

Alle downloads via wijwillendit.nl inzake Rivium (**stand van zaken: 21-06-2020**)

Bron: <https://wijwillendit.nl/capelle-aan-den-ijssel/project/het-nieuwe-rivium>

INDEX:

Downloads

1  Concept Gebiedspaspoort 2.0.pdf	2  Verslag inloopavond 17022020.pdf
3  Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM.pdf	4  Nota van beantwoording inspraakreacties.pdf
5  Plintenleidraad RIVIUM.pdf	6  Eindrapport modelstudie Transitie RIVIUM.pdf
7  Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM.pdf	8  Parkeernormen RIVIUM.pdf
9  Ruimte voor maatschappelijke voorzieningen RIVIUM.pdf	10  Maatschappelijke opgave in beeld RIVIUM.pdf

1.

**CONCEPT
GEBIEDSPASPOORT 2.0**

d.d. 5 april 2019

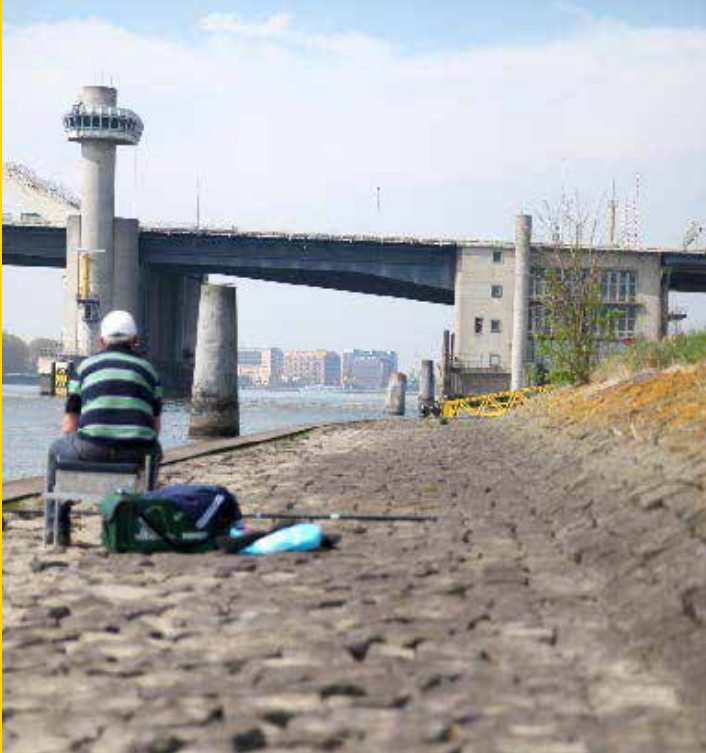
Dit document is een concept en heeft nog geen formele status. Er worden mogelijk nog aanpassingen gedaan. Er kunnen dan ook geen rechten aan dit document worden ontleend.



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 Kralingse 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 verstopt
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 word verder ingezet op kennis, creativiteit en techniek (zie ook ambitie 2).

VAN GEÏSOLEERD NAAR VERBONDEN

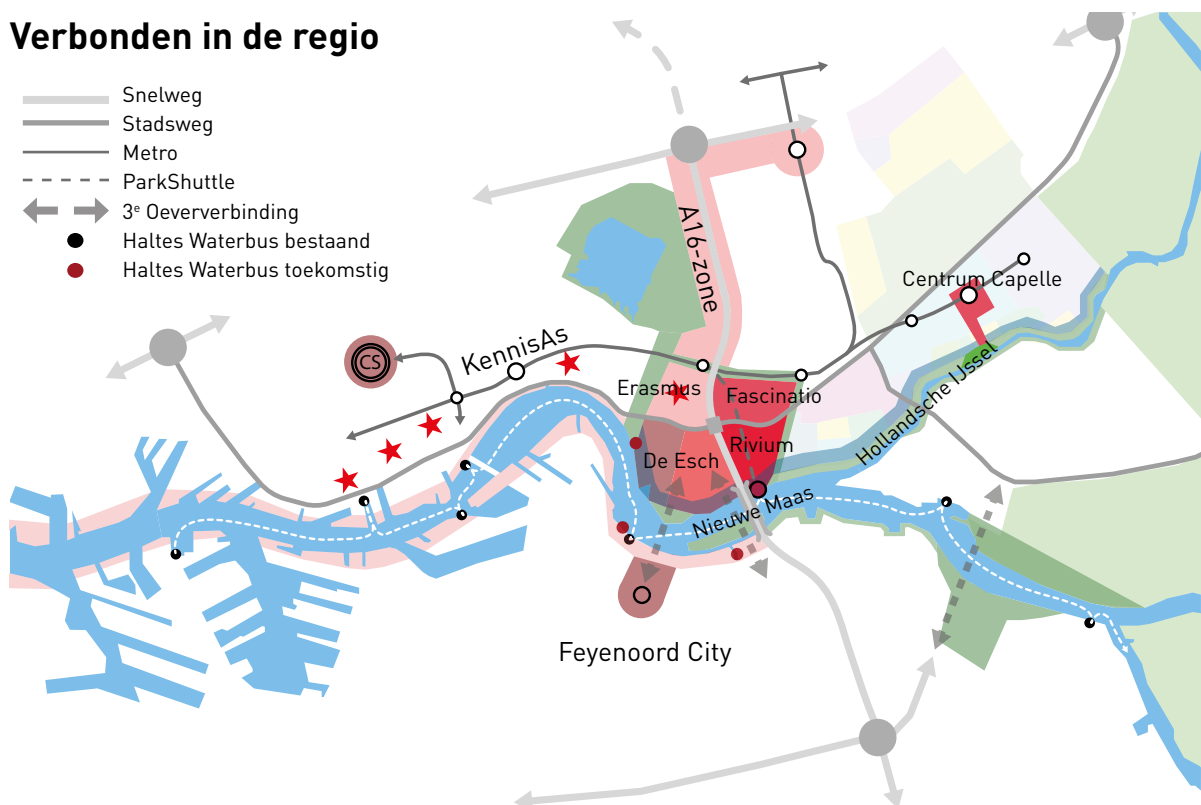
In het Nieuwe Rivium wordt ingezet op sterke fysieke, visuele en functionele verbindingen met de omgeving. Hierdoor wordt de bijzondere ligging verzilverd en krijgt het gebied een unieke positie in het stedelijk netwerk.

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.

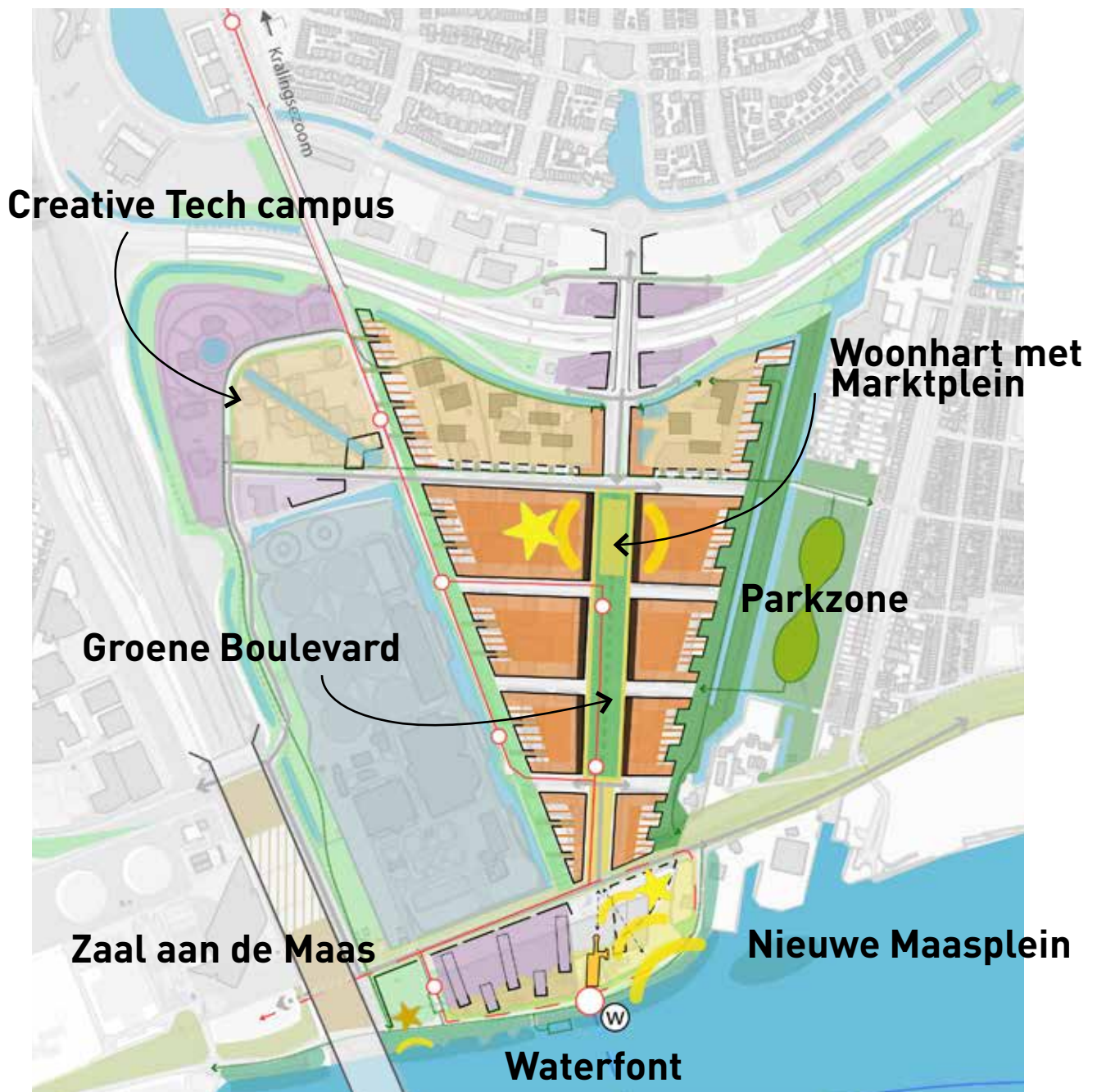
Verbonden in de regio



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.



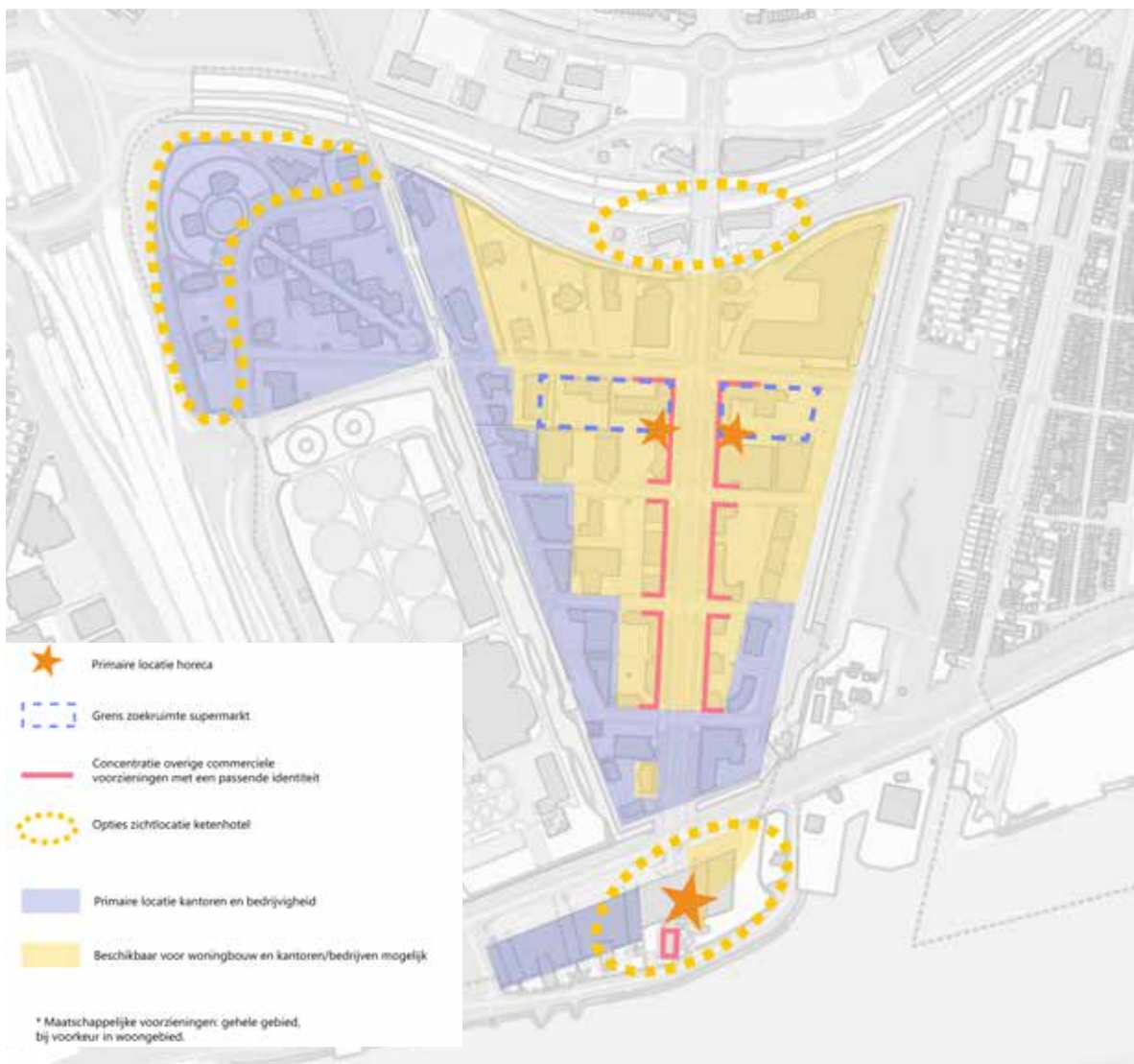
de kade met pad, bomen en zitplekken al nieuw parkdeel en als onderdeel van een rondje Rivium

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 woondoelelgroeponderzoek 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 getrapt 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.

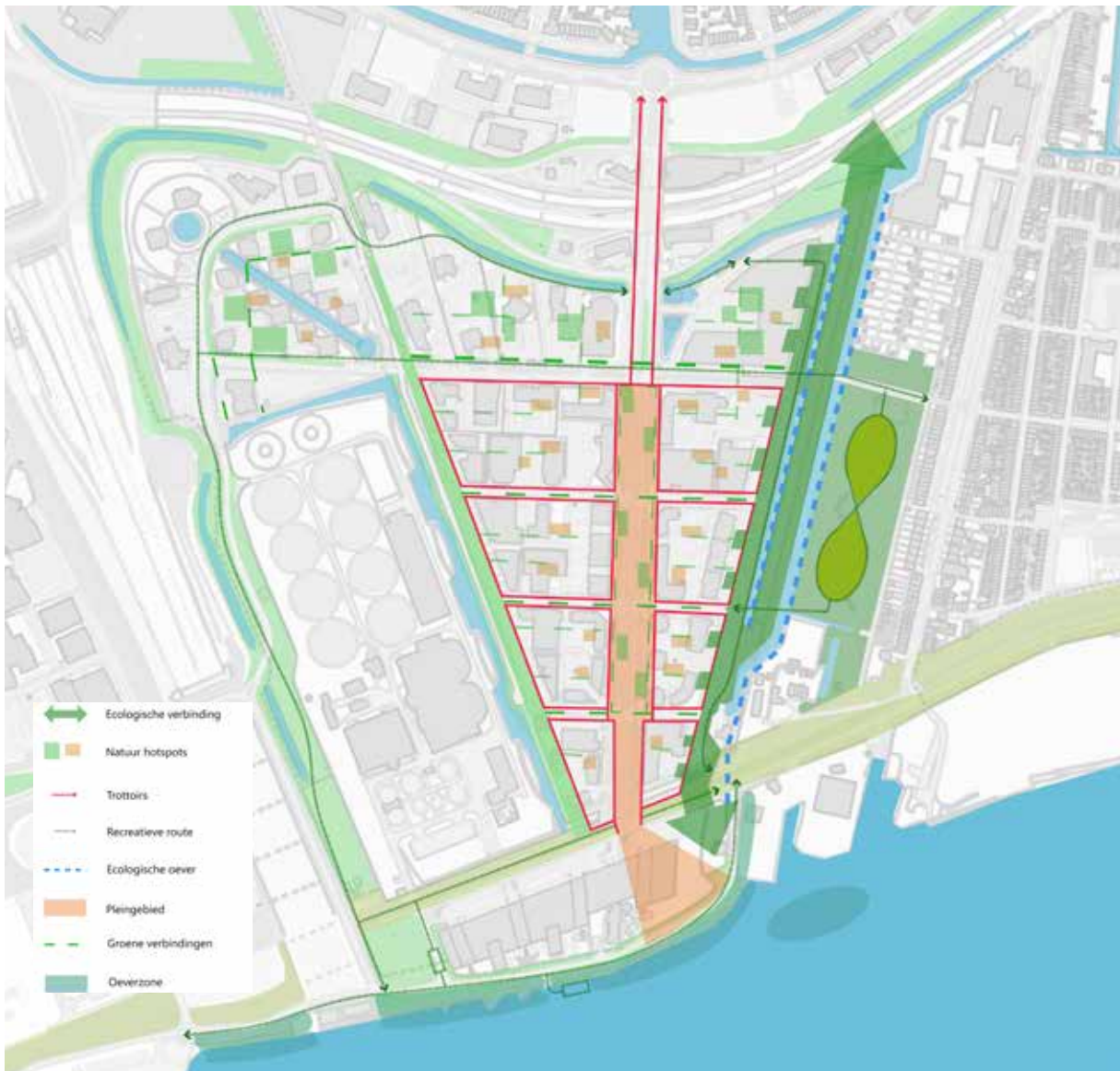
Natuurnet: natuur aan de voordeur

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 gebruikintensiteit 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 vervoersysteem, 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/ kooprijs 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 Schoordijk 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.

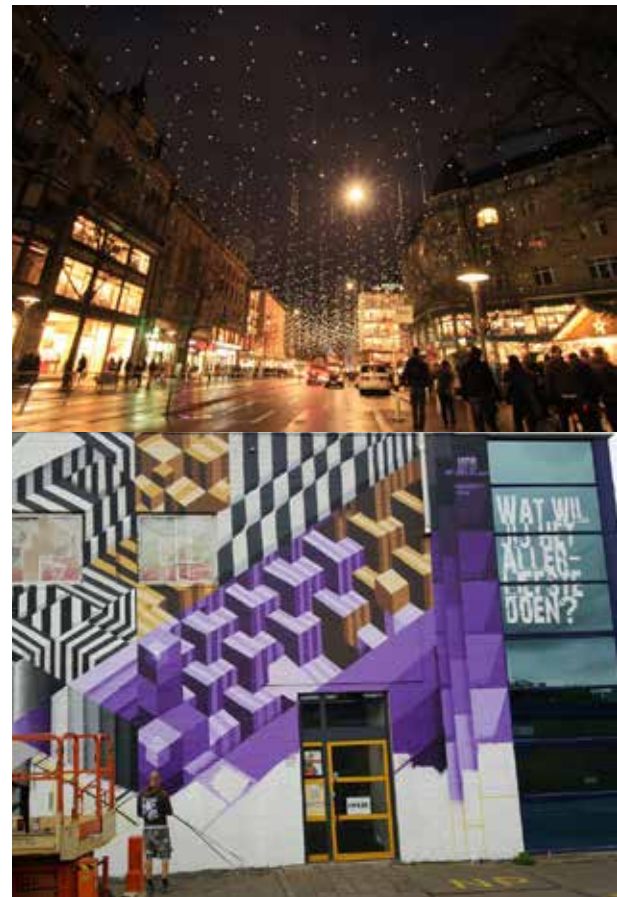
BELEEF EN GENIET!

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);

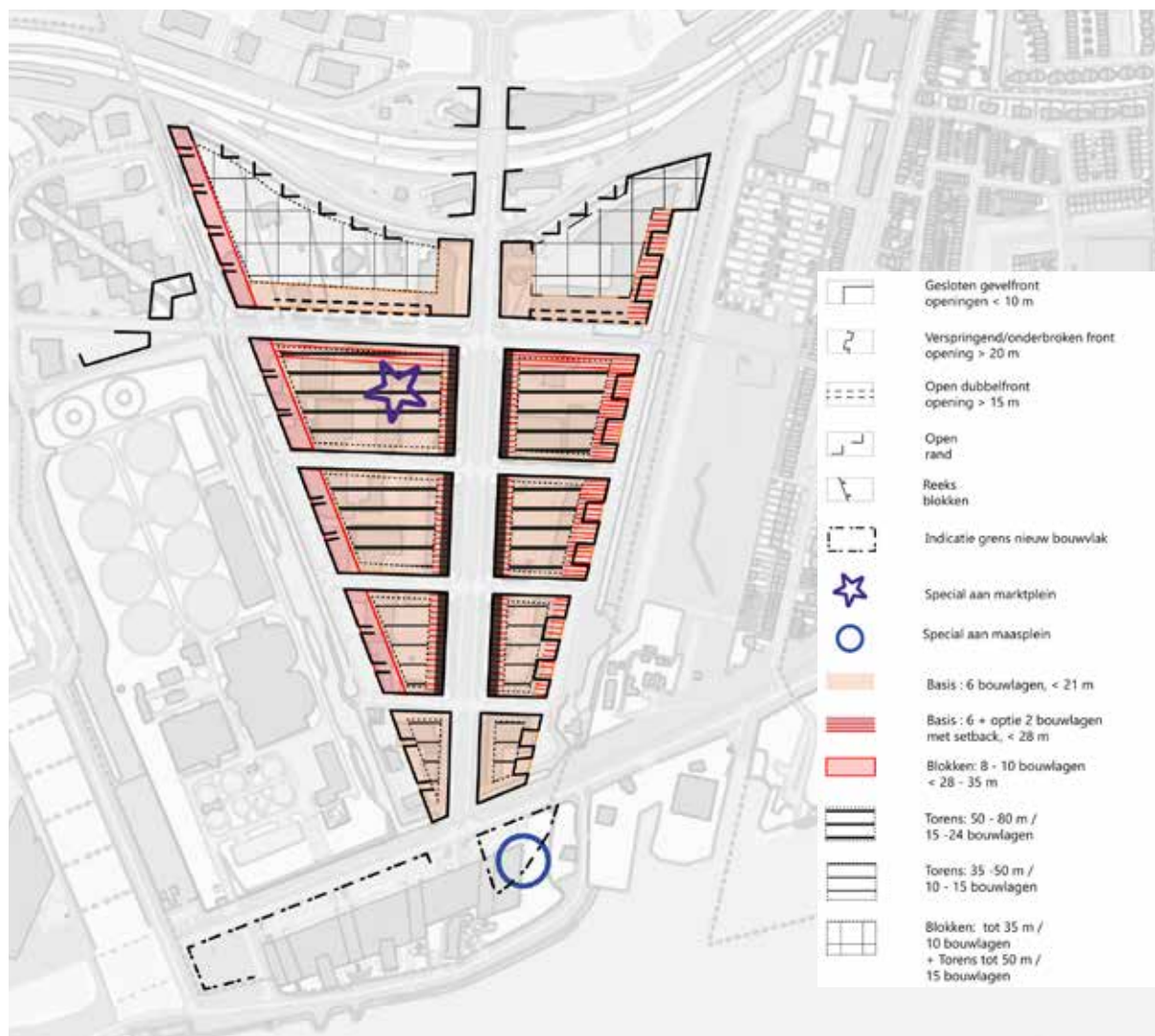
- van de woningen heeft minimaal 60 % een woonoppervlak groter dan 70 m² BVO. Het minimumoppervlak is 40 m² BVO.

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-metragages 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 'boetiekhotels' 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 geïmpacteerdheid.

- 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 specifiek 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.

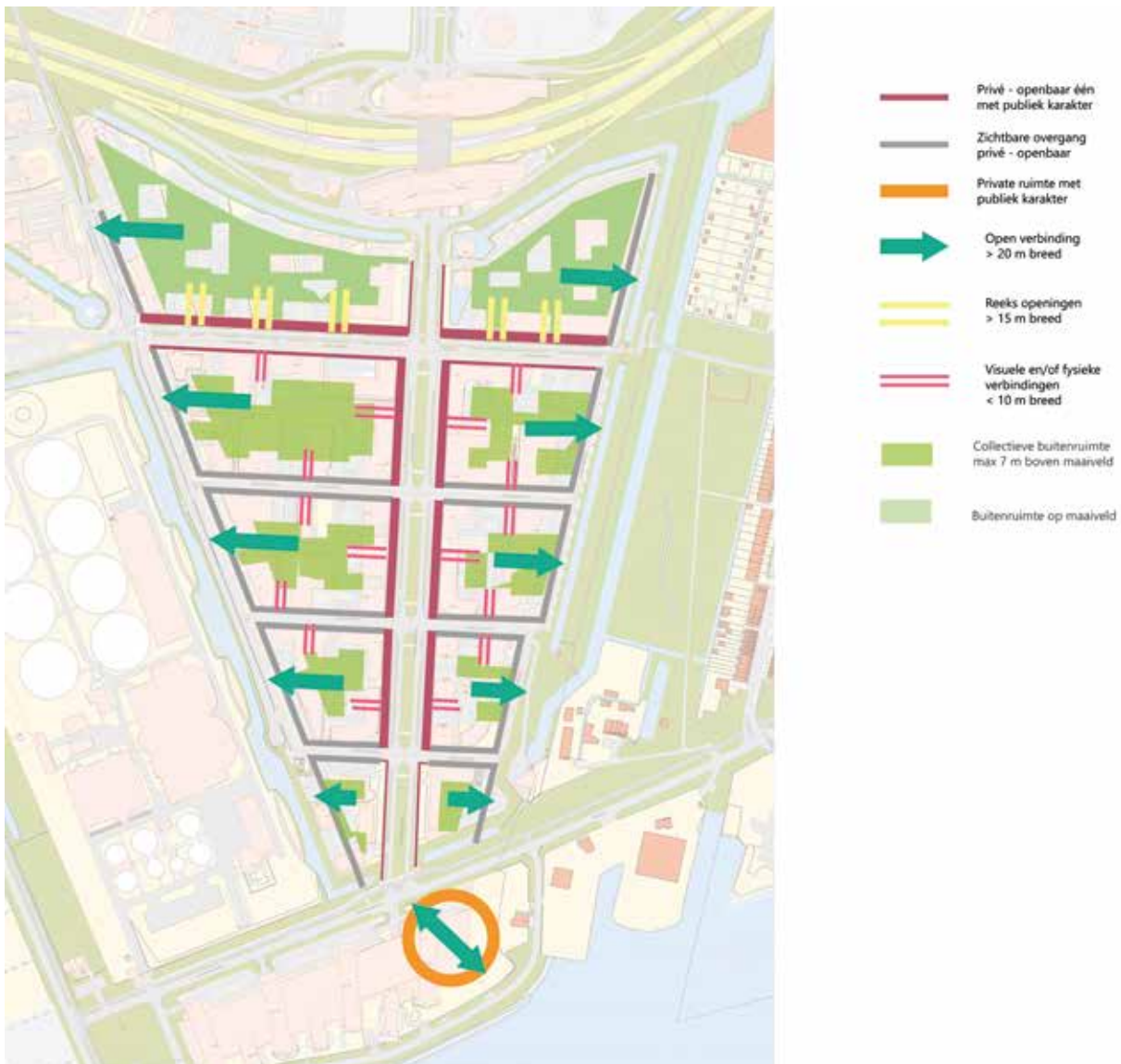
Parkeernorm

- 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 'bedrijventerrein' 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 tijdspad 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 proceduredtijd 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.

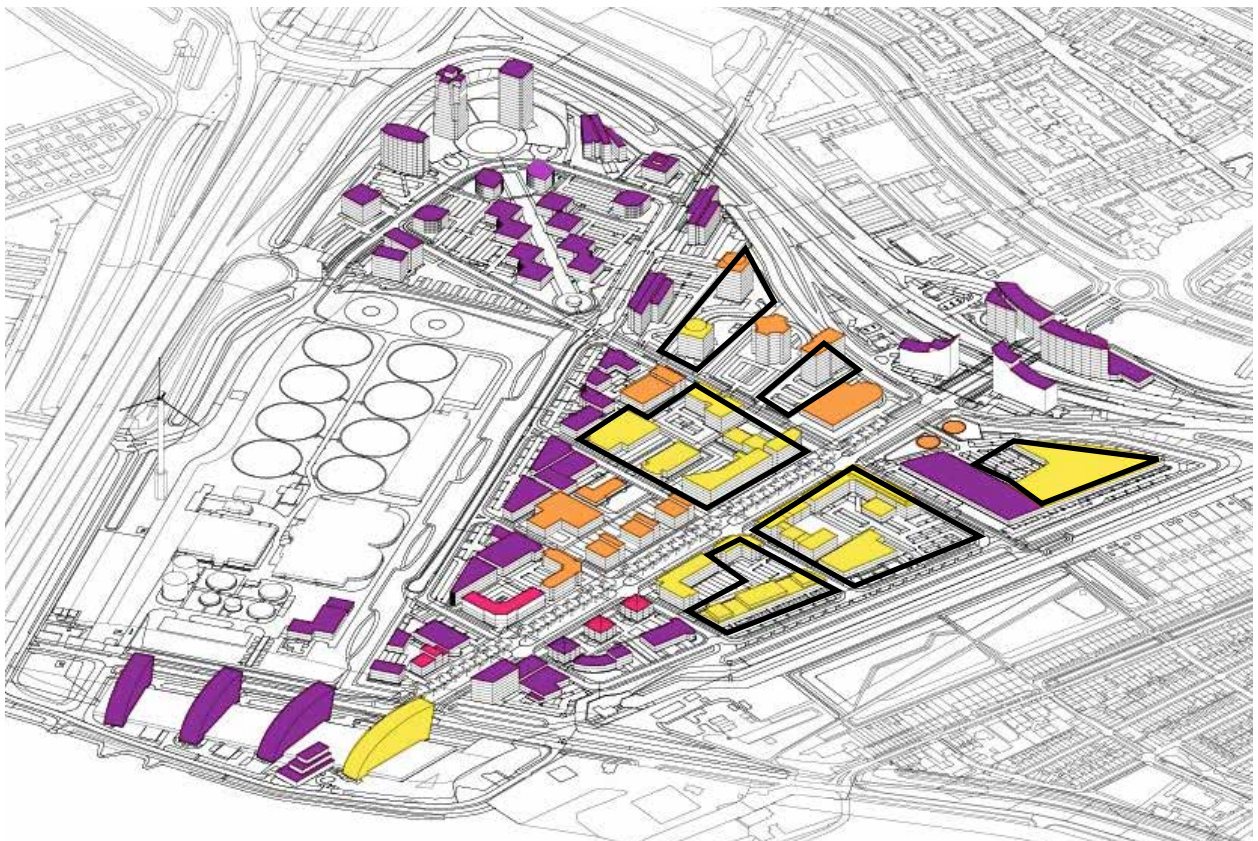
De coalitie (Stuprojects / Merin / Waterford / Magis Vastgoed) hebben als pioniers hun nek uitgestoken en panden c.q. posities verworven. Zij hebben onder andere input geleverd voor gebiedspaspoort 2.0 en hieraan hun deel meebetaald. De ontwikkeling van het gebied start dan ook met de locaties die zij 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

2.

**VERSLAG
INLOOPAVOND**

d.d. 17-02-2020



BIJEENKOMST HET NIEUWE RIVIUM

17.02.2020

INLEIDING

Op maandag 17 februari 2020 vond een update bijeenkomst plaats om geïnteresseerden bij te praten over de stand van zaken van het Nieuwe Rivium.

Deze bijeenkomst is georganiseerd om geïnteresseerden en overige belanghebbenden te informeren over wat er de afgelopen maanden gedaan is, en wat men de komende periode kan verwachten. Hoe ziet het proces er uit? Wat zijn nu de uitgangspunten voor onderwerpen als mobiliteit en (woon)programma? Hoe zit het met bezonning?

De omliggende wijken, maar ook geïnteresseerden die zich eerder hebben gemeld, stakeholders en de leden van de gemeenteraad hebben een uitnodiging voor de bijeenkomst ontvangen.

In dit verslag vindt u een toelichting van verschillende disciplines.

BESLUITVORMING

De gemeenteraad heeft op 17 februari 2020 een besluit genomen over de uitgangspunten voor de realisatie van het Nieuwe Rivium. Dit besluit vormt de basis voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

PROCES

- 17 februari 2020: Besluitvorming
- 17 maart 2020: Uitgangspunten vaststellen
- 17 april 2020: Uitgangspunten vaststellen
- 17 mei 2020: Uitgangspunten vaststellen
- 17 juni 2020: Uitgangspunten vaststellen
- 17 juli 2020: Uitgangspunten vaststellen
- 17 augustus 2020: Uitgangspunten vaststellen
- 17 september 2020: Uitgangspunten vaststellen

PLINTEN LEIDRAAD

Het Nieuwe Maasplan
Het Nieuwe Maasplan vormt de basis voor de realisatie van het Nieuwe Rivium. Het plan beschrijft de uitgangspunten voor de realisatie van het gebied.

Woonlocatie met Marktplaats
De woonlocatie met Marktplaats is een belangrijk onderdeel van het Nieuwe Rivium. Het plan beschrijft de uitgangspunten voor de realisatie van het gebied.

De Groene Rivierwijk
De Groene Rivierwijk is een belangrijk onderdeel van het Nieuwe Rivium. Het plan beschrijft de uitgangspunten voor de realisatie van het gebied.

VRAGEN / OPMERKINGEN

Werken in het Nieuwe Rivium
Het Nieuwe Rivium biedt veel mogelijkheden voor het werken in het gebied. Het plan beschrijft de uitgangspunten voor de realisatie van het gebied.

RUIMTELIJKE KWALITEIT

VRAGEN / OPMERKINGEN

De ruimtelijke kwaliteit van het Nieuwe Rivium is een belangrijk onderdeel van het plan. Het plan beschrijft de uitgangspunten voor de realisatie van het gebied.

CONCEPT

MILIEU & DUURZAAMHEID

VRAGEN / OPMERKINGEN

De milieukwaliteit en duurzaamheid van het Nieuwe Rivium is een belangrijk onderdeel van het plan. Het plan beschrijft de uitgangspunten voor de realisatie van het gebied.

CONCEPT

MOBILITEIT

VRAGEN / OPMERKINGEN

De mobiliteit van het Nieuwe Rivium is een belangrijk onderdeel van het plan. Het plan beschrijft de uitgangspunten voor de realisatie van het gebied.

Een passende parkeerstrategie

CONCEPT

PROGRAMMA

VRAGEN / OPMERKINGEN

De woonprogramma van het Nieuwe Rivium is een belangrijk onderdeel van het plan. Het plan beschrijft de uitgangspunten voor de realisatie van het gebied.

Programma - woningen	Max 5%	Min 10% sociale woningen	Min 50% koopwoning
30 - 40 m ²	Max 5%	Min 10% sociale woningen	Min 50% koopwoning
40 - 60 m ²	Max 5%	Min 10% sociale woningen	Min 50% koopwoning
60 - 70 m ²	Min 80%	Min 10% sociale woningen	Min 50% koopwoning
> 70 m ²	Min 80%	Min 10% sociale woningen	Min 50% koopwoning

CONCEPT

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Een overzicht van de uitgevoerde onderzoeken:

- Bezonning
- Castrum
- Windrunder
- Milieu onderzoeken
- Luchtwolffort (of stikstof)
- DFO (distributie-plaatsologisch onderzoek)
- Natuuronderzoek (duidelijk en helder)
- Mobiliteitsplan (of posten Mobiliteit)
- Flora & Fauna
- Woonlocatieplan (of posten Programma)
- Stageladder (of posten)
- Concerttour
- (maatschappelijk) Voorzittingen (van mensen naar mensen)

CONCEPT

BESLUITVORMING

“Een spannende hoogstedelijke wijk 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, uitdagende woonwijk en recreatie in één. Een hoogstedelijke wijk waar het fijn wonen en werken is, met ruimte om te pionieren, voor innovatie en duurzaamheid.

Om daar te komen, moet het Gebiedspaspoort 2.0 - Het Nieuwe Rivium worden vastgesteld door de gemeenteraad van Capelle aan den IJssel. De afgelopen maanden zijn meerdere gesprekken gevoerd met het college van burgemeester en wethouders, en zijn verschillende presentaties gegeven aan de gemeenteraad om hen mee te nemen in de ontwikkelingen. Naar verwachting worden de stukken voor de zomer aan de gemeenteraad aangeboden ter vaststelling.

We zijn voornemens om ieder kwartaal een “update bijeenkomst” te organiseren waar alle belanghebbenden en geïnteresseerden van harte welkom zijn. De uitnodigingen voor deze bijeenkomsten worden digitaal (nieuwsbrief, Facebook en via e-mail) verzonden en via de website www.capellebouwtaandestad.nl gecommuniceerd. Zodra de stukken door het college van burgemeester en wethouders zijn vastgesteld worden deze openbaar gemaakt. U wordt hier t.z.t. via de emailniewsbrief van op de hoogte gesteld. De stukken zullen dan terug te vinden zijn op www.capellebouwtaandestad.nl/rivium.

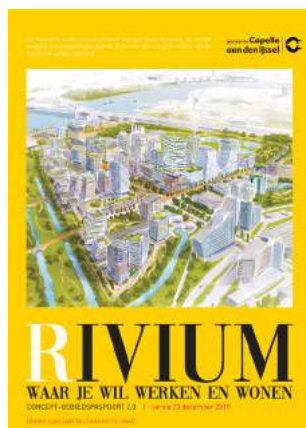
PROCES T/M VASTSTELLING GEBIEDSPASPOORT 2.0

- Q1 2020 | Update bijeenkomst (17 februari 2020)*
- Q2 2020 | College behandeling
- Q2 2020 | Update bijeenkomst + reactie op inspraak*
- Q2 2020 | Commissie behandeling
- Q2 2020 | Raadsvergadering

PROCES NA VASTSTELLING GEBIEDSPASPOORT 2.0

- Q2 2020 | Start Bouwenvelop
- Q3 2020 | Bijeenkomst Bouwenvelop / VO*
- Q3 2020 | Bouwenvelop definitief
- Vanaf Q4 2020 | Aanvraag Omgevingsvergunning
- Vanaf Q4 2020 | Bijeenkomst DO*

*voor deze momenten wordt u uitgenodigd



RUIMTELIJKE KWALITEIT

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. Contrasten en diversiteit: oud en nieuw gecombineerd, eigenheid van bouwblokken, beeldmerk van torens, hoogstedelijk.

Identiteit en karakter: samengestelde bouwblokken met daarop torens, goede levendige plinten, hoogwaardige materialen, menselijke maat centraal. Het Nieuwe Rivium kent een vooruitstrevende, gebiedseigen inrichting en architectuur met contrasten die als een magneet werken.

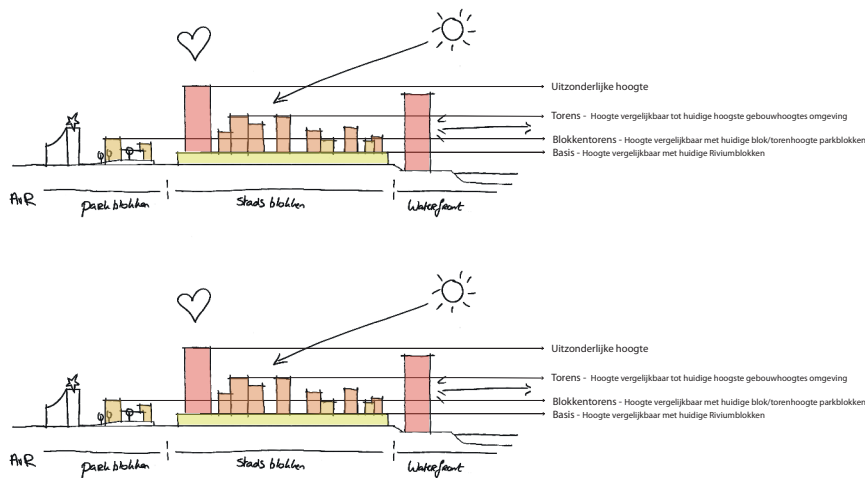
Stedelijke interactie: Overgangen openbaar-prive, programma, voorzieningen aan de straat, daktuinen, kwaliteit van materialen.

Buitenruimte: Stad op ooghoogte, formaat, diversiteit, groene draad, verbinding met het water, voldoende groen.

gesprek over het park van Kralingseveer, ook wel de hotspot “Parkzone” genoemd leidt tot een aantal vragen over de huidige mogelijkheden. Deze blijven toch wel bestaan? En hoe zit het met het “groene scherm” ofwel, de bomerij langs het Rivium?

Wat betreft buitenruimte zijn veel bezoekers wel blij met de “Groene Boulevard” (tevens een hotspot) waarvoor een knip in de Rivium Boulevard nodig is. Het toevoegen van deze buitenruimte en de verbinding met het water is van groot belang, omdat er anders voor het beoogde aantal bewoners te weinig ruimte voor recreatie en ontspanning in het openbaar gebied zal zijn.

Men was tevreden met de uitgangspunten voor de invulling van de plinten, waar maatschappelijke en commerciële voorzieningen gepland staan. Vooral het levendige middengebied van de nieuwe wijk spreekt de mensen aan.



E

MILIEU EN DUURZAAMHEID

Het Nieuwe Rivium draagt bij aan een klimaatneutraal en gezond Capelle 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.

De ambitie is de kansen benutten die te vinden zijn in de energietransitie en het slim koppelen van de mobiliteits-, warmte-, koude- en elektriciteitsvraag. Ook de deeleconomie biedt kansen. Door Smart Home concepten aan te bieden kunnen we ervoor zorgen dat de bewoners van het Nieuwe Rivium in een moderne en toekomstgerichte wijk wonen en zich betrokken voelen bij hun leefomgeving. Coöperatieve vormen van energieopwekking worden gestimuleerd en door gebruik te maken van innovatieve technologieën worden energievraag en -opwekking op elkaar afgestemd zonder beperkingen voor de bewoners.

De aanwezigen reageerden positief op het aantal onderzoeken dat door de gemeente verricht is t.b.v. de ruimtelijke onderbouw. Aandachtspunten vanuit bezoekers zijn vooral de slagschaduw van de windmolen, en de vervuiling van de ondergrond in Rivium. Gezien de recente ontwikkelingen werd ook de AWZI benoemd. Uiteraard houden we hier rekening mee en zijn deze elementen opgenomen in de reeds uitgevoerde onderzoeken.



De mactable met daarop de bezonningkaart werd druk bezocht door de aanwezigen. Met name voor bewoners uit Kralingseveer was de bezonningskaart een interessant item. Geïnteresseerden vroegen zich af in welke mate de hoogbouw in het Rivium impact heeft op de schaduwwerking in Kralingseveer. Benadrukt door de gemeente is dat de bezonningskaart de maximale ruimtelijke mogelijkheden weergeeft. De bezonningkaart toont daarmee het slechts mogelijke scenario voor de omliggende wijken op het gebied van afname in bezonning c.q. toename van schaduwwerking. In het concept Gebiedspaspoort 2.0 is opgenomen dat de hoogbouw in Rivium de bestaande bebouwing in de omgeving van Rivium in de periode 19 februari t/m 21 oktober niet meer dan 2 uur per etmaal in de schaduw stelt. Nieuwbouw wordt daarnaast zodanig vormgegeven dat er per dag minimaal 4 uur bezonning mogelijk is in de periode 21 juni tot 21 september op de Groene Boulevard, de Markt, het Maasplein en op de collectieve buitenruimtes. In Fascinatio is er geen effect van de hoogbouw op de schaduwwerking, zo blijkt uit de bezonningskaart. In Kralingseveer is bij de ontwikkeling van enkele plots wel sprake van schaduwwerking. Initiatiefnemers moeten rekening houden met de normering. Men was vooral nieuwsgierig hoe het schaduw effect zou zijn op de kortste en de langste dag van het jaar. Een veel gestelde vraag is of de verschillen inzichtelijk gemaakt kunnen worden tussen de bestaande en de nieuwe schaduwwerking. Intern wordt hiervoor nagegaan of een bestaand model gesimuleerd kan worden. Afgezien van de zorgen over bezonning en mobiliteit, reageerde men overwegend positief op de plannen voor Het Nieuwe Rivium.



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Rivium is oorspronkelijk als kantoren- en bedrijvenpark opgericht. De beoogde ontwikkeling van het Rivium naar een werk-woongebied is in strijd met het geldende bestemmingsplan. Daarom dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening en om redenen van zorgvuldigheid het gebiedspaspoort 2.0 te worden voorzien van een goede (ruimtelijke) onderbouwing. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat het initiatief om het gebied te transformeren naar een werk-woongebied haalbaar en uitvoerbaar is en dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In de nader uit te werken bouwenvelopen (zie poster Besluitvorming) wordt op aanvullende punten nog verder concreet onderzoek gedaan en worden zaken verder onderbouwd.

Een ruimtelijke onderbouwing is een uitgebreide beoordeling van de aanvaardbaarheid en haalbaarheid van een ontwikkeling. Hier worden de volgende aspecten in benoemd:

1. Beschrijving van de ontwikkeling
2. Beschrijving van en de relatie met de omgeving
3. Toetsing aan wettelijke kaders en beleidskaders van het Rijk, de Provincie, regio, waterschappen en gemeente
4. Beschrijving en toetsing aan milieu- en overige aspecten en conclusies van de eventueel noodzakelijke onderzoeken
5. Financieel- economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Zodra de stukken door het college zijn vastgesteld, wordt ook de Ruimtelijke Onderbouwing openbaar gemaakt.

UITGEVOERDE ONDERZOEKEN:

- Bezinning
- Geluid
- Windhinder
- Milieu onderzoeken
- Luchtkwaliteit (o.a.stikstof)
- DPO (distributie-planologisch onderzoek)
- Nutsvoorzieningen (kabels- en leidingen)
- Mobiliteitsplan (zie poster Mobiliteit)
- Flora & Fauna
- Woondoelgroepen (zie poster Programma)
- Slagschaduw (windmolen)
- Geurcontour
- (maatschappelijke) Voorzieningen (van mensen naar meters)



Schematische weergave van de procedure die is doorlopen om tot een nieuw gebiedspaspoort te komen.

MOBILITEIT

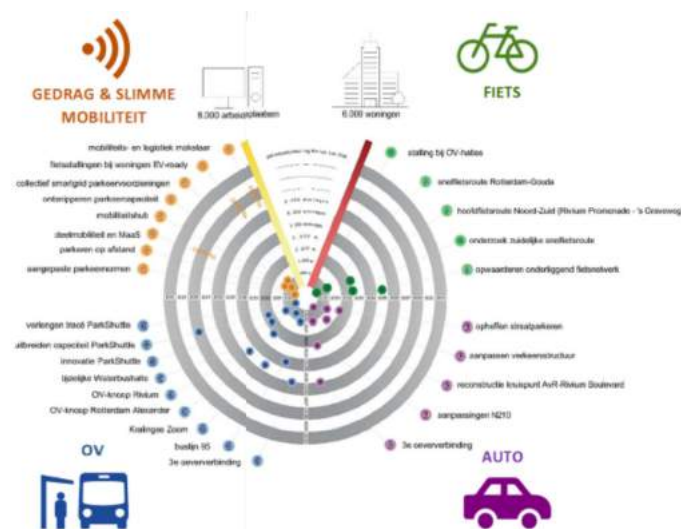
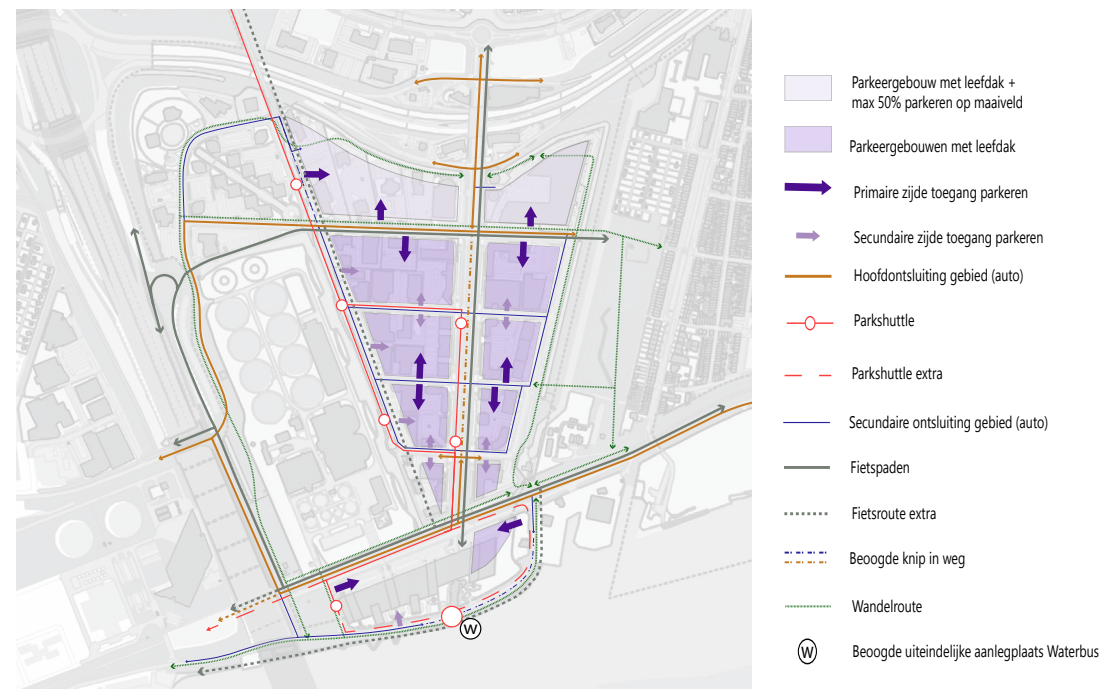
De ambitie om de Rivium Boulevard verkeersluw te maken zorgt voor verdeelde meningen tussen de aanwezigen. Een deel van de aanwezigen reageert positief op deze ambitie, om zo een levendig plein in de wijk te creëren. Deze ambitie zorgt tegelijkertijd voor een hoop vragen van o.a. de huidige bedrijven op Rivium.

Met name omdat veel bedrijven genoodzaakt zijn om auto gebruik toe te passen, en zij twijfelen of de genoemde alternatieven (HOV en fiets) helpen daarbij helpen. Je kan die mensen niet verplichten over te stappen op andere vervoersmogelijkheden.

Verschillende bedrijven in en rondom het Rivium hebben aangegeven graag in gesprek te gaan over het afsluiten van de Rivium Boulevard, dit i.v.m. transport.

Bewoners van o.a. Kralingseveer maken zich zorgen over toenemend (vracht)verkeer over de IJsselmondse laan (Kralingseveer) en voor 's Gravenland, ookal tonen de modellen aan dat dit niet het geval zal zijn.

Meerdere aanwezigen staat positief tegenover de upgrade van het openbaar vervoer en het streven om alternatieve vervoersmiddelen in te zetten om het auto gebruik te ontmoedigen.



WOONPROGRAMMA

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.

De toekomstige bewoners van het Rivium laten zich niet makkelijk in een hokje stoppen: oud, jong, werkend, studeren, mensen met en zonder kinderen. Toch hebben deze mensen allemaal één 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) en aanpasbare woningen waarbij woningen afhankelijk van de vraag in de toekomst kunnen worden samengevoegd of gesplitst.

In gebiedspaspoort 2.0 wordt ruimte geboden voor de realisatie van circa 5.000 woningen. De Capelse vraag komt voor dit gebied met name van jongeren, starters en bijzondere doelgroepen. Binnen het gebied worden minimaal 10% sociale huurwoningen en/of goedkopere koopwoningen gerealiseerd, waarvan er 330 sociaal gereguleerde huurwoningen worden. Het aandeel koopwoningen moet uiteindelijk minimaal 30% van het totale aantal woningen bedragen. Minimaal 50% van alle woningen valt binnen het middeldure prijssegment.

De aanwezigen waren positief over de diversiteit van het woonprogramma en de toevoeging van alle overige functies in de plinten.

De reacties van bezoekers waren positief. Veel van de aanwezigen gaven aan zich in te willen schrijven voor een woning en zijn tevreden met de genoemde oppervlaktes en prijzen zoals deze nu in het gebiedspaspoort benoemd staan. Vooral de fasering is een veel besproken onderwerp.

Een enkeling vroeg naar de hoogte van de torens. Er is aangegeven dat de meeste torens zo'n 70 meter hoog zullen worden, met op een aantal locaties de mogelijkheden om hoger te bouwen.



PLINTENLEIDRAAD

Met de komst van de nieuwe ca. 7.500 bewoners én de huidige 6.500 werknemers in het gebied zal er overdag, 's avonds en in het weekend levendigheid in het Nieuwe Rivium ontstaan. Die levendigheid is, met het oog op de doelgroep, bepalend voor het succes van de nieuwe werk-woonwijk. Een prettig, leefbaar gebied is een plek waar veel te zien, te doen en te beleven is, waar veel mensen graag en gemakkelijk komen en waar men veel plezier heeft. De plint - de stad op ooghoogte - vervult daarbij een cruciale rol.

Om aan de wensen en behoeften van alle bestaande en nieuwe belanghebbenden te voldoen, onderscheiden we in het Nieuwe Rivium zeven hotspots: De Groene Boulevard, Woonhart met Marktpluin, het Nieuwe Maasplein, Parkzone, Open zaal aan de Maas, Waterfront en de Creative Tech Campus. Elke hotspot heeft een eigen karakter (een sfeer, een identiteit) met als doel een interessant gebied te maken en de samenhang tussen werken, wonen, ontmoeten en verblijven te versterken. De initiatieven die momenteel spelen dragen voor een groot deel bij aan de totale ambitie voor het gebied, maar we geven toch ook vast doorkijkje naar 2030. De verwachting is dat het grootste deel van de levendigheid in eerste instantie zal ontstaan aan de Noord-Zuidas, aan een deel van de Rivium 1^e straat en aan de gehele Boulevard. Daar vinden we drie van de zeven hotspots, namelijk het Woonhart met Marktpluin, de Groene Boulevard en het Nieuwe Maasplein. Het Woonhart met Marktpluin vormt de entree van het gebied; het Nieuwe Maasplein wordt één van de belangrijkste plekken met uitzicht op, en beleving van, het water van de Nieuwe Maas.

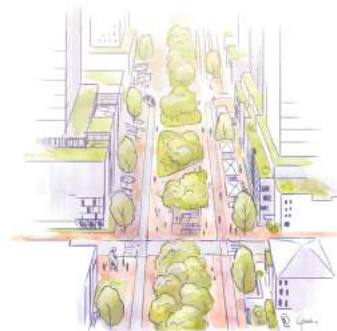
Naast de nodige voorzieningen is het ook van belang om voldoende, en een kwalitatief goede buitenruimte te realiseren. Dit doen we op de Rivium Boulevard, aan de zijde van het Kralingseveer Park en aan de waterkant t.h.v. het Nieuwe Maasplein.



Het Nieuwe Maasplein



Woonhart met Marktpluin



De Groene Boulevard

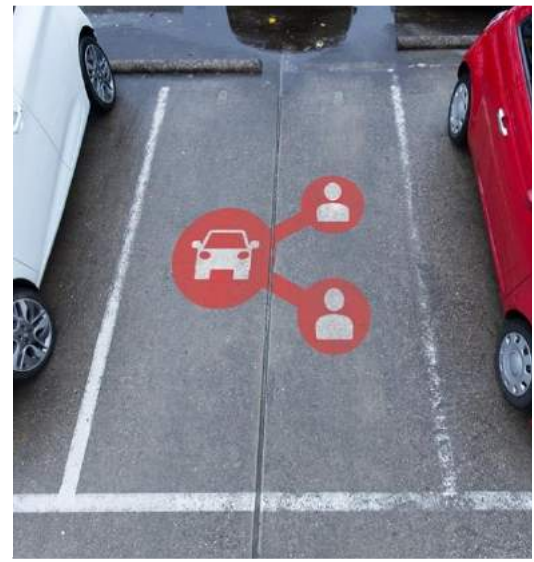




MOBILITEITSAANPAK 2020-2030 RIVIUM

Bijlage 1.2 van Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM

gemeente **Capelle**
aan den IJssel



3.

**MOBILITEITSAANPAK
2020-2030 RIVIUM**

d.d. 24-04-2020

COLOFON

Versie 06
24 april 2020

OPGESTELD DOOR

Gemeente Capelle aan den IJssel:
Michel Uittenbroek

RHDHV:

Peter Nijhout
Jon van Dijk

OC Mobility:

Rien van der Knaap

Exante:

Patrick Verbunt

MOBILITEITSAANPAK

2020-2030 RIVIUM



INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	1
1 INLEIDING	3
1.1 De aanleiding	3
1.2 De vraagstelling	3
1.3 De ambitie	4
1.4 De beleidskaders	4
1.5 De uitgangspunten	6
2 GEBIEDSANALYSE	9
2.1 Bestaande situatie	9
2.2 Verdere verstedelijking	10
2.3 Druk op regionaal netwerk	10
2.4 Modelstudie huidig Rivium	11
2.5 Modelstudie transitie Rivium	11
2.6 Toets uitgangspunten doorstroming	13
2.7 Toets uitgangspunten reistijden	14
2.8 Conclusie modelstudie	15
3 MAATREGELEN	16
3.1 Trendbreuk	16
3.2 Concurrentiepositie OV en fiets	16
3.3 Maatregelen auto	18
3.4 Maatregelen fiets	20
3.5 Maatregelen OV	22
3.6 Maatregelen gedrag en slimme mobiliteit	24
3.7 Uit te werken maatregelen	26
3.8 Toekomstige optimalisaties	26
4 VAN AMBITIE NAAR UITWERKING	27
4.1 Schetsontwerpen	27
4.2 Kosten	27
BIJLAGEN	
1. Parkeernormen Rivium	
2. Eindrapport modelstudie Transitie Rivium	
3. Schetsontwerpen infra aanpassingen	

SAMENVATTING

Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM kent een hoge ambitie. Om die ambitie waar te maken is een diepgaande uitwerking op het thema mobiliteit noodzakelijk.

Daarvoor is eerst uitgebreid onderzoek uitgevoerd door adviesbureau RHDHV. Het onderzoek geeft modelmatig inzicht in de huidige bereikbaarheid van het gebied. Ook de situatie voor 2030 is inzichtelijk gemaakt, wanneer de transformatie voor Rivium niet plaatsvindt. Vervolgens zijn diverse scenario's voor Het Nieuwe Rivium doorgerekend. Uit het onderzoek blijkt dat voor alle vervoerswijzen stevige maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid ook na transformatie op peil te houden.

Deze Mobiliteitsaanpak geeft een samenvatting van de verkregen modelmatige inzichten. Op basis hiervan worden voor de periode 2020-2030 beleidsmatige- en infrastructurele adviezen gegeven om tot een gewenste situatie te komen. Een situatie waarbij Het Nieuwe Rivium transformeert naar een aantrekkelijk en goed bereikbaar woon-werkgebied met plaats voor bestaande bedrijven, circa 5.000 woningen en bijbehorende voorzieningen. Extra hinder voor de omgeving, bijvoorbeeld in Fascinatio, 's-Gravenland, Kralingse Veer en De Esch mag daarbij niet ontstaan of moet beheersbaar zijn.

De Mobiliteitsaanpak en de gekoppelde bijlagen bieden veel informatie. Deze samenvatting geeft daarom antwoord op de meest prangende vragen.

Welke verkeersknelpunten zijn er nu al die de ontwikkeling van Rivium beïnvloeden?

Vrijwel het gehele regionale verkeersnetwerk is zwaar belast. Dat geldt ook voor de N210, dé hoofdontsluiting van Rivium. Een aanzienlijk deel doorgaand verkeer gebruikt de route Rivium Boulevard-IJsseldijk om vertraging op de N210 te voorkomen. Vooral

in de avondspits kan het verkeer Rivium in noordelijke richting moeilijk verlaten door filevorming op de N210. Door dit zwaar belaste netwerk, leidt elke ontwikkeling met een verkeerstoename tot een negatief effect op de verkeersafwikkeling.

Welke mobiliteitsmaatregelen zijn nodig om transformatie volgens het gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM mogelijk te maken?

Verbetering van de doorstroming op de N210 ligt pas op lange termijn in het verschiep, bij realisatie van de derde oeververbinding in Rotterdam. Tot die tijd moet een totaalpakket van mobiliteitsmaatregelen worden uitgevoerd om transformatie van Rivium mogelijk te maken. 'Cherry picking' uit dat pakket is niet aan de orde. Voorop staat dat het autogebruik en -bezit op Het Nieuwe Rivium moet worden beperkt. Tegelijkertijd moeten de fiets en het openbaar vervoer een concurrerend alternatief voor de auto zijn.

De belangrijkste maatregelen zijn:

- een nieuwe beleidsregeling voor lagere parkeernormen en verplichte realisatie van deelmobiliteit door ontwikkelaars;
- optimaliseren van parkeercapaciteit, zodat parkeeroverlast in de omgeving uitblijft;
- doorgaand autoverkeer weren, door alle noord-zuid verbindingen te knippen;
- capaciteitsverhogende maatregelen op het Toepad en de aansluiting van Rivium/Fascinatio op de N210;
- capaciteit van de ParkShuttle uitbreiden, onder andere door de meer voertuigen;
- directe fietsroutes realiseren, die sneller aansluiten op het hoofdnetwerk.

Wat gebeurt er met de doorstroming wanneer geen actie wordt ondernomen?

In de avondspits wordt het zodanig druk dat zowel het uit- als inrijden van het Rivium ter hoogte van de N210 nauwelijks mogelijk is. Verder neemt de druk op de route Toepad-Rivium Promenade-IJsseldijk toe, waardoor ook daar de huidige capaciteitsproblemen verergeren.



1. INLEIDING

1.1 De aanleiding

Rivium is binnen de gemeente Capelle aan den IJssel de belangrijkste werklocatie, met een omvang van 53 hectare en zo'n 250.000 m² aan kantoren en bedrijfslocaties. Begin jaren '90 van de vorige eeuw ontwikkeld, bood het plaats aan zo'n 14.000 arbeidsplaatsen.

Sinds de economische neergang in 2008, is de bezetting van Rivium fors gedaald naar circa 7.200 arbeidsplaatsen op ongeveer 135.000 m² bruto vloeroppervlak aan ruimtegebruik. De leegstand is deels structureel. Mede vanwege het monotone voorkomen van de locatie, die al langere tijd niet aantrekkelijk wordt gevonden door veel bedrijven en hun werknemers. Ook wordt een gebrek aan voorzieningen in de omgeving ervaren.

De gemeente Capelle aan den IJssel is daarom eind 2016 gestart met ontwikkeling van Het Nieuwe Rivium door het opstellen van Gebiedspaspoort Rivium 1.0. Dit document gaf kaders voor de transformatie, welke met de vastgoedmarkt zijn gedeeld. Het gebiedspaspoort is in maart 2018 vastgesteld.

De uitnodiging aan de markt bleek echter een veel grotere respons op te leveren dan verwacht. Veel panden zijn inmiddels van eigenaar veranderd en door beleggers en ontwikkelaars gekocht. Zij willen veelal verder gaan dan transformatie en stellen sloop-nieuwbouw voor. Daarmee willen zij aantallen woningen realiseren die met circa 5.000 ver boven de oorspronkelijk gedachte uit het gebiedspaspoort 1.0 uitstijgen.

De gemeente is genegen aan de realisatie daarvan mee te werken, omdat zij veel kansen ziet in de initiatieven van de ontwikkelaars om een mooie, levendige stadswijk te kunnen creëren. Ook worden bij dergelijke aantallen gemeenschappelijke functies en voorzieningen rendabel. Te denken valt aan een supermarkt, horeca en onderwijsvoorzieningen.

Deze ambities hebben grote gevolgen voor het inrichten en functioneren van Rivium. Daarom werkt de gemeente aan het Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM. Dit paspoort maakt sloop en nieuwbouw wel mogelijk en geeft kaders voor de ontwikkeling op de kernthema's economie, duurzaamheid, veiligheid, leefbaarheid en mobiliteit.

1.2 De vraagstelling

Met het realiseren van de ambities uit het Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM komen aandachtspunten naar voren, met name op het thema mobiliteit. Dit vereist een nadere studie. Rivium staat immers niet op zichzelf:

- het is een locatie in een dicht bebouwd en complex gebied met zwaar belaste wegen;
- de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag heeft een grote woningbouwopgave, waardoor de mobiliteitsbehoefte groeit;
- in de omgeving wordt de komende jaren aan grote infraprojecten gewerkt, zoals groot onderhoud Van Brienoordbrug en doortrekking van de A16 naar de A13.

De uitwerking van het thema mobiliteit vindt plaats in deze Mobiliteitsaanpak en wordt aan de raad aangeboden als één van de bouwstenen voor het gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM.

1.3 De ambitie

Voor het Nieuwe Rivium zijn in het Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM de volgende ambities geformuleerd:

1. gave en uitdagende stadswijk met karakter
2. hotspots van het Nieuwe Rivium
3. hoog stedelijke wijk
4. te voet, te fiets en met openbaar vervoer
5. beleef en geniet!





Voor deze Mobiliteitsaanpak is ambitie 4, ‘te voet, te fiets en met het openbaar vervoer’ de meest bepalende. Andere ambities geven daaraan wel verdere randvoorwaarden mee. Samenvattend geldt dat de Mobiliteitsaanpak moet bijdragen aan de bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en levendigheid van Het Nieuwe Rivium.

De gebiedsontwikkeling gaat uit van een gemêleerd werk-woongebied. Daarom moet de Mobiliteitsaanpak zowel rekening houden met de nodige bestaande gebruikers, als ook aantrekkelijk zijn voor een groot aantal nieuwe, maar andere gebruikers.

4

1.4 De beleidskaders

Voor Rivium zijn de volgende beleidskaders van belang.

Rijk

In de toekomst zal de Omgevingswet intreden. Onderdeel van deze nieuwe wet is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De NOVI geeft richting aan de inrichting van Nederland, onder andere op het gebied van de verstedelijkingsopgave. In eerste instantie komen hiervoor locaties in beeld nabij openbaar vervoer-knooppunten. De NOVI geeft inzicht in het stedelijk gebied dat binnen tien minuten fietsafstand van een openbaar vervoer-knooppunt ligt.

Rivium wordt tot dat stedelijk gebied gerekend en is daarmee een potentiële locatie voor geconcentreerde verstedelijking.

Mobiliteit wordt gezien als een onmisbaar onderdeel van nieuwe stedelijke ontwikkeling. De NOVI staat voor een multimodale benadering, wat moet resulteren in een ander mobiliteitsgedrag. Een systemsprong in het

openbaar vervoersysteem, de uitrol van smart mobility en het realiseren van hoogwaardige vervoer- en logistieke hubs is nodig om de autoafhankelijk te doen afnemen. Gemeenten, regio’s en provincies krijgen de opdracht om te treffen maatregelen uit te werken in een bereikbaarheidsprogramma.

Metropoolregio Rotterdam–Den Haag (MRDH) *Strategische bereikbaarheidsagenda (2013)*

De MRDH benoemt als hoofdoopgave voor hoog stedelijke gebieden (waartoe Het Nieuwe Rivium gaat behoren) het versterken van aantrekkelijke, multifunctionele woon-, werk- en voorzieningen-milieus in hoge dichtheid. Het aandeel van openbaar vervoer en fiets in de modal split moet daarbij hoog en stijgende zijn. Het gebruik van openbaar vervoer en fiets krijgt zelfs de overhand ten opzichte van de auto. Daarbij worden de volgende deelopgaven vermeld:

- snelle, frequente en betrouwbare openbaar vervoer-corridors met goede multimodale toegangspunten
- versterken aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van Intercity hoofdknopen
- fiets als centrale modaliteit in de woongebieden
- autotoegankelijkheid garanderen, met betrouwbare aansluitingen op en bundelvorming via het hoofdwegennet.

MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam (2019)

Op 16 juli 2019 zijn Rijk en regio een pakket aan maatregelen overeengekomen dat de bereikbaarheid van de regio Rotterdam moet verbeteren. Het pakket is samengesteld op basis van de pré-verkenning en aanvullende informatie uit de onderzoeken A16- en Algeracorridor.

Het pakket aan maatregelen (dat verder wordt uitgewerkt) bestaat uit:

- een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord
- maatregelen om de capaciteit en doorstroming op de Algera-corridor op te waarderen
- een treinstation Stadionpark
- een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom
- een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel
- maatregelen op de A16, waaronder het weefvak ten zuiden van de Van Brienenoordbrug tussen Terbregseplein en Knooppunt Ridderkerk.

Programma Duurzame mobiliteit MRDH

- reductie van 30% CO2 uitstoot ten opzichte van 2025.

Gemeente Capelle aan den IJssel

Structuurvisie 2030

Het is de ambitie om een openbaar vervoer verbinding te realiseren tussen De Esch en Rivium. Verder wordt gestreefd naar een optimale balans tussen mobiliteit, leefbaarheid en veiligheid door:

- optimalisering van verkeersstromen
- veilig fietsverkeer
- versterking en verduurzaming van het lokaal openbaar vervoer
- versterken van de stedelijke structuur, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid
- minder milieubelasting, energiegebruik en ruimtegebruik door verkeer
- openbaar vervoer over water.

Koersdocument Duurzaam Capelle

- van fossiel naar duurzaam
- van bezit naar gebruik
- meer ruimte voor de fiets
- gedragsverandering
- balans in vraag en aanbod van energie, door opslag en verdeling in smart grid
- meervoudig ruimtegebruik
- meer deelauto's en deelfietsen.

Duurzaam Capelle 2019-2022

- Capellenaren stimuleren om hun woning of bedrijf beter te isoleren en percelen te vergroenen
- aardgasvrij bouwen in gebieden waar ontwikkelingen nu om een warmteoplossing vragen
- aan het eind van 2022 zijn 3.400 woningequivalenten aardgasvrij
- meer duurzame energieopwekking via 70.000 zonnepanelen in 2022
- slimme klimaatadaptieve maatregelen;
- samen met Capelse bedrijven meer grondstoffen hergebruiken
- terugbrengen van hoeveelheid restafval per bewoner tot 100 kg per jaar.

GVVP 2010 - 2020

Het motto van dit plan is 'slim reizen'. Dit wordt gerealiseerd door:

- mensen verleiden gebruik te maken van andere vervoerswijzen
- infrastructuur beter benutten;
- negatieve effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid verminderen
- fietsen stimuleren en fietsklimaat verbeteren
- barrières voor voetgangers wegnemen;
- auto faciliteren en alternatieve vervoerswijzen verkennen bij parkeerproblemen.





Parkerbeleid (2015)

De Parkeernota en parkeernormen zijn een beleidsregel en worden gebruikt bij de invulling van bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening (vaststellen bestemmingsplan), Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (omgevingsvergunning, afwijken van het bestemmingsplan) en APV (evenementen). Wanneer een te hoge parkeerdruk gepaard gaat met onvoldoende benutting van bestaande (private) parkeerplaatsen, neemt de gemeente het initiatief om met eigenaren tot optimalisatie van het gebruik te komen.

Paraplu Bestemmingsplan Parkeren (2018)

de Nota Parkeerbeleid 2015 geeft aan dat afwijken van de normen onder specifieke situaties mogelijk is. Om de situaties beter te beschrijven is er in 2018 via het Paraplu Bestemmingsplan Parkeren vastgelegd wanneer dat mag. Het heeft echter de voorkeur om met het vaststellen van het gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM ook een bestuurlijk besluit te nemen voor een lagere parkeernorm.

Bestemmingsplan Rivium (2013)

Een inventarisatie naar mogelijkheden en beperkingen van dit bestemmingsplan heeft aan de basis gestaan van het gebiedspaspoort.

1.5 De uitgangspunten

Het Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is een beleids-document dat de ambities en uitgangspunten van de gemeente Capelle aan den IJssel schetst voor de ontwikkeling van Rivium. Een milieueffectrapportage hoeft in deze fase niet te worden vastgesteld. Wel geldt de randvoorwaarde van een gedegen onderbouwing van het Gebiedspaspoort en daarin te maken keuzes op onder andere

mobiliteit en bereikbaarheid. Daarmee is de toon gezet voor deze Mobiliteitsaanpak, die geldt als een belangrijke pijler voor de onderbouwing van de uitgangspunten van het gebiedspaspoort met betrekking tot woningaantallen, bereikbaarheid en ontsluiting van het gebied. Bij de procedure om te komen tot een omgevingsvergunning wordt een MER-procedure doorlopen.

Op basis van de ambities en beleidskaders hanteert deze Mobiliteitsaanpak vijf uitgangspunten:

1. bereikbaarheid als voorwaarde voor gebiedsontwikkeling
2. optimale modal split
3. dagelijkse functies op fiets- en loopafstand
4. beleving, reistijd en betrouwbaarheid van fiets en openbaar vervoer is excellent
5. infrastructuur is op tijd op orde.

Deze uitgangspunten zijn hiernaast concreet uitgewerkt en vormen het kader van de in deze Mobiliteitsaanpak vermelde maatregelen (hoofdstuk 3).

De Mobiliteitsaanpak gaat uit van een totaalpakket aan maatregelen. Het nastreven van de realisatie van het totale pakket van maatregelen is een voorwaarde voor het slagen van de Mobiliteitsaanpak.

1 Bereikbaarheid: voorwaarde voor gebiedsontwikkeling

Auto / Onder een goede auto-bereikbaarheid van Rivium wordt verstaan dat de toekomstige congestie op en rondom Rivium niet verslechtert ten opzichte van een situatie zonder transformatie. Reistijden voor het autoverkeer mogen alleen toenemen als dit het gevolg is van langere routes.

Fiets en voetganger / De kracht van de fiets ligt in flexibiliteit, snelheid en gemak. Deze voordelen worden alleen benut wanneer alle wegen in Rivium geschikt zijn voor de fiets. Wel is er verschil in kwaliteitsniveaus:

Hoogwaardige regionale en snelle fietsroutes bevinden zich op maximaal 500 meter van woning of werk.

Het hoofdfietsnetwerk verbindt Rivium met omliggende wijken en is binnen 200 meter bereikbaar.

De basisstructuur leidt tot de voordeur en moet voldoen aan de basiskwaliteit die nodig is om fietsen veilig en prettig te maken.

Lokale voorzieningen, waaronder bijvoorbeeld de ParkShuttle-haltes zijn direct en veilig te voet bereikbaar zijn. De oversteekbaarheid van wegen is goed.

Openbaar vervoer / Binnen 400 meter loopafstand dient een halte te liggen van hoog frequent openbaar vervoer. Openbaar vervoer met een bezetting vanaf 85% wordt als onplezierig ervaren, dus moet tijdig worden geïnvesteerd in voldoende capaciteit.

Gedrag en smart mobility / Sommige gedragsmaatregelen zijn een ontwikkelingsvoorwaarde, zoals het vaststellen van lage, maximale parkeernormen en bijbehorende verplichtingen voor ontwikkelende partijen. Daarnaast is het van belang om bij oplevering van woningen of voorzieningen de auto-alternatieven, in ieder geval in basisvorm beschikbaar te hebben. Het betrekken van een nieuwe woning is namelijk het moment om te kiezen voor auto-alternatieven.

2 Optimale modal split

Uitgangspunt is dat nieuwe gebruikers van Rivium veel gebruik maken van openbaar vervoer, fiets en deelmobiliteit. Lage, maximale parkeernormen zijn noodzakelijk, zodat autogebruikers ook werkelijk kiezen voor de alternatieven. Daarnaast is een laag autogebruik noodzakelijk om de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen. Het raadsvoorstel voor aanpassing van de parkeernormen is in de bijlage opgenomen.

Voor bestaande werknemers geldt het uitgangspunt dat het autogebruik met tenminste 10% afneemt, bijvoorbeeld door stimulatie van een werkgeversaanpak op het gebied van mobiliteit. De 10% afname is gebaseerd op de afname volgens het landelijk gemiddelde.

3 Dagelijkse functies op fiets- en loopafstand

Wijk gebonden voorzieningen, zoals winkel, crèche, koffiebar, basisschool, sportschool, huisarts, openbaar vervoer-halte of verblijfsruimte liggen op fiets- en loopafstand van de woning (maximaal 400 meter). Deze afstand is voor Rivium reëel. (uitz. Rivium Quadrant). Wijk overstijgende voorzieningen, zoals een winkel- en uitgaanscentrum bevinden zich op maximaal 5 km (20 minuten fietsen).

4 Beleving, reistijd en betrouwbaarheid van fiets en openbaar vervoer is excellent

De beleving van de reis per openbaar vervoer en fiets bepaalt voor een groot deel de groeimogelijkheden van deze modaliteiten. Bij fietsen en lopen wordt daarom ingezet op comfort, fijnmazig netwerk en een veilige en prettige beleving. Voor het openbaar vervoer zijn directe verbindingen, een hoge frequentie en hoogwaardige haltes en goede voorzieningen belangrijk.

5 Infrastructuur op tijd op orde

Met de oplevering van woningen dient de infrastructuur voor de bereikbaarheid van lokale voorzieningen en openbaar vervoer-haltes met het langzaam verkeer op orde te zijn. Tegelijk dienen deelalternatieven bij oplevering aanwezig en aantrekkelijk te zijn. Bijvoorbeeld deelauto's of de (in pandige of bij openbaar vervoer haltes) oplaadmogelijkheid voor elektrische fietsen.

2. GEBIEDSANALYSE

2.1 Bestaande situatie

Gemotoriseerd verkeer

De autobereikbaarheid van Rivium staat nu, in de situatie zonder volledig gebruik van de beschikbare ruimte volgens het bestemmingsplan al behoorlijk onder druk. Er is veel hinder in de spitsen en veel parkeeroverlast op de openbare weg.

Het autogebruik bij de bedrijven op Rivium in het woon-werkverkeer is hoog, met een aandeel van 65% in de zomer en 75% in de winter. Gemiddeld bedraagt het aandeel auto in woon-werkverkeer in de regio 68% [Bron: KIM, mobiliteitsbeeld 2017]. De oorzaak hiervan ligt in de ontwikkeling van Rivium als businesspark, begin jaren '90 van de vorige eeuw. Overwegend kantoren en in bescheidener mate bedrijfsruimtes bepalen het beeld. Evenals de auto die er van oudsher veel ruimte heeft. Met leaseauto's in de arbeidsvoorwaarden, veel parkeer capaciteit en een ligging aan de A. van Rijckevorselweg en A16.

Openbaar vervoer

De ParkShuttle is volgens een enquête onder gebruikers een bovengemiddeld goed gebruikte vorm van openbaar vervoer en heeft een positief imago. De ParkShuttle rijdt via een vrijliggende baan van metrostation Kralingse Zoom naar de eindhalte aan de Rivium 4^e Straat. Tot voor kort konden openbaar vervoer-reizigers in de ochtend- en avondspits ook gebruik maken van buslijn 95, die Rivium verbond met metrostation Capelsebrug. De buslijn is inmiddels opgeheven. Het gebruik van de buslijn is altijd aan de lage kant geweest.

Richting het centrum van Rotterdam is het openbaar vervoer concurrerend ten opzichte van de auto. Op de langere afstand heeft het die concurrerende positie niet.

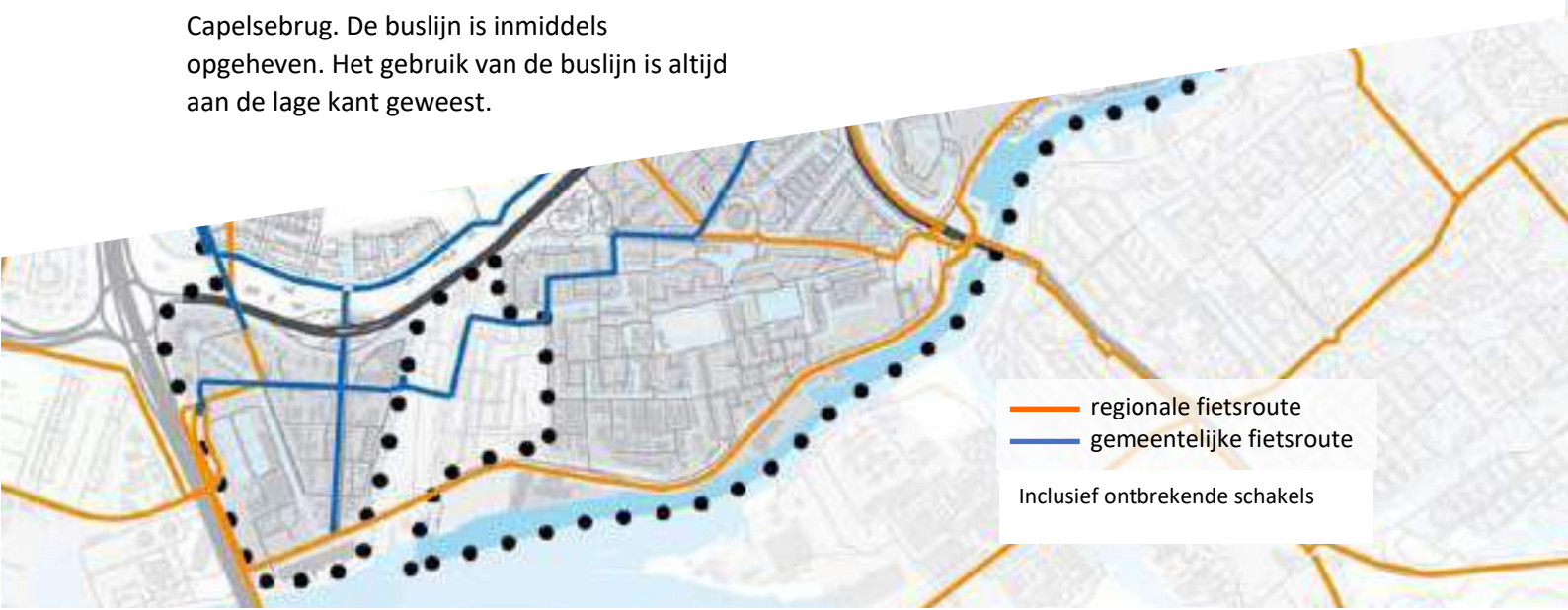
Fietsers

Het fietsnetwerk van Rivium (zie onderstaand) heeft meerdere aansluitingen op het regionale fietsnetwerk. Een belangrijke schakel in het fietsnetwerk, tussen de Rivium Westlaan en Fascinatio Boulevard ontbreekt. Een schakel die de verbinding vormt naar bijvoorbeeld het centrum van Rotterdam en het metrostation Kralingse Zoom. Daarnaast voldoet de uitvoering niet overal aan de eisen die er vanuit comfort, veiligheid en aantrekkelijkheid worden gesteld. Zo bestaat de verharding vaak uit tegels in plaats van asfalt. Bij de haltes van de ParkShuttle en de watertaxi ontbreken stallingsvoorzieningen.

Voetgangers

Het netwerk voor voetgangers bestaat uit alle straten in Rivium. De meeste voorzieningen hebben ook de gewenste kwaliteit. Langs de Schaaldijk en Rivium Promenade (zuidzijde) ontbreken voorzieningen. Daardoor komen voetgangers moeilijk bij de waterzijde van de Nieuwe Maas (watertaxi). De oversteekbaarheid van de Rivium Boulevard en Rivium Promenade behoeven aandacht.

8





2.2 Verdere verstedelijking

Tot 2030 kent de Zuidelijke Randstad een grote verstedelijkingsopgave. De focus ligt daarbij op binnenstedelijk bouwen door verdichting en transformatie. Zo ontstaat ruimte voor 240.000 woningen. Meer dan de helft daarvan komt voor rekening van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Een regio die ook economisch hard groeit. De regio heeft verschillende zoekgebieden gedefinieerd. Deze worden verkend op hun potentie of verkeren al in een planologische voorbereidingsfase. Een aantal gebieden ligt in de invloedssfeer van Rivium (zie kaart blz. 10):

1. Brainpark/Erasmus Universiteit Rotterdam
2. Feijenoord City
3. Rotterdam Alexander
4. Kralingse Zoom.

Samen met de ontwikkeling van (5) Rivium en (6) Fascinatio vormen zij een grootschalige ontwikkelzone aan beide zijden van de A16.

Feijenoord City is als woningbouwlocatie op schaalniveau van de Ruimtelijk Economische OntwikkelStrategie van belang. De locatie is ook aangewezen als een economische toplocatie van regionaal belang. Net als de locaties Brainpark/ Erasmus Universiteit Rotterdam en Rotterdam Alexander. De locaties Kralingse Zoom en Rivium gelden als kansrijke transformatielocaties, waar vooral wordt ingezet op woningbouw.

Gezien de (belangrijkste) bereikbaarheidsknelpunten (zie kaart blz. 10) is er bij al deze locaties de noodzaak om de impact van de auto te beperken, onder andere door het netwerk voor langzaam verkeer en openbaar vervoer te versterken.

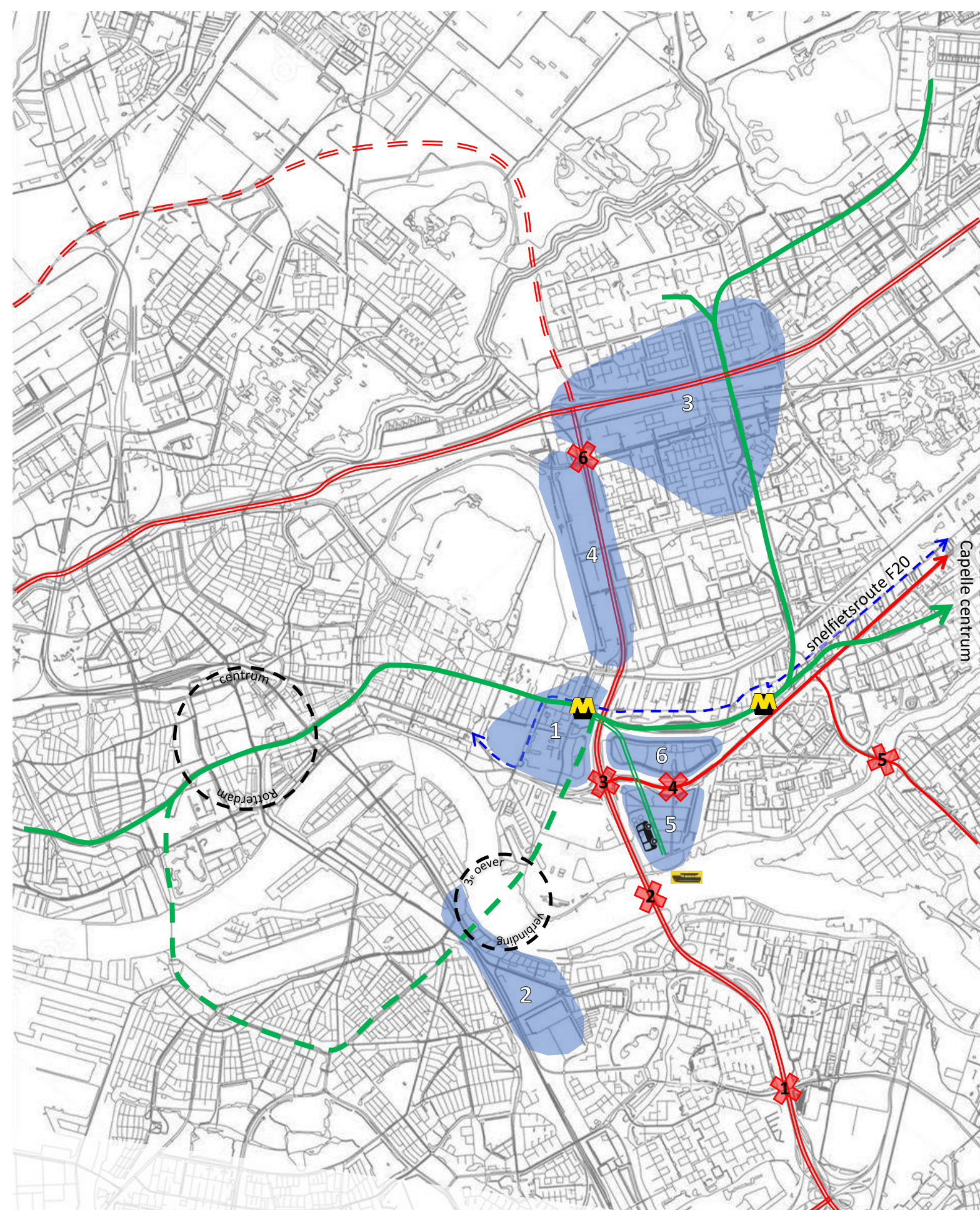
2.3 Druk op regionaal netwerk

De groei van de economie en aantal woningen in de regio leidt tot een forse toename van

verkeer en daarmee bereikbaarheidsknelpunten. De intensiteit op de Van Brienoordbrug neemt tussen nu en 2030 met 19% toe, van 230.000 naar 275.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Algerabrug stijgt de intensiteit met 7%, van 45.000 naar 48.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook het openbaar vervoernetwerk ondervindt een capaciteitsprobleem vanaf 2025. Met name het metronetwerk dreigt overbelast te worden. Dat geldt bijvoorbeeld op de voor Rivium belangrijke metrolijnen tussen Rotterdam centrum en Rotterdam Alexander.

De regio werkt daarom aan grote infrastructurele projecten. De verlenging van de A16 tot aan de A13 is reeds gestart. Ook is de zoeklocatie voor een derde oeververbinding vastgesteld, namelijk Feijenoord City-Kralingse Zoom. Onderdelen van deze scope zijn een nieuw NS-station Stadionpark en de HOV-verbindingen Zuidplein-Stadionpark-Kralingse Zoom (via de nieuwe oeververbinding) en Zuidplein-Erasmus Medisch Centrum-Rotterdam CS (via Maastunnelcorridor). Zo wordt het bestaande metronetwerk voldoende ontlast. Binnen de zoeklocatie voor de oeververbinding zijn diverse uitvoeringen mogelijk. Studies naar brug of tunnel, met of zonder autoverkeer en type openbaar vervoer resulteren eind 2020 in een voorkeursalternatief. Vervolgens is het mogelijk om een financiële reservering te maken in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Volgens de gebruikelijke MIRT-procedures kan de oeververbinding er eind 2025 liggen, maar een langdurigere procedure is mogelijk.

Gekoppeld aan de besluitvorming rondom de derde oeververbinding, is er voor een betere doorstroming op de Algeracorridor tot € 90 miljoen beschikbaar.



Verstedelijkingsopgaven

1. Brainpark Erasmus Universiteit Rotterdam
2. Feijenoord City
3. Rotterdam Alexander
4. Kralingse Zoom
5. Rivium
6. Fascinatio

Bereikbaarheidsknelpunten

1. weefvak hoofdrijbaan en parallel-baan (zuidelijke richting)
2. hoofd- en parallelrijbaan Van Brienoordbrug
3. aansluiting A. van Rijckevorselweg op A16 (diverse richtingen)
4. aansluiting Rivium op A. van Rijckevorselweg (diverse richtingen)
5. weefvak hoofd- en parallelrijbaan op en zuidkant van Algerabrug
6. weefvak A16/A20 ten zuiden van Terbregseplein (zuidelijke richting)



2.4 Modelstudie huidig Rivium

Met behulp van het verkeersmodel MRDH 2016 is eerst de verkeersafwikkeling zonder transitie van Rivium in beeld gebracht. Dit is gedaan voor de bestaande situatie, de situatie in 2030 en de situatie in 2030 wanneer maximale invulling is gegeven aan het bestaande bestemmingsplan.

Het basisjaar van het verkeersmodel (2016) is geactualiseerd met recente gegevens uit kentekenonderzoek en verkeerstellingen. Detail resultaten zijn opgenomen in de bijlage.

Bestaande situatie

In de bestaande situatie is er doorgaand verkeer op de route Rivium Boulevard-Schaardijk. Dit verkeer rijdt niet via de N210, maar door Rivium en via het Toepad-Rivium Promenade-IJsseldijk naar de wijken Kralingse Veer en 's Gravenland-Oost. Of door naar de Algerabrug, richting Krimpen aan den IJssel. Het model geeft, net als in de praktijk een zwaar belast netwerk weer. Dit is niet uitzonderlijk in de regio.

In de avondspits kan het verkeer Rivium moeilijk verlaten door congestie op de N210.

Situatie 2030 autonoom

Dit scenario veronderstelt dat er in 2030 in Rivium 8.000 arbeidsplaatsen zijn en er geen transitie heeft plaatsgevonden. In 2030 is de A16 doorgetrokken naar de A13.

Op de N210 bij Rivium rijden ruim 4.100 meer motorvoertuigen per etmaal. Op de Rivium Boulevard neemt het verkeer met ongeveer 3.000 motorvoertuigen per etmaal toe. Er rijden dan ongeveer 16.500 motorvoertuigen per etmaal in Rivium. De huidige problemen, waaronder doorgaand verkeer via het Rivium verzwaren, waardoor het vanuit Rivium erg lastig is om in de avondspits de hoofdwegen te

bereiken. Dit geldt voor de route via Rivium Boulevard en Toepad-Rivium Promenade-IJsseldijk.

Situatie 2030 volgens bestemmingsplan

Dit scenario veronderstelt een situatie waar in 2030 de maximale invulling van het huidige bestemmingsplan wordt bereikt met 14.000 arbeidsplaatsen op Rivium.

De verkeersproblemen verzwaren ten opzichte van de autonome situatie 2030. Op de Rivium Boulevard neemt het verkeer toe met ruim 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Er rijden dan ongeveer 22.500 motorvoertuigen per etmaal. In de ochtendspits is Rivium moeilijk bereikbaar. Er worden wachtrijen verwacht tot het Kralingseplein. In de avondspits wordt het moeilijk om Rivium te verlaten. Zowel aan de noordzijde (congestie op N210), als zuidzijde zijn er wachtrijen over de hele lengte van de Rivium Boulevard. De spitsuren zijn zeer zwaar belast, omdat werknemers vooral in de spitsperioden rijden. De bestaande knelpunten op het Toepad, Rivium Promenade en IJsseldijk verzwaren (respectievelijk +2.400, +1.800 en +500 motorvoertuigen/etmaal).

2.5 Modelstudie transitie Rivium

Vervolgens zijn de effecten van de transitie van Rivium onderzocht. Er is gerekend met 5.000 woningen in 2030 (en een zekerheidsmarge van 20% om de verkeerseffecten met enige bandbreedte vast te stellen). De doorgerekende scenario's zijn:

- transitie (zonder maatregelen);
- transitie + harde knip;
- transitie + mobiliteitsaanpak + harde knip;
- transitie + mobiliteitsaanpak, zonder knip;
- transitie + mobiliteitsaanpak + zachte knip.

Transitie (zonder maatregelen)

In dit scenario is Rivium in 2030 volledig getransformeerd naar 8.000 arbeidsplaatsen en 5.000 woningen. Het model gaat verder uit van 10% minder autogebruik door werknemers dan in de autonome situatie. Woningen genereren gemiddeld meer ritten dan arbeidsplaatsen. De focus ligt echter minder op de spits.

De verkeersproblemen verzwaren in vergelijking met de autonome situatie 2030. Op de Rivium Boulevard neemt het verkeer toe met ongeveer 10.000 motorvoertuigen per etmaal en ongeveer 625 motorvoertuigen meer per spitsuur. Er rijden dan ongeveer 26.500 motorvoertuigen per etmaal. In de ochtendspits is het Rivium goed te bereiken, maar ontstaat er congestie op de N210 tussen het Rivium en het Kralingseplein. In de avondspits is het zodanig druk dat zowel het uit- als inrijden van het Rivium nauwelijks mogelijk is.

De druk op de route Toepad-Rivium Promenade-IJsseldijk neemt toe met 2.100 a 2.700 motorvoertuigen per etmaal, waardoor ook daar de huidige capaciteitsproblemen toenemen.

Transitie + harde knip

In dit scenario is er aanvullend op de transitie een afsluiting ('knip') gerealiseerd op de Rivium Boulevard. Dit heeft als gevolg dat minder doorgaand verkeer via het Rivium rijdt (4.200 mvt/etmaal). Dit leidt niet per se tot een betere bereikbaarheid van het Rivium, maar verbetert vooral de leefbaarheid op het Rivium.

De harde knip zorgt ervoor dat verkeer richting de Schaardijk moet omrijden via de Rivium 1e straat en Rivium Quadrant. Uit het verkeersmodel is ook op te maken dat er meer verkeer via het Toepad en de Van Beethovenlaan rijdt (en in mindere mate de N210). Bij de Van Beethovenlaan is dit vooral verkeer dat nu nog via Toepad en/of Rivium Boulevard en de IJsseldijk naar Capelle West rijdt. De effecten op de IJsselmondselaan zijn verwaarloosbaar, als gevolg van een combinatie van de langere afstand en de lagere snelheid en capaciteit van deze route.

Transitie + Mobiliteitsaanpak + harde knip

Deze voorliggende Mobiliteitsaanpak bestaat uit een aantal infrastructurele maatregelen. Naast de 'knip' op de Rivium Boulevard zijn er aanvullende maatregelen genomen op de kruispunten:

- Rivium Boulevard – N210;
- Rivium Boulevard – Rivium 1^e straat;
- Rivium Boulevard – Rivium Promenade;
- IJsselmondselaan – Schaardijk/IJsseldijk;
- Alle kruispunten Toepad.

Tevens is een lage parkeernorm toegepast op de woningbouw, om zodoende het autogebruik van inwoners te beperken.

Er is een forse afname van verkeer. Op de Rivium Boulevard (nabij de aansluiting N210) neemt de verkeersdruk (ten opzichte van Transitie met knip) verder af met ruim 8.000 mvt/etm. Dit is voornamelijk het effect van de lage parkeernorm op de verkeersproductie van en naar het Rivium.

Tegelijkertijd worden de effecten van de overige infrastructurele maatregelen zichtbaar. De verkeerslichten en rotondes zorgen voor vertraging op de alternatieve routes via Toepad en Schaardijk/IJsseldijk. De verkeersdruk neemt af op deze wegen en verplaatst zich naar de N210.

Door de realisatie van een verkeerslicht op het kruispunt IJsselmondselaan -Schaardijk/IJsseldijk kan verkeer vanuit de IJsselmondselaan altijd veilig de dijk oprijden. De route langs de dijk wordt minder aantrekkelijk door de extra vertraging.



Situatie harde knip



Situatie zachte knip

Transitie + Mobiliteitsaanpak, zonder knip

Het doorvoeren van een knip op de Rivium Boulevard heeft impact op routes door Rivium. De vraag is of het nodig is om doorgaand verkeer op Rivium Boulevard onmogelijk te maken of kan een verkeersluwe inrichting van de Rivium Boulevard ook volstaan om de ambities uit het Gebiedspaspoort waar te maken? Daarvoor is een scenario doorgerekend met transitie van het Rivium en de Mobiliteitsaanpak (lage parkeernorm en infrastructurele kruispuntmaatregelen), in combinatie met een 30 km/uur regime op de Rivium Boulevard. De weg blijft dus open voor doorgaand verkeer.

Dit heeft tot gevolg dat intensiteit op de Rivium Boulevard tussen N210 en Rivium 1^e straat toeneemt met 2.500 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van een situatie met knip. Tussen Rivium 1^e en 2^e straat is de toename nog hoger namelijk 3.250 mvt/etmaal. Op dit deel van de Rivium Boulevard rijden ruim 11.000 mvt/etmaal. Met deze hoge intensiteiten is een verkeersluwe inrichting behorend bij een 30 km/uur regime niet in evenwicht. De verkeersveiligheid komt in het gedrang bij zulke hoge intensiteiten. Daarmee kan de stedenbouwkundige wens, genoemd in het gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM uitgaande van een "woonhart met woonplein" op dit deel van de Rivium Boulevard ook niet worden vervuld. Wat verder opvalt, is dat er ook weer meer doorgaand verkeer over de Rivium Boulevard rijdt. Op de IJsseldijk rijden ook weer 2.000 mvt/etmaal meer.

Transitie + Mobiliteitsaanpak + zachte knip

Een scenario dat voortborduurde op het vorige scenario is de zogenaamde zachte knip. In dit geval kan het doorgaande verkeer alleen zigzaggend van noord naar zuid en vice versa door Rivium rijden. Ter hoogte van de knip op Rivium Boulevard ontstaan mogelijkheden voor een hogere kwaliteit van de openbare ruimte in het woonhart van Rivium.

Het doorgaande verkeer door Rivium neemt ten opzichte van het Transitie scenario met Mobiliteitsaanpak zonder knip af met circa 700 mvt/etmaal. Op de IJsseldijk rijden 1.400

mvt/etmaal meer. De Westlaan en de Oostlaan worden een stuk drukker in dit scenario. Op het noordelijk deel van beide lanen rijden circa 4.000 mvt/etmaal meer. Op eenrichtingswegen in een 30 km/uur gebied zijn dat intensiteiten die niet passen bij een verkeersveilig wegennet. Een met het verkeer autonoom meerrijdende ParkShuttle in dit deel van Rivium is niet mogelijk bij dergelijke intensiteiten. Vooral nog is dit scenario niet mogelijk vanwege de verkeersveiligheid en doorstroming van de ParkShuttle.

2.6 Toets uitgangspunt doorstroming

In paragraaf 1.5 van deze Mobiliteitsaanpak is als uitgangspunt opgenomen dat transformatie van Rivium niet mag leiden tot een slechtere doorstroming ten opzichte van een situatie zonder transformatie. Op basis van verkeersintensiteiten alleen kan dat niet worden getoetst. Aanvullend op de modelstudie is door RHDHV daarom een dynamische simulatie van de bestaande situatie en een aantal scenario's uitgevoerd.

Huidige situatie

In zowel de ochtend- als avondspits doet zich onder normale omstandigheden geen structurele wachtrijvorming voor. Op de noordelijke rijbaan van de N210 tussen aansluiting Rivium en het Kralingseplein is in de simulaties lichte vertraging te zien, maar er treedt geen terugslag op.

Situatie 2030 volgens bestemmingsplan

Het netwerk is dusdanig verzadigd dat vrijwel alle simulatie runs vastslaan en er geen betrouwbare data verzameld kan worden.

Transitie (zonder maatregelen)

Doordat er meer verkeer is met een herkomst op het Rivium, neemt de vertraging op noordelijke rijbaan van de N210, tussen Rivium en het Kralingseplein toe. Op enkele momenten slaat de wachtrij terug tot het kruispunt N210-IJsselmondselaan, waardoor ook voor dit kruispunt een langere wachtrij te zien is. Tijdens de avondspits raakt het netwerk in de simulatie runs weer dusdanig

verzadigd dat er geen betrouwbare data verzameld kan worden.

Transitie + mobiliteitsaanpak + harde knip

De simulaties van de ochtendspits tonen een goed functionerende situatie, zonder structurele wachtrijvorming. De vertraging op de noordelijke rijbaan N210 tussen Rivium en het Kralingseplein is met de Mobiliteitsaanpak ook afgenomen. De knip op de Rivium Boulevard dwingt verkeer andere routes te kiezen. Niet meer via Schaardijk/IJsseldijk en Rivium Boulevard naar de N210, maar via de Van Beethovenlaan (vice versa). Hierdoor neemt het aantal weefbewegingen af op de noordelijke rijbaan N210 tussen Rivium en Kralingseplein, met als gevolg minder vertraging.

In de avondspits zorgt de Mobiliteitsaanpak voor een goed functionerende verkeerssituatie op Rivium. De lange wachtrijen op Rivium Boulevard doen zich door de harde knip niet meer voor. De beperkte vertraging op de noordelijke rijbaan N210 tussen Rivium en Kralingseplein blijft zich wel voordoen, net als in de variant Transitie zonder maatregelen.

De harde knip op de Rivium Boulevard maakt dat verkeer andere routes kiest; niet meer via Rivium Boulevard en minder via de Schaardijk/IJsseldijk naar 's Gravenland en verder, maar vooral via de N210. Dat leidt tot een toename van de wachtrijen op de N210, met name rondom de kruising Van Beethovenlaan. De gemiddelde wachtrijlengte neemt hier zowel op de Van Beethovenlaan toe, als op de N210 met terugslag tot de afslag IJsselmondselaan. Het dynamisch model doet geen uitspraken over de aantrekkelijkheid van de IJsselmondselaan als sluiproute bij congestie op de N210.

Op basis van de statische berekeningen is er echter geen aanleiding om te verwachten dat verkeer in grote getale via de IJsselmondselaan gaat rijden.

2.7 Toets uitgangspunt reistijden

In paragraaf 1.5 is als uitgangspunt opgenomen dat transformatie van Rivium niet mag leiden tot een slechtere doorstroming. Reistijden voor het autoverkeer mogen alleen toenemen wanneer dat het gevolg is van een langere route. Om dat te toetsen zijn met het verkeersmodel voor een zestal relaties in de avondspits de reistijden berekend van en naar het Rivium en vergeleken met de autonome situatie in 2030 (Rivium zonder transitie). Dit is gedaan voor de scenario's:

- transitie + mobiliteitsaanpak, zonder knip;
- transitie + mobiliteitsaanpak + harde knip;
- transitie + mobiliteitsaanpak + zachte knip.

Hieruit blijkt dat de meeste reistijden nauwelijks wijzigen, namelijk maximaal 20-40 seconden. Wat opvalt is dat de tijden bij de zachte knip toenemen, mede door de extra afstand die op het Rivium zelf afgelegd moet worden. Daarnaast valt op dat bij de varianten met een knip de reistijd naar Capelle Centrum en Krimpen Centrum toeneemt met 2 minuten of meer.

Hiermee blijft de kwaliteit van de huidige bereikbaarheid (2016) van het Rivium met de auto niet in alle varianten gehandhaafd. Ten opzichte van 2030 autonoom blijft deze met enige marge wel gehandhaafd, met uitzondering van de relaties met Krimpen en Capelle Centrum die bij de varianten met een knip minder wordt.

Van Rivium In Avondspits		Centrum/ Coolingel	Feyenoord City	Kralingse Zoom	Alexan- drium	Capelle Centrum	Krimpen Centrum
2030 Autonoom (reistijd in minuten)		22,0	20,2	14,5	21,6	19,1	19,9
Verschil reistijd variant tov autonoom 2030	2030 Transitie + Mob. Aanpak met knip	0,2	0,2	0,7	0,2	0,4	1,7
	2030 Transitie + Mob. Aanpak zonder knip	0,3	0,4	0,3	0,5	0,3	0,1
	2030 Transitie + Mob. Aanpak met zachte knip	0,7	0,8	0,7	1,4	0,6	0,4

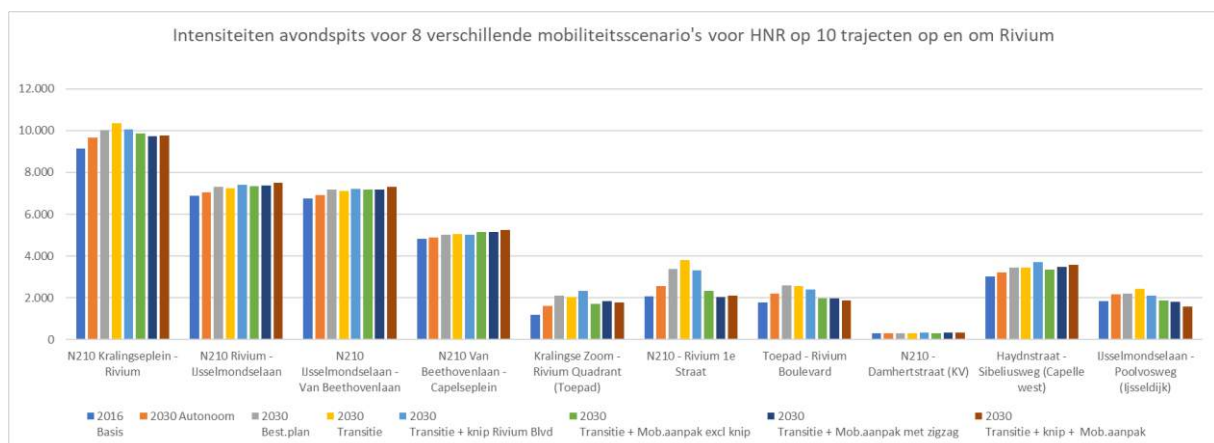
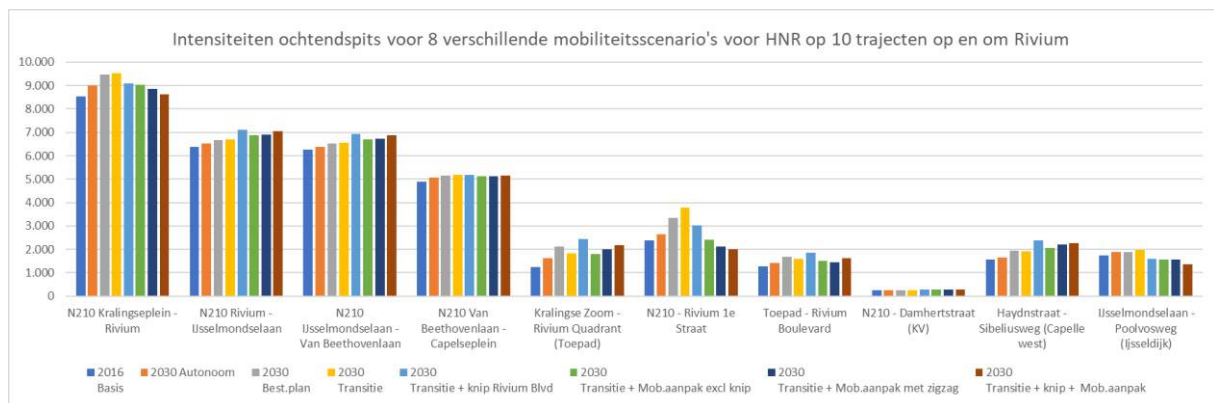
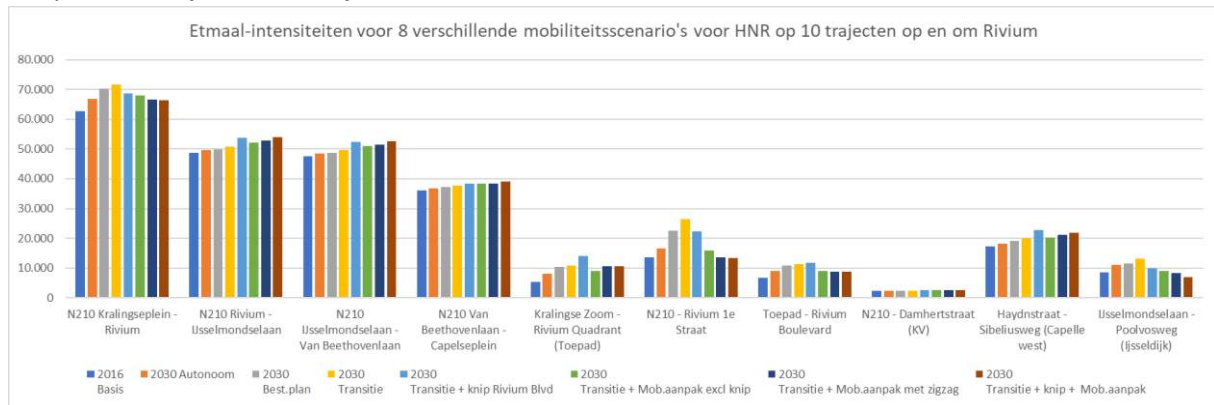
Naar Rivium In Avondspits		Centrum/ Coolingel	Feyenoord City	Kralingse Zoom	Alexan- drium	Capelle Centrum	Krimpen Centrum
2030 Autonoom (reistijd in minuten)		21,9	20,0	15,4	22,8	19,3	22,2
Verschil reistijd variant tov autonoom 2030	2030 Transitie + Mob. Aanpak met knip	0,3	0,4	0,3	0,4	2,1	3,3
	2030 Transitie + Mob. Aanpak zonder knip	0,6	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5
	2030 Transitie + Mob. Aanpak met zachte knip	1,8	2,1	1,2	2,1	1,1	1,1

2.8 Conclusies modelstudie

Een transitie van Rivium biedt kansen voor verbetering van de toekomstige verkeerssituatie, zoals blijkt uit onderstaande grafieken. Voorwaarde is dat nieuwe bewoners en (nieuwe) werknemers beperkt gebruik maken van de auto. Het aantal parkeerplaatsen mag daarom niet meer dan gemiddeld 0,6 per woning bedragen en het autogebruik van werknemers moet met tenminste 10% afnemen. Daarnaast is een knip noodzakelijk om doorgaand verkeer op het Rivium te weren. Rekening houdend met de aanwezigheid van de ParkShuttle verdient een harde knip een sterke voorkeur boven een zachte knip. Verder zijn compenserende maatregelen op de N210 en op de route Toepad-IJsseldijk noodzakelijk.

Alleen dan kan de ambitie met betrekking tot woningaantallen worden gehaald en is realisatie van Rivium binnen de uitgangspunten (paragraaf 1.5) mogelijk.

Ook met uitvoering van de volledige Mobiliteitsaanpak blijft de hoeveelheid verkeer op Rivium aanzienlijk. Ruim 13.000 motorvoertuigen rijden per etmaal Rivium in en uit, en verdelen zich daarbij over de wegen binnen Rivium. Om de leefbaarheid in de straten op Rivium te garanderen, is het noodzakelijk om deze interne verkeerstromen te sturen. Bijvoorbeeld door een slimme positionering van entrees naar de parkeervoorzieningen.



3. MAATREGELLEN

3.1 Maatregelen voor trendbreuk

Dat voor de ontwikkeling van Het Nieuwe Rivium een trendbreuk nodig is in vraag naar en aanbod van mobiliteit in dit gebied, blijkt duidelijk uit de modelstudie in hoofdstuk 2.

Deze noodzaak loopt samen met gewijzigd mobiliteitsgedrag dat het Kennis Instituut Mobiliteit (KiM) in hun onderzoek. Een belangrijke signalering is dat onder inwoners van stedelijke gebieden in Nederland tussen 2005 en 2015 een verschuiving heeft plaatsgevonden naar het gebruik van meer duurzame vervoerwijzen.

Naast de noodzaak voor de ontwikkeling van Rivium en de al ingezette verschuiving, is het ook nadrukkelijk het uitgangspunt van deze Mobiliteitsaanpak. Gebaseerd op de ambitie uit het Gebiedspaspoort en de beleidskaders.

De Mobiliteitsaanpak richt zich daarom op het sterk verminderen van autobezit en -gebruik door het verlagen van de parkeernormen en het bieden van alternatieven voor auto-verplaatsingen. Dit kan door stevig in te zetten op lopen, fietsen, openbaar vervoer, gedrag en slimme mobiliteit.

Daarnaast voorziet de Mobiliteitsaanpak in het voorkomen en compenseren van enkele nadelige effecten in de omgeving van Rivium.

Een groot en divers maatregelenpakket is in beeld, verdeeld over vier categorieën:

- auto
- langzaam verkeer (fiets en voetganger)
- openbaar vervoer
- gedrag en slimme mobiliteit.

3.2 Concurrentiepositie OV en fiets

De in dit hoofdstuk benoemde maatregelen voor openbaar vervoer en fiets zijn noodzakelijk om de concurrentiepositie ten opzichte van de auto te verbeteren. Daarbij wordt met name de concurrentie op reistijd bedoeld. Door RHDHV is daarvoor de VF factor berekend voor het meest gewenste scenario, namelijk transitie met Mobiliteitsaanpak en harde knip. De VF factor is een indicator waarbij de reistijd van het OV en de fiets gedeeld wordt door reistijd met de auto op hetzelfde traject.

In het gewenste scenario is het mede vanwege de lage parkeernorm en de langere looptijd naar een beschikbare parkeerplaats minder aantrekkelijk om met de auto naar het Rivium te komen. Ook is het zuidelijk deel van het Rivium door de knip minder goed bereikbaar vanaf de N201 voor de auto.

Daarnaast wordt door investeringen in het openbaar vervoer (uitbreiding ParkShuttle) en fietsvoorzieningen voor beide modaliteiten meer kwaliteit geboden. Het OV is alleen bij bestemmingen als Feijenoord-City en Krimpen Centrum niet concurrerend (Vf factor > 2).

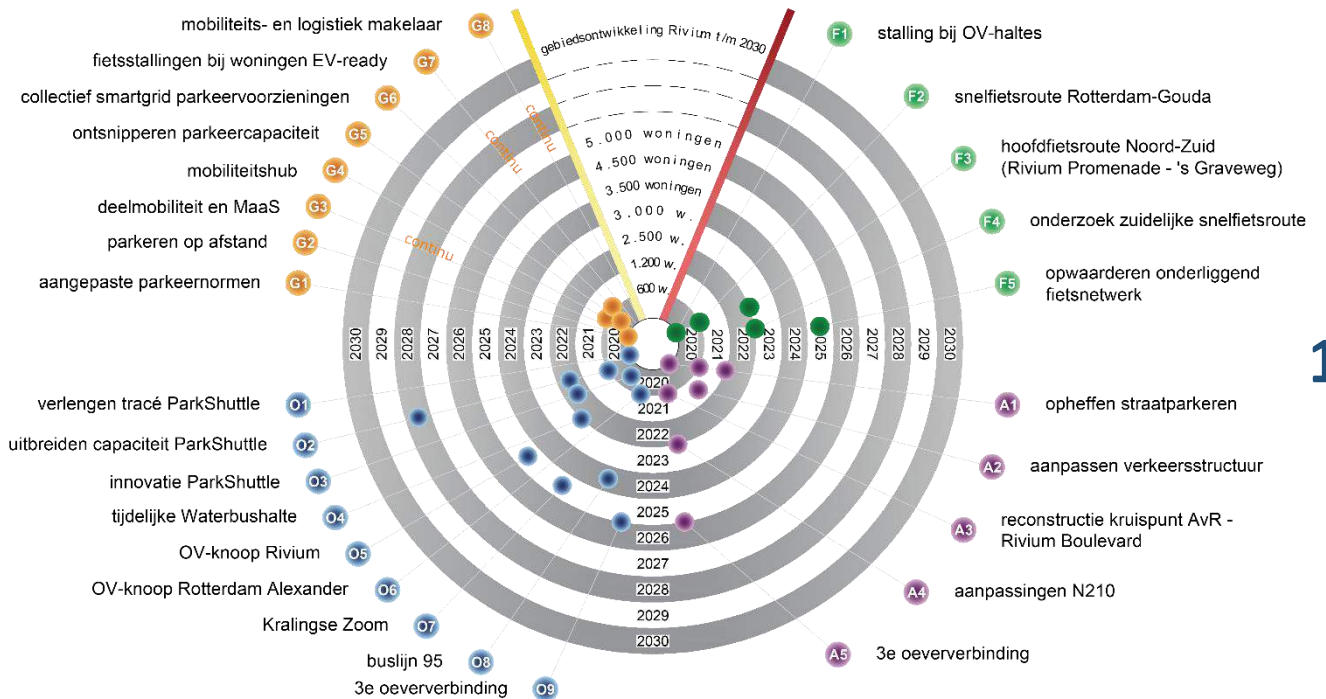
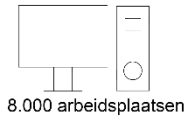
Ook voor de fiets is deze factor berekend. De fiets heeft op deze afstanden een goede concurrentie positie. Zelfs naar de bestemmingen verder weg, zoals Rotterdam Centrum, Krimpen Centrum en Alexandrium is de fiets net zo snel als de auto (Vf =1)

VF Factor (OV/auto) avondspits	Centrum/ Coolsingel	Feyenoord City	Kralingse Zoom	Alexandrium	Capelle Centrum	Krimpen Centrum
Van Rivium	1,2	2,6	1,1	1,5	1,3	2,3
Naar Rivium	1,2	2,6	1,0	1,5	1,2	2,0

VF Factor (Fiets/auto) avondspits	Centrum/ Coolsingel	Feyenoord City	Kralingse Zoom	Alexandrium	Capelle Centrum	Krimpen Centrum
Van Rivium	1,0	1,5	0,5	1,2	1,2	1,0
Naar Rivium	1,1	1,6	0,6	1,1	1,0	0,8



GEDRAG & SLIMME MOBILITEIT

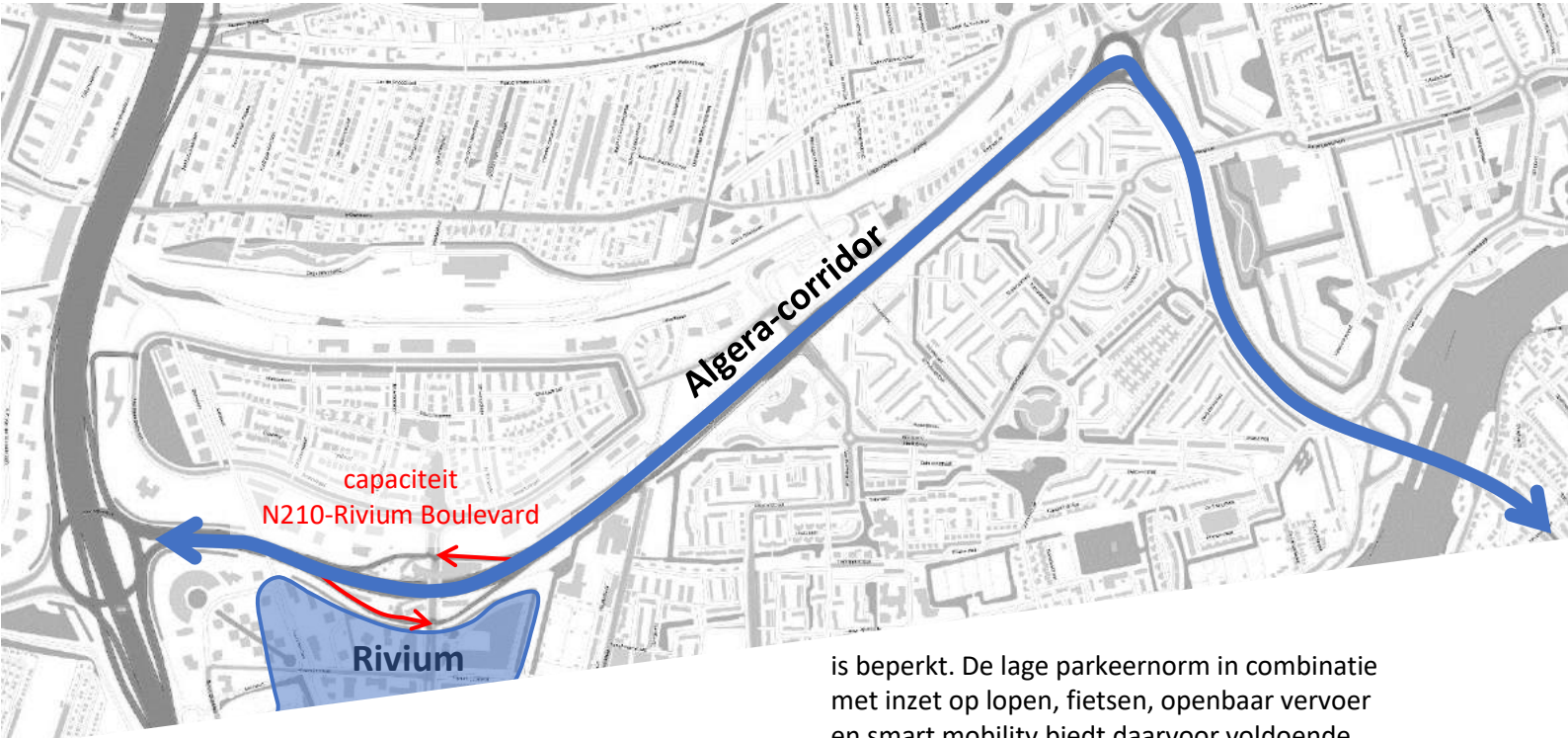


OV



AUTO





3.3 Maatregelen auto

Lage parkeernormen

De parkeernorm in Rivium gaat gemiddeld 0,6 parkeerplaats per woning bedragen en is een maximum parkeernorm. Gecombineerd met het aanbieden van uitstekende alternatieven, wordt hiermee het autobezit, en daarmee autogebruik beperkt. De lage parkeernorm is verder uitgewerkt in paragraaf 3.5 (maatregelen gedrag en slimme mobiliteit)

Opheffen straatparkeren

Openbare parkeerplaatsen worden bij herinrichting van wegen verwijderd. Door straatparkeren kan de lage parkeernorm worden geëffectueerd zonder dat dit leidt tot overlast in de (directe) omgeving. De vrijkomende ruimte kan worden benut voor groen, lopen en laden & lossen bij bestaande bedrijven.

Bestaande capaciteit met Free Floating

Uit parkeeronderzoek blijkt dat in het gebied ruim voldoende parkeercapaciteit aanwezig is, mits efficiënt benut. Dit is mogelijk door bestaande en nu nog onderbenutte parkeercapaciteit op eigen terrein bij de transformatie van Rivium beter en voor iedereen beschikbaar te stellen en de beschikbare, niet bezette parkeerplaatsen middels Free Floating informatie beschikbaar te hebben voor weggebruikers die in Rivium arriveren.

Fall-back

De kans dat het sturen van de verkeersproductie van het Rivium onvoldoende werkt

is beperkt. De lage parkeernorm in combinatie met inzet op lopen, fietsen, openbaar vervoer en smart mobility biedt daarvoor voldoende zekerheid. Het Kennis Instituut Mobiliteit (KiM) neemt immers het gewijzigde mobiliteitsgedrag in stedelijk gebied al sinds 2005 waar. Ook experts zien grote kansen voor de adoptie van MaaS aan de randen van de grootstedelijke gebieden [BRON: KiM 2019]. Daarnaast zijn er diverse vergelijkbare ontwikkelingen waar dezelfde koers succesvol is ingezet. Bijvoorbeeld in Havenstad (Amsterdam), Merwede kanaalzone (Utrecht), Brinkhorst (Den Haag), Katendrecht/Kop van Zuid (Rotterdam) en Schieveste (Schiedam). Bij al deze ontwikkelingen is uitgegaan van een lage parkeernorm. Vaak nog lager dan de hier voorgestelde 0,6. Tenslotte is de omgeving vanuit Rivium, met de ParkShuttle en/of met de fiets goed bereikbaar. De metrostations liggen op 5 minuten fietsen of 8 minuten met de ParkShuttle. Het centrum van Rotterdam en Capelle liggen op respectievelijk 20 en 15 minuten fietsen of 20 minuten openbaar vervoer. Intercity stations liggen op 20 minuten fietsen of 15 minuten met het openbaar vervoer (Blaak).

Voorkomen moet wel worden dat de lage parkeernormen elders leiden tot parkeeroverlast. De kans daarop is zeer gering, omdat Rivium een duidelijk afgebakend gebied betreft. De afstand tot vrije parkeerplaatsen in Kralingse Veer is minimaal 300 meter en daarmee nauwelijks aantrekkelijk als alternatief. Mocht uit monitoring blijken dat toch sprake is van overloop, dan is dit beheersbaar door het fiscaliseren van het parkeren.

Aanpassingen verkeersstructuur

Uit de modelstudie (paragraaf 2.4) blijkt dat het aanpassen van de verkeersstructuur mogelijkheden biedt voor een verkeersluw verblijfsgebied en daarmee een betere kwaliteit van de openbare ruimte en het wonen in het hart van Rivium. De aanzienlijke hoeveelheid doorgaand verkeer op de Rivium Boulevard kan worden ontmoedigd door de Rivium Boulevard op te heffen tussen Rivium 1e Straat en Rivium 4e Straat.

Een dergelijke structuur ontmoedigt het doorgaande verkeer en leidt er toe dat een reis met de fiets en/of het openbaar vervoer beter concurreert met de auto.

De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer van/naar Rivium blijft aanzienlijk. Ruim 13.000 motorvoertuigen rijden per etmaal Rivium in en uit, en verdeelt zich daarbij over de wegen binnen Rivium. Om de leefbaarheid in de straten in Rivium te garanderen is het noodzakelijk deze interne verkeersstromen te sturen. Bijvoorbeeld door de ligging en ingangen van de parkeervoorzieningen.

Reconstructie N210-Rivium Boulevard

De modelstudie (paragraaf 2.4) toont aan dat extra capaciteit op dit kruispunt noodzakelijk is. Dat kan door op de afritten van de N210 een extra opstelstrook te realiseren voor verkeer naar Rivium.

Aanpassingen N210 (Algera-corridor)

De Algera-corridor is bij diverse partijen onderwerp van studie en aanpassingen. Er is tot € 90 miljoen voor verbeteringen beschikbaar vanuit het besluit van 16 juli 2019 met betrekking tot de derde oververbinding. Aanpassingen leiden tot een aantrekkelijker route voor het huidige doorgaande verkeer via de Rivium Boulevard.

Reconstructie kruispunten Toepad

De kruispunten van het Toepad met de Rivium Promenade, het Rivium Quadrant en de Kralingse Zoom zijn nu uitgevoerd als voorrangskruispunten. Bij het aanpassen van de verkeersstructuur (knip in de Rivium Boulevard) rijdt meer verkeer via het Toepad. Rotondes op deze locaties voorkomen nadelige effecten daarvan. De rotondes zijn inpasbaar, kennen een grotere capaciteit en zijn een veilige kruispuntvorm voor alle weggebruikers.

Reconstructie kruispunten Rivium Promenade-IJsseldijk

Bewoners van het Kralingse Veer ervaren in spitsperiodes problemen bij het op- en afrijden van de IJsseldijk. Een VRI (en in de toekomst een i-VRI) op dit kruispunt verbetert de doorstroming en voorkomt onnodige risico's.

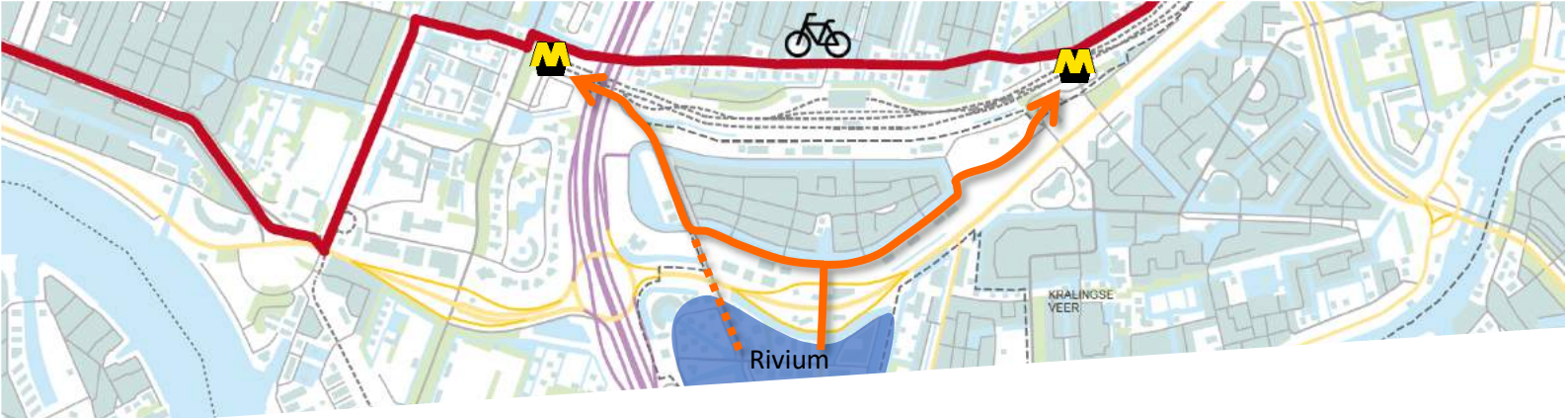
Een (i-)VRI op de kruispunten van de Rivium Promenade met de Rivium Boulevard en Schaardijk (west) maakt het mogelijk de ParkShuttle veilig te laten passeren.

Meerdere VRI's op de route Rivium Promenade-IJsseldijk hebben een ontmoedigende werking voor doorgaand verkeer. De route via de Algera-corridor wordt hierdoor aantrekkelijker.

Reconstructie Rivium Boulevard-1^e Straat

Aanpassing van de VRI is noodzakelijk ten behoeve van een betere doorstroming, de verlegging van de ParkShuttle en veilige overstek van langzaam verkeer.





3.4 Maatregelen fiets

Vooral jongeren en jong-volwassenen in hoog stedelijk gebied zijn verantwoordelijk voor een forse stijging van het fietsgebruik en vermindering van het aantal autokilometers. Deze doelgroep hecht waarde aan uitstekende fietsvoorzieningen van en naar onderwijsclusters, recreatieve locaties en overstapmogelijkheden voor het openbaar vervoer. [BRON: KIM].

Voor oudere fietsers wordt de elektrische fiets steeds belangrijker. Deze ontwikkeling zien we ook in het woon-werkverkeer, waardoor steeds grotere afstanden met de (elektrische fiets) worden afgelegd.

Dit stelt nieuwe eisen aan de fietsinfrastructuur, zoals ruim vormgegeven fietspaden en veilige stallingsvoorzieningen met laadmogelijkheid bij herkomst én bestemming. [BRON: KIM].

Tenslotte is de voetganger en fiets een belangrijke factor in de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Zij spelen daarom een belangrijke rol in de zogenaamde first en last mile: de voetganger speelt een belangrijke rol tot 400 meter van lokale voorzieningen en openbaar vervoer haltes. De fiets speelt een belangrijke rol tot 1,5 kilometer.

De langzaam verkeer maatregelen in deze Mobiliteitsaanpak zijn op deze behoeftes afgestemd.

Snel-fietsroute Rotterdam-Gouda

Het tracé voor een snel-fietsroute tussen Rotterdam en Gouda (F20) is vastgesteld (zie bovenstaande kaart). De fietsroute verbindt Rotterdam, Kralingen-Crooswijk, Capelle aan den IJssel en Nieuwerkerk aan den IJssel met Moordrecht en Gouda. De route verloopt op Capels grondgebied via de 's-Gravenweg.

De werkzaamheden vinden plaats in 2020. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Rijk dragen via een subsidie bij.

Uitbreiding snel-fietsrouten netwerk

In het onderzoek van de Provincie Zuid-Holland naar de snel-fietsroute Rotterdam-Gouda wordt ook de haalbaarheid van een aanvullende route verkend. Deze moet meer zuidelijk komen te liggen.

Aansluiting op snel-fietsroutes

Om de snel-fietsroute Rotterdam-Gouda van optimaal nut voor Het Nieuwe Rivium te laten zijn, is het van belang om hier vanuit Rivium goed, op maximaal 500 meter aan te sluiten. Daarmee ontstaat ook een meerwaarde voor de first en last mile-aansluiting op het openbaar vervoer, omdat de snel-fietsroute aansluit bij de metrostations Kratingse Zoom en Capelsebrug.

Door zijn ligging is de F20 niet binnen het gestelde uitgangspunt van 500 meter bereikbaar. Het is daarom noodzaak in te zetten op realisatie van de zuidelijker gelegen snel-fietsroute.

In de huidige situatie is de meest directe verbinding naar de F20 via de Rivium Boulevard-Fascinatio Boulevard-Bahialaan. Deze route, met een lengte van 1,6 tot 2,0 kilometer voldoet echter niet aan de eisen voor een goed voor- en natransport. Voor de korte termijn is dit echter wel de beste route naar de F20 en de metrostations. Om deze aan de inrichtingseisen te laten voldoen, wordt het westelijke fietspad op de Rivium Boulevard over de N210 opgeheven, zodat het fietspad aan de oostelijke zijde kan worden verbreed.

Aan de westzijde is een directere aansluiting mogelijk naar de Kralingse Zoom. In het verlengde van de Rivium Westlaan ontbreekt echter een oversteek van de N210. De haalbaarheid van een fietsbrug op deze locatie wordt onderzocht. In het Metropolitaan fietsnetwerk wordt deze ontbrekende schakel ook benoemd.

Hoofdfietsroutes Rivium

Langs de Rivium 1^e Straat wordt het fietspad verplaatst naar de zuidzijde van de weg. Hierdoor kan de kruising met de ParkShuttle eenvoudiger worden uitgevoerd.

De transformatie biedt mogelijkheden voor aanpassingen van de fietsroutes. Onderzocht wordt of de fietsvoorzieningen in rood asfalt kunnen worden uitgevoerd.

De verbinding van Rivium naar Capelle voldoet door het hoogteverschil en de daarmee gepaard gaande bochtstralen niet aan de eisen voor een hoofdfietsroute. Door de huidige brug te vervangen kan dit worden aangepast.

De fietsverbinding richting De Esch (en verder richting Rotterdam) verdient aandacht. Met name de verbetering van de passage(s) van de A16 is daarin van belang, zowel in kwaliteit als in directheid. Dit is samen met onder andere Rotterdam te beschouwen in het kader van toekomstverkenningen voor de omgeving van de A16.

Basisstructuur

Het basisnetwerk is het netwerk dat leidt tot de voorkeur. Dit moet voldoen aan de basiskwaliteit die nodig is om fietsen veilig en prettig te maken. Vrijliggende voorzieningen zijn niet noodzakelijk, mits de straten voldoen aan een goede verblijfsomgeving. Dit betekent concreet maximum snelheden van 30 km/uur en niet meer verkeer dan 5.000 motorvoertuigen per uur. De transitie voldoet hieraan.

In overleg met de gemeente Rotterdam wordt de functie van de Schaardijk opnieuw beschouwd. Voor de bereikbaarheid van de Waterbushalte aan de Schaardijk zijn voet- en fietsvoorzieningen tot aan de Waterbushalte gewenst.

Het autovrij maken van (een deel van) de Schaardijk autovrij wordt daarbij overwogen.

De oversteekbaarheid van de Rivium Boulevard wordt onder andere verbeterd door het aanbrengen van een VRI op de kruispunten met de Rivium Boulevard en de Schaardijk (zie 'Maatregelen auto').

Fietsstallingen openbaar vervoer haltes

In de directe omgeving van alle haltes van de ParkShuttle worden goede stallingen gerealiseerd. Inclusief een dockingstation van deelfietsen bij de eindhalte van de ParkShuttle, dichtbij de halte van de Waterbus. Op korte termijn wordt tevens de fietsstallingscapaciteit bij metrostation Kralingse Zoom uitgebreid.

Voetganger

Alle straten in Het Nieuwe Rivium worden voorzien van trottoirs. Daarmee is niet alleen de positie van de voetganger overal goed, maar ontstaan ook goede looproutes naar de haltes van de ParkShuttle, die op nooit meer dan 400 meter en in de meeste gevallen niet meer dan 100 tot 200 meter loopafstand liggen. Haltes worden voorzien van voldoende en comfortabele wachtmogelijkheden. Indien noodzakelijk wordt voorzien in maatregelen ter ondersteuning van de oversteekbaarheid van de drukkeren wegen in het Rivium.





3.5 Maatregelen openbaar vervoer

Verlengen tracé ParkShuttle

De ParkShuttle is al sinds 1999 een vertrouwde vorm van openbaar vervoer in Rivium. De ParkShuttle verbindt Rivium met metro- en busstation Kralingse Zoom. Op dit moment wordt hard gewerkt om het tracé deels te verleggen en uit te breiden. Nieuwe haltes worden toegevoegd op de Rivium Boulevard en Schaaldijk. Hierdoor bedraagt de loopafstand tot een halte nooit meer dan 400 meter, in de meeste gevallen zelfs niet meer dan 100 tot 200 meter. De werkzaamheden zijn in 2020 gereed. Ook wordt het huidige type voertuig vervangen, door versie 3.0 met meer comfort en capaciteit. Het voertuig rijdt op het nieuwe tracédeel deels gemengd met het overige verkeer en met aangepaste snelheid. Op de bestaande vrijliggende baan kan de Shuttle een hogere snelheid dan nu bereiken.

Uitbreiden netwerk ParkShuttle

Op termijn is het denkbaar dat het tracé nog eens wordt verlengd of met een nieuw tracé wordt uitgebreid. Daarbij kan de verbinding worden gezocht met De Esch en nieuwe openbaar vervoer-voorzieningen die daar worden getroffen bij realisatie van de derde oeververbinding. Zo wordt een wens vanuit de gemeentelijke Structuurvisie ingevuld. Al is dit niet met een tram, zoals de Structuurvisie vermeldt, maar met de ParkShuttle. Een verbinding met Capelsebrug is ook denkbaar.

Uitbreiding capaciteit ParkShuttle

De capaciteit wordt stapsgewijs uitgebreid. Dit is gekoppeld aan de voortgang van de gebiedsontwikkeling. In 2020 rijden acht ParkShuttles tussen Kralingse Zoom en Rivium. Dit aantal wordt in 2021 uitgebreid naar 9 en in 2028 naar 12 Shuttles.

Deze aantallen zijn gekoppeld aan het verwachte bouwtempo van Het Nieuwe Rivium. Uitbreiding na 2028 is nog niet voorzien.

Innovatie ParkShuttle

Om de ParkShuttle in gemengd verkeer te laten rijden en om de toekomstige capaciteit te vergroten zijn meerdere innovaties nodig. Daarmee blijft dit systeem een wereldwijde koploper. Voor het rijden in gemengd verkeer wordt nieuwe technologie ontwikkeld. Deze wordt in 2020 voor het eerst op de nieuwe route getest. Na het verlenen van een vergunning door de Rijks Dienst Wegverkeer, als pilot voor de experimenteerwet, gaat de ParkShuttle ook met passagiers rijden. Om een veel groter aantal reizigers te kunnen vervoeren dan nu, wordt 'platooning' ontwikkeld. Dat betekent dat de Shuttles met onderlinge communicatie op kortere afstand dan gebruikelijk tot hun directe voorligger kunnen rijden. Zo ontstaat een compacte formatie van voertuigen die een gedeelte van of de complete route afleggen. De techniek is nodig om de beperkingen in de route door enkelbaans-onderdelen op te heffen.

Halte Waterbus

In 2022 halteert de Waterbus voor het eerst aan de Schaaldijk bij het Zalmhuis. Dit is op 100 meter loopafstand van de eindhalte van de ParkShuttle en een dockingstation van deelfietsen gelegen. De gemeente Capelle gaat een samenwerking aan met de gemeente Rotterdam om tijdig een halte met bijpassende faciliteiten te realiseren voor de Waterbus, zodat op het moment dat Rivium ontwikkeld wordt al invulling is gegeven aan een openbaar vervoer-knoop. Vanaf 2022 is er een nieuw contract.

Definitieve openbaar vervoerknoop Rivium

In een later stadium (uitvoering waarschijnlijk na 2025) krijgt de openbaar vervoerknoop ter hoogte van het Zalmhuis/Waterbus zijn definitieve vorm. Dan is er sprake van een volwaardige Waterbushalte met dito verbindingen naar de regio. De eindhalte van de ParkShuttle wordt hiervoor verplaatst. De definitieve openbaar vervoerknoop vraagt om een hoogwaardige inrichting met goede voetganger- en fietsvoorzieningen.

Aanvullende voorzieningen voor de reiziger zijn denkbaar. In overleg met de gemeente Rotterdam wordt hiervoor de functie van de Schaadijk opnieuw beschouwd.

Openbaar vervoer-knoop Rotterdam Alexander

Rotterdam Alexander is het meest dichtbij gelegen Intercity-station. Dit station wordt momenteel verbouwd en er zijn vergevorderde plannen voor de aanpak van de buitenruimte. Er ontstaat fors meer ruimte voor het veilig stallen van fietsen. Ook de voetganger krijgt meer ruimte door de verbinding met het busstation te verbeteren.

Kralingse Zoom

Voor de nieuwe generatie ParkShuttles zijn -aanpassingen aan de halte Kralingse Zoom noodzakelijk. Dit maakt het mogelijk om de reiziger een betere wachtruimte en overstapmogelijkheid te bieden. Een tijdelijke oplossing wordt voorbereid. Na 2025, wanneer de stroom reizigers van en naar Rivium beduidend toeneemt, wordt de halte verder aangepast.

Buslijn 95

In 2019 is buslijn 95 (RET) komen te vervallen. De ParkShuttle is te concurreren opzichte van de bus. Daarmee vervalt ook de directe aansluiting op metrostation Capelsebrug. Om de toekomstige Rivium-gebruiker optimale keuzevrijheid te bieden, worden gesprekken met de RET opgestart om buslijn 95 in ieder geval als buurtbus te handhaven.

Later, wanneer het inwoneraantal van Rivium verder groeit en de behoefte aan mobiliteit dus toeneemt, wordt onderzocht of er weer sprake kan zijn van een volwaardige buslijn, die naast de ParkShuttle functioneert. Een verbinding met Capelsebrug of Rotterdam Alexander ligt dan voor de hand.



3.6 Maatregelen gedrag en slimme mobiliteit

Parkeernormen

Met de “klassieke” gemeentelijke parkeernormen uit 2015 (en de daaraan gekoppelde verkeersgeneratie) zal een groot bereikbaarheidsprobleem ontstaan. Het levert te veel voertuigen op wat resulteert in:

- een te hoge parkeerbehoefte (veel oppervlakte)
- te veel ritten (verplaatsingen), waardoor er grote kans op congestie is. Deze effecten hebben een negatief effect op de toekomstige leefbaarheid in de wijk.

Dit wordt voorkomen door differentiatie in de parkeernormen aan te brengen. In een nieuw vast te stellen beleidsregeling (zie bijlage Parkeernormen Rivium) wordt onderscheid gemaakt in deelgebieden. Rivium wordt daarbij aangewezen als een zeer sterk stedelijk gebied (rest bebouwde kom) waar een lagere parkeernorm dan elders in de gemeente van toepassing is. Deze indeling komt overeen met de landelijke CROW-methodiek.

Rivium zal beschikken over uitstekend openbaar vervoer, goede fietsvoorzieningen, deelauto's en deelfietsen. Het is daarom verantwoord om een lagere parkeernorm toe te passen dan landelijk gebruikelijk is. Hetzelfde gebeurt nu in vergelijkbare gebiedsontwikkelingen, zoals Havenstad (Amsterdam), Merwede kanaalzone (Utrecht), Brinkhorst (Den Haag), Katendrecht/Kop van Zuid (Rotterdam) en Schieveste (Schiedam).

De parkeernorm in Rivium gaat gemiddeld 0,6 parkeerplaats per woning bedragen en is een maximum parkeernorm.

First en last mile-openbaar vervoer

Bij metrostation Kralingse Zoom is een P+R gelegen. Deze is gemakkelijk te bereiken vanaf de Ring Rotterdam en biedt met directe hoogwaardige openbaar vervoer-verbindingen toegang tot de centra van Capelle en Rotterdam. Het is ook een belangrijk busstation. Parkeren is hier gratis mits men met de metro naar het centrum van Rotterdam reist (met een OV-Chipkaart). In overleg met de MRDH kan worden onderzocht of op deze wijze ook Rivium bereikt kan worden (ParkShuttle). Zo ontstaat een alternatief voor werknemers om buiten Rivium te parkeren. Ook voor nieuwe bewoners, die parkeren op afstand geen probleem vinden, is dit een goed alternatief. Rotterdam onderzoekt al of de capaciteit van de P+R kan worden vergroot.

Overigens is parkeren op de P+R Capelsebrug al gratis, maar door het vervallen van lijndienst 95 ontbreekt hier een openbaar vervoer-verbinding met het Rivium.

Aan de Schaardijk, direct naast de Van Brienoordbrug en ter hoogte van de eindhalte van de ParkShuttle wordt een kleinere P+R gerealiseerd. Ook hier is parkeren op afstand mogelijk.

Deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS)

Een groeiend aantal mensen hecht minder belang aan het bezit van een auto. Vanwege de kosten (een kleine auto kost maandelijks al snel €200 aan vaste lasten, terwijl de bezitter dan nog geen kilometer heeft gereden). En omdat het tot minder zorgen leidt. Bovendien wil een autobezitter ook wel eens gebruik maken van een (elektrische) fiets of scooter, het openbaar vervoer of een ander vervoersmiddel met bijvoorbeeld meer laadvermogen.

Door (elektrische) auto's en fietsen te delen, dragen de gebruikers bij aan een schoner milieu, een lagere parkeerdruk en een efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte. Bovendien heeft men het comfort van reizen met de nieuwste modellen auto's en fietsen. Zij worden ook nog eens ontzorgd in het onderhoud, schoonmaken en bij pech.

Voor deze weggebruikers is deelmobiliteit een optimale oplossing. Vooral wanneer er duidelijkheid is over de kosten en wanneer het reserveren, afrekenen en verkrijgen van toegang tot een vervoersmiddel met één app te regelen is. Dit concept heet Mobility as a Service (MaaS) en groeit flink in stedelijk gebied en inmiddels ook daarbuiten.

De meeste aanbieders van deelmobiliteit volgen daarnaast ook de ontwikkelingen in de markt van EHV's (electric light vehicles). Deze is sterk in ontwikkeling. Aanbieders van deelmobiliteit nemen nieuwe voertuigen, zoals de elektrische step snel op in hun service.

In Rivium zullen op minimaal drie locaties in de openbare ruimte deelfietsen worden aangeboden: bij het Zalmhuis/Waterbushalte en bij de ParkShuttles haltes op de Rivium 1^e Straat en Rivium 4^e Straat.

Naast de fysieke realisatie is het bij deelmobiliteit en MaaS dat de relevante mobiliteitsinformatie (digitaal) beschikbaar is. Bijvoorbeeld het aantal en locatie van beschikbare deelauto's.

Mobiliteitshub

Het aanbieden van deelmobiliteit en MaaS is het meest effectief en kansrijk als dit collectief door alle ontwikkelende partijen gebeurt, in één of meerdere centrale mobiliteitshubs.

Voor werkgevers wordt het dan aantrekkelijker om in MaaS te participeren en dit als secundaire arbeidsvoorwaarde aan te bieden.

Het heeft de voorkeur om een mobiliteitshub te koppelen aan een openbaar vervoer-halte. De mobiliteitshub kan tevens een functie hebben bij het verminderen van ritten voor de stedelijke distributie. Pakketdiensten kunnen in dat geval gebruik maken van lockers (met eventueel een koel- of warmhoudfunctie).

Free Floating informatie parkeren

De inzet is om het gebruik van bestaande parkeerterreinen van gevestigde bedrijven te optimaliseren. Daarvoor is het noodzakelijk middels Free Floating informatie beschikbaar te hebben voor weggebruikers die in Rivium arriveren.

Smart grid elektrische parkeervoorzieningen

Het aantal elektrische auto's neemt snel toe. Het streven is dat in 2030 in Nederland geen nieuwe auto's meer verkocht worden die aangedreven zijn met fossiele brandstof. Het aantal laadmogelijkheden moet daarom fors uitgebreid en aangepast worden. Snelladers zijn in de toekomst standaard nodig op parkeerlocaties. Dat vraagt om aanpassingen aan het elektriciteitsnetwerk, dat veel zwaarder belast wordt. Gebouwen moeten daarop voorbereid zijn. Een smartgrid kan hierin centraal staan, waarbij auto's ook zelf energie aan het netwerk terug geven. Nieuwe parkeervoorzieningen worden voor tenminste 20% uitgerust met een laadmogelijkheid, maar voorbereid op een uitbreiding naar 100%.





Fietsstallingen bij woningen EV-ready

In overleg met de ontwikkelende partijen worden inplandige fietsstallingen bij woningen niet alleen royaal opgezet, maar ook voorbereid op elektrisch laden. Bij oplevering is 20% van de stallingscapaciteit voorzien van een laadmogelijkheid, maar bouwkundig is het mogelijk om dit uit te breiden naar 100%.

Mobiliteitsmakelaar

Zonder maatregelen komt een groot deel van de vermijdbare verkeersproductie van Het Nieuwe Rivium voort uit het autogebruik van bestaande werknemers. Zij moeten verleid worden om, net als de nieuwe bewoners van Rivium gebruik te maken van de alternatieven. Een werkgeversaankpak met bijvoorbeeld een fietsstimuleringsprogramma, spitsmijden en openbaar vervoer-probeerpas is in voorbereiding. Dit wordt uitgebreid met MaaS. Inzet is ondersteuning door de Verkeersonderneming. Op termijn kan deze rol structureel worden opgepakt door een mobiliteitsmakelaar.

Monitoren

De Mobiliteitsaanpak sluit aan op trends die in hoog stedelijk gebied worden waargenomen. Het is nog onconventioneel en berust soms op innovaties die het bestaansrecht nog moeten bewijzen. Dat kan leiden tot risico's voor de gebiedstransformatie en bereikbaarheid. Voortdurend monitoren op de vijf uitgangspunten van de Mobiliteitsaanpak is daarom een randvoorwaarde. Hierdoor kan tijdig worden bijgestuurd. Bijvoorbeeld door aanvullende randvoorwaarden te stellen of nieuwe mobiliteitsmaatregelen te nemen.

3.7 Uit te werken maatregelen

Logistiekmakelaar

De logistiek van bestaande bedrijven kan mogelijk conflicteren met de leefbaarheid op Het Nieuwe Rivium. In de transformatiefase van het gebied geldt dat ook voor het tijdelijke, maar omvangrijke bouwverkeer. Een goede coördinatie door een logistiekmakelaar is een goede beheersmaatregel. Het leidt bovendien tot ontzorging van werkgevers en projectontwikkelaars in het gebied. Ook bevoorrading van winkels en andere voorzieningen en gebundelde afvalverzameling kan hierin een rol spelen. De Verkeersonderneming kan een rol spelen bij het aanstellen van een logistiekmakelaar. Rekening houdend met het algemene belang, heeft het de voorkeur dat de logistiekmakelaar door de gemeente wordt aangestuurd en niet door ontwikkelende partijen.

3.8 Toekomstige optimalisaties

Derde oeververbinding

Voor de oostflank van Rotterdam wordt de bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer voor de komst van een oostelijke oeververbinding verbeterd. Dat heeft ook een positief effect op Het Nieuwe Rivium. Uit de Resultatennota Pre-verkenning oeververbindingen Rotterdam blijkt dat de regio het meest gebaat is bij een verbinding ter hoogte van De Esch in Rotterdam. Inmiddels is op 16 juli 2019 hiertoe besloten. Een nieuwe oeververbinding op deze locatie doet de verkeersintensiteit op de Van Brienoordbrug afnemen met 13.100-20.900 voertuigen per etmaal. Zo ontstaat ruimte voor doorontwikkeling van locaties langs de ring, waaronder Rivium.

4. VAN AMBITIE NAAR UITWERKING

4.1 Schetsontwerpen

Reconstructie Rivium 1^e Straat

De weg is een voorname schakel in de hoofdfietsstructuur, maar is in de bestaande situatie onvoldoende direct en comfortabel. Verplaatsing van het fietspad naar de zuidzijde van de weg voorkomt ongewenst oversteken. Ook ontstaat een eenvoudiger inrichting van het kruispunt met de ParkShuttle. De aanpassingen leiden tot een volledige reconstructie en biedt ook kansen voor verbeteringen ten behoeve van gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld 30 km/uur).

Fietsbrug Rivium Kralingse Veer

De fietsbrug tussen Rivium en Kralingse Veer wordt vervangen door een nieuw exemplaar die beter past bij een hoofdfietsroute.

Kruispunt N210-Rivium Boulevard

De rijstrookindeling bij de verkeerslichten wordt aangepast. Zo kan er meer verkeer van en naar Rivium rijden. De fietsstructuur wordt aangepast, waardoor de capaciteit van het kruispunt verder wordt uitgebreid.

Reconstructie Toepad

Op het Toepad zijn drie rotondes en een rijbaanreconstructie gewenst om de toegenomen verkeersstroom veilig af te wikkelen en fietsers meer prioriteit te geven. Het betreft de kruispunten met Kralingse Zoom, Rivium Quadrant en Rivium Promenade

VRI IJsselmondselaan

Door realisatie van een VRI kan het verkeer vanuit de IJsselmondselaan altijd sneller en veiliger de Schaaldijk oprijden. De route langs de dijk wordt minder aantrekkelijk door de extra vertraging.

4.2 Kosten

De schetsontwerpen zijn geraamd op kosten:

Reconstructie Rivium 1 ^e Straat	€ 1.435.000
Fietsbrug Rivium-Kralingse Veer	€ 310.000
Kruispunt N210-Rivium Boulevard	€ 316.000
Reconstructie Toepad (wegvak)	€ 1.100.000
Rotonde Toepad-Kralingse Zoom	€ 483.000
Rotonde Toepad-Rivium Quadrant	€ 518.000
Rotonde Toepad-Rivium Promenade	€ 500.000
VRI-IJsselmondselaan	€ 186.000



4.

**NOTA VAN
BEANTWOORDING
INSPRAAKREACTIES
GEBIEDSPASPOORT 2.0**

d.d. 01-05-2020



versie: 1 mei 2020

Nota van beantwoording inspraakreacties behorende bij het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM

Inleiding

Van Gebiedspaspoort Het Nieuwe Rivium (maart 2018) naar Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM

In maart 2018 heeft de gemeenteraad van de gemeente Capelle aan den IJssel het Gebiedspaspoort Het Nieuwe Rivium (maart 2018) vastgesteld. Dit eerste gebiedspaspoort was bedoeld als uitnodiging van de gemeente aan eigenaren, huurders, gebruikers en andere betrokkenen om de ambitie voor het Rivium - het creëren van een levendig, bereikbaar én duurzaam Rivium - samen vorm te geven. Tal van initiatiefnemers hebben op deze uitnodiging gereageerd. Het aantal woningen binnen deze initiatieven is in de loop der maanden snel gestegen. Het was tijd voor de gemeente om het gebiedspaspoort te actualiseren. Om van Rivium daadwerkelijk een bijzondere stadswijk te kunnen maken, heeft de gemeente stedenbouwkundige uitgangspunten opgesteld. De verwachtingen naar marktpartijen zijn aangescherpt en de ambities voor de gebiedsontwikkeling zijn gel[her]formuleerd in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM: Rivium moet een hippe, levendige wijk worden met karakter, waarbij fors ingezet wordt op openbaar vervoer en het reduceren van het autogebruik.

We herontwikkelen het gebied samen

Het Nieuwe Rivium is een project met een grote variatie aan stakeholders. De ontwikkeling van bedrijventerrein Rivium naar een werk-woonlocatie doet de gemeente niet alleen. De gemeente realiseert zich dat een gebiedsontwikkeling van dit niveau niet zonder gevolgen is en staat open voor ideeën en suggesties van belanghebbenden. Het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM, waarin de ontwikkeling van een bedrijventerrein naar een levendige werk-woonlocatie beschreven is, is tot stand gekomen op basis van intensieve gesprekken en discussies. De gemeente heeft zo veel mogelijk input bij belanghebbenden en geïnteresseerden opgehaald om tot een gedegen resultaat te komen.



Formele inspraakperiode

Het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM heeft van 6 mei tot en met 3 juni 2019 ter inzage gelegen. De gemeente heeft in deze periode 6 formele informatiebijeenkomsten georganiseerd. De eerste informatiebijeenkomst vond plaats op 7 mei 2019 in de bibliotheek aan het Stadsplein, in het centrum van Capelle aan den IJssel. Alle Capellenaren waren hiervoor van harte uitgenodigd. Op 9 en 14 mei 2019 vonden twee bijeenkomsten plaats voor de zittende bedrijven op het Rivium. Zij waren uitgenodigd in de showroom in de middenberm van de Rivium Boulevard. In de tweede week van mei, waren de bewoners en bedrijven van Fascinatio uitgenodigd, in het kantoor van de gemeente aan de Rivium Boulevard. Daarnaast vond op 16 mei 2019 een informatiebijeenkomst plaats voor de bewoners van Kralingse Veer in het kantoor aan de Rivium Boulevard. Tot slot is de officiële, feestelijke opening van Rive Republic, het eerste transformatieproject van Rivium, op 22 mei 2019, gebruikt als moment om de eerste bewoners gelegenheid tot inspraak te geven.

Tijdens alle bijeenkomsten stonden diverse leden van team het Nieuwe Rivium open om in gesprek te gaan met de genodigden. De vijf ambities en verschillende artist impressions van de hotspots zijn op grote posters getoond aan het publiek. De maquette zorgde ervoor dat de genodigden een beeld kregen van de sloop-nieuwbouwinitiatieven. Verder waren inblikexemplaren van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM, Rivium magazines en reactieformulieren aanwezig. Handzame samenvattingen van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM werden uitgedeeld aan de bezoekers.

De geluiden tijdens de inspraakperiode waren overwegend positief. Met name tijdens de eerste bijeenkomst voor Capelle aan den IJssel breed heeft de gemeente veel woningzoekenden gesproken. Zowel potentiële huurders, als potentiële kopers van woningen meldden zich bij de ambtelijke organisatie. De woningzoekenden hebben een plek gekregen op de lijst van geïnteresseerden, en zij worden in de toekomst op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen via de nieuwsbrief.

Enkele bedrijven en andere betrokkenen uitten tijdens de bijeenkomsten terecht hun zorgen en aandachtspunten. De bereikbaarheid van het Rivium en de verkeerssituatie voor de omliggende wijken bleek volgens verwachting van grote betekenis.

Inspraakreacties

In totaal heeft de gemeente 27 inspraakreacties ontvangen. Deze inspraakreacties waren afkomstig van onder meer zittende bedrijven op het Rivium, bewoners uit omliggende wijken, betrokken overheidsinstanties en commerciële bedrijven. Enerzijds waren de inspraakreacties voornamelijk gericht op mobiliteit en parkeren, anderzijds reageerde men veelal op de consequenties van de ambities en het woningbouwprogramma. Ook zijn diverse vragen gesteld over milieuaspecten, zoals bezonning, geluid en wind.

Totstandkoming Nota van beantwoording inspraakreacties

Alle inspraakreacties zijn gebundeld en verwerkt in de Nota van beantwoording inspraakreacties. De vragen zijn uit de inspraakreacties gefilterd en in tabelvorm weergegeven. Elke vraag is voorzien van een antwoord. Per reactie is beoordeeld of de reactie leidt tot een aanpassing van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM. In het volgende hoofdstuk is de Nota van beantwoording inspraakreacties weergegeven.

Disclaimer

Voor het beantwoorden van een deel van de vragen in deze Nota van beantwoording inspraakreacties is voor een aantal thema's gebruik gemaakt van uitgevoerde verkennende analyses. Daarmee is ook op hoofdlijnen en op gebiedsniveau de wenselijkheid en haalbaarheid van het project Rivium onderzocht. Om de haalbaarheid en wenselijkheid van de afzonderlijke initiatieven te kunnen beoordelen dienen deze verkennende analyses op plot- en detailniveau te worden uitgewerkt in een goede ruimtelijke onderbouwing. De verkennende analyses zijn uitsluitend voor intern gebruik voor het ambtelijk apparaat van de gemeente Capelle aan den IJssel en haar directe partners, zoals bijvoorbeeld de gemeente Rotterdam, de MRDH, de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat.

Een aanvraag om omgevingsvergunning dient voorzien te zijn van een goede ruimtelijke onderbouwing, waarin wordt aangetoond dat het initiatief past binnen het geldende beleid en voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Hierbij horen verschillende onderzoeksrapporten, bijvoorbeeld met betrekking tot: verkeer en parkeren, flora en fauna, bodem, bezonning, geluid, lucht, wind, geur en externe veiligheid. Verder wordt bij het starten van de eerste planologische procedure, voordat vergunningen worden verleend, een project-milieueffectrapportage (een project-m.e.r.) opgesteld.

Reactie 01 Rijkswaterstaat			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
1.1	Bij het onderdeel water ontbreekt Rijkswaterstaat als waterbeheerder van de Nieuwe Maas en de Hollandsche IJssel en de daarbij behorende buitendijkse gebieden. De Rijkshavenmeester van het havenbedrijf Rotterdam is nautisch beheerder van de Nieuwe Maas en Rijkswaterstaat is nautisch beheerder van de Hollandsche IJssel.	Uw opmerking is juist. Er worden reeds gesprekken gevoerd met het Havenbedrijf Rotterdam en Rijkswaterstaat. Dit wordt meegenomen in de ruimtelijke onderbouwing bij de planologische procedure.	Geen aanpassing.
1.2	Voor de buitendijkse gebieden en voor de Nieuwe Maas en de Hollandsche IJssel is de Waterwet van toepassing. Een deel van het plangebied valt onder de vrijstelling van de vergunningplicht uit de waterwet, voor het onderdeel gebruik van het waterstaatswerk, zie hiervoor ook de kaart bij het waterbesluit. Concreet betekent dit dat (bouw)werken in/ over de rivier vergunningplichtig zijn op grond van de Waterwet (o.a stadsslikken en aanlegsteigers, ect). Ook is de beleidsregel grote rivieren van toepassing op de rivieren, het bergend regiem is hier van toepassing.	Bij het aanvragen van een omgevingsvergunning wordt getoetst aan het geldende bestemmingsplan Rivium waarin de vergunningplicht uit de Waterwet en de Barro is opgenomen. Tevens wordt bij omgevingsvergunningverlening getoetst aan de landelijke waterwetgeving waaronder het Waterbesluit waarin de Beleidsregels grote rivieren zijn opgenomen.	Geen aanpassing.
1.3	Ook blijft Rijkswaterstaat graag betrokken bij de verdere uitwerking van de onderwerpen geluid, mobiliteit en natuurontwikkeling in de rivier.	Rijkswaterstaat is al betrokken bij enkele relevante thema's. Voor overige thema's zal Rijkswaterstaat ook worden betrokken, waar dit aan de orde is.	Geen aanpassing.
1.4	Tot slot wil ik u alvast meegeven dat wanneer bij een ontwikkeling Staatsgrond betrokken is, hiervoor een overeenkomst gesloten moet worden met het Rijksvastgoedbedrijf. Wanneer blijkt dat de gronden uitgifbaar zijn, dan zal dat transparant, openbaar en marktconform gebeuren.	Rijkswaterstaat is reeds betrokken bij de verdere uitwerking van deelplannen die betrekking hebben tot de Staatsgronden en bijbehorende invloedzone. Dit betreft de 'Zaal aan de Maas'. Deze ambitie van de gemeente is aangekaart bij het ambtelijke en bestuurlijke overleg over de Van Brienoordbrug.	Geen aanpassing.

Reactie 02 Gemeente Rotterdam			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
2.1	<p>Algemeen</p> <p>De ambities van Capelle aan den IJssel sluiten goed aan op de ambities van de gemeente Rotterdam. Gekoppeld aan een mogelijke nieuwe oeververbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein zien we kansen voor verdere verstedelijking van het gebied tussen Stadionpark, Kralingse Zoom en de A20. Het lijkt ons daarom wenselijk en logisch om bij de verdere uitwerking van uw plannen voor het Rivium na te denken over de samenhang met de ontwikkelingen aan de Rotterdamse kant van de A16, waaronder Brainpark, Kralingse Zoom en de EUR.</p>	<p>In de ambitie en kaders van het Nieuwe Rivium is uitgegaan en ingezet op een inhoudelijk en ruimtelijk verband met 'de Rotterdamse kant'. Een verdere aanscherping en uitwerking van dit verband is zeer welkom. Een beter inzicht en afstemming met plannen aan die kant is daarbij aan de orde.</p>	Geen aanpassing.
2.2	<p>Ruimtelijke structuur</p> <p>We zouden graag in gezamenlijkheid nadenken over de ruimtelijke structuur en de verbindingen tussen Rivium en zijn omgeving.</p>	<p>Deze uitnodiging nemen we graag aan. In 2019 hebben meerdere overleggen tussen de gemeente Rotterdam en de gemeente Capelle aan den IJssel plaatsgevonden en deze worden voort gezet. In deze overleggen worden de thema's besproken die voor beide gemeenten belangrijk zijn, zoals mobiliteit, het woonprogramma, de buitenruimte en de samenwerking.</p>	Geen aanpassing.
2.2.1	<p>Vragen die daarbij spelen: hoe positioneren we Rivium als gemengde wijk in het stedelijk weefsel,...</p>	<p>In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is gekozen voor een mix van wonen, werken en voorzieningen. Deze combinatie typeert de wijk t.o.v. andere wijken. De functies hebben een betekenis in breder verband. Zo kunnen de voorzieningen ook betekenis hebben voor omliggende wijken en deels ook ruimer, bijv. als het gaat om horeca. De supermarkt kan bijvoorbeeld ook Kralingse Veer bedienen. Het wonen onderscheidt zich door een specifieke markt aan te spreken (benoemd in het gebiedspaspoort), waardoor bijv. aan specifieke behoeften van Capellenaren (woningen voor starters, jongeren, in-betweeners) of markt vanuit de omgeving (bijv. studenten uit EUR, starters uit de gehele stedelijke regio) wordt voldaan. Door gepaste verbindingen met de omgeving (parken, rivier, wijken, EUR, vervoershalthes, padennetten) wordt de wijk in het grotere stedelijke weefsel opgenomen. Het Stadspark Kralingse Veer kan zorgen voor meer beleving van het gebied dan nu het geval is.</p>	Geen aanpassing.
2.2.2	<p>...hoe verhoudt Rivium zich tot ontwikkelingen aan de Rotterdamse kant van de A16 (Brainpark, Kralingse Zoom, EUR)...</p>	<p>Zie 2.2.1. Verder is een onderscheidend kenmerk van het Nieuwe Rivium het hoogstedelijke, maar menselijke karakter, wat zich niet alleen uit in het programma, maar ook in de ruimtelijke opzet. Ook is de ligging aan de Nieuwe Maas typerend.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
2.2.3	...en hoe zorgen we voor goede/ betere verbindingen naar Rotterdam én Capelle, via weg, OV en fiets.	In de concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM wordt uitgewerkt hoe het gebied in de toekomst bereikbaar blijft voor alle modaliteiten. De concept mobiliteitsaanpak draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid en de uitbreiding van de capaciteit van de ParkShuttle voor Capelle aan den IJssel als geheel, waarin ook naar het bredere plaatje wordt gekeken. Er wordt ook buiten de grenzen gekeken, bijvoorbeeld voor een aantrekkelijke fietsverbinding naar de omgeving. Via afstemming met de gemeente Rotterdam, MRDH, Rijkswaterstaat, provincie e.d. kan grensoverschrijdend worden gekeken en gewerkt aan de verbeteringen. Deze grensoverschrijdende activiteiten zijn en worden besproken tussen MRDH, provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en gemeente Capelle aan den IJssel.	Geen aanpassing.
2.3	Meer adviserend zouden we u willen meegeven om na te denken over een goede menging en verbinding tussen het wonen, werken en verblijven in het gebied. Voor het functioneren van de wijken denken wij dat het essentieel is dat interactie plaatsvindt tussen de verschillende functies. Dit vraagt actieve sturing vanuit overheid bij de verdere uitwerking van het plan. Het huidige plan bevat het risico dat het gebied in verschillende, monofunctionele delen wordt opgedeeld en dat zou zonde zijn.	Het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM vormt een basis voor de realisatie van een goede menging en verbinding tussen wonen, werken en verblijven in het gebied. De ambities en uitgangspunten van het concept gebiedspaspoort zijn doordacht met in achtneming van de genoemde en overige aspecten, net als de samenhang van diverse functies in de wijk. Tevens is naast het concept gebiedspaspoort een concept Plintenleidraad uitgewerkt om de samenhang tussen de verschillende functies en de leefbaarheid van de wijk te sturen en borgen.	Geen aanpassing.
2.4	<p>Buitenruimte en groen</p> <p>Het gebiedspaspoort Rivium kent weinig tot geen groene, recreatieve buitenruimte. Juist in compacte stedelijke gebieden, waar veel woningen zijn zonder tuin, is het wenselijk om aandacht te besteden aan dit soort plekken. De "Parkzone" is de enige plek die hiervoor op de plankaart wordt aangegeven. Dit gebied is momenteel een rustig, groen plantsoen aan de westzijde van Kralingse Veer waar bewoners een ommetje maken met hun hond. Het is niet van dusdanige kwaliteit en omvang dat het aan de ruimtebehoefte van 7.000 - 10.000 extra bewoners kan voldoen. Extra groenvoorzieningen vinden wij daarom een noodzakelijke voorwaarde om de beschreven dichtheden te kunnen realiseren.</p>	Het bebouwde deel van Rivium biedt inderdaad weinig ruimte voor grote recreatieve buitenruimtes. De gemeente heeft geen grondpositie binnen het gebied, behalve de buitenruimte. Tijdens het opstellen van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is uitgebreid gezocht naar de mogelijkheden om binnen ons eigendom zo veel mogelijk groen en recreatieve oppervlaktes toe te voegen. Tegelijkertijd zijn in het gebiedspaspoort uitgangspunten opgenomen om een deel van het particulier eigendom beschikbaar te stellen voor groen. De parkzone zal niet de enige buitenruimte van het Nieuwe Rivium zijn die ruimte biedt aan de behoefte aan rust, ontmoeting, beweging of vermaak vanuit Rivium (en omgeving). In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM staat dat ook wordt ingezet op het vergroenen van de straten, de verruimde boulevard, de groene randen met nieuwe paden, het te ontwikkelen waterplein, de kaden van de rivier en zo mogelijk de ruimte onder de Van Brienoordbrug. Tevens zullen er goed collectieve en deels ook particuliere buitenruimten ontstaan binnen de Stadsblokken en in de groene ruimte van de Parkblokken, vereist ook binnen de regels. Op deze wijze zal er geen kwantitatief of kwalitatief tekort zijn, gebaseerd op algemeen gebruikelijke kentallen. Een aantal locaties ligt op grondgebied van de gemeente Rotterdam. We zijn in overleg om tot een goede afstemming te komen.	Ja. In Ambitie 3 paragraaf 'Een buitenruimte om te (be) leven!' is de volgende tekst toegevoegd: Voor het Nieuwe Rivium spelen alle genoemde ruimtes in samenhang een rol. Voor een goed en toekomstbestendig hoogstedelijk Rivium is waarborging van de realisatie en (her-)inrichting van dit geheel terrein essentieel. Daarbij speelt dat delen particuliere (transformatie-)terreinen betreffen, gebieden al in gebruik zijn, en forse delen op het grondgebied van de gemeente Rotterdam liggen. Samenwerking en tijdige, concrete (inhoudelijke, financiële en organisatorische) afspraken met eigenaren/ontwikkelaars en gemeente Rotterdam maar ook overleg met gebruikers en verdere belanghebbenden zijn een cruciaal onderdeel van deze waarborging. Ook een passende fasering hoort daarbij.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
2.5	<p>Het Rivium is voor een belangrijk deel gelegen aan de Nieuwe Maas. Graag stemmen wij verder af over het realiseren van een aantrekkelijke rivieroever. Het Maasparcours (en ook diverse andere wandelroutes) reikt vanuit Rotterdam tot de Brienoordbrug en maakt daar de oversteek naar IJsselmonde. Hier liggen kansen om aan te sluiten op bestaande hardloop-, wandel- en fietsroutes. Het gebied buiten de Schaarwijk is grondgebied van Rotterdam en hier liggen ambities voor meer (getijden)natuur. Wij zijn benieuwd hoe dit zich verhoudt tot de genoemde ambities van het Nieuwe Rivium, zoals het Waterfront en het Nieuwe Maasplein, maar ook in relatie tot bijvoorbeeld extra haltes van de waterbus. Dit vraagt om een goede afstemming tussen Capelle en Rotterdam.</p>	<p>In de opzet voor Rivium is rekening gehouden met het aanhaken op routes in de omgeving, het is een mooie mogelijkheid om op genoemde routes (en hun markeringen) aan te sluiten. Meer getijdenatuur (als deel van het Getijddepark) zou aansluiten op de ambities van het waterfront van Rivium. De vraag is of getijdenatuur op deze plek mogelijk is. Bij een eerste verkenning in het kader van het Getijddepark zijn daar door Rijkswaterstaat vraagtekens bij gezet. Voorwaarde is steeds de realisatie van een goede halte voor de waterbus. Inzet is verder vooral gericht op de versterking van de beleving van het waterfront en de (getijde) rivier. Over halte, waterfront en natuur zal de afstemming met de gemeente Rotterdam worden voortgezet.</p>	Geen aanpassing.
2.6	<p>Het realiseren van een 'Zaal aan de Maas' vinden wij een interessant idee. Ook vanuit Rotterdam wordt gekeken naar de mogelijkheden van deze 'onbestemde' buitenruimte. Goede afstemming over een duidelijke ambitie/bestemming voor deze ruimte is belangrijk, o.a. omdat de ruimte onder de Van Brienoordbrug op Rotterdams grondgebied ligt.</p>	<p>Ja, een goede afstemming met de gemeente Rotterdam over de ambitie voor deze locatie is noodzakelijk. De plannen uit het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM worden uitgewerkt in overleg met naastliggende gemeenten, het Rijk en andere betrokken partijen.</p>	Geen aanpassing.
2.7	<p>Wonen Met het huidige planaanbod worden er in de regio maar nét genoeg woningen gerealiseerd om in de woningbehoefte te voorzien. Het extra woningaanbod in het gebiedspaspoort Rivium biedt ruimte om het risico van eventuele planuitval of vertraging in de regio op te vangen en is dus een welkome aanvulling. Wel vinden we het opmerkelijk dat de ontwikkeling van Rivium geen onderdeel uitmaakt van de regionale woningmarkt afspraken, zoals we die op 30 januari 2019 met elkaar hebben getekend. Daarin hebben we met elkaar afspraken gemaakt over de voorraadontwikkeling in de regio, en wie welk aandeel daarbinnen pakt. De afspraken hebben we ter beoordeling aangeboden aan de provincie. Het nieuwe gebiedspaspoort voor Rivium maakt daar geen onderdeel van uit. We zijn benieuwd waarom Capelle deze woningen niet heeft meegenomen en op welke manier u de afstemming met de regionale woningmarkt afspraken wilt vormgeven.</p>	<p>In het gemeentelijke bod van Capelle aan den IJssel d.d. 25 september 2018 voor de nieuwe Woningmarkt afspraken 2019-2030 wordt in de toelichting aangegeven dat dit gebaseerd is op de op 29 mei 2018 vastgestelde woningbouwplanning en als zodanig is opgenomen in het Meerjaren Programma Stadsontwikkeling en -Beheer (MPS) 2018-2022. Wel is de verwachting in de brief met het bod opgenomen dat er op basis van geactualiseerde cijfers per september 2018 door nieuwbouw en transformatie van kantoren ca. 1.700 woningen gebouwd kunnen worden, waarvan ca. 500 met een huurprijs onder de toen geldende liberalisatiegrens van €710. In ons Programma Wonen dat op 15 april 2019 is vastgesteld hebben we o.a. op grond van actuele ontwikkelingen in de markt onze ambities ten aanzien van de stadstransitie via herstructurering en transformatie van gebieden nader geëxpliciteerd. Voor Rivium is dit uitgewerkt in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM. Op 15 juli 2019 lag er een nieuw MPS voor in de raad, waarin de actuele woningbouwplanning is opgenomen met daarin voor het eerst ca. 5.000 woningen op Rivium.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
2.7.1	<p>Onderdeel van het proces om te komen tot regionale woningmarkt afspraken was de zoektocht naar een goede verdeling van de sociale woningvoorraad. In het gebiedspaspoort Rivium lezen we dat circa 10% van het aantal woningen binnen het sociale segment zal vallen. Wij vinden dat dit aandeel binnen zo'n grote ontwikkeling aan de lage kant is. Dat kan en mag best meer zijn. Hoewel we in de huidige plannen zien dat er in de regio voldoende sociale voorraad blijft, wijst Rigo op het risico van tekorten in de sociale voorraad om verschillende redenen. Dat risico wordt kleiner als in deze gebiedsontwikkeling een hoger percentage voor de sociale woningbouw wordt gehanteerd. In het regionale bod voor de woningmarkt afspraken heeft de gemeente Capelle aangegeven dat de gemeente feitelijk is volgebouwd en dat die ruimtelijke beperking de belangrijke reden is voor het feit dat zij niet meer sociale huurwoningen kan realiseren. Dat argument lijkt met het presenteren van deze gebiedsontwikkeling niet meer van toepassing. Ook noemt u de beperkte investeringscapaciteit van Havensteder als argument. Het is belangrijk om te onderzoeken of dat dan de reden is van het lage percentage sociale woningbouw binnen deze grote gebiedsontwikkeling. En als dat zo is, of we daar misschien gezamenlijk een oplossing voor kunnen vinden.</p>	<p>De gemeente Capelle aan den IJssel houdt zich aan de regionaal afgesproken aantallen. Wij kiezen voor spreiding van de sociale woningbouw, maar wij kijken daarbij ook naar de ambities en uitgangspunten per gebied. Rivium wordt een woonwijk voor een doelgroep (hoofdbestanddeel Young Professionals) waarin het aantal mensen dat aangewezen is op sociale woningbouw klein is (ze verdienen namelijk te veel). Uit het doelgroepenonderzoek komt deze vraag duidelijk naar voren. Voor Rivium wordt dan ook met name ingezet op een woonmilieu voor hoogopgeleide intellectuele doorgroeiërs.</p>	Geen aanpassing.
2.8	<p>Specifieke doelgroep studenten: we vinden het logisch en goed dat in het plan nadrukkelijk de relatie wordt gelegd met de EUR en de Kennisas (al wordt deze term binnen Rotterdam niet meer heel actief gebruikt). Rivium kan een toegevoegde waarde bieden om de markt voor studentenhuysvesting en young potentials voor Rotterdam en de EUR wat te verlichten. Om deze potentie waar te maken, zien wij een aantal opgaven / randvoorwaarden:</p> <ol style="list-style-type: none"> Goede, rechtstreekse fiets- en OV-verbindingen tussen de belangrijkste onderwijsinstellingen en Rivium zijn essentieel en in de huidige situatie niet aanwezig of van onvoldoende kwaliteit. 	<p>Wij onderschrijven dit en hebben maatregelen hiervoor benoemd in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM. Dit maakt ook onderdeel uit van de afstemming met de gemeente Rotterdam en de provincie. In de concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM zijn maatregelen benoemd om de fietsverbindingen te versterken: daarbij moet gedacht worden aan de fietsrelatie Rivium – Fascinatio – Kralingse Zoom en de EUR en oost-west verbindingen over Rivium die via het Toepad en het erboven gelegen fietspad naar de kruising Kralingse Zoom/S107.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
2.8.1	2. De vertaling van de studentendoelgroep naar het woningprogramma (zelfstandige woningen <40 m2 of onzelfstandige woningen) zien we in het plan nog niet terug. Vanuit de gemeente is er actieve sturing nodig om deze woningen eventueel wel voor elkaar te krijgen (huurnivo, kwaliteitseisen e.d.)	Op dit moment zijn we juist in gesprek met ontwikkelende partijen om met name de mogelijkheden voor realisatie van dit type woningen binnen de categorie 'gereguleerde sociale huurvoorraad' te onderzoeken. Overigens is de verwachting dat de studentendoelgroep waarvan hier sprake is voornamelijk bestaat uit short-stay-studenten: die komen tijdelijk (ook uit het buitenland) voor bijvoorbeeld een Master en hebben veelal behoefte aan een iets grotere zelfstandige woning (en beschikken vaak ook over meer financiële middelen). Ook transformatie van bestaande kantoren biedt kansen voor de realisatie van woningen voor deze doelgroep. De in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM opgenomen uitgangspunten worden zodanig aangepast, dat een beperkt aantal woningen <40m2 mogelijk wordt gemaakt, namelijk maximaal 5% van het totale woonprogramma.	Nee.
2.8.2	3. We adviseren om in de uitwerking na te denken over voldoende flexibiliteit bij deze woningen, mocht de vraag naar studentenhuysvesting weer afnemen. Denk daarbij bv aan het uitwerken van friendsconcepten voor studenten of de mogelijkheid om kleine woningen op een later moment samen te voegen.	We nemen deze suggestie ter harte en zullen zeker in gesprekken met ontwikkelende partijen en corporaties de ambitie meenemen dat woningen flexibel ontworpen moeten worden. De woningen kunnen dan bij een veranderende marktvraag aangepast worden aan deze vraag.	Ja. Toevoegen bij 'Hier woon je fijn!': 'ook aanpasbare woningen waarbij woningen afhankelijk van de vraag in de toekomst kunnen worden aangepast.' toevoegen bij 'programma' onder 'wonen'. 'De woningbouwplannen worden zodanig ontworpen dat ze de mogelijkheid in zich hebben om in een later stadium bij een veranderende vraagontwikkeling woningen hierop te kunnen aanpassen.
2.8.3	Tot slot heeft ook de gemeente Rotterdam een aantal plannen om het aantal studentenwoningen uit te breiden. Graag willen wij afstemmen over de aantallen en planning voor de studentenhuysvesting.	Wij gaan graag in op uw uitnodiging om af te stemmen. We worden daarbij graag vooraf vanuit het domein 'wonen' uitgebreid geïnformeerd over de ontwikkelingen aan de Rotterdamse kant.	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
2.9	<p>Ontsluiting Het gebiedspaspoort Rivium gaat uit van een ontsluiting met de waterbus en de ParkShuttle. Deze OV-verbindingen zijn van groot belang om de wijken te ontsluiten, maar vormen tegelijkertijd ook een kwetsbaar onderdeel van het plan. We denken dat het noodzakelijk is om een hogere kwaliteit OV aan te bieden om het gewenste woon/werkmilieu te kunnen realiseren, de effecten op de omliggende wegen beperken én het parkeren op een realistische manier te kunnen oplossen. Wij zien mogelijkheden om samen met Brainpark te zoeken naar een robuuster aanbod van OV, zoals een buslijn, het doortrekken van het bestaande OV naar Kralingse Zoom of (bij realisatie van een nieuwe oeververbinding) een nieuwe OV-halte (metro, tram/busstation) EUR/Brainpark/Rivium.</p>	<p>Samenwerking met gemeente Rotterdam voor verbetering van de OV-ontsluiting is al enige tijd opgestart. Natuurlijk is de gemeente geïnteresseerd in een robuuster aanbod van OV voor Rivium en de kansen die een nieuwe oeververbinding kan bieden voor het gebied. Wij realiseren ons dat Rivium geen eiland is en dat er interactie is met de omgeving als het gaat om mobiliteit en dat er simpelweg door het gegeven dat Rivium vrijwel geheel omsloten is door Rotterdams grondgebied een noodzaak tot afstemming is. Om die reden hebben we daarom al de nodige gesprekken gevoerd, waarbij vooral m.b.t. een eventuele halte van de waterbus en voor Kralingse Zoom al langer wordt samengewerkt. Jullie aanbod om samen na te denken over een robuust aanbod van OV voor Rivium en de kansen die een nieuwe oeververbinding kan bieden voor het gebied is welkom. Tegelijk willen we opmerken dat er een lange (gezamenlijke) historie is met de ParkShuttle en andere OV oplossingen; zoals lijn 95. Alleen de ParkShuttle is in deze ontwikkeling tijdsbestendig gebleken en blijkt in een behoefte te voorzien die met regulier OV niet mogelijk is. Bovendien is de businesscase van de ParkShuttle aanzienlijk gunstiger dan andere OV oplossingen. Bovendien verwachten we de capaciteit van de ParkShuttle tot ruim 1.000 mensen per uur per richting op te kunnen voeren en dat voorziet volgens onze prognoses om in de behoefte te voorzien. Kansen die een nieuwe oeververbinding biedt kunnen wij nog niet overzien, dus als daarin mogelijkheden zitten dan gaan we daarover graag het gesprek aan.</p>	Geen aanpassing.
2.9.1	<p>Naast deze kwaliteiten om toekomstige bewoners naar buiten de wijk te vervoeren is het wat ons betreft van belang dat ook de voorzieningen die in de wijk gaan komen goed bereikbaar zijn. Goede fiets en wandelpaden naar deze voorzieningen zijn essentieel. Een nieuwe langzaam verkeersverbinding die vanuit Rivium via Brainpark aansluiting krijgt op de (doorgetrokken) Plaza van de EU zou heel interessant kunnen zijn. We zijn benieuwd of u hiervoor ruimte kunt maken in de plannen.</p>	<p>Wij zijn het eens dat fiets- en wandelvoorzieningen op orde moeten zijn. Een fietsverbinding via Brainpark naar Kralingse Zoom zit in de scope, maar is om inpassingsredenen en noodzakelijke investeringen nog allerm minst zeker. Naar wij hebben begrepen staat zo'n verbinding bij de MRDH op een overzicht voor te realiseren fietsverbindingen. Omdat er een extra brug voor moet worden aangelegd over de Abram van Rijckevorselweg en terrein nodig is dat in privaat bezit is om het fietspad door te kunnen trekken zijn er nog de nodige twijfels over de haalbaarheid.</p>	Geen aanpassing.
2.9.2	<p>Op basis van het gebiedspaspoort hebben we nog onvoldoende inzicht op het effect van de ontwikkelingen op de ontsluitingswegen en het omliggend verkeersnetwerk. We zijn daarom benieuwd naar de uitkomsten van de verkeersmodelberekeningen die momenteel worden uitgevoerd door uw gemeente. Voor de gemeente Rotterdam is van belang dat, behalve de plannen van Rivium, ook de plannen van Brainpark worden doorgerekend, want beiden zullen effect hebben op ontsluiting en bereikbaarheid. In alle scenario's neemt het autoverkeer toe en worden ook Rotterdamse wegen extra belast. Dat vraagt wellicht om infrastructurele maatregelen, waarvoor binnen Rotterdam geen financiële middelen zijn gereserveerd.</p>	<p>Als met Brainpark Brainpark III wordt bedoeld dan hebben we al een toename van arbeidsplaatsen/mobiliteit in dit gebied opgenomen in de modelberekeningen. Hieruit komt naar voren dat de voornaamste knelpunten inderdaad op de hoofdwegenstructuur zitten. Oplossing ervan is een regionale opgave.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
2.9.3	<p>Wel zijn er in het BO MIRT van eind 2018 afspraken gemaakt over een MIRT-Verkenning naar een nieuwe oeververbinding in de Rotterdamse regio. Onderdeel ervan vormt een nieuwe oeververbinding, hoogwaardig OV tussen Zuidplein, Stadionpark en Kralingse Zoom en een treinstation Stadionpark. Hiervoor zijn door ministerie van IenW, PZH, MRDH en gemeente Rotterdam middelen gereserveerd in de lange termijn investeringsprogramma's (tot. € 480mln). In juli zal een keuze worden gemaakt voor het zoekgebied ('Oost' of 'Oost-oost'), waarmee de analysefase zal starten. Daarin zullen nieuwe verkeersmodelanalyses worden uitgevoerd. De ontwikkelingen van Rivium en Brainpark kunnen daarin worden meegenomen.</p>	<p>De analyses die gemeente Capelle aan den IJssel door RHDHV heeft laten uitvoeren kunnen worden gedeeld, ten behoeve van nieuwe verkeersmodelanalyses. Ook zal RHDHV voor/ met Rijkswaterstaat berekeningen uitvoeren voor de Van Brienenoordbrug. Deze studies zijn allemaal gebaseerd op het MRDH verkeersmodel, met basisjaar 2016.</p>	Geen aanpassing.
2.10	<p>Grotere reizigersstromen op het metrostation Kralingse Zoom leiden tot wijzigingen op deze locatie. Wellicht leiden meer reizigers ook tot een capaciteitsprobleem in de metro zelf. Ook zonder deze specifieke ontwikkelingen gaat het stedelijk OV op deze locatie rond 2025 aan de grens van de maximale verwerkingscapaciteit raken (prognoses RET o.b.v. matige groei van 3% per jaar). Overleg met de RET, MRDH en Rotterdam moet duidelijkheid scheppen wanneer knelpunten precies zullen gaan optreden, of er aanpassingen nodig zijn en wie verantwoordelijk is voor de kosten.</p>	<p>We hebben hierover overleg met MRDH, provincie, gemeente Rotterdam en de RET. Er is reeds voorzien in capaciteitsvergroting van de metro rond 2025 naar wij hebben begrepen. Een eventuele OV oplossing voor de oeververbinding kan helpen de drukte op het traject Beurs - Kralingse Zoom te verminderen en bovendien tot relevante reistijd beperkingen leiden tussen de beide oevers. Graag denken wij hierin met jullie mee.</p>	Geen aanpassing.
2.11	<p>Tot slot zien we voor Rivium een grote uitdaging voor wat betreft parkeren. Als gemeente Rotterdam kunnen we de effecten ondervinden van het parkeerregime van Capelle aan den IJssel, met name in Het Kralingse Veer en de Esch, maar wellicht ook op de nu al overvolle P+R Kralingse Zoom. We willen hierover graag met u afstemmen. Waarschijnlijk leidt de transformatie van Rivium tot het invoeren van betaald parkeren in de omringende Rotterdamse wijken, wat mogelijk op weerstand stuit.</p>	<p>Afstemming met gemeente Rotterdam vindt hierover al plaats. Het meest voor de hand liggend is dat er vergunningparkeren wordt ingevoerd, maar dat kan in Rotterdamse wijken alleen indien bewoners daar zelf in meerderheid om vragen. Daarover zal t.z.t. ook in overleg gegaan worden met vertegenwoordigers van deze wijken. T.z.t. omdat het nog geruime tijd zal duren voordat dergelijke effecten zich sowieso voor kunnen doen. Uit gesprekken met bewoners van Kralingse Veer vangen wij op dat dit bespreekbaar zou moeten zijn.</p>	Geen aanpassing.
2.12	<p>Om de gewenste woningaantallen met bijbehorende parkeernormen mogelijk te maken, adviseren wij om te zoeken naar innovatieve oplossingen, bijvoorbeeld in de vorm van mobiliteitsabonnementen en -diensten. Op het vlak van (auto)deelmobiliteit en first and last mile vervoer biedt samenwerking/afstemming over de ontwikkeling van de bestaande OV-knoop Kralingse Zoom tot mobiliteitshub kansen.</p>	<p>De concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM en het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM voorzien hierin en zijn een belangrijke ondergrond om tot het gewenste woningaantal te kunnen komen. Overleg over hoe om te gaan met parkeren Kralingse Zoom is wenselijk. Overigens is schaalgrootte van belang voor deze oplossingen. Wellicht zinvol te kijken of we bijv. via de Verkeersonderneming aan een gezamenlijk aanbod kunnen werken voor dit gebied (de Brainparks, UR campus, de Esch, Fascinatio en Rivium).</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
2.13	<p>Economische en maatschappelijke functies Gezien de omvangrijke leegstand en de veranderde locatievoorkeuren van kantoorgebruikers is de reductie van de kantorenvorraad op Rivium een logische stap. De naam Creative Tech Campus sluit weliswaar aan bij de huidige trends, maar zal ook vraagtekens en kritiek kunnen oproepen. Bij de Creative Tech Campus wordt nog niet duidelijk welke veranderingen ten opzichte van de huidige situatie worden doorgevoerd. De benaming campus wordt in de regel gebruikt voor locaties die onderwijs- en onderzoeksfaciliteiten in een groene setting bieden. Als dat voor deze locatie niet beoogd wordt, dan lijkt de naam Het Nieuwe Rivium veel sterker en kan volstaan worden met een beperkte marketingcampagne om de nieuwe naam bekend te maken.</p>	<p>In het gebied dat "Creative Tech Campus" wordt genoemd is nu IT bedrijf Vanad de grootste speler en zij zijn bezig met uitbreiding. Op dit moment wordt dit gebied al de Vanad Campus genoemd. Mede, omdat Vanad zijn eigen personeel opleidt via zijn eigen Academy en er diverse gebouwen in het groen met elkaar worden verbonden. Via de naamsuitbreiding proberen wij enerzijds Vanad meer te duiden en anderszijds andere bedrijven hiervoor te interesseren. Voor dit deel van het Rivium lijkt het ons meer dan passend.</p>	Geen aanpassing.
2.14	<p>In de programmering voor het transformatiegebied is nu minimaal 5 procent ruimte voor kantoren en voorzieningen opgenomen. Alhoewel in de omgeving meer ruimte voor werken aanwezig is, vindt er per sado een krimp van werkruimte plaats terwijl het aantal inwoners van Capelle groeit. Voor de balans tussen wonen en werken is daarom een hoger percentage werkruimte wenselijk. Met name kleinschalige werkruimte in het stedelijk interactiemilieu staat in de regio onder druk (zie MRDH Visie Werklocaties) en daarom is vooral toevoeging van kleinschalige bedrijfsruimten wenselijk.</p>	<p>De ambitie voor Het Nieuwe Rivium is dat circa 7.500 werkplekken in het gebied behouden blijven. Het centrale deel rondom de Rivium Boulevard kan getransformeerd worden naar andere functies (22 ha van totaal 53 ha). Uit het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM blijkt dat ca. 90% van de transformaties vooral kantorenmeters zijn en de zogenaamde 'bedrijfslocaties' nauwelijks aangetast worden. Op dit moment is in de plinten van de te transformeren/nieuw te bouwen woongebouwen voorzieningen en werken voorzien. De minimale eis van 5% is voor gebouwen waar nauwelijks plint is beoogd, de gebouwen aan de Rivium 1e straat en Rivium Boulevard zullen ruimschoots boven 10% aan plint krijgen.</p>	Geen aanpassing.
2.15	<p>Bij de voorzieningen wordt voornamelijk aandacht aan commerciële voorzieningen besteed. Bij een groei van het aantal inwoners zijn echter ook maatschappelijke voorzieningen (school, opvang, zorg) gewenst. Aandachtspunt hierbij is de afstemming met mogelijke ontwikkelingen bij (metrostation) Kralingse Zoom. We gaan er vanuit dat Kralingse Zoom op termijn een centrumfunctie krijgt met bijbehorende voorzieningen.</p>	<p>Voor het Nieuwe Rivium is op basis van bevolkingsprognoses in kaart gebracht welke maatschappelijke voorzieningen (zorg, onderwijs, welzijn, buitenruimte) nodig zijn. Deze analyse is in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM opgenomen. We bespreken dit graag met u en horen graag welke voorzieningen in Kralingse Zoom worden gepland.</p>	Ja. De analyse Maatschappelijke voorzieningen is als bijlage opgenomen in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
2.16	<p>Voor wat betreft een supermarkt dient rekening te worden gehouden met draagvlak en mogelijke concurrentie. In de MRDH wordt ingezet op concentratielocaties; een supermarkt is de trekker voor een winkelgebied. Een solitaire supermarkt trekt geen gebied, maar concurreert met bestaande winkelgebieden. Afstemming van detailhandelprogrammering is daarom voor een groter gebied wenselijk. Hetzelfde geldt voor de hotelprogrammering. Langs de A16 zijn plannen voor meerdere locaties en om overmaat te voorkomen is afstemming op de beste locaties gewenst. Het idee dat meerdere boetiekhotels zich aan de Boulevard vestigen lijkt ons niet reëel. In Rotterdam blijken deze formules zich voornamelijk op hoogstedelijke en onderscheidende locaties te vestigen. Wij delen graag onze kennis en beleidsstrategieën.</p>	<p>Voor de supermarkt is een distributieplanologisch onderzoek (DPO) uitgevoerd. De supermarkt is geprogrammeerd nadat een groot deel van de wijk is gerealiseerd. In het DPO is nadrukkelijk de relatie met omliggende gebieden onderzocht alsmede de marktruimte. Bij dit onderzoek is behalve de supermarkt ook andere detailhandelsprogrammering betrokken. Wij willen vooral voor de wijk een aantal voorzieningen "op maat" creëren. Tevens gaan wij voor het invullen van de plint een overleg opstarten om zo te bepalen, welke functies hierbij het meest kansrijk zijn passend bij het woon-werkgebied Rivium. Op grond van het huidige bestemmingsplan Rivium is reeds een hotelfunctie mogelijk.</p>	Geen aanpassing.
2.17	<p>Milieu Wonen aan de oostzijde van de waterzuiveringsinstallatie en de Brienoordbrug kan leiden tot hinder vanuit geur, geluid en fijn stof. We vragen ons af of hier al onderzoek naar is gedaan bij de totstandkoming van het plan.</p>	<p>Voor Gebiedspaspoort Het Nieuwe Rivium (maart 2018) is gekeken naar de milieuaspecten op het gebied van geluid, geur en luchtkwaliteit. Deze aspecten vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen. Bovendien wordt in de plannen rekening gehouden met een buffer van bedrijven. Verkennende analyses zijn uitgevoerd. Voordat vergunningen worden verleend, wordt een project-m.e.r. opgesteld.</p>	Geen aanpassing.
2.18	<p>Graag gaan we met u in overleg om onze reactie te bespreken en te kijken of en hoe we de samenwerking bij de verdere uitwerking kunnen vormgeven. Het is voor ons, gezien de personele capaciteit, niet realistisch om op alle relevante onderwerpen en in het huidige tempo aan te haken bij de uitwerking van het gebiedspaspoort Rivium. Tegelijkertijd zien we wel het belang van goede afstemming en zijn we bereid te zoeken naar de mogelijkheden om de afstemming vorm te geven. Het is immers in ons beider belang om te zorgen dat dit gebied zich ontwikkelt tot een aantrekkelijk woongebied dat goed verbonden is met zowel Capelle aan de IJssel als Rotterdam.</p>	<p>Om de transitie van het Nieuwe Rivium tot een goed einde te brengen is afstemming met alle stakeholders van groot belang. Inmiddels zijn meerdere overleggen tussen de gemeenten Rotterdam en Capelle aan de IJssel gestart. Deze overleggen zetten wij voort.</p>	Geen aanpassing.

Reactie 03 Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
3.1	In het algemeen lijkt het gebiedspaspoort geen negatief effect te hebben op het watersysteem en de waterveiligheid. Met het oog op het abstractieniveau is het echter van groot belang om daar in het vervolgproces scherp op te blijven. Positief vinden wij de aandacht voor duurzaamheid en biodiversiteit, maar wij missen hierbij vooralsnog expliciete aandacht voor klimaatadaptatie. Wij zouden dan ook in het vervolg graag betrokken worden om hieraan mede vorm en inhoud te geven.	Er is inderdaad, naast de aandacht voor duurzaamheid en biodiversiteit, wenselijk om aandacht te besteden aan de klimaatadaptatie en waterveiligheid. Wij besteden hier veel aandacht aan. In het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (HHSK) zien wij een gewaardeerde en welkome gesprekspartner voor dit onderwerp.	Geen aanpassing.
3.2	HHSK is medegebruiker van het gebied door de aanwezigheid van de AWZI Kralingseveer. De ambities die ten grondslag liggen aan het gebiedspaspoort kunnen op gespannen voet komen te staan met de aanwezigheid van deze AWZI. Om die reden zien wij graag meer aandacht voor de AWZI, voor onder andere de volgende punten:	Zie beantwoording vanaf 3.2.1.	Geen aanpassing.
3.2.1	<ul style="list-style-type: none"> De afvalwaterzuivering heeft jaarrond bedrijvigheid met de bijbehorende, beperkte, geur- en geluidseffecten. 	Voor de afvalwaterzuivering wordt rekening gehouden met de bestaande milieuvergunning waarin normen staan voor zowel geur als geluid. Bij alle nieuwbouw- en transformatieplannen wordt rekening gehouden met deze milieuaspecten. Langs de Rivium Westlaan is transformatie en nieuwbouw naar en van woningen daarom ook niet mogelijk. Bij de andere ontwikkelingen die zich in de nabijheid van de waterzuivering bevinden, dient aangetoond te worden dat wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening, waar de milieutoets onderdeel van uit maakt.	Geen aanpassing.
3.2.3	<ul style="list-style-type: none"> De afvalwaterzuivering heeft een milieuzonering die effect heeft op de ontwikkelmogelijkheden in de directe omgeving. Wij verzoeken u dit duidelijker op kaart aan te geven. 	In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is geen milieuzonering op kaart opgenomen. De transformatiemogelijkheden naar gevoelige functies zoals woningen zijn afhankelijk van de milieuzonering. Voor wat betreft geluid moet een initiatiefnemer aantonen dat afdoende geluidwerende maatregelen zijn getroffen zodat er geen sprake is van onevenredige aantasting in de bedrijfsvoering. Voordat vergunningen worden verleend, wordt een project-m.e.r. opgesteld.	Geen aanpassing.
3.2.4	<ul style="list-style-type: none"> De afvalwaterzuivering heeft een lozingspunt in de Nieuwe Maas dat impact kan hebben op de geplande recreatieve ontwikkelingen. 	Het is ons bekend dat de AWZI een lozingspunt heeft in de Nieuwe Maas en dat dit een aantal beperkingen met zich mee brengt. In de plannen wordt hiermee rekening gehouden.	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
3.2.5	<ul style="list-style-type: none"> Door de geplande ontwikkelingen is een grotere capaciteit van de AWZI nodig met daaraan gekoppeld een wellicht grotere milieuzonering. Dit kan mogelijk een knelpunt vormen voor de geplande woningen. Ook hiervoor geldt dat wij graag met u in gesprek gaan over de betekenis van de aanwezigheid van de AWZI voor de ambities voor het Rivium en wellicht ook omgekeerd. 	<p>Recentelijk zijn wij door u geïnformeerd dat het HHSK opnieuw heeft gekeken naar de capaciteit van de AWZI Kralingse Veer in relatie tot alle bouwplannen in de regio, onder andere van Rivium. Uit toetsing door het HHSK blijkt dat op dit moment een vergroting van de capaciteit niet noodzakelijk is, waardoor er ook geen sprake is van het vergroten van de milieuzonering. Toekomstige uitbreiding van de capaciteit van de afvalwaterzuivering moet binnen de bestaande milieufacturen plaatsvinden. Wij gaan graag met u in overleg over de ontwikkelingen in het Rivium.</p>	Geen aanpassing.
3.3	Ik verzoek u het hoogheemraadschap op de hoogte te houden van en nader te betrekken bij de verdere uitwerking van het plan.	Het HHSK wordt al regelmatig op de hoogte gehouden van de plannen op Rivium en natuurlijk continueren wij dat gedurende het proces.	Geen aanpassing.

Reactie 04 HVC			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
4.1	<p>Als modern nutsbedrijf dat actief is in duurzame energie en hergebruik ondersteunen wij onze aandeelhouders, 44 gemeenten en 6 waterschappen, bij het realiseren van hun duurzame ambities. Tegen de achtergrond van deze doelstelling ontwikkelde HVC in samenwerking met Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard (HHSK) in de periode van 2013 t/m 2016 windturbine Kralingseveer aan de voet van de Van Brieneoordbrug en aan de rand van het bedrijventerrein Rivium. Het HHSK is aandeelhouder van HVC en eigenaar van de grond waarop de windturbine is gebouwd (AWZI Kralingseveer Rivium). HVC is als eigenaar van de windturbine verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie.</p> <p>Onze windturbine bevindt zich binnen de contouren van het gebied dat met het zogenaamde 'Gebiedspaspoort 2.0 voor het Nieuwe Rivium' een transformatie tegemoet gaat van werkgebied naar hoogstedelijk werk-woongebied. Het concept gebiedspaspoort 2.0 ligt op dit moment ter inzage en er is gelegenheid een reactie kenbaar te maken. Wij hebben de inhoud van de plannen bestudeerd. Deze informatie leidt bij HVC tot grote zorgen over de impact die deze plannen zullen hebben op de bedrijfsvoering van de windturbine, en omgekeerd: over de impact van de windturbine op de toekomstige omgeving. Daarom maken wij gebruik van de mogelijkheid om een inhoudelijke en formele reactie middels dit schrijven in te dienen, waarin wij onze zorgen over de plannen zoals opgenomen in het Gebiedspaspoort 2.0 uiteen zetten. Wij zullen hierna onder A) beschrijven welke mogelijke gevolgen wij voorzien voor de windturbine en haar omgeving wanneer het plan in deze vorm wordt uitgevoerd en motiveren onder B) op welke gronden HVC kritisch staat tegenover de voorgestelde transformatie. Ook maken wij ons zorgen over het proces dat tot op heden is gevolgd en zoals dat wordt voorzien. Dit komt aan de orde onder C). Onder D) tenslotte motiveren wij dat er naast HVC ook burgers en andere private en publieke partijen zijn die belang hebben bij een ongehinderde operatie van de windturbine. Wij verzoeken u om al deze belangen mee te nemen in uw verdere stappen.</p>	Zie beantwoording vanaf 4.2.	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
4.2	<p>Verminderde luchtcirculatie</p> <p>Het gebiedspaspoort 2.0 heeft betrekking op het bedrijventerrein "Rivium". Het Nieuwe Rivium zoals dat in het gebiedspaspoort wordt beschreven bevindt zich binnen een afstand van minimaal 250 en maximaal 800 meter van de windturbine. In het Gebiedspaspoort 2.0 worden nieuwe gebouwen in het gebied Rivium gepland met een hoogte tot 35 meter en daarnaast woontorens van verschillende hoogte, waaronder een exemplaar van maar liefst (maximaal) 125 meter en één van (maximaal) 150 meter hoog.</p> <p>De nacelle (het 'huisje' / gondel) van de windturbine bevindt zich op 99 meter hoogte, de top van een wiek van de windturbine op 149,5 meter. De luchtcirculatie rond de windturbine zal door de nieuwe hoogbouw significant in kracht afnemen door windafvang van die gebouwen. Voor een goed begrip van het belang van dit onderwerp is het essentieel te weten dat met een afname van de windsnelheid de elektriciteitsopbrengst van een windturbine zeker dubbel zo hard afneemt. Ter indicatie: dat betekent dat een vermindering van 10% in de windsnelheid, de elektriciteitsopbrengst van de windturbine met zeker 20% doet afnemen. De productie van elektriciteit (duurzame energie) zal dus flink verminderen, ook bij een relatief lichte daling van de (gemiddelde) windsnelheid door 'slechts' de toevoeging van hoge bebouwing. In het gebiedspaspoort wordt dit effect op de windturbine niet eens erkend, laat staan dat bekeken is wat het gevolg is voor de uitvoerbaarheid en haalbaarheid van het Gebiedspaspoort. De windturbine is immers een bestaand juridisch-planologisch recht waar nadrukkelijk rekening mee gehouden moet worden. Daarnaast is het een ironisch gegeven dat de gemeente in het Gebiedspaspoort 2.0 enkele malen benoemt op zoek te zijn naar oplossingen om 'windhinder' voor bewoners tegen te gaan. Het moge duidelijk zijn dat de hoeveelheid wind vanuit ons perspectief niet hoog genoeg kan zijn.</p> <p>Het aspect van verminderde luchtcirculatie en daardoor vermindering in opbrengst baart ons grote zorgen en wij betwijfelen of dit effect al voldoende op het netvlies van de gemeente en ontwikkelaars staat, laat staan dat er onderzoek naar heeft plaatsgevonden.</p>	<p>Op grond van het huidige bestemmingsplan is de bestaande windturbine mogelijk gemaakt en vergund. In de verkennende analyse ten behoeve van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM hebben we de windturbine meegenomen als bestaand gegeven. Hierover gaat de gemeente in gesprek met de exploitant van de windturbine.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
4.3	<p>Slagschaduw Slagschaduw wordt door mensen vaak als belangrijke hindercomponent van windturbines ervaren door het ritmisch langskomen van de schaduw van een wiek in (woon/werk)kamer of op straat. In Nederland is daarom sprake van de bescherming van bewoners/ woonhuizen tegen slagschaduw van windturbines in het Activiteitenbesluit. Deze wettelijke bescherming geldt niet voor panden met bedrijfsfunctie waardoor in beginsel de windturbine op dit moment onbeperkt mag draaien.</p> <p>De windturbine veroorzaakt slagschaduw in het plangebied. Dit is door de positionering van de windturbine met name het geval in de wintermaanden, wanneer de zon laag staat en de windturbines vaker draaien omdat er dan over het algemeen meer wind is. HVC heeft in het proces van ontwikkeling van de windturbine aangegeven de overlast door slagschaduw voor de omliggende bedrijven tóch zoveel mogelijk te willen beperken. Hier geven wij op dit moment gevolg aan door een vrijwillige 'slagschaduwprogrammering', die de windturbine stil zet wanneer er sprake is van (een teveel aan) hinderlijke slagschaduw voor de omliggende bedrijven.</p> <p>Onderdeel van de ambities van het Gebiedspaspoort 2.0 is het 'omkatten' van de functie 'bedrijf' naar 'wonen' voor een groot gedeelte van het gebied. Dit betekent dat toekomstige bewoners ook mogelijk hinder zullen gaan ervaren van de slagschaduw van de windturbine. Dit gegeven wordt in het Gebiedspaspoort ook erkend ("slagschaduw van de windturbine is sterk bepalend aspect als het gaat om de kwaliteit van de ontwikkelingsmogelijkheden voor (delen van) het Nieuwe Rivium als woongebied"), maar er worden slechts vage conclusies aan verbonden ("er zal (...) nader worden verkend wat de exacte invloed is (...) op de bouw mogelijkheden en plaatsing en vormgeving van gebouwen" / "op gebouw- en blokniveau kunnen architectonische/stedenbouwkundige oplossingen mogelijk lokaal de situatie verzachten").</p>	<p>In het kader van het bestemmingsplan Rivium (2012) is uitvoerig onderzoek gedaan naar slagschaduw van de windturbine. Toen is heel bewust de locatie Rivium gekozen voor de plaatsing van een windturbine. In dit proces is altijd gezamenlijk opgetrokken. Zoals u heeft kunnen lezen, staat het aspect slagschaduw zeker op ons netvlies, anders zouden we het niet benoemen in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM. De regelgeving voor windturbines voor zowel geluid als slagschaduw voor woningen is geregeld in het Activiteitenbesluit. Het is correct dat deze wettelijke bescherming niet geldt voor panden met een bedrijfsfunctie. Als "goede buur" heeft u toen aansluiting gezocht bij de normen van het Activiteitenbesluit en een vrijwillige stilstandregeling ingebouwd voor maandag tot en met vrijdag tot 18.00 uur. In de avondperiode en in het weekend wordt de windturbine niet stilgezet als er sprake is van hinderlijke slagschaduw.</p> <p>Bij de definitieve planvorming op basis van het gebiedspaspoort kunnen architectonische en/of stedenbouwkundige oplossingen gezocht worden. Voordat vergunningen worden verleend, wordt een project-m.e.r. opgesteld.</p>	Geen aanpassing.
4.4	Nieuwe woningen in de omgeving dienen te voldoen aan de slagschaduwnorm, zonder het functioneren van de windturbine te beperken. Dit is in de praktijk niet makkelijk te realiseren, omdat dat betekent dat er bijvoorbeeld geen ramen van woningen aan de zijde van de windturbine mogen komen. Het is niet vanzelfsprekend dat de programmering ook voor woningen wordt doorgezet; de programmering is immers op vrijwillige basis toegepast. Van HVC kan niet verlangd worden dat zij de	Natuurlijk begrijpen wij de door u geuite zorgen over de plannen en de mogelijke gevolgen voor de exploitatie van de windturbine. Zoals hierboven al is opgemerkt, is de stilstandregeling door HVC voorgesteld om de hinder voor de bedrijfsgebouwing te beperken. Dit is altijd in goede harmonie tussen de omgeving en de gemeente voorbereid en totstandgekomen. De gemeente en de ontwikkelaars zijn zich bewust van de spanning tussen de normen van het Activiteitenbesluit voor woningen en de wens om te komen tot ontwikkeling van het gebied. Mogelijke oplossingsrichtingen gaan	Geen aanpassing.

<p>slagschaduwprogrammering uitbreidt ten behoeve van toekomstige woningbouw. Dat is vanuit de businesscase van de windturbine absoluut onwenselijk omdat dat wederom, bovenop het voorgaande aspect luchtcirculatie, ten koste gaat van de elektriciteitsopbrengst van de windturbine.</p> <p>Wij betwijfelen of de gemeente en ontwikkelaars zich voldoende realiseren wat de impact van slagschaduw kan zijn op het algemeen welbevinden van bewoners, maar ook op de ontwerpopgave van de gebouwen, omdat dit nog niet is onderzocht. De normen zijn er niet voor niets. Het architectonisch aanpassen van gebouwen is in gesprekken als mogelijke oplossing benoemd, maar is het realistisch om te verwachten dat alle gebouwen/woningen aan de zuid/westkant volledig blinde muren krijgen? Daarnaast treedt de slagschaduw ook op in de buitenlucht, op het dak van een pand, enzovoorts. Onderzoek van Pondera (zie afbeelding boven en bijlage) laat zien dat het plangebied bovendien in de 'zwaarst getroffen' slagschaduwzone ligt; de slagschaduwduur is hier maximaal.</p> <p>Ook toekomstige bewoners zijn zich mogelijk onvoldoende bewust van dit thema, waarbij de gebrekkige manier van voorlichten door de gemeente / ontwikkelaars op in elk geval de inloopavond d.d. 7 mei jl. een rol kan spelen (zie hierna onder C)). Voor zover toekomstige bewoners zich dan wel bewust zijn van de rol van slagschaduw, is de kans reëel dat ze in eerste instantie makkelijk over dit punt heenstappen. De woningnood is immers hoog. Na enkele maanden volgt dan 'de kater', waarbij structurele klachten te verwachten zijn. Onze angst is dat onder druk van de nieuwe bewoners en ontwikkelaars er wel ineens verdergaande beperkingen van de windturbine verlangd zullen gaan worden. Het is ons op dit moment niet duidelijk of deze toekomstige bewoners in juridische zin recht hebben op bescherming tegen slagschaduw. Hoe dan ook treedt er 'schade' in brede zin op: ofwel de windturbine blijft ongehinderd draaien en de nieuwe bewoners ervaren overlast met alle gevolgen van dien, danwel HVC past een aangepaste slagschaduwprogrammering toe, waardoor de windturbine minder duurzame elektriciteit produceert (juist in de belangrijke wintermaanden) waardoor ook minder omzet wordt gegenereerd.</p> <p>Het moge duidelijk zijn dat bovenstaande ons grote zorgen baart. Wij betwijfelen of woningbouw op de schaal die de gemeente voor ogen heeft zich überhaupt wel verdraagt met de aanwezigheid van de windturbine. Wij betwijfelen ten zeerste of ook de slagschaduweffecten al voldoende op het netvlies van de gemeente en ontwikkelaars staat.</p>	<p>wij, zoals eerder aangegeven, in goed overleg met u bespreken.</p> <p>Overigens worden tuinen van woningen (lees verblijfsgebieden) op daken van gebouwen niet beschermd ten aanzien van slagschaduw.</p>	
---	--	--

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
4.5	<p>Exploitatiewaarde en duurzaamheid</p> <p>Zoals hierboven beschreven, zal de windturbine bij ongewijzigde uitvoering van de plannen een significant lagere elektriciteitsproductie leveren. Dit heeft gevolgen voor de exploitatiewaarde van de windturbine en voor de duurzaamheidsdoelstellingen in zijn algemeenheid. Het Gebiedspaspoort 2.0 zal zoals het er nu naar uitziet niet alleen een groot afbreukrisico voor de windturbine opleveren maar ook voor de gemeentelijke, provinciale en Rijksdoelstellingen ten aanzien van de opwekking van duurzame energie.</p> <p>HVC en haar partners (zie hierna ook D) hebben de (miljoenen)investering gedaan op basis van een verwachte duurzame elektriciteitsproductie door de windturbine en een levensduur van minimaal 20 jaar, de windturbine is nog maar 2,5 jaar in bedrijf. In deze periode van minimaal 20 jaar wordt met de inkomsten uit energieverkoop en productiesubsidie de investering plus risicovergoeding ('rendement') terugverdiend. Ook wordt hiermee het onderhoud, rente, aflossing en andere vaste lasten (bijv. grondhuur HHSK) betaald. Het is zeer aannemelijk dat de windturbine, die zelfstandig is opgenomen in een juridische entiteit (zgn. SPV Wind Kralingseveer B.V.), in de financiële problemen komt of zelfs failliet kan gaan als gevolg van deze verminderde elektriciteitsproductie.</p> <p>Niet alleen financiële, maar – en dat is voor HVC en haar partners een minstens zo belangrijk gegeven – ook duurzame waarde wordt vernietigd. De windturbine produceert voldoende duurzame stroom voor duizenden huishoudens. Dit past bij de ambitie van het HHSK, de gemeente, de provincie, het Rijk en HVC om de zo noodzakelijke energietransitie in de richting van 0 gram CO2 in 2050 vorm te geven. Deze opgave is groot en het is in Nederland moeilijk om geschikte locaties te vinden voor wind op land. De locaties die we hebben, moeten we daarom koesteren. Voor de productie en realisatie van de windturbine is daarnaast ook energie gebruikt (staal, vervoer, enz. enz.). Hoewel deze 'energetische terugverdientijd' voor windturbines doorgaans op enkele maanden wordt berekend, wordt het energetisch (en daarmee: maatschappelijk) rendement van de windturbine verslechterd bij bovenstaand scenario.</p> <p>Het moge duidelijk zijn dat het ons en onze partners zeer grote zorgen baart dat de miljoeneninvestering, exploitatiewaarde en duurzame waarde van de windturbine bedreigd wordt door de ontwikkeling van het Gebiedspaspoort 2.0- Het Nieuwe Rivium.</p>	<p>Voor het antwoord wat betreft exploitatiewaarde, zie 4.4. In het kader van duurzaamheid wordt juist gekeken of in samenwerking met het HHSK gebruik kan worden gemaakt van de effluent van de AWZI om de nieuwbouwwoningen te verwarmen. Als deze wijze van energiekoppeling haalbaar is, ontstaat een eigen energiefabriek op het Rivium. Ook de windturbine kan hier een rol in spelen.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
4.6	<p>Geen goede ruimtelijke ordening</p> <p>De omgevingsvergunning voor de windturbine is in mei 2014 verleend. Hier is een uitgebreid ontwikkelproces van afstemming met verschillende toezichthouders en overheden aan vooraf gegaan. Door de gemeente Capelle aan den IJssel is de windturbine destijds met veel enthousiasme ontvangen. Gemeentevoorzitter Jeroen van Eindhoven verwoorde het tegen het AD als volgt: "Je kunt het zien als een boegbeeld, een landmark. Met deze windmolen laten we zien waar we voor staan: Capelle als groene en duurzame gemeente." Het verbaast hem niet dat er geen klagers zijn geweest. "Er wonen nauwelijks mensen in de buurt. Het is een groot bedrijventerrein."</p> <p>De gemeentevoorzitter slaat hier de spijker op zijn kop: er wonen nauwelijks mensen in de buurt van de windmolen, waardoor er geen enkel bezwaar tegen vergunning voor de windturbine is ingediend. Er is ook geen beroep bij de Raad van State ingediend tegen het bestemmingsplan "Rivium" (2013), dat de windturbine juridisch-planologische heeft mogelijk gemaakt. Dit is een zeer uitzonderlijk gegeven in 'windturbineland.' Het ontbreken van bezwaar en beroep tegen het realiseren van de windturbine bewijst mede dat de windturbine vanuit ruimtelijk en juridisch-planologisch perspectief zeer goed past binnen haar huidige omgeving. Door zich in woord en daad in te spannen voor het realiseren van deze windturbine heeft de gemeente zich destijds verbonden aan de langdurige plaatsing ervan en de doelstelling om op deze plaats groene energie op te wekken.</p> <p>Het is nog maar ruim 5 jaar geleden dat het bestemmingsplan voor de windturbine is vastgesteld. Het bevreemdt ons dat bij de gemeente op deze korte termijn een volledig andere blik op de bestemming van het gebied is ontstaan, waarbij de huidige en geplande bestemmingen op zijn zachtst gezegd met elkaar wringen. Het toestaan van grootschalige woningbouw en hoogbouw conflicteert, zoals hierboven al toegelicht, op diverse manieren met de bestemming die het terrein momenteel heeft als 'Bedrijventerrein' met functieaanduiding 'waterzuivering', waarvan de windturbine onderdeel is. Omdat de ruimtelijke effecten van de huidige bestemming niet ongedaan kunnen worden gemaakt (tenzij de windturbine wordt verwijderd en wegbestemd) en de nieuwe plannen conflicteren met de huidige bestemming en normaal functioneren van de windturbine, kan ons inziens per definitie met volledige uitvoering van het Gebiedspaspoort 2.0 zoals nu voorligt er hoe dan ook geen sprake zijn van een 'goede ruimtelijke</p>	<p>In de in 2013 vastgestelde structuurvisie 2030 en het bestemmingsplan Rivium (uit eveneens 2013) is aangegeven dat woningbouw op Rivium niet is toegestaan. Ten tijde van vaststelling van beide plannen speelde de discussie of wonen op Rivium al dan niet moest worden toegestaan. Indertijd is hier om toen plausible redenen niet voor gekozen (crisistijd), maar de tijd staat niet stil. Rivium kampt al vele jaren met hoge leegstandcijfers voor kantoren. Gelet op deze leegstand en door woningtekorten is het logisch dat de discussie om binnenstedelijk te bouwen weer op de politieke agenda is gekomen. We hebben de haalbaarheid en wenselijkheid onderzocht.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

	<p>ordering', zoals bedoeld door de wetgever. In ieder geval is de totale impact van Gebiedspaspoort 2.0 nog onvoldoende onderzocht (in ieder geval ten aanzien van effect op het functioneren van de windturbine) in beeld gebracht.</p>		
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
4.7	<p>Toepassing 'salamitactiek' in plaats van een nieuw overkoepelend bestemmingsplan</p> <p>Bovenstaande zorg kan wellicht weggenomen worden als er een nieuw bestemmingsplan opgesteld wordt voor de transformatie van Rivium, waarin alle milieueffecten van de beoogde ontwikkelingen objectief onderzocht worden en alle belangen zorgvuldig worden afgewogen, waaronder het belang van onze windturbine. Dit gebeurt echter niet.</p> <p>Het concept Gebiedspaspoort 2.0 geeft immers aan: "Het gebiedspaspoort zet het bestemmingsplan niet opzij, maar op basis hiervan kunnen we met behulp van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan." Voor transformaties van bedrijvigheid naar wonen geeft het gebiedspaspoort aan de procedure van buitenplanse afwijking bestemmingsplan omgevingsvergunning te volgen per project. Het gebiedspaspoort zegt tevens: Voor deze laatste afwijking wordt doorgaans gerekend met een tijdspad 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 proceduretijd worden verkort tot circa 10 weken. Daarmee creëert de gemeente een eenvoudiger proces voor initiatiefnemers met een optimale dienstverlening en vermindering van administratieve lasten"</p> <p>Hiermee past de gemeente in feite een salamitactiek toe waarbij wellicht elke kleine (gebieds)ontwikkeling nog niet al te veel effect op de windturbine met zich meebrengt, maar alles bij elkaar zal er wel een hinderlijke situatie ontstaan voor toekomstige bewoners. En daarmee een onacceptabele situatie voor de windturbine. Bijvoorbeeld ten aanzien van slagschaduw kan de gemeente achteraf, als deze bij elkaar opgeteld tot hinderlijkheid en klachten leidt, besluiten de windturbine via maatwerkvoorschriften slagschaduwbeperkingen op te leggen zonder dat HVC daar nog iets aan heeft kunnen doen, omdat dan ook de nieuwe ontwikkelingen inmiddels planologische rechten hebben gekregen. Door de opeenstapeling van allerlei deelprojecten uit het Gebiedspaspoort 2.0 is het effect van de eindsituatie nooit integraal in zicht, ten minste niet in het kader van een goede ruimtelijke ordening en de uitvoerbaarheid van het Gebiedsplan. Door de nu voorgestelde aanpak c.q. procedure zal per definitie grote</p>	<p>De gemeente is in dit ontwikkelingsproces volledig afhankelijk van initiatieven van eigenaren/ontwikkelaars. De gemeente heeft zelf (buiten het openbaar gebied) geen gronden in eigendom. Bovendien zijn de initiatieven zoals gezegd zo weinig concreet dat een zeer globaal bestemmingsplan benodigd is dat deze nog niet de gewenste rechtszekerheid geeft. Er is voor gekozen om een concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM op te stellen. Hierin is globaal een ambitie neergelegd voor het Nieuwe Rivium. Daarmee kunnen we de eigenaren en ontwikkelaars uitgangspunten meegeven bij de ontwikkeling van hun initiatieven. Het gebiedspaspoort wordt verder uitgewerkt in bouwenvelopen. Op basis hiervan kunnen omgevingsvergunningen worden verleend. Wij gebruiken de bestaande proceduremogelijkheden uit de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en herkennen ons dan ook niet in de term "salamitactiek". We proberen juist in een open proces - zoals de Omgevingswet voorstaat - te komen tot realisatie van de plannen. Hiervoor hebben wij een uitgebreid participatietraject doorlopen.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

	rechtsonzekerheid voor HVC ontstaan ten aanzien van het bestaansrecht van haar windturbine en de exploitatie daarvan.		
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
4.8	<p>De enige manier om dit juridisch juist te regelen is door middel van een nieuw bestemmingsplan voor Rivium waarin het Gebiedspaspoort 2.0 juridisch-planologisch wordt vastgesteld. Dit kan, ondanks de onzekerheden in de planontwikkeling, door middel van een bestemmingsplan met verruimde reikwijdte op basis van de Crisis- en herstelwet (Chw bestemmingsplan). Een dergelijk bestemmingsplan is bij uitstek een instrument voor een ambitieuze gebiedsontwikkeling. Een Chw bestemmingsplan regelt het gebruik en de bouwmogelijkheden van de gronden voor een bepaald gebied. Het Chw bestemmingsplan zal het globale karakter krijgen van een structuurvisie, maar wel een juridische basis bevatten om de gewenste ontwikkelingen zo veel mogelijk rechtstreeks mogelijk te maken. Een Chw bestemmingsplan biedt zowel voor ontwikkelaars, toekomstige bewoners als ondernemers, als ook bestaande ondernemers voldoende rechtszekerheid. De nu voorgestelde salamitactiek doet dat nadrukkelijk niet.</p> <p>Als argument voor toepassing van de afwijking bestemmingsplan middels omgevingsvergunning is in het Gebiedspaspoort ook een optimale dienstverlening en vermindering van administratieve lasten. Dit argument gaat wellicht op voor de ontwikkelaars, maar zeker niet voor ondernemers met bestaande belangen, zoals HVC. Deze aanpak zal immers betekenen dat HVC elke individuele procedure op het netvlies moet hebben staan en bovendien zal HVC per geval bezwaar en beroep moeten instellen als haar belangen worden aangetast. Bijvoorbeeld bij elk bouwproject waarbinnen woningen worden gerealiseerd binnen een straal van 1.212 meter (12 maal de rotordiameter) van de windturbine ligt er al een onderzoeksplicht naar slagschaduw op basis van het Activiteitenbesluit en -regeling. En dus is HVC belanghebbend. Kunt u voorstellen wat dat voor een administratieve last vanwege de door de gemeente voorgestelde aanpak in het Gebiedspaspoort 2.0 met zich meebrengt voor HVC? Ook planschade dienen wij vervolgens per individuele ontwikkeling aanhangig te maken. De voorgestelde salamitactiek brengt juist ongewild een verhoogde administratieve last met zich mee voor belanghebbenden.</p>	Zie beantwoording onder 4.6 en 4.7. Uw opvatting om te werken met een globaal bestemmingsplan op basis van de Crisis- en herstelwet biedt eveneens onvoldoende rechtszekerheid. Bovendien dient u, net als bij de door ons voorgestelde werkwijze, per aanvraag om omgevingsvergunning eventueel bezwaar en beroep in te stellen.	Geen aanpassing.

	Kortom, de transformatie zoals die wordt ingezet en planologisch wordt geregeld werkt een extra administratieve last in de hand, maar zorgt daarnaast ook voor een grote rechtsonzekerheid aan de kant van HVC doordat er zonder een deugdelijke onderbouwing een salamtactiek wordt toegepast waarbij tevens de ruimtelijke uitvoerbaarheid van het Gebiedspaspoort 2.0 onduidelijk is.		
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
4.9	<p>Verloop proces tot op heden (communicatie)</p> <p>In diverse communicatie-uitingen van de gemeente over Het Nieuwe Rivium wordt benadrukt dat het concept-gebiedspaspoort in samenspraak met belanghebbenden - zoals gevestigde bedrijven - tot stand is gekomen. Helaas is onze ervaring anders geweest. HVC is ondanks een duidelijke afspraak en herhaaldelijke verzoeken tot opvolging, tot op heden niet bij het proces betrokken geweest. Hierover hebben wij wethouder Van Sluis begin mei schriftelijk geïnformeerd. In deze brief heeft HVC aangedrongen op een constructief gesprek. Naar aanleiding van deze brief heeft een eerst telefoongesprek op 16 mei jl. op ambtelijk niveau met de gemeente (met het bij het Gebiedspaspoort 2.0 betrokken projectteam) plaatsgevonden.</p> <p>In dit gesprek vernamen wij dat er vanuit de ontwikkelaars en mogelijk andere partijen al onderzoek wordt gedaan naar de effecten van slagschaduw en planschade. Wij vinden het opmerkelijk dat er bij dit proces nooit contact is opgenomen met HVC, terwijl de juiste telefoonnummers en e-mailadressen toch bekend zijn bij de gemeente. HVC werkt in de toekomst graag mee aan het verkrijgen van een zo volledig mogelijk beeld van de effecten van het plan voor de windturbine en andersom.</p> <p>Onze verbazing over de aanloop van dit proces werd onderstreept toen wij de maquette van het bouwplan zagen op de inloopavond (7 mei jl.) over Het Nieuwe Rivium. Op deze maquette waren bestaande en nieuwe gebouwen in 3d-formaat, gedetailleerd en op schaal nagebouwd. Ook de Van Brienoordbrug had een waarheidsgetrouw 3d-profiel gekregen. Er ontbrak slechts 1 markant object: windturbine Kralingseveer (zie ook bijlage 1). Dat de windturbine op deze maquette simpelweg vergeten zou zijn lijkt ons, gezien de toch niet geringe hoogte en status als 'landmark', niet erg waarschijnlijk. Deze gevoelige omissie kan vervelende gevolgen hebben voor toekomstige bewoners en verkeerde verwachtingen wekken.</p>	<p>Zie beantwoording onder 4.7. Uw signaal dat u de afgelopen tijd onvoldoende betrokken bent bij de totstandkoming van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is juist. Wij nemen spoedig contact met u op.</p> <p>Het niet aanwezig zijn van de windturbine in de maquette was een omissie, die naar aanleiding van opmerkingen tijdens de eerste inspraakbijeenkomst is hersteld door de windturbine alsnog op te nemen. De maquette is steeds bedoeld als illustratie bij het concept gebiedspaspoort, de aanwezigheid van de windturbine is een gegeven in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM en wordt daarin niet ter discussie gesteld. Het ontbreken van de windturbine in de maquette gaf dan ook een foutief beeld en is hersteld.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
4.10	<p>Achter de windturbine staan individuen en partijen die geraakt worden door de voorgestelde wijzigingen in het gebied. Wij noemen hier de belangrijkste:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 313 particulieren, waaronder omwonenden en medewerkers van HHSK, investeerden in de zomer van 2018 een bedrag van in totaal € 300.000,- in de vorm van obligaties (geldleningen). Het invullen van deze financiële participatie was al aangekondigd in het ontwikkelproces, en heeft als doel om burgers te betrekken bij en te laten profiteren van duurzame energie. Het rendement op de obligaties is binnen een bandbreedte van 3%-5% gekoppeld aan de jaarproductie van de windturbine. HVC houdt deze groep per e-mail op de hoogte van de ontwikkelingen rond het Gebiedspaspoort. - Het HHSK heeft de komst van de windturbine altijd ondersteund, omdat deze bijdraagt aan haar duurzaamheidsdoelstellingen. Daarnaast ontvangt het HHSK een jaarlijkse retributie (huur) als vergoeding voor het gebruik van de grond. Deze twee zaken kunnen worden geraakt. - Ruim 90% van de totale investering voor de ontwikkeling en realisatie van de windturbine is gedaan met een door de Triodosbank verstrekte financiering. Onder deze lening moet worden voldaan aan rente- en aflossingsverplichtingen. De juridische entiteit achter de windturbine (Wind Kralingseveer B.V.) kan in financiële moeilijkheden komen bij een verlaagde productie. De Triodosbank wordt in dat geval financieel geraakt. HVC heeft afstemming met deze bank over het verloop van verdere ontwikkelingen. - 3 hondenverenigingen uit de omgeving ontvangen een jaarlijkse uitkering vanuit de opbrengsten van de windturbine. Dit vloeit voort uit afspraken die zijn gemaakt ten tijde van de ontwikkeling van de windturbine. - Diverse programma's en doelstellingen van andere overheden zijn gericht op de noodzakelijke groei van duurzame energieproductie. De Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland verstrekt een productie-gerelateerde subsidie (SDE+) aan de windturbine. Een verminderde productie beweegt tegen dit beleid en maatschappelijk gewenste richting in. 	<p>De windturbine is in onze planvorming een bestaand gegeven waarmee we rekening houden. In de verdere planvorming betrekken wij u.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
4.11	<p>Wij concluderen dat de in het concept Gebiedspaspoort 2.0 voorgestelde plannen op zodanige wijze wringen met het huidig en toekomstig gebruik van zowel de windturbine als de omgeving, dat er in deze vorm en met deze procesaanpak geen sprake is van rechtszekerheid voor de omgeving en directe belanghebbenden, als ook niet van een goede ruimtelijke ordening. Wij zien noodzaak in het opstellen van één overkoepelend bestemmingsplan voor de ontwikkeling Gebiedspaspoort 2.0 om rechtszekerheid voldoende te kunnen borgen en de goede ruimtelijke ordening integraal te kunnen afwegen. Dit in het belang van de windturbine en alle daarbij betrokken partijen, maar ook in het belang van gemeente Capelle aan den IJssel en alle betrokken partijen. Graag dragen wij bij in dat proces en denken met u mee.</p> <p>Wij danken u bij voorbaat voor uw aandacht voor onze reactie en vertrouwen op uw kundig oordeel.</p>	Zie beantwoording onder 4.6 en 4.7.	Geen aanpassing.

Reactie 05 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
5.1	<p>In het concept-gebiedspaspoort 2.0 van 2 mei 2019 gaat het op blz. 34 en 35 over de noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur ivm realisatie van de plannen.</p> <p>Er wordt overwogen de Rivium Boulevard te 'knippen' (afsluiten) om op die manier sluipverkeer te ontmoedigen.</p> <p>Als bewoner (...) vermoed ik dat een deel van het sluipverkeer zich zal verplaatsen naar de IJsselmondselaan. De route 'via de windmolen' zal open blijven, maar aangezien de route via de IJsselmondselaan korter is zal mogelijk zelfs het overgrote deel van het doorgaande verkeer dat nu via de Rivium Boulevard rijdt in de toekomst gebruik gaan maken van de IJsselmondselaan als alternatieve route. Mijns inziens is de IJsselmondselaan hier niet voor bedoeld en niet op berekend. Bij toenemende verkeersdruk zal het passeren lastiger worden. Ook voor de oudere, niet onderheide woningen aan de laan kan meer verkeer mogelijk schade geven.</p> <p>Mijn vraag is of met deze mogelijke verandering van verkeersdoorstroming en toenemen van de drukte op de IJsselmondselaan rekening wordt gehouden in de plannen.</p>	<p>Om te beginnen is een eventuele knip van de Rivium Boulevard een van de scenario's die wordt onderzocht op haar effecten op de bereikbaarheid van Rivium en de hoofdinfra in de omgeving als Abram van Rijckevorselweg en A16. In de modelstudies is uiteraard ook aandacht voor omgevingseffecten in de directe omgeving, waaronder de IJsselmondselaan. Op basis hiervan lijkt er weinig tot geen effect op de IJsselmondselaan. In de scope van de analyses zit evenwel extra aandacht voor mogelijke maatregelen om de effecten ook daadwerkelijk beperkt te houden. De gemeente Rotterdam is hierbij betrokken.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Reactie 06 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
6.1	Beter een leuke woon/werkwijk dan een lege kantorenwijk, dat is zeker. Maar ik heb toch wel wat zorgen. Niet alleen over sluipverkeer door Kralingseveer, maar ook het parkeren zou wel eens problemen kunnen geven. Als er weinig vrije parkeerplaatsen in het Rivium komen, dan is Kralingseveer dichtbij. En de parkeerdruk is al zo hoog bij ons. Als er een parkeerplaats onder de brug wordt gebouwd, zal er meer verkeer over de dijk gaan rijden. Ook dat geeft overlast (geluid en fijnstof).	Er bestaat uiteraard altijd een kans dat verkeer een andere route zoekt of een andere plek gaat zoeken om te kunnen parkeren. Modelberekeningen tonen geen tot uiterst beperkt sluipverkeer op de IJsselmondselaan. Voor parkeren willen wij met de gemeente Rotterdam afstemmen of een vergunningensysteem voor de wijk Kralingse Veer tot de mogelijkheden behoort. Er dient dan wel consensus te zijn in de wijk Kralingse Veer zelf om dit in te voeren. De effecten voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit zijn minimaal.	Geen aanpassing.
6.2	Een ander zorgpunt betreft het stukje groen tussen Rivium en Kralingseveer. Dat wordt nu gebruikt door wijkbewoners en ik ben bang dat het een 'yuppenveld' wordt. Met de bijbehorende overlast. Waar de Kralingseveerders zich moeten aanpassen aan de nieuwe bewoners van Rivium. Als er ontwikkelt gaat worden, betrek de huidige gebruikers dan daarbij. Ik weet dat Capelle daar niet over gaat, maar jullie zijn vast en zeker in goed overleg met Rotterdam hierover.	Voor de (toekomstige) bewoners van Rivium zullen diverse buitenruimten worden gecreëerd, die voor diverse doelen geschikt worden gemaakt. Het park bij Kralingse Veer is er een van. Bij het park staan het toevoegen van enkele verbindingen en plekken centraal, die nu geprojecteerd zijn aan de west-/Riviumzijde. Voordat de plannen worden uitgewerkt, zal overlegd worden met de gemeente Rotterdam en met de wijk Kralingse Veer.	Ja. Bij ambitie 2, paragraaf 'De Parkzone' wordt de volgende tekst toegevoegd: De huidige opzet vormt daarbij de basis, het gebruik vanuit Kralingse Veer en de functie als 'groen scherm' richting Rivium worden gerespecteerd. De focus ligt op de Riviumzijde, waar ruimte voor recreatie wordt toegevoegd.
6.3	Dat geldt ook voor een goede, veilige fietsroute van Kralingseveer naar Rotterdam centrum. Daar maak je vrienden mee in onze wijk. Laten we hierin samen optrekken.	(verbetering van) De fietsroute van Kralingse Veer naar Rotterdam via Rivium zit in de plannen van de MRDH en de scope van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM. T.z.t. zullen we (vertegenwoordigers van) Kralingse Veer daarbij betrekken.	Geen aanpassing.
6.4	Dan nog een opmerking van algemene aard: zo'n grote gebiedsontwikkeling als het Nieuwe Rivium kent allerlei wet- en regelgeving. Ik krijg nu niet het gevoel dat er integraal naar het gebied gekeken wordt. Naar alle (milieu) effecten van de komst van zoveel nieuwe woningen en inwoners. En dat moet wel. Dat weet ik omdat ik nauw betrokken was bij het programma Sneller & Beter van het ministerie van IenM. Wat is daar ook geleerd heb is dat, door vanaf begin de participatie goed te regelen, de ontwikkeltijd gehalveerd kan worden. Daarom: betrek onze wijkbewoners (en ja, dat gaat verder dan informeren).	In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM wordt juist integraal naar het gebied gekeken. Er zijn ook verkennende analyses uitgevoerd. Voor de eerste planologische procedure, waar een goede ruimtelijke onderbouwing bijhoort en voordat vergunningen worden verleend, wordt een project-m.e.r. uitgevoerd. In het proces tot vaststelling van dit gebiedspaspoort is verder een uitgebreid participatietraject doorlopen.	Geen aanpassing.
6.5	Verder is het nog goed om te weten dat Kralingseveerders zich aan het verenigen zijn rondom het onderwerp ruimtelijke ontwikkeling. Er staat ons zo veel te wachten! Van het Nieuwe Rivium tot aan de nieuwe oeververbinding, van het onderhoud aan de Van Brienoordbrug en de Groene Boog. Informeer ons, laat ons meedenken. Vooralsnog kan je mij als aanspreekpunt hiervoor gebruiken totdat we alles 'ingeregeld' hebben.	Wij betrekken u bij de verdere uitwerking van de plannen in en rondom het Nieuwe Rivium.	Geen aanpassing.

Reactie 07 Tuinvereniging Kralingse Veer			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
7.1	<p>Ik richt mij tot u vanwege de ontwikkelingen in het Rivium gebied. Er zijn grote plannen om veel woningen te verwezenlijken. Met het huidige woning tekort is dit een mooi streven van de gemeente Capelle.</p> <p>Echter onthoud de gemeente Capelle zich ervan om te onderzoeken wat de effecten op het milieu en de omgeving is. Plannen om de weg die Rivium verdeeld te sluiten en er een wandel promenade van de maken zal de verkeersdruk op de omringende wijken verhogen. Kralingseveer zal als sluiproute gekozen worden. Bij een tekort aan parkeerplekken zal de auto van de bewoners van het "nieuwe" Rivium in de omliggende wijken geparkeerd gaan worden. De druk op parkeerplekken die nu al hoog is zal toenemen.</p> <p>Tussen Kralingseveer en het huidige Rivium ligt volkstuinvereniging Kralingseveer. De hoge gebouwen zullen de nodige schaduw werpen op deze tuinen wat van invloed is op de teelt.</p>	<p>Er zijn verkennende analyses uitgevoerd. Voor de eerste planologische procedure, waar een goede ruimtelijke onderbouwing bijhoort en voordat vergunningen worden verleend, wordt een project-m.e.r. uitgevoerd. In de modelstudies is uiteraard ook aandacht voor omgevingseffecten in de directe omgeving, waaronder de IJsselmondselaan. Op basis hiervan lijkt er weinig tot geen effect op de IJsselmondselaan. In de scope van de analyses zit evenwel extra aandacht voor mogelijke maatregelen om de effecten ook daadwerkelijk beperkt te houden. De gemeente Rotterdam is hierbij betrokken. Voor parkeren willen wij met de gemeente Rotterdam afstemmen of een vergunningensysteem voor de wijk Kralingse Veer tot de mogelijkheden behoort. Er dient dan wel consensus te zijn in de wijk Kralingse Veer zelf om dit in te voeren.</p>	Geen aanpassing.
7.2	<p>Het aantal te verwezenlijken woningen zal een grote invloed op de omgeving hebben. Het getuigt dan ook van behoorlijk bestuur om de wet te volgen en de effecten op de omgeving te laten onderzoeken en daarop de besluitvorming te baseren.</p> <p>Namens het bestuur van de volkstuin vereniging vraag ik u een de milieu effecten op de omgeving in beeld te brengen. Graag denken we met u mee om de plannen ten uitvoer te brengen.</p>	<p>In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM wordt juist integraal naar het gebied gekeken. Er zijn ook verkennende analyses uitgevoerd. Voor de eerste planologische procedure, waar een goede ruimtelijke onderbouwing bijhoort en voordat vergunningen worden verleend, wordt een project-m.e.r. uitgevoerd. In het proces tot vaststelling van dit gebiedspaspoort is verder een uitgebreid participatietraject doorlopen.</p>	Geen aanpassing.

Reactie 08 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
8.1	Hierbij geven wij onze zienswijze mbt het Rivium 2.0. Over onderstaande punten maken wij ons zorgen.	Zie beantwoording vanaf 8.2.	Geen aanpassing.
8.2	<p>Verkeer</p> <p>De nu al overbelaste verbindingen rondom het Kralingse Plein zullen waarschijnlijk nog zwaarder worden belast. Gezien de huidige verkeersstroom door het Rivium, van mensen die de AVR mijden, lijkt ons een autoluwe zone niet mogelijk.</p> <p>Daarnaast lijkt ons een voetpad aan de Schaardijk een zeer welkome toevoeging. Vanaf de IJsselmondse laan, richting het Rivium loopt nu slechts een fietspad. Hier lopen dagelijks 150 tot 200 man over, samen met alle fietsers, brommers, e-bikes, racefietsers, dagjesmensen, schoolgaande jeugd, bakfietsen.... Een trottoir lijkt ons inziens geen overbodige luxe.</p>	Uit het Verkeersmodel blijkt dat de A16 en het Kralingse Plein, ongeacht welke ontwikkelingen op Rivium dan ook, vaster dan nu komen te staan. Zo zal de verlenging van de A16 naar de A13, de zogenaamde Groene Boog, voor groei zorgen in de hoeveelheid verkeer op de A16 bij de Van Brienoordbrug. Door binnen het Nieuwe Rivium te zorgen voor lage parkeernormen en goede verbindingen met openbaar vervoer, fiets en te voet, verwachten wij de bijdrage van Rivium aan deze groei sterk te beperken. De capaciteit van het Kralingse Plein en de Algeracorridor gaan worden vergroot, i.h.k. van de afspraken over de 3e oeververbinding. Daarnaast gaan we bekijken of een voetpad langs de IJsseldijk richting de Boulevard mogelijk is.	Geen aanpassing.
8.3	<p>Park</p> <p>Het parkje, gelegen tussen de wijk Kralingse Veer en het Rivium, wordt in het plan Rivium 2.0 als highlight benoemd. Hierbij staan meerdere verbindingen vanuit het Rivium op de tekeningen.</p> <p>Het lijkt alsof dit park door het nieuwe Rivium wordt toegeëigend. Waar er nu nog geen 1700 mensen in de directe omgeving van dit park wonen, komen er volgens de plannen 9000 mensen bij. Dit betekent dat er ruim vijf keer meer bewoners van dit park gebruik kunnen gaan maken. Dit gaat dan ongetwijfeld ten kosten van de rust die daar nu nog te vinden is.</p> <p>Daarbij zijn de huidige bomen helaas niet moeders mooiste en vrezen wij dat bij een herinrichting alles tegen de vlakke gaat. Hierdoor gaat er een groot deel groen aan onze horizon tegen de vlakke.</p>	Voor de (toekomstige) bewoners van Rivium zullen diverse buitenruimten worden gecreëerd, die voor diverse doelen geschikt worden gemaakt. Het park bij Kralingse Veer is er een van. Er is dus veel meer ruimte dan het park alleen. Bij het park staan het toevoegen van enkele verbindingen en plekken centraal, die in het beeld nu geprojecteerd zijn aan de west/Riviumzijde. In het deel langs de bebouwing van Kralingse Veer en het pad door het park (speelplek, speelveld, laan, plantsoen) zijn nu geen veranderingen beoogd. Het park zal inderdaad intensiever worden gebruikt en minder rustig worden, waarbij het idee is de intensivering zoveel mogelijk aan de Riviumzijde te leggen. Voordat plannen worden uitgewerkt zal overlegd worden met de gemeente Rotterdam en met Kralingse Veer over de opzet, gebruik en inrichting van het park.	<p>Ja. In Ambitie 3 paragraaf 'Een buitenruimte om te (be) leven!' is de volgende tekst toegevoegd: Voor het Nieuwe Rivium spelen alle genoemde ruimtes in samenhang een rol. Voor een goed en toekomstbestendig hoogstedelijk Rivium is waarborging van de realisatie en (her-)inrichting van dit geheel terrein essentieel. Daarbij speelt dat delen particuliere (transformatie-)terreinen betreffen, gebieden al in gebruik zijn, en forse delen op het grondgebied van de gemeente Rotterdam liggen. Samenwerking en tijdige, concrete (inhoudelijke, financiële en organisatorische) afspraken met eigenaren/ontwikkelaars partijen en gemeente Rotterdam maar ook overleg met gebruikers en verdere belanghebbenden zijn een cruciaal onderdeel van deze waarborging. Ook een passende fasering hoort daarbij.</p> <p>Bij ambitie 2, paragraaf 'De Parkzone' wordt de volgende tekst toegevoegd: De huidige opzet vormt daarbij de basis, het gebruik vanuit Kralingse Veer en de functie als 'groen scherm' richting Rivium worden gerespecteerd. De focus ligt op de Riviumzijde, waar ruimte voor recreatie wordt toegevoegd.</p>

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
8.4	<p>Uitzicht Er wordt gesproken over torens tot 150 meter hoogte. Deze zullen vanuit heel Kralingse Veer te zien zijn. Dit zal het gevoel van ruimte en privacy behoorlijk aantasten. Dit geldt temeer voor ons, omdat wij dichtbij wonen en er notabene een flat van 125 meter hoog in de plannen is opgenomen, op nog geen 200 meter afstand van onze woning. Waar er in 2013 nog werd gesproken over maximaal 18 woonlagen die zouden zijn toegestaan, wordt nu over 40 a 50 woonlagen gesproken. Ook werd in eerdere beleidsvisies uitgesloten dat er, gezien de ligging van het Rivium, geen woningen zouden komen. Het verbaasd ons dan ook dat er met groot gemak over dergelijke visie-nota's wordt heengestapt in het nieuwe Rivium 2.0. Het is nog niet in het beton gegoten, maar kennelijk staat de gemeente Capelle er wel voor open, anders was het nooit in dit plan opgenomen.</p> <p>Privacy Als wij nu in de richting van de Maas kijken, zien wij de dijk, wat bomen en in de winter zien wij iets van de kantoorgebouwen die aan de maas staan. (de kwart bogen) Als op die plek een toren wordt gerealiseerd zullen wij het hele jaar door tegen een flat aan kijken, maar erger nog, de bewoners en gebruikers kunnen visa versa ook het hele jaar in onze tuin kijken. Ik kan dan niet meer doen en laten wat ik wil in mijn tuin, er zal altijd een gevoel zijn van de mogelijkheid dat er iemand naar beneden staat te kijken. Een dergelijke toren zal dan ook enorm onze privacy, zoals wij die nu kennen, gaan tergen.</p>	<p>In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM en uitgevoerde verkennende analyses is onderzocht dat woningbouw en een beperkte mate van hoogbouw wenselijk is en inpasbaar in de omgeving. Bovendien is de verwachting dat gelet op de afstand van uw woning tot de ontwikkelingen op het Rivium er niet tot nauwelijks aantasting van uw privacy plaats kan vinden.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>
8.5	<p>Schaduw Door de hoogbouw zullen wij een groot deel van het jaar, tot enkele uren per dag in de schaduw zitten van deze hoogbouw. De hoogte, en derhalve de hinder, was blijkens eerdere visie-nota's niet toegestaan. Met die heldere stukken in ons achterhoofd, hebben wij nooit rekening gehouden met dergelijke horizonvervuiling. Deze hinder is voor ons dan ook niet te tolereren!</p>	<p>Voor schaduw en bezonning bestaat geen landelijke wetgeving. In Capelle aan den IJssel hanteren we de lichte TNO-norm, die landelijk veel gebruikt wordt en een minimum aantal zonuren aangeeft. Uit verkennende analyses blijkt dat in een nieuwe situatie met nieuwbouw op Rivium (binnen de mogelijkheden van het gebiedspaspoort) de bezonning van bestaande bebouwing in de omgeving van Rivium ruim boven de lichte TNO-norm blijft.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
8.6	<p>Rondom de vorming van Rivium 2.0 moet er met diverse "obsakels" rekening worden gehouden. Zo is er de betoncentrale, de windmolen, de A16, de Abraham van Rijckevorselweg en de algemene waterzuiveringsinstallatie.</p> <p>Met al deze obstakels wordt rekening gehouden; dove gevels, geen woningen binnen bepaalde afstanden van de windmolen en de snelweg, etc. etc.</p> <p>Nu wordt er gedacht: "had die windmolen maar nooit daar gestaan" en "wat als die betoncentrale weg zou zijn?"</p>	<p>Bij gebiedsontwikkelingen moet altijd rekening gehouden worden met de omgeving waarin zij worden gerealiseerd. Milieu en andere omgevingsaspecten spelen hierbij in toenemende mate een rol. De ontwikkeling van Rivium is dan ook een integraal proces waarbij we alle aspecten in samenhang, integraal tegen elkaar afwegen. Verkennende analyses zijn daartoe uitgevoerd. Voordat vergunningen worden verleend, wordt een project-m.e.r. opgesteld en bij de planologische procedure is een goede ruimtelijke onderbouwing vereist.</p>	Geen aanpassing.
8.7	<p>Maar wordt er met onze woningen rekening gehouden? Zouden er na de realisatie van het Rivium 2.0 zoals de plannen er nu voor liggen, op de plek van onze woning, nog wel nieuwe woningen mogen worden gebouwd?</p>	<p>Zie beantwoording 8.6. Over (mogelijke bouw)plannen van de gemeente Rotterdam kunnen wij geen uitspraken doen.</p>	Geen aanpassing.
8.8	<p>Wij hebben het gevoel dat er in de huidige plannen onvoldoende aandacht is voor onze woning en woongenot, waarbij voornamelijk de hoge toren aan het "nieuwe maasplein" voor ons om meerdere redenen onacceptabel is.</p> <p>Wij begrijpen dat er veranderingen zullen komen en dat deze ook positieve effecten op onze woonomgeving zullen hebben.</p> <p>De innovatieve wijze waarop het Rivium opnieuw leven wordt ingeblazen kunnen we alleen maar toe juichen. Wij vragen u echter hierin niet alleen de ruimte en beperkingen te respecteren die vanwege milieutechnisch oogpunt zijn opgelegd, maar ook onze ruimte te respecteren.</p>	<p>Zie beantwoording 8.6.</p>	Geen aanpassing.

Reactie 09 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
9.1	<p>Met het huidige woningtekort begrijp ik dat gezocht wordt naar oplossingen en dat het leegstaande kantorengedebied Rivium wordt gebruikt om de woningvoorraad aan te vullen. Wat ik echter niet begrijp is dat er bij zo'n grote ontwikkeling niet beter wordt nagedacht over de mogelijke gevolgen voor de omgeving.</p> <p>Voor een project van deze omvang zou ik (...) graag willen weten wat het effect is van het bouwen van zoveel woningen op onze leefomgeving. Waar gaan al deze bewoners bijvoorbeeld parkeren? Ik zie dat er wordt voorgesteld om de weg, die door het gebied loopt, af te sluiten en er een wandelpromenade van te maken. Dit heeft als gevolg dat er veel meer verkeer door mijn straat, de IJsselmondselaan, zal rijden. Zijn er wel voldoende parkeerplaatsen voor de bewoners en hun bezoekers? Ik verwacht dat er geparkeerd gaat worden in onze wijk, waar al zoveel parkeerproblemen zijn.</p>	<p>Het parkeren gaat niet langer op straat gebeuren. De ontwikkelaars zijn verplicht om gebouwde (in pandige) voorzieningen te maken voor de auto en de fiets. Door gebruik te maken van alternatieve mobiliteitsvormen zoals deelauto's, deelfietsen en uitbreiding van de ParkShuttle wordt het autobezit teruggedrongen en daarom wordt een bijpassende, lage parkeernorm gehanteerd. Verkeer laat zich evenwel niet of nauwelijks dwingen hoe te rijden. Wij verwachten op basis van de modelstudies echter niet dat het op de IJsselmondelaan drukker gaat worden (zie ook 5.1). Het is nog niet bekend of de Rivium Boulevard wordt afgesloten, we onderzoeken het nu als een van de opties en inventariseren de mogelijke effecten.</p>	Geen aanpassing.
9.2	<p>Ik zie dat er zeer hoge gebouwen worden neergezet en ik wil graag weten wat de schaduwwerking zal zijn op mijn woning, tuin en op de volkstuinten achter ons huis.</p>	<p>Voor schaduw en bezonning bestaat geen landelijke wetgeving. In Capelle aan den IJssel hanteren we de lichte TNO-norm, die landelijk veel gebruikt wordt en een minimum aantal zonuren aangeeft. Uit verkennende analyses blijkt dat in een nieuwe situatie met nieuwbouw op Rivium (binnen de mogelijkheden van het gebiedspaspoort) de bezonning van bestaande bebouwing in de omgeving van Rivium ruim boven de lichte TNO-norm blijft.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
9.3	<p>Wat ik zeer verontrustend vind is dat in de gebiedsvisie wordt aangegeven dat ons (Rotterdamse) park, de plek waar onze buurkinderen in het bos spelen en waar wij wandelen en onze honden uitlaten, mee nemen als recreatieplek voor de nieuwe bewoners van de 5000 woningen. Volgens de plaatjes komt er een soort van " biodansapark", een geasfalteerd wandelpad, een BBQ-zone, een aantal bruggen en de bomen worden bijna allemaal weggehaald. Deze bomen zorgen er bijvoorbeeld voor dat wij niet veel last hebben van de slagschaduw van de windturbine. We willen die bomen, alleen om deze reden al, graag behouden.</p>	<p>Voor de (toekomstige) bewoners van Rivium zullen diverse buitenruimten worden gecreëerd, die voor diverse doelen geschikt worden gemaakt. Het park bij Kralingse Veer is er een van. Er is dus veel meer ruimte dan het park alleen. Bij het park staan het toevoegen van enkele verbindingen en plekken centraal, die in het beeld nu geprojecteerd zijn aan de west/Riviumzijde. In het deel langs de bebouwing van Kralingse Veer en het pad door het park (speelplek, speelveld, laan, plantsoen) zijn nu geen veranderingen beoogd. Het park zal inderdaad intensiever worden gebruikt en minder rustig worden, waarbij het idee is de intensivering zoveel mogelijk aan de Riviumzijde te leggen en verder zo veel mogelijk het huidige gebruik en de huidige indeling en de functie als 'groen scherm' te respecteren. Voordat plannen worden uitgewerkt zal overlegd worden met de gemeente Rotterdam en met Kralingse Veer over de opzet, het gebruik en inrichting van het park. De slagschaduwcontour valt ook in de huidige situatie niet over de woningen van de wijk Kralingse Veer.</p>	<p>Ja. In Ambitie 3 paragraaf 'buitenruimte om te beleven' is de volgende tekst toegevoegd: Voor het Nieuwe Rivium spelen alle genoemde ruimtes in samenhang een rol. Voor een goed en toekomstbestendig hoogstedelijk Rivium is waarborging van de realisatie en (her-)inrichting van dit geheel terrein essentieel. Daarbij speelt dat delen particuliere (transformatie-)terreinen betreffen, gebieden al in gebruik zijn, en forse delen op het grondgebied van de gemeente Rotterdam liggen. Samenwerking en tijdige, concrete (inhoudelijke, financiële en organisatorische) afspraken met eigenaren/ontwikkelaars en partijen en gemeente Rotterdam maar ook overleg met gebruikers en verdere belanghebbenden zijn een cruciaal onderdeel van deze waarborging. Ook een passende fasering hoort daarbij.</p> <p>Bij ambitie 2, paragraaf 'parkzone' wordt de volgende tekst toegevoegd: De huidige opzet vormt daarbij de basis, het gebruik vanuit Kralingse Veer en de functie als 'groen scherm' richting Rivium worden gerespecteerd. De focus ligt op de Riviumzijde, waar ruimte voor recreatie wordt toegevoegd.</p>
9.4	<p>Ik vraag me ook af of het Rivium een gezonde woonomgeving is voor al die nieuwe bewoners. De woningen staan dicht bij de rijksweg en langs de drukke Abraham van Rijckevorselweg, waarvan de luchtverontreiniging en geluidbelasting hoog zullen zijn. Er is daar zeker last van slagschaduw van de windturbine, op veel plekken nauwelijks zon, er kunnen geen ramen worden geopend en er is sprake van valwinden rond de gebouwen. Op het Rivium is de stank van de AWZI vaak goed waar te nemen. Het zou goed zijn om de GGD te raadplegen over de invulling van het gebied en goed te onderzoeken hoe er een goede en gezonde leefomgevingskwaliteit kan worden gecreëerd.</p>	<p>Bij gebiedsontwikkelingen moet altijd rekening gehouden worden met de omgeving waarin zij worden gerealiseerd. Milieu en andere omgevingsaspecten spelen hierbij in toenemende mate een rol. De ontwikkeling van Rivium is dan ook een integraal proces waarbij we alle aspecten in samenhang, integraal tegen elkaar afwegen. Verkennende analyses zijn hiertoe uitgevoerd. Voordat vergunningen worden verleend, wordt een project-m.e.r. opgesteld en bij de planologische procedure is een goede ruimtelijke onderbouwing vereist. Voor wat betreft de windturbine is er sprake van slagschaduw, maar deze effecten kunnen met mitigerende maatregelen worden beperkt. De GGD is betrokken bij de gebiedsontwikkeling.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
9.5	<p>Er zullen nog veel effecten op de omgeving en het milieu zijn, die ik niet kan overzien. Het is dan ook aan de bestuurders van de gemeente Capelle aan den IJssel om hier verantwoord mee om te gaan. Ik vraag de bestuurders daarom eerst een uitgebreid milieuonderzoek uit te voeren voordat er keuzes worden gemaakt over de invulling van het gebied. Behalve dat het van behoorlijk bestuur getuigt om een transparante (milieu)afweging te maken van de ruimtelijke keuzes die er zijn voor de ontwikkeling van het gebied, is het wettelijk verplicht om een (plan)MER op te stellen voor het gebiedspaspoort en een besluitMER voor het bestemmingsplan. Omdat er in ieder geval sprake is van een MER-beoordelingsplicht is het wettelijk niet toegestaan om hier voor de zogenaamde "kruimelgevallen" vergunningen te verlenen om de ontwikkeling alvast in gang te zetten.</p>	<p>In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM wordt juist integraal naar het gebied gekeken. Verkennende analyses zijn uitgevoerd. Voordat vergunningen worden verleend, wordt een project-m.e.r. opgesteld en bij de planologische procedure is een goede ruimtelijke onderbouwing vereist.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>
9.6	<p>In het gebiedspaspoort is aangegeven dat de milieuplanologische uitvoerbaarheid en haalbaarheid wordt overgelaten aan de ontwikkelaars, die dit per plotje of gebouw kunnen uitvoeren. Dit getuigt niet van een goede en integrale ruimtelijke ordening. In het gebiedspaspoort wordt niet aangegeven wat de ontwikkeling van het geheel voor effect heeft op de omringende wegen, wateren en woningen.</p>	<p>In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is juist integraal naar het gebied gekeken. Verkennende analyses zijn uitgevoerd. De gedetailleerde onderzoeken dienen door de initiatiefnemer te worden verricht. Dit laatste omdat deze onderzoeken afhankelijk zijn van de exacte inhoud van de definitieve bouwplannen.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
9.7	<p>Het gebiedspaspoort 2.0 is duidelijk een kaderstellend plan voor de stedelijke ontwikkeling van 5000 woningen, horeca, kantoren, winkels, supermarkt etc.</p> <p>Hierin worden randvoorwaarden gesteld voor o.a. stedenbouw, het toegestane programma, de verkeersstructuur en verdeling van woningsegmenten. Aangegeven wordt dat dit de kaders zijn voor later te verlenen (kruimel) vergunningen. Hierdoor heeft het gebiedspaspoort duidelijk het karakter van een structuurvisie of een bestemmingsplan. Voor een kaderstellende structuurvisie voor een stedelijke ontwikkeling met meer dan 2000 woningen is een planMER wettelijk verplicht. Al bij de ter inzagelegging van het ontwerp van de structuurvisie moet het MER worden toegevoegd. Door deze structuurvisie echter een gebiedspaspoort te noemen, lijkt hier de (plan)MER-plicht omzeild te worden. Overigens had bij de eerste visie voor het Rivium al een besluit genomen moeten worden over de te volgen m.e.r.-procedure. Het is dan ook maar de vraag of de vergunning(en) die al zijn afgegeven voor de eerste kantoortransformatie(s) wel verleend had(den) mogen worden.</p>	<p>Het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is geen structuurvisie zoals bedoeld in artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Het gebiedspaspoort dat voor het Rivium is opgesteld, kwalificeert zich als globaal ambitiedocument waarin de uitgangspunten voor de ontwikkeling van het Rivium door de gemeenteraad zijn vastgelegd. Verkennde analyses zijn uitgevoerd. Voor de eerste planologische procedure wordt een project-m.e.r. uitgevoerd.</p>	Geen aanpassing.
9.8	<p>Ik zie dat er al gewerkt wordt aan (wijzigingen van) de infrastructuur in het gebied. Dit is niet verstandig, omdat hierdoor kansen op de meest optimale invulling van het gebied wellicht worden gemist. Ik vraag u dan ook om met wijzigingen in het gebied en het verlenen van vergunningen te wachten totdat voor het gehele plan de verschillende alternatieven zijn onderzocht, waarbij ook de milieuaspecten en gezondheid mede in de context van de omgeving zijn meegenomen. Met het volgen van de wettelijk verplichte m.e.r.-procedure kunnen wij, de bewoners van Kralingse Veer, er vertrouwen in hebben dat we worden meegenomen in een transparante besluitvorming. Op deze wijze krijgen we graag de kans om mee te denken over de ontwikkeling van de woonwijk op zo'n manier dat het voor ons en voor onze nieuwe burens een fijne wijk wordt, waar we met plezier naar kijken, in verblijven en doorheen fietsen.</p>	<p>De aanpassing die op dit moment plaatsvindt op Rivium heeft betrekking op doortrekking van de route van de ParkShuttle en vloeit voort uit een ander project van de gemeente. Vanwege afspraken met organisaties als de MRDH, de Verkeersonderneming en vervoerder Connexxion is het niet mogelijk dit proces bij te stellen. Dit project moet bijdragen aan beter OV en een lager autogebruik, waarvan ook Kralingse Veer profiteert. Voor het proces dat momenteel loopt met betrekking tot het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM en naar aanleiding daarvan te maken keuzes vindt uiteraard zorgvuldige afstemming plaats met de bewoners van Kralingse Veer.</p>	Geen aanpassing.

Reactie 10 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
10.1	<p>In maart jongstleden bereikte mij het bericht over het Nieuwe Rivium. Over het algemeen vond ik dit een positief bericht, hoewel ik twijfels had bij de conceptuele woontorens tot 70 meter hoogte. Tijdens de informatieavond van afgelopen 16 mei bleek er ineens een wijziging te zijn geweest en waren er twee locaties als 'special' aangewezen, waarop tot 125 meter hoogte mag worden gebouwd. Hierover was mij tot die avond niets bekend en dat voelt niet prettig.</p> <p>Kunt u mij vertellen waarom en onder welke voorwaarden hier plotseling uitzonderingen voor zijn gemaakt?</p>	<p>De specials vormen uitzonderingen om bijzondere en cruciale locaties en voorzieningen binnen het gebied mogelijk te maken en te markeren. Deze locaties zijn de Markt, midden in Rivium, en het Maasplein, de verbinding van Rivium met de rivier. Beide locaties zijn gezichtbepalend voor Rivium. Voor de specials gelden eigen uitgangspunten voor setbacks, hoogtes, expressie en footprint van gebouwen en er ten aanzien van specifieke onderdelen van de buitenruimte (bv locatie voor terrassen) kunnen in verdere planvorming bijzondere zone-eisen worden benoemd. In ontwikkelingen moet expliciet worden gemaakt waar kwaliteit op het vlak van bezonning wordt behouden of gerealiseerd.</p>	Geen aanpassing.
10.2	<p>Daarnaast heb ik de volgende bezwaren tegen de specials met bouwhoogte van 125 meter, met name de locatie naast het Zalmhuis: Er lijkt weinig tot geen rekening te zijn gehouden met de privacy van de inwoners van Kralingse Veer. Een dermate hoge toren zorgt voor een erg vervelende en onontkoombare inkijk van een grote groep mensen en is daarmee een inbreuk op de privacy. Daarnaast was beloofd een zonnestudie te laten zien. Tot op heden is dit niet gebeurd. Ik wil graag zien wat de consequenties zijn voor het (wegvallen van) zonlicht, en of dit aan de regels voldoet.</p>	<p>Voor schaduw en bezonning bestaat geen landelijke wetgeving. In Capelle aan den IJssel hanteren we de lichte TNO-norm, die landelijk veel gebruikt wordt en een minimum aantal zonuren aangeeft. Uit verkennende analyses blijkt dat in een nieuwe situatie met nieuwbouw op Rivium (binnen de mogelijkheden van het gebiedspaspoort) de bezonning van bestaande bebouwing in de omgeving van Rivium ruim boven de lichte TNO-norm blijft.</p> <p>De bestaande bebouwing in de wijken Fascinatio en Kralingse Veer blijven ruim voldoen aan de lichte TNO-norm: er moet twee uren per etmaal bezonning mogelijk zijn in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Tevens willen wij dat hoogbouw in Rivium de bestaande bebouwing in de omgeving van Rivium in de genoemde periode niet meer dan 2 uur per etmaal in de schaduw stelt. Door de mogelijke massa en hoogtes is het niet realistisch nadere eisen te stellen ten aanzien van beschaduwing tussen gebouwen binnen Rivium onderling of de lichte TNO-norm te hanteren.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
10.3	<p>Tevens heb ik in de welstandsnota van de gemeente Capelle zien staan dat nieuw te bouwen danwel tranformereren gebouwen in de reeds bestaande omgeving moeten passen. Als ik kijk naar de plannen zoals gepresenteerd tijdens de informatieavond krijg ik wederom het gevoel dat Kralingse Veer een beetje vergeten is. Woontorens passen in Rotterdam-centrum, maar toch zeker niet in een omgeving waarvan het aangrenzende deel bestaat uit authentieke laagbouw uit de jaren 1900-1920. Ook van afstand, bijvoorbeeld het knooppunt a20/a16, de a16 op zich of vanaf Capelsebrug past geen toren van eerdergenoemd kaliber; het is totaal niet in verhouding met de omgeving.</p>	<p>In de welstandsnota (nota Beeldkwaliteit 2017) is vermeld dat voor grootschalige (her)ontwikkeling van locaties zoals Rivium een eigen beeldkwaliteitplan wordt opgesteld, danwel de beeldkwaliteit in de ambitie voor het gebied wordt verwerkt. Verandering van een schaal zoals Rivium vraagt om een eigen benadering van de beeldkwaliteit, net zoals dat destijds bij de aanleg van Rivium en Fascinatio ook was. Het opnieuw nadenken over wat de omgeving gaat worden is hierbij dan ook niet uitgesloten. Specifiek voor het Rivium geldt dat de aansluiting naar Kralingeseveer, langs de parkrand, juist sterk uitgangspunt is voor de maat en schaal van bebouwing (die is daar kleiner) en de mate waarin het groen of ruimte doorloopt in de stadsblokken (De blokken zijn daar open). Op het bestaande Rivium staan al diverse hoogbouw gebouwen langs de Abram van Rijckevorselweg en A16. Hoogbouw is dus gebiedseigen.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>
10.4	<p>Verder heb ik wisselende verhalen gehoord over het Kralingse Veerbos. Ik weet niet wat waar is, maar ik vind dat dit moet blijven staan of, indien dat niet mogelijk is, moet worden vervangen voor ander hoog groen. Dit ten behoeve van behoud van groen en wederom het tegengaan van inkijk en doorkijk naar onze woningen.</p>	<p>Het beeld is om het huidige gebruik en de huidige indeling van het park zoveel mogelijk te respecteren en daarbinnen enkele verbindingen en plekken toe te voegen. Wij behouden het huidige aantal bomen. Het behoud van een groene afscherming is daarbij de doelstelling.</p>	<p>Ja. Bij ambitie 2, paragraaf 'parkzone' wordt de volgende tekst toegevoegd: De huidige opzet vormt daarbij de basis, het gebruik vanuit Kralingse Veer en de functie als 'groen scherm' richting Rivium worden gerespecteerd. De focus ligt op de Riviumzijde, waar ruimte voor recreatie wordt toegevoegd.</p>
10.5	<p>Tot slot maak ik me zorgen om de doorstroom van het verkeer. Het Nieuwe Rivium wordt autoluw, maar ook een woon-werkomgeving, dat zorgt voor meer verkeer. De IJsselmondselaan is met parkeren al druk en is ook tijdens de dagelijkse ochtend- en avondspits een sluiproute. De doorgaande weg door het Rivium geldt ook als sluiproute. Ik begreep dat er wordt ingezet op het stimuleren van gebruik van openbaar vervoer, wat heel goed is, alleen ik begrijp nog niet goed hoe verkeer (in de sluiproute) verminderd wordt bij een toename van mensen en dus verkeer, terwijl een van de wegen die nu dient als sluiproute autoluw wordt.</p>	<p>Onderzoek naar de mobiliteitseffecten toont geen tot heel beperkt extra verkeer op de IJsselmondselaan en heeft ook aangetoond dat het sluiptverkeer dat nu gebruik maakt van de Boulevard voornamelijk richting Krimpen aan de IJssel gaat of een bestemming heeft meer richting het centrum van Capelle aan den IJssel. Door in te zetten op een lage parkeernorm en sterk in te zetten op alternatieve vormen van vervoer kan de automobilititeit worden teruggedrongen. Er is overigens nog geen keuze gemaakt met betrekking tot afsluiting van de Rivium Boulevard, er is alleen in kaart gebracht wat de eventuele effecten daarvan zijn.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Reactie 11 Color Concepts			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
11.1	<p>Het pand waar wij in gehuisvest zijn aan de Rivium Boulevard 184 te Capelle aan den IJssel wordt op pagina 43 van het Concept Gebiedspaspoort 2.0 aangemerkt als gebied waar blokken van 35 m / 10 bouwlagen + torens tot 50 m / 15 bouwlagen kunnen komen. Om dit mogelijk te kunnen maken dient het pand waarin wij gehuisvest zijn gesloopt te worden. Op pagina 52 wordt gemeld dat nieuwe sloop – nieuwbouwprojecten vanaf 1 januari 2021 kunnen worden gerealiseerd conform de geldende eisen in het dan voorliggende gebiedspaspoort.</p> <p>Het pand dat wij huren is eigendom van Merin. Wij hebben een huurcontract afgesloten met Merin dat loopt tot 30 november 2023. Hierbij willen wij kenbaar maken dat wij op een enkele wijze voornemen zijn eerder dan 30 november 2023 uit het door ons gehuurde pand te vertrekken. Wij zullen genoodzaakt zijn ons juridisch te verzetten indien door bouwplannen het uitdienen van ons huurcontract ter discussie gaat staan.</p>	<p>Dit betreft een privaatrechtelijke overeenkomst tussen huurder en verhuurder, waarin wij geen partij zijn. In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM hebben wij echter wel opgenomen dat de ontwikkelaars de verhuizende bedrijven actief begeleiden en daarbij op een passende wijze omgaan met bestaande huurders. Verder kan ons team Economische Zaken -indien gewenst- een faciliterende rol spelen bij het zoeken naar nieuwe locaties.</p>	Geen aanpassing.
11.2	<p>Daarnaast zijn wij van mening dat de Gemeente Capelle aan den IJssel ons als indirecte belanghebbende dient te beschermen. In de plannen die gemaakt worden dient duidelijkheid te komen voor onze positie als huurder. Wij willen dat vastgelegd wordt dat wij te allen tijde de mogelijkheid hebben om onze huurovereenkomst uit te kunnen dienen. Dit mede gezien het feit dat de verhuizing van ons bedrijf met alle bijbehorende machines een enorme logistieke en kostbare uitdaging is.</p>	<p>Zoals aangegeven willen wij, mocht dit nodig zijn, ons maximaal inspinnen om Color Concepts te begeleiden naar een nieuwe locatie. Wij zullen dit ook bij Merin bespreken en een planning te vragen over wanneer zij willen gaan starten. Wij kunnen echter niet in de huurovereenkomst tussen partijen treden.</p>	Geen aanpassing.
11.3	<p>Daarnaast willen wij als organisatie beter op de hoogte gehouden worden van ontwikkelingen. Plannen moeten wij vernemen via krantenartikelen, dit lijkt ons niet de juiste manier.</p>	<p>De gemeente heeft in 2018 drie bijeenkomsten georganiseerd waarbij alle eigenaren en bedrijven op Rivium zijn uitgenodigd. In 2019 is een uitgebreid inspraaktraject doorlopen, met ook enkele specifieke bijeenkomsten voor de bewoners van Rivium. Via de websites van de gemeente en Parkmanagement worden partijen geïnformeerd. Wij zijn van mening er alles aan gedaan te hebben partijen vooraf te informeren, wij kunnen echter geen invloed uitoefenen op eigenaren om hun huurders adequaat te informeren. Er komt ook een nieuwsbrief waarvoor we uw e-mailadres zullen opnemen in de lijst van geadresseerden.</p>	Geen aanpassing.

Reactie 12 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
12.1	<p>Wij maken ons ernstig zorgen over de plannen zoals gepresenteerd in uw concept-gebiedspaspoort 2.0. Wij hebben de volgende vragen/zorgen/opmerkingen;</p> <p>- Het Rivium is op dit moment een belangrijke ontsluiting voor de bewoners van Kralingseveer, Capelle West inclusief het industrieterrein. Volgens uw plannen wordt het Rivium autoluw gemaakt. Hoe kunnen wij en andere bewoners dan de wijk uit? Zijn ook de bewoners van Capelle West en de daar gevestigde bedrijven geïnformeerd over deze plannen?</p>	<p>Het is nog niet bekend of de Rivium Boulevard wordt afgesloten, we onderzoeken het nu als een van de opties en inventariseren de mogelijke effecten. Uit dit onderzoek blijkt dat de effecten op de IJsselmondselaan nihil tot zeer beperkt zijn. Wij overwegen een verkeerslicht te plaatsen bij de IJsseldijk om de ontsluiting van de IJsselmondselaan te verbeteren. Bij een knip zal de ontsluiting veranderen onder andere via het Toepad en de Rivium 1e straat. Ook indien in de toekomst besloten mocht worden dat de Boulevard wordt afgesloten of autoluw wordt gemaakt. De doorstroming op de Abram van Rijckevorselweg gaat worden verbeterd als onderdeel van de plannen voor de 3e oeververbinding.</p> <p>De bewoners van Capelle West hebben o.a. via inspraakbijeenkomsten de mogelijkheid gehad om kennis te nemen van de plannen en daarop hun zienswijze in te dienen.</p>	Geen aanpassing.
12.2	- Volgens uw plannen komt er de nodige hoogbouw. Gaan wij geen problemen krijgen met schaduw?	Voor schaduw en bezonning bestaat geen landelijke wetgeving. In Capelle aan den IJssel hanteren we de lichte TNO-norm, die landelijk veel gebruikt wordt en een minimum aantal zonuren aangeeft. Uit verkennende analyses blijkt dat in een nieuwe situatie met nieuwbouw op Rivium (binnen de mogelijkheden van het gebiedspaspoort) de bezonning van bestaande bebouwing in de omgeving van Rivium ruim boven de lichte TNO-norm blijft.	Geen aanpassing.
12.3	- Uw gaat er vanuit dat er minimaal 3200 woningen komen. Dit is meer dan heel de wijk Fascinatio! Dit moet problemen en overlast geven, zowel in het aantal verkeersbewegingen als in geluid door verkeer en hoeveelheid mensen en huisdieren. Hoe is dit onderzocht en zijn hier onderzoeksrapporten van?	Voor inschatting van de mobiliteitseffecten heeft de gemeente een aantal scenario's laten doorrekenen door een erkend adviesbureau. Daarnaast is mede op basis hiervan een concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM opgesteld dat gelijk met het gebiedspaspoort wordt aangeboden aan de raad.	Geen aanpassing.
12.4	- Wij hebben altijd begrepen dat het Rivium is gebouwd op vervuilde grond, rivierslib. Hoe wordt gewaarborgd dat deze vervuiling niet in het grondwater of oppervlaktewater terecht komt?	Er is inderdaad sprake van een voormalig baggerdepot met een leeflaag. De vervuiling is eigenlijk in een bak opgesloten, waardoor het niet in grond- of oppervlakte water terecht kan komen. Woningbouw is binnen de Wet bodembescherming mogelijk, net als in de wijk Fascinatio. In de plannen is met de bodemsituatie rekening gehouden door geen grondgebonden woningen te ontwikkelen. De provincie is bevoegd gezag om de bodemsituatie te beoordelen.	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
12.5	Kralingseveer is van oudsher een "dorp" binnen de gemeente van Rotterdam, wat later is ingesloten door het bedrijvenpark Rivium met als bestemmingsplan kantoren. Wij koesteren deze rustige en groene woonomgeving aan de rand van Rotterdam. Eerst de komst van het Rivium, later de verrijzing van de enorme windmolen en nu een complete nieuwe woonwijk.. Dit levert bij ons heel veel vraagtekens en zorgen op.	Het wonen in één van de grootste steden van Nederland brengt ook de grootstedelijke sfeer met zich mee. Met name is Rotterdam in de laatste jaren sterk ontwikkeld en gegroeid, wat tegelijkertijd gevolgen heeft gehad voor de naastliggende gemeenten. Wij zijn van mening dat een kwalitatief goede 'groene' ruimte tussen het Nieuwe Rivium en Kralingse Veer zorgt voor een goede ruimtelijke overgang van stedelijk naar dorps karakter. Wij willen zorgvuldig omgaan met deze overgangszone en deze ambitie is daarom opgenomen in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM.	Geen aanpassing.
12.5.1	Nieuwe bebouwing naast ons Rijksmonument, hoeveel kunstlicht komt er niet van al deze woningen?	Er is geen specifiek beleid op rijksniveau ten aanzien van lichthinder van woningen. De mate waarin kunstlicht een rol speelt is nog niet bekend.	Geen aanpassing.
12.5.2	Hoeveel geluidsoverlast?	Bij de beoordeling van de plannen moet aan de geldende wet- en regelgeving worden voldaan.	Geen aanpassing.
12.5.3	Hoe zit het met het grondwaterpeil?	Het grondwaterpeil blijft hetzelfde en wordt m.b.v. de aanwezige drains gereguleerd.	Geen aanpassing.
12.5.4	met de verkeersontsluiting, zowel via het Rivium als de aansluiting naar Rotterdam en de A16?	Modelberekeningen tonen geen tot uiterst beperkt sluipverkeer op de IJsselmondse laan. Uit het Verkeersmodel blijkt dat de A16 en het Kralingse Plein, ongeacht welke ontwikkelingen op Rivium dan ook, vaster dan nu komen te staan. Zo zal de verlenging van de A16 naar de A13, de zogenaamde Groene Boog, voor groei zorgen in de hoeveelheid verkeer op de A16 bij de Van Brienenoordbrug. Door binnen het Nieuwe Rivium te zorgen voor lage parkeernormen en goede verbindingen met openbaar vervoer, fiets en te voet, verwachten wij de bijdrage van Rivium aan deze groei sterk te beperken. De capaciteit van het Kralingse Plein en de Algeracorridor gaan worden vergroot, i.h.k. van de afspraken over de 3e oeververbinding.	Geen aanpassing.
12.5.5	Barbecuen in het park, wie verzint zo iets, daar gaan de bewoners veel stankoverlast van ondervinden.	Het beeld is om het huidige gebruik en de huidige indeling van het park zoveel mogelijk te respecteren en daarbinnen enkele verbindingen en plekken toe te voegen. Barbecueen is één van de gebruiksmogelijkheden van die plekken. Deze liggen ver van de bebouwing van Kralingse Veer. In het deel langs de bebouwing van Kralingse Veer en het pad door het park (speelplek, speelveld, laan, plantsoen) zijn geen veranderingen beoogd. Voordat plannen worden uitgewerkt zal overlegd worden met de gemeente Rotterdam en met de wijk over de opzet, het gebruik en de inrichting van het park.	Geen aanpassing.
12.5.6	Via burens hebben wij kennis genomen van deze plannen, het zou echter gepast zijn geweest dat wij persoonlijk van uw plannen op de hoogte waren gebracht.. Wij verzoeken uw vriendelijk ons bij voorkeur via de e-mail te blijven informeren over alles wat dit plan aangaat en wat de gevolgen voor de naaste bewoners zijn.	Wij streven ernaar om alle belanghebbenden tegelijkertijd over de laatste ontwikkelingen te informeren. Op www.capellebouwtaandestad.nl is de laatste stand van zaken van alle projecten binnen de gemeente Capelle aan den IJssel te vinden. Er is daarnaast een nieuwsbrief in voorbereiding waarop u zich kunt abonneren via het e-mailadres rivium@capelleaandenijssel.nl . De informatie verloopt verder via de informatiebijeenkomsten.	Geen aanpassing.

Reactie 13 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
13.1	<p>Op pagina 53 staat een voorstel bouw- en transformatiemogelijkheden, waarbij verschillende delen van het gebied zijn ingekleurd.</p> <p>In hoeverre is het zeker dat de verschillende locaties daadwerkelijk de bestemming krijgen die ze nu met de kleuren wordt toebedeeld? Met andere woorden: blijven de paarse panden kantoorpanden, en worden de gele en oranje panden woonhuizen en voorzieningen? Het document is een concept, maar de benamingen voor de gebruikte kleuren klinken erg definitief.</p>	<p>De kaart is bedoeld als ambitie, dus geen bestemmingsplan. Het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM geeft aan waar bepaalde functies mogelijk zijn. De daadwerkelijke situatie wordt in samenwerking met de markt gerealiseerd.</p> <p>Naar aanleiding van een aantal inspraakreacties en voortschrijdend inzicht is de kaart wel op onderdelen gewijzigd.</p>	<p>Ja. In de kaart zijn enkele kleuren aangepast en de legenda is verduidelijkt.</p>

Reactie 14 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
14.1	is het verstandig om een nieuwe grote woonwijk zo dicht in de buurt van de drukke A16 en Brienenoordbrug te bouwen ivm de kennis tot de gevaren van fijnstof die we heden ten dagen hebben? Wat zegt de regelgeving in Nederland en de EU hierover?	In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM wordt juist rekening gehouden met geluid en luchtkwaliteit van de A16. Om die reden zijn de kantoren langs Rivium Westlaan (circa 200 meter afstand) uitgesloten voor woningbouw. Realisatie van woningbouw moet passen binnen de wet- en regelgeving.	Geen aanpassing.
14.2	is er een milieueffectrapportage gemaakt van de plannen om deze woonwijk te bouwen?	Nee, er is geen milieueffectrapportage uitgevoerd. Voor de eerste planologische procedure wordt wel een project-m.e.r. uitgevoerd.	Geen aanpassing.
14.3	is er onderzoek gedaan naar het plan om de Rivium Boulevard verkeersluw te maken en de mogelijke gevolgen op sluipverkeer door Kralingseveer?	Het is nog niet bekend of de Rivium Boulevard wordt afgesloten, we onderzoeken het nu als een van de opties en inventariseren de mogelijke effecten. Uit dit onderzoek blijkt dat de effecten op de IJsselmondselaan nihil tot zeer beperkt zijn. Wij overwegen een verkeerslicht te plaatsen bij de IJsseldijk om de ontsluiting van de IJsselmondselaan te verbeteren. Bij een knip zal de ontsluiting veranderen onder andere via het Toepad en de Rivium 1e straat. Ook indien in de toekomst besloten mocht worden dat de Boulevard wordt afgesloten of autoluw wordt gemaakt.	Ja. De onderzoeken zijn als bijlage bij het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM opgenomen.
14.4	is er onderzoek gedaan naar het plan om de woningen in het Rivium maar 0,7 parkeerplek toe te kennen en de mogelijke daar uit voortkomende parkeerdruk in de wijk Kralingseveer?	Ja die zijn onderzocht. Voor parkeren willen wij met de gemeente Rotterdam afstemmen of een vergunningensysteem voor de wijk Kralingse Veer tot de mogelijkheden behoort. Er dient dan wel consensus te zijn in de wijk Kralingse Veer zelf om dit in te voeren.	Geen aanpassing.
14.5	is er onderzoek gedaan naar de mogelijke geluidsoverlast (ivm de gewenste 24/7 economie en mogelijke nieuwe horeca in het Rivium waar er in folder Gebiedspaspoort 2.0 over word gesproken) die deze nieuwe woonwijk zal geven op de aangrenzende bestaande woningen aan de IJsselmondselaan?	Er is geen apart onderzoek gedaan naar geluidseffecten van voorzieningen in relatie tot de woningen aan de IJsselmondselaan. De afstand van het Nieuwe Rivium tot aan de woningen aan de IJsselmondselaan is groter dan 100 meter. Op basis van de VNG 'Handreiking bedrijven en milieuzonering' is de maatgevende afstand van woningen tot voorzieningen 30 meter en hier wordt ruimschoots aan voldaan.	Geen aanpassing.

Reactie 15 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
15.1	<p>Sinds enige tijd wonen wij heel gelukkig (...). Wij wonen (...) en zijn heel blij met dit uitzicht en de buurt. We zijn ontzettend enthousiast over alle plannen, maar merken dat we ook enige vragen hebben. Zou u deze kunnen beantwoorden:</p> <p>blijft de strook bebossing zoals deze is? Of zijn hier plannen voor?</p>	<p>Het beeld is om het huidige gebruik en de huidige indeling van het park zoveel mogelijk te respecteren en daarbinnen enkele verbindingen en plekken toe te voegen. De plekken en verbindingen zijn nu geprojecteerd aan de west/Riviumzijde. Voor de plekken wordt gedacht aan het maken van enkele ruimten in het populierenbos, het grootste deel van het bos en haar bomen blijft bestaan. In het deel langs de bebouwing van Kralingse Veer en het pad door het park (speelplek, speelveld, laan, plantsoen) zijn geen veranderingen beoogd. Voordat plannen worden uitgewerkt zal overlegd worden met de gemeente Rotterdam en met Kralingse Veer over de opzet, het gebruik en inrichting van het park.</p>	Geen aanpassing.
15.2	<p>begrijpen we goed dat er sprake is van betaald parkeren in het Rivium? Wat betekent dit voor de parkeerplekken in de ijsselmondselaan?</p>	<p>Van betaald parkeren zal, net als elders in Capelle aan den IJssel, geen sprake zijn. De ontwikkelaars hebben de verplichting om gebouwde (in pandige) parkeervoorzieningen te maken voor de auto en de fiets. Welke tarieven zij hanteren voor gebruik van die voorzieningen is aan hen. Voor parkeren willen wij met de gemeente Rotterdam afstemmen of een vergunningensysteem voor de wijk Kralingse Veer tot de mogelijkheden behoort. Er dient dan wel consensus te zijn in de wijk Kralingse Veer zelf om dit in te voeren.</p>	Geen aanpassing.
15.3	<p>we vermoeden dat er sluipverkeer zal ontstaan in de ijsselmondselaan, worden hier maatregelen tegen genomen?</p>	<p>Uit analyses met het regionale verkeersmodel blijkt dat de hoeveelheid (sluip)verkeer op de IJsselmondelaan niet of slechts zeer marginaal toeneemt.</p>	Geen aanpassing.
15.4	<p>komt er inderdaad een nieuwe, veilige fietsverbinding tussen het Rivium en Rotterdam? (Hier zouden we ontzettend blij mee zijn!)</p>	<p>Onze ambitie is inderdaad om samen met Rotterdam en MRDH een nieuwe, veilige fietsverbinding tussen Rivium en Rotterdam te realiseren. In de concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM en het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is opgenomen dat de fietsverbindingen verbeterd gaan worden tussen zowel Rivium en Rotterdam als Rivium en het centrum van Capelle aan den IJssel, o.a. in de samenwerking met Rotterdam en de MRDH.</p>	Geen aanpassing.
15.5	<p>we merken dat er nu al veel filevorming is. Zijn hier ideeën over anders dan het aanleggen van de busverbinding?</p> <p>We kijken uit naar uw antwoorden en kijken uit naar de opbouw van deze nieuwe wijk!</p>	<p>We proberen alternatieve mobiliteitsoplossingen te implementeren in het Nieuwe Rivium. Zoals Mobiliteits hubs, deelmobiliteit MaaS, verbeterde OV etc. Ook worden er lagere parkeernormen gebruikt om het autobezit laag te houden.</p>	Geen aanpassing.

Reactie 16 Van Nieuwpoort			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
16.1	Namens en in opdracht van Van Nieuwpoort Betonmortel B.V. en Van der Velden Betonmortel Centrale B.V., beide gevestigd aan de Meridiaan 2 te Gouda (hierna ook samen aangeduid als: Van Nieuwpoort), vraag ik uw aandacht voor de volgende zienswijze over het gebiedspaspoort Rivium, verband houdend met de vestiging van Van Nieuwpoort Betonmortel aan de Schaardijk 509 te Rotterdam, direct ten noordoosten van het Rivium.	Zie beantwoording vanaf 16.2.	Geen aanpassing.
16.2	<p>1. Algemeen</p> <p>Het gebiedspaspoort gaat uit van een transformatie van het kantorenpark Rivium. Het eindbeeld hierbij is dat alle kantoren langs de as van de Rivium Boulevard plaats maken voor woontorens. Ten noorden van de afvalwaterzuivering langs de A16/N210 alsook in Fascinatio langs de A16 en de N210 zullen aanwezige kantoorpanden in principe gehandhaafd blijven en gecombineerd worden met lichte bedrijvigheid.</p> <p>Er zal hierbij rekening moeten worden gehouden met de aanwezigheid van de betonmortelcentrale van Van Nieuwpoort en de milieuruimte van de betonmortelcentrale.</p>	Bij de transformatie/sloop-nieuwbouw houden we rekening met de omgeving, dus ook de betonmortelcentrale. De milieuruimte van de betonmortelcentrale is begrensd door de geluidszone Stormpolder. Bij concretisering van plannen betreffende buitendijks werken zal overleg plaatsvinden met Rijkswaterstaat en de nautisch beheerder van de Nieuwe Maas. Benodigde vergunningen (in het kader van o.a. water- en milieuwetgeving) zullen worden aangevraagd.	Geen aanpassing.
16.3	<p>2. Duurzaamheid</p> <p>Het gebiedspaspoort heeft zoals aangegeven betrekking op de transformatie van het kantorenpark Rivium tot woontorenwijk. Rekening houdend met de omstandigheid dat voor zover bekend slechts twee kantoorpanden zullen worden getransformeerd en voor de rest sprake zal zijn van sloop en nieuwbouw, kan deze ontwikkeling als weinig duurzaam worden gekenschetst, in aanmerking genomen dat veel kantoren niet veel ouder zijn dan 25 jaar. In lijn daarmee had het in de lijn der verwachting gelegen dat er vanuit de gemeente, gelet op deze voorgeschiedenis en gelet op de huidige beleidsambities van de gemeente op het vlak van klimaatverandering en duurzaamheid, extra aandacht zou worden besteed aan het aspect duurzaamheid.</p> <p>Dit bijvoorbeeld door bij nieuwbouw als minimumeis uit te gaan van een BREEAM certificering. Via een dergelijke certificering wordt immers maximaal zeker gesteld dat een nieuw te bouwen pand duurzaam ontworpen en gebouwd wordt. In het kader van de certificering wordt daarbij ook beoordeeld of een bouwwerk ook geschikt te maken is voor eventuele opvolgfuncties. Een dergelijke eis zal een belangrijke rem zetten op nieuwe ontwikkelingen waarbij de duurzaamheid wordt opgeofferd aan korte termijn ambities.</p>	<p>Op dit moment weten wij niet hoeveel plannen er voor sloop-nieuwbouw zijn en voor transformaties, want het Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is nog niet van kracht. Voor de toetsing van omgevingsvergunningen is het Bouwbesluit geldend. Voor wat betreft duurzaamheid sluiten wij ons aan - conform onze Programma Duurzaamheid 2019-2022 (en ook in onze Duurzaamheidsagenda 2015-2018) - bij het GPR instrument gebouwen. De GPR is een digitaal instrument om de duurzaamheid van gebouwen te meten.</p> <p>De gemeente legt de lat bewust hoog. Hiermee heeft duurzaamheid ook een plek in het bouwproces. Dit betekent in de praktijk dat de gemeente meer eist dan de huidige wettelijke eis van het Bouwbesluit. Verder wordt duurzaamheid in het Bouwbesluit uitgedrukt in Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC). Per 1 juli 2020 moeten vergunningsaanvragen voldoen aan de eisen voor bijna Energieneutrale gebouwen (BENG). In BLVC (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) plannen dienen de ontwikkelaars zichtbaar te maken op welke wijze zij aan duurzaamheidseisen tegemoet komen.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
16.4	<p>3. Afsluiting Rivium Boulevard</p> <p>Als onderdeel van het gebiedspaspoort wordt ook de bestaande infrastructuur tegen het licht gehouden. In die context vormt de afsluiting van de Rivium Boulevard voor het reguliere gemotoriseerde verkeer een optie waarop wordt gestudeerd. Het lijkt er daarbij op dat afsluiting de voorkeursvariant betreft. Dit is zeer nadelig voor Van Nieuwpoort, aangezien de Rivium Boulevard de belangrijkste aan- en afvoerweg is. Slechts voor een verwaarloosbaar aandeel wordt gebruik gemaakt van de route via de Rivium Promenade – Toepad – Kralingse Zoom.</p> <p>Afsluiting lijkt primair te worden ingegeven vanuit het motief om het wonen langs de as van de Rivium Boulevard geluidtechnisch makkelijker inpasbaar te maken. Er wordt evenwel aangegeven dat uit verkeersonderzoek gebleken is dat thans maar liefst 90% van het verkeer over de Rivium Boulevard sluipverkeer zou betreffen.</p> <p>(Sluipverkeer wordt hierbij gedefinieerd als verkeer dat over de Rivium Boulevard rijdt maar geen herkomst of bestemming heeft op Rivium, Schaardijk/IJsseldijk/ Industrieweg en de direct hieraan gelegen functies. Onduidelijk is of verkeer met herkomst of bestemming IJsselmondselaan als sluipverkeer wordt aangemerkt omdat onduidelijk is of ook in Rotterdam is geteld.)</p>	<p>De IJsselmondselaan (zuidzijde) is meegenomen in kentekenonderzoek dat begin 2019 is uitgevoerd. Hieruit blijkt een marginale relatie tussen verkeer op de IJsselmondselaan en verkeer dat via de Rivium Boulevard rijdt.</p> <p>We hebben onderzocht wat de effecten zijn voor onder andere de IJsselmondselaan. Uit dit onderzoek blijkt vooralsnog dat de effecten op de IJsselmondselaan nihil tot zeer beperkt zijn.</p>	Geen aanpassing.
16.5	<p>Het is ook onduidelijk waar we het precies over hebben in absolute verkeerscijfers. Echter als de leegstand op het Rivium in aanmerking wordt genomen, waarbij bovendien een substantieel deel van het vloeroppervlak antikraak is verhuurd en dus waarschijnlijk ook geen met een reguliere kantoorbestemming samenhangende verkeersaantrekkende werking zal hebben, zou het juist verbazing moeten wekken als er iets anders uit de verkeerstellingen was gebleken. Na herontwikkeling van Rivium zal het aandeel doorgaand verkeer uit de aard der zaak weer kleiner worden, maar het is onduidelijk uit het gebiedspaspoort of en hoe het eindbeeld qua verkeer in beeld is gebracht.</p>	<p>Voor het eindbeeld zijn met behulp van het regionale verkeersmodel diverse scenario's onderzocht. In de bij het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM horende concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM staan hiervan de resultaten.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
16.6	<p>In aansluiting op het vorige punt moet daarbij niet worden vergeten dat de Rivium Boulevard samen met de Schaadijk/IJsseldijk en de aansluitingen op de N210 tot nu toe is gekwalificeerd als onderdeel van de Capelse ringstructuur. Deze route functioneert zo ook blijkens de verkeerstellingen, niet in de laatste plaats omdat deze route ook zo ontworpen is. Zo overstijgt de capaciteit van de op- en afritten op de kruising Rivium Boulevard met de N210 vele malen het verkeersaanbod van een maximale invulling van Rivium en Fascinatio overeenkomstig de oorspronkelijke plannen. Idem zorgt de gescheiden rijbaanstructuur op de Rivium Boulevard ervoor dat er opstelruimte is voor afslaand verkeer waardoor de doorstroming ook bij veel kruisende bewegingen zo maximaal mogelijk gewaarborgd is.</p> <p>Gelet op een en ander is de route over de Rivium Boulevard beoogd om mede te fungeren voor het doorgaande verkeer en voor wat betreft de ontwerpcapaciteit is deze route ook berekend op doorgaand verkeer. Het is niet duidelijk op welk moment en op welke grondslag deze route is afgewaardeerd naar perceelontsluitingsweg, maar vooralsnog lijkt het principieel onjuist om het doorgaande verkeer over deze weg te kwalificeren als sluijverkeer. Afsluiting van de Rivium Boulevard betekent in ieder geval flinke kapitaalvernietiging voor wat betreft de huidige op- en afritten op de N210.</p>	<p>Het klopt dat deze wegen onderdeel uitmaken van de wegen die de gebieden ontsluiten. Als de Rivium Boulevard voor doorgaand verkeer wordt afgesloten, dan wordt een alternatieve route ontwikkeld om de bereikbaarheid te garanderen voor de bedrijven en de bewoners. Om dit te kunnen bewerkstelligen zullen dan aanvullende infrastructurele maatregelen genomen worden. Het is overigens niet zo dat al het doorgaand verkeer op de Rivium Boulevard als sluijverkeer kan worden aangemerkt. Alleen verkeer dat zijn bestemming niet heeft op of in de nabijheid van Rivium is als zodang gekwalificeerd. Dat is bijna 40% van het verkeersaanbod.</p>	Geen aanpassing.
16.7	<p>3.1. Alternatieve route Toepad</p> <p>Het is hierbij kennelijk de bedoeling dat het verkeer (na afsluiting van de Rivium Boulevard) van en naar de Schaadijk en omgeving zal omrijden via Rotterdams grondgebied over de route Toepad – Rivium Quadrant welke wordt doorgetrokken, dan wel via de 1e Rivium straat. Uitgaande van de initiële argumentatie dat afsluiting van de Rivium Boulevard nodig zou zijn vanwege het sluijverkeer is dit een non sequitur. Immers er wordt hiermee aan het als onwenselijk ervaren doorgaande verkeer enkel een alternatieve route geboden welke weliswaar in afstand iets langer zal zijn, maar die qua reistijd vergelijkbaar is met de route over de Rivium Boulevard.</p> <p>Zij het dan wel met als ongewenst neveneffect dat de dan qua afstand kortste route via de IJsselmondselaan een alternatief zal gaan vormen voor een deel van dit verkeer en dat er op de route Toepad ingrijpende aanpassingen nodig zullen zijn om een volwaardig alternatief voor de Rivium Boulevard te creëren. Bij deze twee zaken wordt in de nu volgende paragrafen nog verder stilgestaan.</p>	<p>Ja die zijn onderzocht. Voor parkeren willen wij met de gemeente Rotterdam afstemmen of een vergunningensysteem voor de wijk Kralingse Veer tot de mogelijkheden behoort. Er dient dan wel consensus te zijn in de wijk Kralingse Veer zelf om dit in te voeren.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
16.8	<p>3.1.1. IJsselmondselaan</p> <p>De IJsselmondselaan is –in tegenstelling tot de Rivium Boulevard- niet ontworpen op grote verkeersaantallen. Vanaf de Schaarwijk is de weg gesloten voor vrachtverkeer. Vanaf de N210 staat de weg open voor vrachtverkeer als bestemmingsverkeer. Van Nieuwpoort valt thans niet onder deze categorie. Echter in de situatie dat de Rivium Boulevard is afgesloten wordt dit mogelijk anders. (De eigen truckmixerchauffeurs kunnen hierover worden geïnstrueerd, maar in een dergelijke situatie kan niet worden uitgesloten dat bijvoorbeeld leveranciers gebruik zullen gaan maken van de toegangsroute via de IJsselmondselaan, deze route bieden navigatiesystemen per slot van rekening ook thans al aan op het moment dat vrachtverkeer de afslag op de Rivium Boulevard mist.)</p> <p>De weg kan hier ook niet op worden aangepast en daarnaast zal dit tot aanzienlijke hinder leiden voor alle bewoners langs deze weg. Verkeerstoenames op deze weg tasten de verkeersveiligheid en de leefbaarheid aan. Ook is het volstrekt onwenselijk dat deze weg zou moeten dienen als ontsluitingsweg voor Van Nieuwpoort.</p> <p>Uiteraard kan altijd worden gedacht aan (nog meer) verkeersremmende maatregelen, maar die leiden in de regel tot een onrustig verkeersbeeld van voortdurend optrekkende en afremmende auto's. Dit wordt veel eerder als storend voor bijvoorbeeld de nachtrust ervaren dan het motorgeluid van een op gelijkmatige snelheid passerend voertuig. Extra remmen, schakelen, koppelen en weer optrekken leidt ook tot extra emissies in de vorm van natuurlijk uitlaatgassen, stof van remmen, koppelingsplaten en banden. In de praktijk is daarbij zichtbaar dat met name elektrische en hybride voertuigen veel intensiever wordt geaccelereerd en gedecelereerd omdat dat een qua voortstuwingskosten relatief kosteloze bezigheid is. Het aanbrengen van verkeersremmende maatregelen kan ook leiden tot extra trillingen in de ondergrond, hetgeen niet alleen hinderlijk kan zijn, maar ook kan leiden tot schade aan met name de oudere woningen in Kralingse Veer – er zijn hier niet voor niets beperkingen aan het vrachtverkeer gesteld.</p> <p>Verkeersmaatregelen zoals (gedeeltelijke) afsluiting van de Rivium Boulevard waardoor de IJsselmondselaan een optie wordt voor doorgaand verkeer zijn volstrekt onwenselijk. Ontwikkelingen die noodzaken dat dergelijke verkeersmaatregelen op de Rivium Boulevard worden getroffen, zijn in strijd met een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Zie 16.4 met betrekking tot de IJsselmondselaan. Via bewegwijzering kan de route naar uw locatie beter zichtbaar worden gemaakt.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
16.9	<p>3.1.2. Aanpassingen route Toepad, relatie andere ontwikkelingen De Rivium Boulevard is ingericht als een binnenstedelijke gebiedsontsluitingsweg, terwijl dat niet het geval is voor die alternatieve route via het Toepad. Op dit moment is de route grotendeels te smal voor frequent vrachtverkeer, zeker omdat deze weg ook in gebruik is bij het fietsverkeer. Daarnaast is sprake van de nodige in- en uitritten, fileparkeerplaatsen en (fiets)kruisingen welke een goede doorstroming in de weg staan, voor zover dit ook niet op beperkingen qua verkeersveiligheid stuit. Ervan uitgaande dat de betrokken parkeerruimte zal vervallen in geval de weg wordt getransformeerd naar een gebiedsontsluitingsweg, zal deze parkeerruimte ook elders moeten worden gecompenseerd. Hoe dan ook is deze route zonder ingrijpende maatregelen ook niet te transformeren naar een gebiedsontsluitingsweg.</p> <p>Dit bijvoorbeeld omdat op de kruising met de Schaardijk ook belangrijke fietsroutes samenkomen. Dit verder omdat alhier ook de nodige parkeerruimte is gedacht in verband met de komst van de nieuwe waterbushalte, waardoor er een zelfstandige verkeersaantrekkende werking naar dit punt zal ontstaan met de pieken die kunnen worden verwacht van woon-werkverkeer. Dit dan ook omdat doorgaand verkeer uit Rotterdam dan ook kan gaan kiezen voor de route via de Esch, iets wat thans al gebeurt en wat naar verwachting ook een punt van aandacht zal worden in het kader van de realisatie van de nieuwe oeververbinding aldaar.</p> <p>Er is dan al snel een rotonde of een VRI nodig om de veiligheid te garanderen op het moment dat de Toepad de functie van de Rivium Boulevard moet overnemen. Idem zal de Rivium 1e straat niet zonder meer verkeersveilig kunnen worden opgewaardeerd naar gebiedsontsluitingsweg.</p>	<p>In de scenariostudies is bezien of en zo ja welke aanvullende maatregelen nodig zijn bij een eventuele afsluiting van de Rivium Boulevard voor doorgaand verkeer. Over de scenariostudies en de voorgestelde maatregelen vindt ook afstemming plaats met de gemeente Rotterdam, de MRDH en de provincie Zuid-Holland. Door een combinatie van te treffen maatregelen, is de verwachting dat de populariteit van het Toepad als omrijroute naar o.a. Krimpen aan den IJssel zal afnemen. Onderdeel van deze maatregelen zijn VRI's op de Rivium Promenade en IJsseldijk en rotondes op het Toepad. Dergelijke maatregelen zijn uitgewerkt in de concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM dat gelijk met het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM zal worden behandeld in de gemeenteraad.</p>	Geen aanpassing.
16.10	<p>3.2. Doelmatig alternatief Op dit punt is het een feit van algemene bekendheid dat de Algerbrug de bottleneck is die verantwoordelijk is voor het leeuwendeel van de verkeersproblematiek in de gemeente. Zoals beschreven is de Rivium Boulevard ruim bemeten en dat geldt ook voor de aansluiting op de N210. Echter de brug heeft onvoldoende capaciteit en de terugslag daarvan is dagelijks op het aansluitende wegennet merkbaar. De stagnatie op de N210 zorgt er dan ook voor dat automobilisten ook hun geluk beproeven op de route via de Rivium Boulevard en de Schaardijk.</p>	<p>Met betrekking tot de bredere effecten van een eventuele afsluiting van de Rivium Boulevard en daarop te treffen maatregelen wordt overleg gevoerd met de MRDH, de provincie, Rijkswaterstaat e.d., vanwege de samenhang met de N210, A16 etc. Van daaruit vindt een brede afweging plaats. In het kielzog van de besluitvorming over de 3e Oeververbinding is besloten om een omvangrijk budget van 60 tot 90 miljoen euro beschikbaar te stellen voor verbeteringen aan de Algeracorridor. Daaraan zullen o.a. de door u genoemde aspecten worden meegenomen.</p>	Geen aanpassing.

<p>Als het de gemeente dus oprecht is in zijn argumentatie over het sluijverkeer, dan is de enige logische beslissing dat er een knip aan wordt gebracht in de oostelijke aansluiting N210 – Ketensedijk, dit dan zodanig dat deze aansluiting op de N210 enkel blijft bestaan voor het verkeer van en naar Capelle Oost, maar dat de route Capelle West, dus van en naar de Nijverheidsstraat, wordt afgesloten voor het autoverkeer. Op deze wijze blijft het gebied optimaal ontsloten via de Rivium Boulevard terwijl doorgaand verkeer gewoon niet meer mogelijk is. Via een transponder of anderszins kan deze aansluiting op de N210 alsook de doorgaande route over de Ketensedijk dan wel open blijven voor de hulpdiensten, terwijl bus 383 toch al alleen maar van en naar Capelle Oost rijdt en dus geen specifieke aandacht behoeft bij het aanbrengen van deze knip.</p> <p>Voordeel van deze oplossing is dat de bestaande infrastructuur dan gehandhaafd kan blijven voor degenen die hierop zijn aangewezen voor hun ontsluiting, terwijl al het doorgaande verkeer via de N210 wordt geleid. Voordeel is ook dat noch de toekomstige bewoners Rivium Boulevard, noch de huidige bewoners IJsselmondselaan op enigerlei wijze last zal hebben van doorgaand verkeer. Voordeel is ook dat de verkeersstromen voor het waterbusstation gescheiden kunnen verlopen via de Toepad. Doorgaand verkeer vanwege de nieuwe oeververbinding wordt hierdoor ook veel minder aantrekkelijk, terwijl in het kader van die plannen uiteraard ook altijd nog maatregelen kunnen worden genomen waardoor de route via de Esch niet openstaat voor doorgaand verkeer.</p> <p>Inderdaad betekent dit dat de oost-westverbinding in Capelle minder optimaal wordt. Echter hoe dan ook geldt dat de bewoners op andere plekken relatief eenvoudig de N210 kunnen kruisen. Een alternatief waarbij deze aansluiting op de N210 volledig zou vervallen en de verbinding via de Ketensedijk in stand blijft is waarschijnlijk minder wenselijk voor de bewoners van Capelle Oost. Immers Capelle Oost zou dan alleen maar via de Slotlaan/ N219 worden ontsloten op de N210.</p>		
---	--	--

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
16.11	<p>4. Verkeersgeneratie</p> <p>In eerste instantie wordt uitgegaan van 5.000 woningen in het Rivium. In het eindplaatje van de woningbouwontwikkeling wordt gedacht aan 7.000 tot 10.000 woningen en een supermarkt en mogelijk enige beperkte/ondersteunende horeca. In de regel kan voor appartementen gerekend worden met circe 3,6 ritten per woning, mede rekening houdend met alternatieven qua openbaar vervoer, deelauto's. In de eindsituatie kan sprake zijn van 25.000 tot 36.000 ritten per etmaal. Daarnaast kunnen de nodige ritten worden verwacht in verband met de te vestigen hotelfunctie(s). Dat geldt ook voor de detailhandel (supermarkt) en eventuele ondersteunende horeca, al kan er wat dat betreft worden aangenomen dat deze functies vrijwel uitsluitend verkeer ten behoeve van bevoorrading zullen genereren.</p> <p>Voor wat betreft kantoorruimte wordt in de regel gerekend met 5 ritten per 100 m2 b.v.o. kantoor.</p> <p>In het gebiedspaspoort wordt aangegeven dat 60% van de woningen een oppervlak dient te krijgen van meer dan 70 m2. Voor de overige woningen is een oppervlak van 40 m2 het minimum. Mede vanwege de omstandigheid dat in overwegende mate sprake zal zijn van sloop en nieuwbouw waarbij het gebouwwolume aanzienlijk zal toenemen, ligt voor de hand dat de nieuwe woningen een aanzienlijk grotere verkeersgeneratie zullen kennen dan de huidige kantoren.</p> <p>Het zal hierbij in hoofdzaak woon- werkverkeer betreffen, waarbij de verkeersstromen zullen worden omgedraaid ten opzichte van de bestemde situatie. Immers in de huidige situatie komt werkverkeer aan in de ochtend om in de middag te vertrekken, terwijl toekomstige bewoners juist zullen vertrekken in de ochtend en aankomen in de middag/avond. De vraag is of de bestaande infrastructuur hier op is berekend. Immers de verkeersgeneratie van Rivium verloopt in de huidige situatie omgekeerd ten opzichte van het gros van het verkeer over de N210, maar zal daar synchroon mee gaan lopen door de woningtransformatie, waardoor de pieken in de verkeersvraag hoger zullen worden. Van belang is dat het bedrijfsverkeer van Van Nieuwpoort thans een tegenovergesteld patroon kent ten opzichte van het woon- werkverkeer van de kantoren, maar dat dit in de toekomst synchroon zal oplopen met het verkeer vanaf en naar de nieuwe woningen.</p> <p>Van Nieuwpoort vreest op dit vlak dan ook een toename van de bestaande stagnatie als de plannen doorgang vinden.</p>	<p>In deze vraag zijn aannames gedaan met betrekking tot aantallen woningen en mobiliteitsgevolgen van bepaalde programma's. Daarbij gaat u uit van cijfers die elders gebruikelijk zijn. In deze wijk zal echter een aanzienlijk lagere parkeernorm dan gebruikelijk worden gehanteerd, waarbij aan de kwaliteit van ov, fiets, deelmobiliteit forse eisen worden gesteld. Tevens is er rekening mee te houden dat de gewenste ontwikkelingen nog de nodige tijd zullen vergen. De modelberekeningen die we hebben laten doen tonen voorsnog dat de infrastructuur op Rivium berekend is op de geplande woningaantallen. De huidige drukte in de omgeving zal niet minder worden, maar er zijn al de nodige aanpassingen daaraan in de planning opgenomen die gedurende de realisatietijd van dit plan geëffectueerd zullen worden. Er zijn scenario's waarin de drukte op de IJsseldijk gaat teruglopen.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
16.12	<p>Uit het gebiedspaspoort blijkt de ambitie om een zo laag mogelijke parkeernorm te hanteren. Echter de Algerabrug vormt dagelijks het bewijs dat een beperkt aanbod weinig effect heeft op de vraag. In lijn daarmee vormt het niet realiseren van parkeerruimte geen oplossing die werkt om de verkeersvraag van de nieuwe woningen te beperken.</p> <p>Buiten wat algemeenheden wordt uit het gebiedspaspoort niet duidelijk met welke maximale verkeersvraag rekening zal worden gehouden en of de voorhanden infrastructuur afdoende is om deze verkeersvraag het hoofd te kunnen bieden.</p>	<p>In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM wordt de keuze van een lage parkeernorm voorgestaan, omdat alleen dan effectieve sturing op de omvang van het autogebruik kan plaatsvinden zoals de literatuur toont o.b.v. voorbeelden elders. In samenhang daarmee wordt o.a. de kwaliteit van OV en fiets aanzienlijk verbeterd. Vergunningparkeren in de omgeving, het opheffen van straatparkeren en parkeren op afstand, op daarvoor ingerichte locaties, dienen sturing op beperking van de verkeersvraag verder mogelijk te maken. Verdere uitwerking van mobiliteitsaspecten is terug te vinden in de concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM dat gelijk met het gebiedspaspoort zal worden behandeld in de gemeenteraad.</p>	Geen aanpassing.
16.13	<p>5. Milieueffecten en fasering</p> <p>Uit het gebiedspaspoort blijkt onvoldoende vanaf welk moment de woningbouwontwikkelingen welke voorzieningen nodig zal hebben en hoe een en ander in elkaar grijpt. In het gebiedspaspoort is enkel aangegeven dat er vanaf 3.200 woningen infrastructurele maatregelen nodig zijn. Echter eventuele cumulatieve effecten van bijvoorbeeld de ontwikkelingen op Fascinatio en de nieuwe oeververbinding zijn niet in beeld gebracht. Dit geldt ook voor de herontwikkeling van het Albatrosterrein welke ook op termijn zal plaatsvinden. Verder is globaal aangegeven welke locaties in aanmerking komen voor de detailhandel (supermarkt) en de ondersteunende horeca, maar vanaf welke moment sprake is van onvoldoende voorzieningenniveau is niet duidelijk, laat staan hoe op dat moment de benodigde voorzieningen daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd. Dit bijvoorbeeld omdat voor deze voorzieningen beoogde locaties al eerder zijn getransformeerd, dan wel (nog) deugdelijk verhuurd zijn als kantoor waardoor deze voorzieningen niet binnen de gewenste of benodigde tijd zullen worden gerealiseerd. Een milieueffectrapport kan het benodigde kader vormen voor zowel de milieueffecten, terwijl een bestemmingsplan het geëigende kader vormt in relatie tot de fasering waar onderhavige ontwikkeling om vraagt.</p>	<p>Voor de hele planontwikkeling is de fasering relevant, maar daarom hebben wij expliciet gekozen voor een uitgebreide planprocedure met een coördinatieregeling. In de uitgevoerde scenariostudies mobiliteit, zoals terug te vinden in de concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM (zie opmerking bij 16.11) is ook rekening gehouden met ontwikkelingen op Fascinatio en Brainpark. De 3e oeververbinding is niet meegenomen, omdat nog onbekend is hoe het verkeerskundige netwerk er na realisatie uit gaat zien.</p> <p>Voor de eerste planologische procedure wordt een project-m.e.r. uitgevoerd.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
16.14	<p>Wat dit betreft is in ieder geval relevant dat voor een woningbouwontwikkeling als de onderhavige minimaal een milieueffectbeoordeling dient te worden opgesteld. Deze milieueffectbeoordeling zou thans aan de vooravond van alle individuele transformatieplannen moeten worden uitgevoerd. Het is een gemis dat deze beoordeling geen onderdeel uitmaakt van het gebiedspaspoort en dat bij het gebiedspaspoort geen kwantitatieve onderzoeken en prognosegegevens voorhanden zijn.</p>	<p>Voor de eerste planologische procedure wordt een project-m.e.r. uitgevoerd.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>
16.15	<p>6. Conclusie Gaarne verzoek ik u rekening te houden met de bedrijfsbelangen van Van Nieuwpoort. Dit niet alleen door de aan het bedrijf vergunde activiteiten te respecteren in de planvorming, maar ook door de bestaande goede ontsluitingsmogelijkheden niet aan te tasten.</p> <p>Ik verzoek u ook om Van Nieuwpoort op de hoogte te houden van het vervolg van alle besluitvorming ten aanzien van de transformatie van het Rivium.</p>	<p>Het gebied is in transitie. Wij wegen alle belangen in het gebied af en zullen keuzes moeten maken. Hierbij gaan we nadrukkelijk in gesprek met belanghebbenden. De geluidsruimte van het bedrijf Van Nieuwpoort is beperkt door de geluidszone Stormpolder. Hier houden wij in de plannen rekening mee. U kunt zich abonneren op de nieuwsbrief die voor de transformatie van Rivium gaat verschijnen.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Reactie 17 MISC			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
17.1	<p>Namens MISC Agencies B.V. (verder MISC) dien ik hierbij een reactie/zienswijze in op het Concept-gebiedspaspoort 2.0 voor Het Nieuwe Rivium (verder "Gebiedspaspoort 2.0"), dat van 6 mei 2019 tot 3 juni 2019 ter inzage is gelegd. Op zich ondersteunt MISC de voorgenomen herontwikkeling van het Rivium. Zij zal echter zeer negatieve gevolgen ondervinden van de nadere invulling van de plannen die heeft plaatsgevonden in het Gebiedspaspoort 2.0.</p> <p>MISC is eigenaar van een kantoorpand aan de 1e straat 42. In het op 6 mei 2019 ter inzage gelegde Gebiedspaspoort 2.0 wordt als de wenselijke ontwikkeling van dit gebouw vermeld: "primaire locatie kantoren en bedrijvigheid" (pagina 18) en "Behoud van kantoren- en bedrijvigheid, geen wonen" (pagina 53). In het Gebiedspaspoort 1.0 voor Het Nieuwe Rivium werd dit gebouw nog aangeduid als: "Gemengd gebied, wonen bespreekbaar". Het belang van de aanduiding is, naar MISC begrijpt, dat een aanvraag om een omgevingsvergunning voor wijziging van de bestemming/gebruik in strijd met het bestemmingsplan slechts gehonoreerd zal worden wanneer de aangevraagde wijziging overeenkomt met de in het gebiedspaspoort opgenomen (wenselijke) bestemming.</p> <p>Namens MISC verzoek ik u de aanwijzing van wenselijke bestemmingen ten aanzien van haar gebouw te handhaven zoals die was opgenomen in het gebiedspaspoort 1.0, als locatie waar ook wonen bespreekbaar is. De reden is dat het gebouw van MISC op een prominente locatie ligt aan de 1e straat waar, onder meer vanwege de nabijheid van openbaar vervoer, het geprojecteerde park ten noorden van de AWZI en uitzicht op de groenstrook langs de AWZI, een ontwikkeling tot woningen of woonwerkbestemming kansrijk is. Voor de directe omgeving van het gebouw bestaan op dit ogenblik ook de meest vergevorderde plannen voor herontwikkeling.</p>	<p>Het Gebiedspaspoort Het Nieuwe Rivium (maart 2018) is een ambitiesdocument met een uitnodiging aan eigenaren en projectontwikkelaars om kantoren te transformeren naar andere functies zoals wonen. In het Gebiedspaspoort Het Rivium Rivium is de betreffende locatie aangeduid als "Wonen bespreekbaar". Rekening houdend met de beperkingen op het gebied van mobiliteit, milieu en leefbaarheid is de ambitie voor Rivium in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM nader verkend en uitgewerkt. In het gebiedspaspoort is een mix van wonen, werken en voorzieningen opgenomen. Onverlet de huidige situatie op de kantorenmarkt staan wij nadrukkelijk voor het behoud van de kantorenfunctie in het gebied. Om deze reden hebben wij de zone langs de Westlaan in het gebiedspaspoort opgenomen als primaire locatie voor kantoren en bedrijvigheid. Deze keuze is mede ingegeven door de negatieve invloed die de aanwezigheid van de rijksweg A16 en de rioolwaterzuivering AWZI op de mogelijkheden tot herontwikkeling van de ter plaatse aanwezige panden voor woningbouw hebben.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
17.2	<p>Het handhaven van alleen de bestemming kantoor of bedrijvigheid zou tot langdurige leegstand in het gebouw van MISC gaan leiden. MISC heeft nu al met leegstand te maken en op dit ogenblik is er, zoals bekend, weinig belangstelling voor kantoorruimte in het Rivium. Dit heeft mede te maken met het feit dat in Rotterdam tegen aanvaardbare prijzen kantoorruimte te krijgen valt, die aantrekkelijker gelegen is en meer faciliteiten biedt. Indien de situatie nog ongunstiger wordt doordat in de directe omgeving overlastgevende sloop- en bouwwerkzaamheden gaan plaatsvinden zal dat maken dat het gebouw van MISC niet meer te exploiteren valt, aangezien de nog aanwezige gebruikers dan waarschijnlijk zullen vertrekken. Dit risico is reëel omdat de plannen voor herontwikkeling juist rond het gebouw van MISC het meest ver gevorderd zijn.</p>	<p>Het ligt naar onze mening niet in de lijn der verwachting dat de nieuwe ontwikkelingen negatieve effecten op de verhuurbaarheid van het aanwezige vastgoed zullen hebben. Het gebied wordt juist aantrekkelijker door een mix van wonen, werken en voorzieningen te realiseren. Daarnaast wordt het openbaar vervoer verbeterd, wat een positief effect op de bereikbaarheid van de bedrijven/ kantoren zal hebben. Vanzelfsprekend zullen wij alles in het werk stellen om eventuele overlast die door (bouw)werkzaamheden kan ontstaan te voorkomen dan wel te beperken. Overigens zou dergelijke overlast ook los van de voorgestane ontwikkelingen, bij sloop en (ver)bouw van nabij gelegen panden mogelijk zijn. In ieder geval zal deze van tijdelijke aard zijn. Om genoemde redenen handhaven wij de aanduiding als primaire locatie voor kantoren en bedrijvigheid in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM en staan wij ter plaatse geen woningbouw voor.</p>	Geen aanpassing.
17.3	<p>Doordat het gebouw ligt in een smalle strook van gebouwen die direct grenzen aan de zone waar sloop en nieuwbouw kan gaan plaatsvinden zal het tijdens de herontwikkeling van het naastgelegen gebied geruime tijd geïsoleerd in een bouwput kunnen komen te liggen. Ondertussen is het voor MISC zelf zeer onaantrekkelijk om gebruik te maken van de mogelijkheden die het gebiedspaspoort 2.0 biedt om een groter gebouw neer te zetten, aangezien zij slechts kantoor- of bedrijfsruimte kan toevoegen waar nu en in de voorzienbare toekomst geen vraag naar is.</p> <p>Langdurige leegstand van een gebouw op een zeer zichtbare locatie is naar de mening van MISC behalve nadelig voor haarzelf als eigenaar ook slecht voor de uitstraling van het hele gebied, dat juist aantrekkelijk moet zijn voor investeerders. Het kan ook niet de bedoeling zijn dat de herontwikkeling van het Rivium tot gevolg heeft dat nog aanwezige gebruikers vertrekken en de huidige eigenaren geen toekomstperspectief hebben. MISC betreurt de ontwikkeling ook omdat in het gebiedspaspoort 2.0 geen inhoudelijke onderbouwing gegeven wordt voor het wijzigen van de aanduiding van de transformatiemogelijkheden van haar gebouw en ook geen rekening wordt gehouden met de gevolgen die dit voor haar heeft. Zij ervaart dit daarom als willekeur, met voor haar ernstige negatieve gevolgen.</p>	<p>Er is gekeken naar de toekomstige benodigde aantal vierkante meters bedrijvigheid en kantoren tot 2030. Dit bedraagt 100.000 m2 BVO. Dit is nog steeds een aanzienlijk deel van het Rivium, het blijft immers ook een werk locatie. Door de transformatie van andere delen van het Nieuwe Rivium, zal naar verwachting juist de vraag naar kantoren op andere plekken toe kunnen nemen.</p> <p>In combinatie met de verschillende milieuaspecten (geluid, slagschaduw en geur) is ervoor gekozen om de bebouwing direct aan de Rivium Westlaan niet te wijzigen naar wonen in concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
17.4	<p>Het ligt naar de mening van MISC gezien het bovenstaande in de rede om ook in de strook die direct langs het te transformeren gebied ligt ten minste reële ontwikkelingsmogelijkheden te bieden. Dit zou kunnen door net als voorheen in het Gebiedspaspoort 1.0 voor Het Nieuwe Rivium als mogelijke bestemming wonen op te nemen.</p> <p>Ik verzoek u namens MISC om naar aanleiding van het voorgaande het Gebiedspaspoort 2.0 aan te passen en gewijzigd aan de raad ter vaststelling voor te leggen.</p>	<p>Onder 17.1, 17.2 en 17.3 hebben wij de redenen benoemd waarom wij dit niet zullen wijzigen.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Reactie 18 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
18.1	<p>De plannen voor Rivium 2.0 zijn groots . We hebben eerder gezien dat de Gemeente Capelle aan den IJssel er niet in slaagt om ambitieuze plannen tot een goed einde te brengen.</p> <p>Ik breng hiervoor de talloze strubbelingen bij de ontwikkeling van de wijk Fascinatio in herinnering. Het langjarig ontbreken van een supermarkt, scholen die continue kampen met ruimte gebrek, parkeerdruk in de wijk door personeel van bedrijven aan de Fascinatio boulevard en meer recentelijk het verkwaselen van het kwaliteitsbeeld door het toestaan van een All-safe vestiging in prominente geel/ blauwe kleuren. Ook de komst van een volstrekt overbodige wasstaat tekent het paniekvoetbal van de gemeente voor wat betreft de exploitatie van het Gemeentelijke grondbedrijf. Dit alles geeft weinig vertrouwen voor een nieuw project van deze omvang in de directe omgeving van mijn woonhuis.</p>	<p>De ontwikkeling van Fascinatio is met veel deskundigen, en in overleg met Capellenaren en overige belanghebbenden zorgvuldig tot stand gekomen. Echter bij elke gebiedsontwikkeling, en zeker de grote dynamische en complexe opgaven, zijn er zaken die naar voren komen die op voorhand niet waren voorzien, zoals bijvoorbeeld de marktomstandigheden. Dit komt omdat gebiedsontwikkeling vaak zo complex is door onder andere het grote (en diverse) aantal actoren (en de daarbij behorende uiteenlopende belangen) en de lange doorlooptijd (en de daarbij behorende beleids- en wetwijzigingen) van dit soort trajecten. De gemeente leert hiervan en spant zich in om zaken goed te laten verlopen.</p> <p>De specifieke voorbeelden die u noemt passen binnen het huidige bestemmingsplan. Wij streven ernaar om alle toekomstige plannen met direct betrokkenen tot stand te laten komen.</p>	Geen aanpassing.
18.2	<p>Er is niets moeilijker om de gedragingen van mensen te veranderen. De bedachte parkeernormen zijn volstrekt niet realistisch en gaan leiden tot parkeervlucht naar de omgeving (Fascinatio en Kralingse Veer). Hierbij komt dat een moderne wijk moet beschikken over voorzieningen voor jonge gezinnen en mogelijk ook senioren. Daarbij past gewoon een ruime parkeernorm en goed bereikbaarheid tot aan de voordeur.</p> <p>De parkeerplaatsen commercieel laten verhuren kan idd bewustwording op gang helpen maar we zien recentelijk ongecontroleerde tariefsverhogingen door bijv Q park in Amsterdam.</p>	<p>Voor dit gebied is gekozen voor een lagere parkeernorm die gebaseerd is op de CROW kengetallen voor zeer sterk stedelijk (> 2.500 woningen per km²), omdat we hierin de beste oplossing zien om meerdere doelen tegelijkertijd te kunnen dienen. Daarnaast kunnen de initiatiefnemers een korting krijgen op de parkeernormen als zij zich inspannen om deze te verkrijgen. Hierbij valt te denken aan meebetalen aan een verbeterde openbaar vervoersvoorziening, Mobility as a Service (MaaS) programma's e.d.</p>	Geen aanpassing.
18.3	<p>Verder vraag ik me af hoe het zit met de geluidsbelasting en uitstoot van CO2 en fijnstof van al het verkeer in het Rivium en omliggende buurten en dan met name de A16 (blijft dit allemaal binnen de normen?) In Fascinatio is er nog sprake van een " geluidswal " met kantoren erop tegen de overlast van de A16 maar het Rivium 2.0 heeft dit niet.</p>	<p>De woningbouw moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving en zorgen voor een goed woon- en leefklimaat. In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is rekening gehouden met een effectafstand van de A16 en de Abram van Rijckevorselweg. Waar nodig is, worden maatregelen genomen aan het gebouw.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
18.4	<p>Voorts kun je je afvragen of het raadzaam is om in de buurt van een rioolzuiveringsinstallatie en een windmolen een nieuwe woonwijk te bouwen. Stank en slag schaduw gaan de bewoners woongenot ontnemen.</p>	<p>Om de ontwikkeling op deze locatie mogelijk te maken, moet inderdaad rekening gehouden worden met enkele uitdagingen op het gebied van milieu. . Voor de eerste planologische procedure wordt nog een project-m.e.r. uitgevoerd.</p> <p>Voor wat betreft de geurhinder zijn in de milieuvergunning van de waterzuiveringsinstallatie en de windturbine eisen opgenomen. Voor slagschaduw moeten mogelijk aanvullende maatregelen worden genomen.</p>	Geen aanpassing.
18.5	<p>De verkeerssituatie is m.i. niet doordacht omdat de bestaande infra structuur al nauwelijks toereikend is om het verkeersaanbod te kunnen verwerken. Het Rivium speelt een belangrijke rol in de ontsluiting van de Krimpenerwaard. Omleiden van dit verkeer gaat grote problemen geven op de toch al overbelaste AVR en geeft mogelijk sluipverkeer door Fascinatio. In het plan wordt ook sterk ingezet op het gebruik van de fiets. De ontsluiting met de fiets richting Rotterdam is volstrekt onveilig en dan vooral in de avonduren. Een route langs duistere sportvelden, een onbestemd gebied bij de autostrada en langs het muizegaatje kunnen we onze fietsers niet aandoen. Het plan is in dit opzicht zeker niet goed doordacht.</p>	<p>Uit modelberekeningen blijkt dat de toevoeging van een groot aantal woningen op Rivium weinig veranderingen laat zien in de verkeersdruk. Dit met name omdat de toegevoegde woningen het verkeer genereren in tegengestelde richting t.o.v. de kantoor- en bedrijfsfuncties. Het overgrote deel van de toekomstige groei in verkeersdruk staat los van de herontwikkeling van Rivium naar werk-woongebied. Op regionaal niveau wordt druk gestudeerd op mogelijkheden de hoofdwegenstructuur in de toekomst bereikbaar te houden.</p> <p>Onze ambitie is om samen met Rotterdam en MRDH een nieuwe, veilige fietsverbinding tussen Rivium en Rotterdam te realiseren. In de concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM en het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is opgenomen dat de fietsverbindingen verbeterd gaan worden tussen zowel Rivium en Rotterdam als Rivium en het centrum van Capelle aan den IJssel, o.a. in de samenwerking met Rotterdam en de MRDH.</p>	Geen aanpassing.
18.6	<p>Er wordt gesproken over de hoogtes van de nieuwbouw. De hoogbouw contouren passen niet in deze omgeving en zeker niet in een woonwijk. Willen we hier een tweede Ommoord of andere mislukte hoogbouw (rondelen, beemsterhoek, etc) creëren? Gebouwen van ca 80 meter hoog in een woonwijk geven veel windbeweging en leiden tot grote en lange schaduwen. Zeer onaangenaam. Deze bouwvormen werken daarenboven contra productief bij de gewenste sociale cohesie op wijk niveau.</p>	<p>Voor schaduw en bezonning bestaat geen landelijke wetgeving. In Capelle aan den IJssel hanteren we de lichte TNO-norm, die landelijk veel gebruikt wordt en een minimum aantal zonuren aangeeft. Uit verkennende analyses blijkt dat in een nieuwe situatie met nieuwbouw op Rivium (binnen de mogelijkheden van het gebiedspaspoort) de bezonning van bestaande bebouwing in de omgeving van Rivium ruim boven de lichte TNO-norm blijft.</p> <p>Voor windhinder worden plannen in Rivium getoetst d.m.v. een computermodel aan de NEN 8100. Deze norm geeft eisen voor de toetsing op loop respectievelijk verblijfsniveau in relatie tot het effect van wind op voetgangers.</p> <p>Sociale cohesie is niet uitsluitend gebonden aan de hoogte van gebouwen. Er is en wordt veel aandacht besteed aan het bereiken van een goede sociale cohesie, zoals levendige plinten, een mix aan programma en een goede buitenruimte.</p>	Geen aanpassing.

Reactie 19 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
19.1	<p>Deze spreektijd heb ik aangevraagd omdat ik me zorgen maak. Me zorgen maak als inwoner van Rotterdam over een plan wat er aan het ontstaan is op de grens van de gemeentes Capelle aan den IJssel en Rotterdam. Ikzelf ben een inwoner van Kralingse Veer en heb de afgelopen weken via internet vernomen van eventuele plannen voor de herontwikkeling van Rivium.</p> <p>Op 12 Maart 2018 is het gebiedspaspoort "het nieuwe rivium" vastgesteld door uw gemeente. Hierin nodigt u inwoners uit om samen de toekomst van Rivium vorm te geven. Echter is het dan jammer om nu te constateren dat die informatie ons als direct omwonenden en dus belanghebbenden niet is bereikt. Misschien heeft het ermee te maken dat wij inwoner zijn van een andere gemeente en dus niet veel mee krijgen over de ontwikkelingen in uw gemeente. Feit is echter wel dat wij als wijk het dichtsbij de nieuw te ontwikkelen wijk wonen en dus graag hadden mee willen denken in dit traject. Samen optrekken, samen een visie ontwikkelen voor onze directe leefomgeving.</p>	<p>We vinden het uiteraard jammer om te horen dat u zich niet voldoende betrokken heeft gevoeld bij de totstandkoming van Gebiedspaspoort Het Nieuwe Rivium (maart 2018). Het Gebiedspaspoort Het Nieuwe Rivium (maart 2018) was een uitnodiging aan partijen om bestaande kantoorpanden te transformeren naar woningen. De impact hiervan op de directe omgeving is zeer beperkt. De uitnodiging om een impuls te geven aan het gebied werd goed ontvangen, waarbij heel veel initiatieven voor sloop nieuwbouw kwamen. Daarom is gewerkt aan een nieuw Gebiedspaspoort 2.0. De uitgangspunten; levendig, bereikbaar en duurzaam Rivium zijn op diverse inloopbijeenkomsten met direct belanghebbenden besproken. Op deze bijeenkomsten zijn vooral bedrijven en vastgoedeigenaren afgekomen via o.a. Parkmanagement. Vanuit de gemeente Capelle aan den IJssel is contact gezocht met de gemeente Rotterdam en zijn er ambtelijke uitnodigingen verstuurd.</p>	Geen aanpassing.
19.2	<p>Op 2 mei 2019 is er een nieuw concept gebiedspaspoort Rivium gepubliceerd. Deze ligt nu ter inzage bij uw gemeente. Als ik dit paspoort doorneem verbaas ik mij over de kaders die al gesteld zijn. Denk hierbij vooral aan hoeveelheden en bouw hoogtes. Werd er voorheen nog gesproken over bebouwing niet hoger dan 18 woonlagen word er nu al gesproken over bouwhoogtes tot aan 150 meter. Dit is aanzienlijk hoger dan eerder gedacht. U mag best weten mijn huis staat ongeveer 200 meter van de locatie waar nu 1 flat van maximaal 125 meter hoog ingetekend staat. Dit zal dus een hoge inbreuk hebben op mijn privacy en leefgenot.</p>	<p>Vanuit de torens zal er zicht zijn op de woningen en bewoners van Kralingse Veer en andersom. Gezien de afstand en gezien de belangrijke positie die de torens innemen in de gebiedsontwikkeling van Rivium vinden wij de invloed op het uitzicht en privacy te billijken en handhaven de mogelijkheden wat betreft de hoogte van de torens op genoemde locaties.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
19.3	<p>Mijn moraal van mijn inspraak is dus het volgende. Welk traject van burgerparticipatie heeft u als gemeente toegepast tussen 12 maart 2018 en 2 mei 2019 om ons als bewoners van een andere gemeente, maar wel direct belanghebbende, te betrekken in dit dossier? Hadden wij niet direct betrokken moeten worden in de tot standkoming van het concept gebiedspaspoort 2.0 Rivium? Welke vormen van burgerparticipatie heeft u als gemeente in de breedte toegepast tot de totstandkoming van dit paspoort?</p> <p>Wij reiken u graag de hand om samen op te trekken maar dan moeten we wel actief benaderd en geïnformeerd worden.</p> <p>Mijn primaire vraag is nu dan ook. Hoe gaan we dit in de toekomst anders en beter doen. Kunnen wij als bewoners en gemeente eerst samen eens om tafel. Om samen aan de hand van de 10 punten uit de participatie wijzer van de nationale ombudsman een gedegen burgerparticipatie traject op te stellen. Om samen actief op te trekken. Om samen actief informatie met elkaar te delen. Zo kunnen we samen zorgen voor een breed draagvlak onder de direct omwonenden en kunnen we misschien voorkomen dat we in de toekomst verzanden in bezwaarschiften, zienswijzes en misschien wel erger.</p> <p>Zoals ik begreep is er nog niks in beton gegoten dus laten we samen zorgen dat de burger in dit dossier ook een stem krijgt. Ik en nog meer inwoners van Kralingse Veer reiken u de hand om samen ervoor te gaan.</p>	<p>Voor de totstandkoming van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM heeft het eerder vastgestelde gebiedspaspoort als uitgangspunt gediend, aangevuld met wensen vanuit de markt. Daarnaast zijn verschillende bezoeken gebracht aan de WOP-vergaderingen van Fascinatio, en ook een vergadering van de wijk Kralingse Veer is bezocht. Tijdens deze vergadering is de stand van zaken toegelicht, evenals het vervolgproces. De reactie van de aanwezigen was overwegend positief, en ook het vervolgproces werd goed ontvangen. Verder heeft het concept gebiedspaspoort gedurende zes weken ter inzage gelegen en in deze periode zijn er verschillende informatiebijeenkomsten geweest. Ook voor de bewoners uit de wijk Kralingse Veer als naastgelegen gebied. De gemeente hanteert hiervoor de 'Doe Mee-aanpak'.</p> <p>Het klopt dat er nog niets in beton gegoten is, sterker nog, naar aanleiding van de reacties op het concept gebiedspaspoort zijn aspecten gewijzigd. We hopen dat dit u positief stemt. Daarnaast is een communicatie- en participatieaanpak geschreven voor het vervolgproces, waar o.a. in staat dat er maandelijks een nieuwsbrief wordt verstuurd, en ieder kwartaal een bijeenkomst wordt georganiseerd om geïnteresseerden bij te praten. Ook worden omwonenden en geïnteresseerden benaderd bij het vormen van de bouwveloppen, en nog voordat initiatiefnemers hun plannen indienen worden deze aan u gepresenteerd en heeft u de kans hierop te reageren.</p> <p>Sinds enige tijd hebben we contact met een aantal bewoners van Kralingse Veer die zich hebben verenigd in de Belangengroep Leefomgeving Kralingse Veer (BLKV). Na een kennismaking hebben zij schriftelijk nog een aantal vragen gesteld, die door ons zijn beantwoord.</p>	Geen aanpassing.

Reactie 20 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
20.1	Graag aandacht voor ouderen. Zelfsändig wonend, koop/huur, groot/klein. Die voor elkaar zorgdragen (beperkt). Dit ook ivm groot aantal ouderen in toekomst en minder verpleeg- en verzorgingshuizen.	We richten ons zoals in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM omschreven staat op een brede doelgroep, van jong tot oud. Wat de mensen uit de doelgroepen voor het Nieuwe Rivium gemeen moeten hebben is dat zij zich aangetrokken voelen tot de dynamiek van het nieuwe stadse Rivium. Mochten er initiatieven voor specifieke ouderenwoningen komen, dan zullen wij die ook beoordelen aan de hand van de aanwezigheid van dichtbij gelegen benodigde voorzieningen.	Geen aanpassing.

Reactie 21 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
21.1	Verzoekt om 'nieuwsbrief'.	Op www.cappellebouwtaandestad.nl is de laatste stand van zaken van alle projecten binnen de gemeente Capelle aan den IJssel te vinden. Er is daarnaast een nieuwsbrief in voorbereiding waarop u zich kunt abonneren via het e-mailadres rivium@capelleaandenijssel.nl . De informatie verloopt verder via de informatiebijeenkomsten.	Geen aanpassing.

Reactie 22 Sandestate B.V.			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
22.1	<p>Sandestate B.V. is eigenaar van de kantoorvilla aan Rivium Boulevard 22-26 in (2909 LG) Capelle aan den IJssel. Zoals het geval is met de meeste panden die een kantoorbestemming heeft in het gebied Rivium geldt ook voor dit pand dat een kantoorbestemming leidt tot aanzienlijke kwetsbaarheid. Ik meen dat de mogelijkheid geopend dient te zijn om het perceel aan Rivium Boulevard 22 en 26, kadastraal bekend gemeente Capelle aan den IJssel sectie E nummer2673 (groot 405 m2 en het 1/3 onverdeeld aandeel in het mandelig perceelgrond, kadastraal bekend gemeente Capelle aan den IJssel sectie E nummer2674) te kunnen bestemmen tot woonruimte.</p> <p>Op pagina 18 is mijn pand ingekleurd ten behoeve van de omschrijving "beschikbaar voor woningbouw en kantoren/bedrijvenmogelijk".</p> <p>Op bladzijde 53 lijkt het kantoorpand echter te zijn omschrijven als "behoud van kantoren- en bedrijvigheid, geen wonen"(de kleur paars).</p> <p>Ik verzoek u deze tegenstrijdigheid ongedaan te maken en vast te stellen dat de locatie Rivium Boulevard 22-26 bestemd zal worden tot "woningbouw en kantoren/bedrijvenmogelijk".</p>	<p>Er zit inderdaad een onbedoelde tegenstrijdigheid in de tekeningen op bladzijde 18 en 53. De tekening op bladzijde 18 sluit aan bij de gewenste ambitie, waarbij de Rivium Boulevard een levendige plint krijgt. De nabijheid van verschillende geluidsbronnen is wel een aandachtspunt om de herontwikkeling op deze locatie mogelijk te maken. Er zal door een eventuele initiatiefnemer, zoals door elke initiatiefnemer, een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd met een goede buitenruimte.</p>	<p>Ja. De genoemde tekeningen uit het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM zijn aangepast of vernieuwd. In beide tekeningen is woningbouw op de Rivium Boulevard 22-26 bespreekbaar. De voorwaarden waaronder dit bespreekbaar is, zoals fasering, totaal programma en milieuaspecten zijn beschreven in het gebiedspaspoort.</p>

Reactie 23 natuurlijk persoon			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
23.1	<p>Ondanks dat wij in overleg zijn met gemeente Capelle aan den IJssel, voelen wij ons genoodzaakt ook via deze weg te reageren, omdat het vervolgoverleg met gemeente Capelle aan den IJssel niet tot stand komt en wij twijfelen of ons belang wel gehoord wordt.</p> <p>1. Beoogde bebouwing niet naar verhouding tov bestaande bebouwing</p> <p>Al is het document nog een concept en heeft het geen formele status staat de op deze impressie weergegeven nieuwbouw niet in verhouding tot de villa op de locatie (...) en het Zalmhuis op de locatie Schaardijk 396. Het is gewenst dat het Zalmhuis zoveel als mogelijk vrij komt te liggen. Dat zien wij ook als van meerwaarde, maar niet door vervolgens de (...) in het niets te laten verdwijnen.</p>	<p>Met de toren en haar formaat wordt een relatie gezocht met de beoogde hoogbouw in het centrum van Rivium en met hoogbouw in de ruime omgeving met name langs de rivier. De toren markeert zo Rivium binnen de stad en specifiek de plek van Rivium aan de Nieuwe Maas. In formaat wijkt de beoogde toren zo inderdaad en bewust sterk af van de formaten van de villa en het Zalmhuis. Van belang is daarbij dat in het ontwerp van het gebouw rekenschap moet worden gegeven van de aanwezige bebouwing, onder andere door afstand te houden. Dit kan bijvoorbeeld ook de inrichting van het tussenterrein of de vormgeving van de voet van de toren betreffen. Dit is als voorwaarde opgenomen in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM en zal bewaakt worden bij beoordeling van de initiatieven. Voorwaarde is tevens dat bij ontwikkelingen initiatiefnemers overleggen met hun burens. Wij zullen hierop toezien en verder overleg stimuleren.</p>	Geen aanpassing.
23.2	<p>2. Openheid vs. beoogde nieuwe bebouwing</p> <p>De gele lijnen duiden de gewenste openheid aan, maar in samenhang met de bij punt 1 weergegeven beoogde nieuwbouw gaat deze openheid verloren. De bovenstaande weergave pleit meer voor openheid en groene invulling rondom het Zalmhuis, sloop van de 4e toren en een accent op de locatie Schaardijk 434.</p>	<p>Wij veronderstellen dat de gele lijnen in de figuur op bladzijde 12 van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM worden bedoeld. Deze geven de beoogde ruimtelijke en functionele verbinding tussen de Rivium Boulevard en het waterfront van de Nieuwe Maas weer. De mogelijkheid voor het bouwen van de toren is aan deze verbinding geprojecteerd, en wel aan het einde van de Boulevard, zodat zij samen met de gevraagde voorzieningen in de toren werkelijk het scharnierpunt tussen Boulevard en Waterfront kan zijn. Tevens kunnen zo de gevraagde horecavoorzieningen in de voet van de toren en het Zalmhuis in samenhang bijdragen aan een aantrekkelijk Maasplein. Dit kan met een plaatsing op Schaardijk 434 niet.</p>	Geen aanpassing.
23.3	<p>3. Verdeling koop/huur, prijsklasse en grootte</p> <p>Vermeld staat 'Deze verdeling is in eerste instantie een opgave per kavel en vraagt dus een inspanning van elke initiatiefnemer.'. De term 'in eerste instantie' laat veel ruimte over. Kan het hierdoor in de praktijk zijn dat de eerste initiatiefnemers meer vrijheid krijgen om daarmee maar zo snel mogelijk productie te generen en de latere initiatiefnemers dan de verdeling moeten oplossen?</p>	<p>In de uitgangspunten van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM staat aangegeven dat 'de 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 gewenste programmatische mix wordt voor deze gecoördineerde ontwikkeling vastgelegd in de betreffende bouwveloppen. Hiermee wordt voorkomen dat latere initiatiefnemers de verdeling moeten oplossen.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
23.4	<p>4. Bezinning Vermeld staat 'Hoogbouw mag andere woongebouwen niet langer dan 2 uur per dag in de schaduw stellen.' Met de beoogde impressie (zie opmerking 1) zal de villa van locatie 434 naar verwachting wel langer dan 2 uur per dag in de schaduw staan. Bij de omgevingsvergunning zal dit met een bezonningstudie kunnen worden aangetoond, maar desondanks hebben wij op voorhand twijfels of, gezien de weergave in de impressie, hiermee wel rekening gehouden kan worden. De weergave in de impressie kan in dat geval in ieder geval niet gerealiseerd worden.</p>	<p>De TNO-norm voor bezinning geldt met name voor woningen. In het bestemmingsplan Kralingse Veer (2017) heeft uw pand een gemengde bestemming. Hierbinnen is een horeca- of kantoorfunctie mogelijk. Door de mogelijke ontwikkeling naast uw perceel is er zeker sprake van schaduwwerking, maar blijven we ruim boven de lichte TNO-norm.</p>	Geen aanpassing.
23.5	<p>5. Special aan de Nieuwe Maas Met de toelichting van de special aan de Nieuwe Maas krijgen wij sterk de indruk dat al is toegeschreven naar de plannen/ het ontwerp van sloop/nieuwbouw van het vierde gebouw van de River Side Offices. Het is ons bekend dat de initiatiefnemer van deze locatie al gesprekken heeft met gemeente en de plannen heeft besproken. Uiteindelijk zal het getoetst worden met de omgevingsvergunning, maar in het gebiedspaspoort lijkt de instemming daartoe al te zijn verwerkt omdat het beoogde plan daarin staat verwoord. Dit beoogde plan is ten nadele van de locatie Schaardijk 396 en 434.</p>	<p>Zoals in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM omschreven, maken wij initiatieven onder andere samen met ontwikkelaars mogelijk. Dat het plan aan het waterfront nadelige gevolgen heeft voor de locatie 396 en 434 zien wij juist anders. Wij zijn daarover reeds met u in overleg. Het gezamenlijk belang is het realiseren van een sterke en kwalitatief hoogwaardige plek aan de Nieuwe Maas, waardoor alle gebouwen en openbare ruimtes een betere positionering krijgen.</p>	Geen aanpassing.
23.6	<p>6. Natuurhotspot en ecologische verbinding De bovenstaand beoogde natuurhotspot gaat door de beoogde nieuwbouw ter vervanging van de 4e toren van de River Side Offices. Wat komt er dan nog van de natuurhotspot tot uiting? Zo ook de beoogde zichtlijn voor deze locatie. De beoogde ecologische verbinding gaat door de locatie Schaardijk 434. Hoe is dit beoogd?</p>	<p>Voor het stedelijk gebied van het Rivium gaat de aandacht in het bijzonder uit naar hotspots voor vlinders en bijen, voor de rivier naar getijdenatuur. Naast de openbare ruimte (gemeentegrond) speelt ook de particuliere ruimte hierin een rol. Aan de oostzijde van Rivium willen we meer bloemrijk grasland en ruigte ontwikkelen. Daarnaast willen we qua inrichting en/of beheer nieuwe natuurvriendelijke oevers aanbrengen. Het netwerk kan tevens worden versterkt door het beoogde groen op daken en aan gevels.</p>	Geen aanpassing.
23.7	<p>7. Ontsluiting parkeren De primaire toegang t.b.v. het parkeren (zie paarse dikke pijl) gaat door de locatie Schaardijk 434. Hierover zijn geen gesprekken gevoerd met de eigenaar van Schaardijk 434. Welke alternatieve parkeerontsluiting gaat gemeente Capelle aan den IJssel toepassen omdat dit niet over Schaardijk 434 kan? Tevens is de indruk dat in het gebiedspaspoort niet of onvoldoende is nagedacht of de parkeergelegenheid volstaat in samenhang met de beoogde nieuwbouw.</p>	<p>De paarse lijn is niet bedoeld als exacte locatie, maar indicatief, als aanduiding dat de toegang/uitrit parkeren vanuit verkeerskundig oogpunt bij voorkeur via de Schaardijk moet worden afgewikkeld. Exacte oplossingen worden uitgewerkt in onderling overleg met de eigenaren en de gemeente. Een verkeerscirculatieplan voor het hele gebied maakt onderdeel hiervan uit.</p>	Ja. De legenda bij deze tekening is aangescherpt.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
23.8	<p>8. Parkeernorm</p> <p>De flexibiliteit in de weergegeven parkeernorm lijkt er toe bijdragen dat nieuwe initiatieven mogelijk gemaakt kunnen worden, ook als dit niet bij de meest kritische parkeernorm past. De in de impressie (zie punt 1) weergegeven beoogde bebouwing vraagt dermate veel parkeerplaatsen, dat dit niet op te lossen is in het huidige plangebied. Ook is hier niet over gesproken met de omliggende grondeigenaren. Hoe kan er toch gewaarborgd worden dat de parkeernorm wordt toegepast die ook bij en rondom de locatie noodzakelijk is?</p>	<p>Voor dit gebied is gekozen voor een lagere parkeernorm die gebaseerd is op de CROW kengetallen voor zeer sterk stedelijk (> 2.500 woningen per km²), omdat we hierin de beste oplossing zien om meerdere doelen tegelijkertijd te kunnen dienen. Daarnaast kunnen de initiatiefnemers een korting krijgen op de parkeernormen als zij zich inspannen om deze te verkrijgen. Hierbij valt te denken aan meebetalen aan een verbeterde openbaar vervoersvoorziening, Mobility as a Service programma's e.d. Er is o.a. een enorm tekort aan woningen, er is schaarste aan ruimte voor verkeer. In Rivium wordt aanbod ontwikkeld dat in Capelle niet/beperkt beschikbaar is. Overlast van parkeren kan worden tegengegaan via vergunningparkeren in de wijk Fascinatio. Overleggen over vergunningparkeren met WOP Fascinatio zijn inmiddels opgestart.</p>	Geen aanpassing.
23.9	<p>9. Flexibiliteit bouwmassa</p> <p>De maximale bouwhoogte is aangegeven op de kaart, met uitzondering van de cirkel naast locatie Schaardijk 396 en 434. In samenhang met de impressie (zie punt 1) krijgen wij de indruk dat hier bebouwing is beoogd die dermate veel massa heeft die niet in verhouding staat tot de villa van Schaardijk 434 en het Zalmhuis van Schaardijk 396. Verderop in het document staat 'Nieuwbouw hoort te passen in de maat en schaal van het ensemble van de River Side Offices', maar staat daarmee niet in verhouding tot het Zalmhuis en met name niet tot de villa van Schaardijk 434. Ook staat vermeld dat 'Bij specials kan gemotiveerd en passend binnen de richtlijnen voor de specials een afwijken de hoogte aan de orde zijn. Voor nieuwe of verhoogde torenbebouwing geldt per blok een minimum en maximumhoogte.'. Voor de locatie van het 4e gebouw van de River Side Offices geldt dat dit dus "vrij" is. Ook hiermee lijkt te zijn toegeschreven naar het reeds bekende ontwerp voor deze locatie.</p> <p>Op pagina 45 staat vermeld dat 'de nieuwbouw respecteert het Zalmhuis en de aanwezig villa onder andere door voldoende afstand te houden'. Ten opzichte van de de Zalmhuis is dat het geval in de weergegeven impressie, maar de villa wordt nagenoeg "opgeslokt" door de nieuwe beoogde bebouwing.</p> <p>Er staat vermeld dat 'Gezien de eigendomsgrenzen moet er een integraal plan worden opgesteld.'. Dit heeft ook onze voorkeur, maar tot nu toe hebben onze verzoeken tot integraal overleg niet tot resultaat geleid en bekruipt ons het gevoel dat de plannen al worden uitgewerkt en wij hierin geen zeggenschap meer hebben.</p>	<p>Zoals aangegeven, organiseren wij een overleg met alle grondeigenaren rondom het nieuwe Maasplein om tot een integraal ontwerp te komen.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
23.10	<p>10. Aanvulling tekst Pagina 44, kopje 'Waterfront', derde gedachtenstreepje: de zin lijkt incompleet te zijn.</p>	<p>Bedankt voor uw opmerking. De zin is aangepast.</p>	<p>Ja. bij 'Waterfront', derde gedachtenstreepje tekst wordt: "Voor het vierde gebouw, oostelijk van het Zalmhuis is sloop/nieuwbouw ten gunste van een nieuw gebouw met als functie hotel en/of wonen mogelijk (zie uitgangspunten special Maasplein). Het is aan de ontwikkelaar van het vierde gebouw om aan te tonen dat wonen milieuplanologisch haalbaar en uitvoerbaar is."</p>
23.11	<p>11. Groene inrichting perceel 'Minimaal 50% van elk perceel kent vanuit de lucht gezien een groene inrichting.' Gezien het kleine perceel en de grote beoogde footprint van de beoogde nieuwbouw (ter vervanging van het 4e gebouw van de River Side Offices) achten wij dit niet voor mogelijk. Hoe wordt dit gehandhaafd?</p>	<p>Het groen kan ook op het dak gerealiseerd worden.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>
23.12	<p>12. Samenhang buurpercelen I Wij missen in het tot heden doorlopen traject de 'open en transparante manier van communicatie door de ontwikkelaar met ruimte voor dialoog' en de 'Capelse Doe Mee aanpak'. Ons is gemeld dat na vaststelling van het gebiedspaspoort initiatiefnemers de omgevingsvergunning kunnen indienen. Als dat ook het geval is voor de locatie van de 4e River Side Office, dan loopt de communicatie achter. Daarmee wordt ons gevoel versterkt dat de plannen er al liggen en wij voor een voldongen feit komen te staan.</p>	<p>Volgens de Doe mee!-aanpak van de gemeente Capelle aan den IJssel moeten initiatiefnemers actief communiceren met de omgeving. Naar ons inzicht heeft de initiatiefnemer in een eerder stadium meerdere keren contact gezocht, en hebben we ook gezamenlijk meerdere keren gesprekken gevoerd. Voor ons is een integrale ontwikkeling ook van belang voor het realiseren van onze ambities. Wij zullen dit dus zeker blijven stimuleren. Daarnaast zijn nog geen van de plannen van ontwikkelaars in het gebied definitief.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>
23.13	<p>13. Samenhang buurpercelen II In de grafische weergave van pagina 53 ontbreekt de villa op Schaardijk 434 en wordt het Zalmhuis, Schaardijk 396, letterlijk en figuurlijk overschaduwd door de beoogde special. Wij verzoeken gemeente, in overleg met de eigenaren en belanghebbenden Schaardijk 396 en 434, nog een goed te kijken naar de belangen van het Zalmhuis en de villa. Deze belangen zijn op de onderstaande weergave geheel vervaagd.</p>	<p>Het is juist dat de villa-locatie op de ambitiekaart ontbreekt, aangezien de villa op Rotterdams grondgebied is gelegen. Wij faciliteren een gesprek met alle stakeholders om tot een integrale gebiedsontwikkeling aan het waterfront te komen.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>
23.14	<p>14. Resumé Het is ons bekend dat een impressie slechts een voorlopige weergave is en het gebiedspaspoort een concept, maar dit betreft tevens een beoogde/mogelijke weergave en uitvoering. Ten opzichte van de villa van Schaardijk 434 en het Zalmhuis van Schaardijk 396 zien wij dit niet als mogelijk en als niet wenselijk. Wij wensen daarom dat de dialoog wordt aangegaan, zodat het belang van Schaardijk 396 en 434 ook vertaald wordt in het gebiedspaspoort. Tevens wensen wij op korte termijn in onderling overleg het bovenstaande te bespreken zodat we een gezamenlijke oplossing kunnen vinden.</p>	<p>Conform uw wens hebben wij initiatief genomen om alle partijen aan tafel te hebben en elkaar in het vervolg goed te informeren. Het einddoel is om tot een gezamenlijke oplossing te komen.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Reactie 24 Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
24.1	<p>Bij het lezen van het gebiedspaspoort 2.0 missen wij in de ambitie een koppeling met (fysieke) veiligheid. Ambitie 5 gaat in op sociale veiligheid, milieu en duurzaamheid, echter zou de fysieke veiligheid hier ook een onderdeel van horen te zijn. Het lijkt ons dan ook een mooie kans om een kopje met 'de veilige leefomgeving' aan deze ambitie toe te voegen. Dit lichten wij nader toe.</p> <p>De veilige leefomgeving (achtergrondinformatie en input op het gebiedspaspoort)</p> <p>De veilige leefomgeving is voor ons een omgeving waarin burgers veilig kunnen wonen, werken, reizen en recreëren. Om dat te bereiken wil de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (hierna: VRR) burgers beschermen tegen risico's van branden, rampen en crises en zorgen voor hulpverlening en nazorg als zij onverhoopt slachtoffer worden van een incident.</p> <p>De VRR gaat uit van een vijftal ontwerpprincipes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bronmaatregelen boven effectmaatregelen <ul style="list-style-type: none"> - Indien het mogelijk is om maatregelen te treffen aan de risicobron (zoals een bedrijf met gevaarlijke stoffen), heeft dat de voorkeur boven maatregelen in het effectgebied. • Afstand tot risico's <ul style="list-style-type: none"> - Om het effect van een risicobron te beperken, is het nodig om afstand van de bron te houden. Dit kan zowel horizontaal als verticaal zijn. Daarnaast kan een barrière in de omgeving ook als afstand dienen, het is dus breder dan de feitelijke afstand in meters. • Bouwwerken bieden bescherming <ul style="list-style-type: none"> - Bouwwerken binnen een risicogebied dienen zowel bescherming te bieden aan de mensen die erin verblijven als aan de eventuele vitale functies of voorzieningen in het bouwwerk. • Gebouwen en omgeving maken vluchten mogelijk <ul style="list-style-type: none"> - Veilig vluchten als een bouwwerk niet voldoende bescherming biedt, vraagt niet alleen om de juiste inrichting binnen een gebouw, maar ook buiten het gebouw, in een wijk en in een gebied. Daarbij is het van belang om rekening te houden met kwetsbare groepen. • Effectieve hulpverlening <ul style="list-style-type: none"> - Indien er sprake is van een incident, is het van belang dat de hulpdiensten effectief op kunnen treden. Dit vraagt om de juiste inrichting van een gebied (beschikbaarheid van blusmiddelen 	<p>Wij hebben kennisgenomen van uw ontwerpprincipes. De inhoudelijke vragen worden vanaf 24.2 beantwoord.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

	<p>en een goede bereikbaarheid), maar ook om de beschikbaarheid van materieel en personeel. Het uitgangspunt hierin is het basiszorgniveau, waarbij het doel niet is om bovenmatige restrycties repressief af te dekken.</p> <p>Om een veilige leefomgeving aan burgers te kunnen bieden, richt de VRR zich in haar advisering op bovenstaande aspecten. Daarbij geldt dat wij alleen door een goede samenwerking met andere belanghebbenden succesvol kunnen zijn in onze taak.</p>		
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
24.2	<p>Voorzieningen in de zorg zijn beschikbaar voor, toegankelijk voor en afgestemd op (aantallen) inwoners en bezoekers. Het aanbod aan zorgvoorzieningen (zoals huisartsen) moet meegroeien met de groei van het aantal inwoners, werknemers, bezoekers en recreanten in het gebied. Voor verschillende doelgroepen moet passende zorg bereikbaar zijn.</p>	<p>Ten behoeve van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is een analyse gemaakt van de benodigde zorgvoorzieningen gekoppeld aan inwoneraantallen. Hierbij is gebruik gemaakt van landelijke kengetallen. De analyse geeft inzicht in de kwantitatieve behoefte aan diverse zorgverleners, de daaraan gekoppelde ruimtevraag en een maximale huurprijs die zorgverleners kunnen dragen.</p>	Geen aanpassing.
24.3	<p>De inrichting van omgeving en gebouwen maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk. Zorg voor goede bereikbaarheid en aanrijdroutes voor de geneeskundige hulpverlening en brandweerzorg, in de breedste zin van het woord. Denk daarbij aan goede bereikbaarheid van alle gebouwen voor ambulances en tankautospuiten, maar ook aan een plek waar de traumahelikopter kan landen. Zorg er tevens voor dat de liften in woontorens groot genoeg zijn voor een ambulancebrancard.</p> <p>Dit punt raakt aan ambitie 4 in het gebiedspaspoort, waarin autoverkeer ontmoedigd, en voet- en fietsverkeer gestimuleerd wordt. Deze ambitie mag niet ten koste gaan van de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Er zijn gemengd-gebruik voorzieningen denkbaar, waarbij bijvoorbeeld fietspaden breed genoeg worden gemaakt om ook hulpdiensten door te laten.</p>	<p>De bereikbaarheid van het gebied Rivium voor de hulpdiensten wordt vanuit twee zijden gegarandeerd. Dit wordt bij de uitwerking van de plannen verder uitgewerkt en in de AVV (Adviesdienst Verkeer en Vervoer) met de vertegenwoordigers van de hulpdiensten getoetst.</p>	Geen aanpassing.
24.4	<p>Bevorderen van zelf- en samenredzaamheid van burgers door het bieden van goede vlucht- en schuilmogelijkheden. Zowel gebouwen en omgeving zijn snel en veilig te verlaten. Vluchtroutes zijn ook bruikbaar voor verminderd zelfredzamen en voor het in veiligheid brengen van slachtoffers.</p>	<p>Er zijn twee mogelijkheden om in veiligheid te komen. Het meest voorkomende is het schuilen en de andere is vluchten. De mensen kunnen schuilen in de woningen of maatschappelijke voorzieningen in het gebied. Daarbij kan de mechanische installatie in één keer uitgeschakeld worden. Het vluchten uit de wijk het Nieuwe Rivium is mogelijk langs de Hollandsche IJssel en via de wijk Fascinatio. Al met al zijn er meerdere mogelijkheden om naar een veilig gebied te komen. Aan de hand van de campagne "goed voorbereid heb je zelf in de hand" worden de nieuwe gebruikers van het Nieuwe Rivium geïnformeerd.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
24.5	<p>Bovenstaand punt raakt ook het principe van 'bouwwerken bieden bescherming'. Niet alleen het beschermen van mensen die in het gebied verblijven, maar ook de eventuele vitale functies of voorzieningen in het gebouw dienen beschermd te worden (tegen bijvoorbeeld brand of extreme neerslag). Hierbij valt te denken aan noodstroomvoorzieningen, drinkwatervoorziening of datacentra. Gebouwen dienen hierom brandveilig en waterrobuust te zijn.</p>	<p>Dit kan niet in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM worden opgenomen. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt de VR-R betrokken.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>
24.6	<p>In het kader van waterveiligheid heeft de VRR input geleverd bij klimaatateliers bij de gemeente Capelle a/d IJssel. Daarbij kwam onder andere naar voren dat het Rivium een hooggelegen gebied is en daardoor het risico op overstromingen nihil is. Dat biedt daarom juist mogelijkheden voor dit gebied om als 'opvanggebied' te fungeren ten opzichte van andere omliggende gebieden. De evacuatie routes om in het Rivium gebied te komen dienen daarvoor ook bereikbaar te zijn. Bijvoorbeeld de onderdoorgang van de Abraham van Rijckevorselweg dat een risico vormt voor de bereikbaarheid bij veel wateroverlast.</p>	<p>De oogst van de klimaattafels wordt uiteraard meegenomen in de plannen voor dit gebied. Voor wat betreft het overloopgebied ten opzichte van andere gebieden is natuurlijk evident, maar kent ook beperkingen. De onderdoorgang van de Abram van Rijckevorselweg is een fysieke barrière. Daarentegen is de overgang op Rivium Boulevard en de ParkShuttlebaan beschikbaar om als evacuatiweg te dienen.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Reactie 25 WOP Fascinatio			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
25.1	In de zienswijze verdelen wij de wijk Fascinatio in: <ul style="list-style-type: none"> • Rivium (gedeelte Fascinatio ten zuiden van Abram van Rijkevorselweg). • Fascinatio (gedeelte Fascinatio ten noorden van Abram van Rijkevorselweg). • Abram van Rijkevorselweg (AvR) 	Wij volgen uw opbouw van uw reactie in de beantwoording vanaf 25.1.1.	Geen aanpassing.
25.1.1	1) (...) voelt zich hoogst ongemakkelijk dat het Mobiliteitsrapport niet is toegevoegd aan Gebiedspaspoort Rivium 2.0. 1A) Bij de inzage van Gebiedspaspoort Rivium 2.0 was het Mobiliteitsrapport geen onderdeel. Het is ons bekend dat deze wel beschikbaar is gesteld aan Raadsleden. We hebben hier helaas dan ook geen kennis van kunnen nemen en voelen ons hierdoor beperkt in onze informatie.	Uw constatering is juist dat de concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM niet was toegevoegd aan het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM. Een eerste (nog onvolledige) versie van het rapport is gedeeld met de raadsleden en was ook beschikbaar tijdens de informatiebijeenkomsten over het Nieuwe Rivium. De definitieve versie is een bijlage bij het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM.	Geen aanpassing.
25.1.2	1B) Is het een bewuste keuze om in dit participatieproces bewoners geen inzage te geven in mobiliteitsrapport of zijn hier legitieme redenen voor?	Dit was geen bewuste keuze, het rapport was nog niet gereed.	Geen aanpassing.
25.1.3	1C) Vanuit reacties van bewoners die zowel Samenvatting als Gebiedspaspoort Rivium 2.0 hebben gelezen, kregen we de vraag of hier nog een vorm van inspraak (zienswijze) mogelijk was. Hierbij is in dit proces met geen woord over gepraat. Betrokken bewoners vroegen ons of het participatieproces dan wel juist is verlopen en niet opnieuw moet worden gedaan.	Gelijktijdig met de vaststelling van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM heeft het College van B en W dit concept gebiedspaspoort ter inzage gelegd van 6 mei 2019 tot 3 juni 2019. Alle belanghebbenden hebben de mogelijkheid gekregen om een reactie te geven. In deze voorliggende Nota van beantwoording is de beantwoording van alle reacties opgenomen.	Geen aanpassing.
25.2	2) In de samenvatting van het gebiedspaspoort 2.0, die bezoekers op de informatieavond hebben kregen, wordt de indruk gewekt dat er maximaal 5000 woningen komen. Echter bij het lezen van gehele gebiedspaspoort Rivium 2.0 blijkt dat het aantal woningen kan oplopen tot 7000 stuks. Dit heeft mogelijk grote gevolgen voor de mobiliteit. Hierover hebben we een aantal vragen:	Dank voor uw oplettendheid. Wij hebben inmiddels geconstateerd dat er nog enige consistentie doorgevoerd moet worden in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM en de bijbehorende bijlagen. In het gebiedspaspoort gaat het om ca. 5.000 woningen	Consistentie in aantallen doorgevoerd.
25.2.1	2A) Op basis van hoeveel woningen is het mobiliteitsrapport geschreven en verwerkt in gebiedspaspoort?	Bij de concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM is in de modelberekeningen uitgegaan van maximaal 6.020 woningen op Rivium als een worst-case scenario en niet als gemeentelijke ambitie. In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM wordt uitgegaan van ca. 5000 woningen.	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
25.2.2	2B) In het gebiedspaspoort wordt gesproken over hotelfuncties met maximaal 300 kamers. Op zo'n locatie zal dit waarschijnlijk gebeuren in combinatie met vergadermogelijkheden. Deze functie trekt met name in de ochtend en in de avond veel autoverkeer aan. Hotels in combinatie met vergadermogelijkheid kunnen zo maar zorgen voor 1000 extra auto's en dit met name in de spijtstijd. Is hier rekening mee gehouden in het mobiliteitsrapport en welke gevolgen heeft dit op de bereikbaarheid van Rivium en Fascinatio?	Op basis van het geldende bestemmingsplan Rivium is het al mogelijk om een hotel (al dan niet in combinatie met vergaderfaciliteiten) te realiseren. Er is in de scenarioberekening van de concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM rekening gehouden met een worst-case invulling van de huidige plancapaciteit van het bestemmingsplan.	Geen aanpassing.
25.2.3	2C) Zitten de parkeervoorzieningen van hotel- en vergadergasten reeds in de parkeernorm voor Rivium verwerkt of worden parkeerplaatsen op eigen terrein niet meegenomen in parkeernorm?	Voor een hotel gelden aparte parkeernormen die vastgesteld worden naar aanleiding van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM en het daarbij behorende concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM.	Geen aanpassing.
25.2.4	2D) Met een parkeernorm van 1,05 zullen er bij de ontwikkeling van 4500 woningen 4725 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Oil komt niet overeen met een autoluwe wijk welke gepresenteerd is door gemeente aan bewoners. Waar is het hierbij misgegaan in de informatievoorziening naar bewoners?	In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM worden voor dit gebied specifieke parkeernormen vastgesteld, waarmee autoluweheid wordt afgedwongen. Het autobezit wordt daarmee ontmoedigd en alternatieve vormen van vervoer aangemoedigd, zoals de parkshuttle.	Geen aanpassing.
25.2.5	2E) Wat is het maximale aantal auto's dat Rivium aan kan zondermeer mobiliteitsdruk te genereren op AvR en afrit Rivium Boulevard dan thans het geval is?	Deze vraag is helaas niet eenduidig te beantwoorden. De concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM voorziet in aanpassingen van de infrastructuur [o.a. Rivium Boulevard en Abram van Rijckevorselweg] teneinde meer automobilititeit te kunnen verwerken. Op regionaal niveau wordt aan een mix van maatregelen gewerkt die positieve invloed kunnen hebben op de Abram van Rijckevorselweg.	Geen aanpassing.
25.2.6	2F) Zijn de gevolgen van bevoorrading van hotels, bedrijven, winkels, restaurants en bewoners meegenomen in het mobiliteitsrapport. Door de mogelijke ontwikkeling van 7000 woningen en jonge leeftijdsopbouw zal er veel gebruik worden gemaakt van online bezorgdiensten. Is de impact hiervan meegenomen en welke invloed heeft dit op de leefbaarheid?	Op deze trend wordt geanticipeerd. Er worden oplossingen hiertoe aangedragen in de concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM. Beperking van effecten op de leefbaarheid e.d. speelt daarin uiteraard een belangrijke rol.	Geen aanpassing.
25.2.7	2G) Is de informatievoorziening naar de bewoners wel correct geweest, nu uit Gebiedspaspoort Rivium 2.0 blijkt dat er 7000 woningen en geen 5000 woningen kunnen worden ontwikkeld?	Wij hebben inmiddels geconstateerd dat er nog enige consistentie doorgevoerd moet worden in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM en de bijbehorende bijlagen.	Geen aanpassing.
25.2.8	2H) Welke gevolgen heeft het niet realiseren van één van de twee oeververbindingen Oost of Oost-Oost (zie kaart gebiedspaspoort Rivium 2.0) op de mobiliteit van Fascinatio en Rivium?	De autonome ontwikkelingen in de nabije toekomst leiden tot fors meer mobiliteit, ook zonder de transformatie van Rivium naar een werk-woongebied. Om die reden is recent besloten om een nieuwe oeververbinding aan te gaan leggen en maatregelen voor de Abram van Rijckevorselweg te treffen.	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
25.2.9	2i) Klopt het dat bewonersdoelgroep van Rivium 75% een auto heeft, Dit komt totaal niet overeen met doorgemeente gehouden presentaties waarin de nadruk kwam te liggen dat de doelgroep voor Rivium een laag autobezit heeft?	Dit is een onjuiste aanname. Het door u genoemde percentage heeft betrekking op de huidige werknemers in de winterperiode dan wel bij slecht weer.	Geen aanpassing.
25.2.10	2J) Hoe wordt het vrachtverkeer afgehandeld dat nu door Rivium loopt en is een alternatieve route door 's-Gravenland, Capella West of Kralingseveer wel wenselijk en zijn hier reeds afspraken over?	Het afsluiten van de Rivium Boulevard voor doorgaand verkeer is een mogelijkheid die naast andere mobiliteitsscenario's is onderzocht op de effecten. De afsluiting van de Boulevard betekent niet dat er geen noord-zuid verbinding meer is. Ook bij deze zogenaamde knip blijft dit mogelijk, maar dan via de route Rivium 1e straat, Rivium Quadrant en Toepad. De routes die u benoemt zien wij niet als passende alternatieven, hetgeen door de uitgevoerde modelstudies wordt bevestigd.	Geen aanpassing.
25.2.11	2K) Kan invoegstrook vanuit Fascinatio en Rivium naar AvR en A16 met minimaal 200 meter worden verlengt om hierdoor de ontsluiting van Fascinatio te verbeteren.	Uw voorstel biedt inderdaad kansen voor de verbetering van de doorstroming. De ontsluiting met de Abram van Rijkevorselweg bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Rotterdam. Het voorstel zal met hen worden besproken.	Geen aanpassing.
25.2.12	2L) We zien in de huidige projecten dat ontwikkelaars parkeerplaatsen gaan verhuren.	De parkeerplaatsen worden gerealiseerd t.b.v. de nieuwe woningen en overige nieuwe functies, conform de parkeereisen uit het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM. Deze kunnen mogelijk worden verhuurd aan derden als de bewoners er geen gebruik van maken.	Geen aanpassing.
25.2.12 .1	<ul style="list-style-type: none"> Vallen deze parkeerplaatsen onder de parkeernorm of staan deze hier los van? 	Ja, ze vallen onder de parkeernorm.	Geen aanpassing.
25.2.12 .2	<ul style="list-style-type: none"> Zorgt dit er niet voordat bewoners in Rivium gaan zoeken naar gratis alternatieven? 	Nee, dit is niet de verwachting.	Geen aanpassing.
25.2.12 .3	<ul style="list-style-type: none"> Heeft de gemeente van pand Braingate niet geleerd dat dit niet werkt. Hier staan dagelijks minimaal 600-800 ongebruikte parkeerplaatsen terwijl werknemers elders in Fascinatio en Rivium geparkeerd staan. 	Op dit moment kijkt de gemeente naar onder andere vergunningparkeren voor Fascinatio. Daarmee zullen gebruikers van Braingate naar parkeren aldaar (tegen betaling bij de eigenaar) terug moeten vallen.	Geen aanpassing.
25.3	3) Gebiedspaspoort Rivium 2.0 kan niet los worden gezien qua ontwikkelingen van de rest van Fascinatio. Vele onderdelen in gebiedspaspoort hebben directe invloed op onze wijk. Door eerst gebiedspaspoort Rivium 2.0 te behandelen en vervolgens het gebiedspaspoort voor Fascinatio wordt onze wijk gedwongen zich aan te passen aan het Gebiedspaspoort van Rivium. De belangen van Fascinatio worden hierdoor niet mee gediend.	Rivium en Fascinatio hebben gemeenschappelijke thema's, zoals mobiliteit en voorzieningen. Deze thema's worden ook tegelijkertijd geanalyseerd en opgepakt. Ruimtelijke kwaliteit is echter een thema dat per wijk een eigen invulling behoeft. De thema's zullen ook als zodanig een plek krijgen.	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
25.3.1	3A) Zijn er voor Fascinatio nog zekerheden ingebouwd in gebiedspaspoort Rivium 2.0 om de huidige kwaliteit, leefbaarheid en mobiliteit van Fascinatio te waarborgen?	Het uitgangspunt voor de mobiliteit op Rivium is beperking van automobilititeit waar nodig via parkeernormen, via investeringen in OV en fiets, deelmobiliteit etc. Het autogebruik van bewoners op Fascinatio is veel hoger dan van de toekomstige bewoners van Rivium. Er worden voldoende randvoorwaarden geschapen voor kwaliteit, leefbaarheid en mobiliteit waarvan Fascinatio zal profiteren.	Geen aanpassing.
25.4.1	4) Openbaar Vervoermobiliteit bij ontwikkelingen Rivium kunnen grote gevolgen hebben voor Fascinatio. Hierbij moet gedacht worden aan: 4A) Het mislukken van het project People Mover om over de openbare weg te rijden. Dit is het fundament m.b.t. openbaarvervoer in Rivium. Een bewoner gaf aan dat er maar een dodelijk ongeval op de openbare weg hoeft te gebeuren om project voor lange tijd uit de running te hebben. Is dit meegenomen in risico- analyse?	Er is uiteraard een risicoanalyse uitgevoerd waarin dit aspect is meegenomen. De exploitatie van de ParkShuttle is hoe dan ook geborgd op het bestaande tracé, waarmee ook de ontsluiting via de halte Fascinatio een zekerheid is. Omdat er nog een proces met de RDW moet worden ingegaan is er op dit moment nog geen zekerheid over het rijden met passagiers op het nieuwe tracé, maar er wordt vanzelfsprekend alles aan gedaan om de veiligheid te borgen. De shuttle stopt in essentie als zich een mens, dier of obstakel op de route bevindt, rijdt nooit te hard, houdt zich aan de verkeersregels en is erg voorspelbaar.	Geen aanpassing.
25.4.2	4B) Welke gevolgen hebben de verhoogde rij-intensiteit van shuttle op de wachttijden bij slagbomen van People Mover voor de doorstroming van autoverkeer in Rivium en Fascinatio. Het in colonne rijden is hiervoor geen oplossing tenzij de intensiteit van rijden wordt verlaagd. Dit is geen oplossing vanwege de toename van gebruikers.	Hiernaar is onderzoek gedaan. De verkeersdoorstroming blijft gewaarborgd, de huidige spitsintensiteit van de shuttle is vergelijkbaar met de nieuwe situatie, waarbij de shuttles op de huidige baan een hogere snelheid hebben dan de vorige generatie, waardoor er met platooning (colonne rijden) vergelijkbare wachttijden zijn op de Fascinatio Boulevard en de Rivium 1e straat.	Geen aanpassing.
25.4.3	4C) Hoe gaan de stoplichten vanuit Fascinatio afgesteld worden zodat Fascinatio bereikbaar blijft naar AvR richting Kralingseplein en A16.	Daar zal naar worden gekeken bij aanpassing van de Abram van Rijckevorselweg-corridor, maar is niet relevant voor het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM.	Geen aanpassing.
25.4.4	4D) Wat zijn de zekerheden voor Fascinatio dat bij gebrek aan parkeerplaatsen in Rivium bewoners hun auto niet in Fascinatio gaan parkeren?	Er wordt tussen de gemeente en het DB WOP Fascinatio gesproken over invoering van vergunningparkeren.	Geen aanpassing.
25.4.5	4E) Zijn er voorzieningen gepland voor het stallen van fietsen in Rivium maar ook bij Metro Kralingse Zoom en Metro Capelse Brug.	Als bedoeld wordt op nietjes om een fiets tegen aan te zetten/vast te maken: op Kralingse Zoom wordt los van de herontwikkeling van Rivium de capaciteit van fietsparkeren de komende jaren uitgebreid. Op Rivium zijn minimaal 500 nietjes voorzien.	Geen aanpassing.
25.4.6	4F) Gaat verkeersafwikkeling van autoverkeer via AvR of en/of Toepad Rotterdam lopen en zijn hier met Rotterdam al afspraken over gemaakt?.	Op dit moment spelen de Abram van Rijckevorselweg en het Toepad al een belangrijke rol in de verkeersstromen. Met de gemeente Rotterdam, de MRDH, de provincie en Rijkswaterstaat wordt zorgvuldig gekeken naar ontwikkelingen op lange termijn en hoe daaraan tegemoet te komen.	Geen aanpassing.
25.4.7	4G) De komst van waterbus is nog niet geregeld. Gezien huidige berichtgeving is hier nog geen zicht op. Is hier inmiddels meer over bekend.	Op dit moment loopt de aanbesteding voor het nieuwe contract van de Waterbus dat moet ingaan in januari 2022. De uitkomst van de nieuwe aanbesteding wordt in maart 2020 verwacht.	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
25.4.8	4H) Thans wordt de ontsluiting per fiets in de avond en 's-nachts via Toepad naar Rotterdam als onplezierig ervaren. Dit is veruit de snelste route naar Rotterdam. Voor vele bewoners staat de liquidatie bij Toepad van enige jaren geleden nog vers in het geheugen. Wat gaat er gebeuren om het veiligheidsgevoel hier te verbeteren en zijn hier al afspraken over met Rotterdam?	Het verbeteren van de sociale veiligheid is een aandachtspunt waarover ook met gemeente Rotterdam en de MRDH wordt gesproken.	Geen aanpassing.
25.5	5) Grote nieuwe voorzieningen in Rivium Zijk voor Fascinatio een bedreiging voor de thans aanwezige basisvoorzieningen zoals supermarkt en gezondheidscentrum. Voor een kinderrijke wijk als Fascinatio, waar ook steeds meer ouderen zich vestigen, is het omwille van de leefbaarheid een minimale eis dat de thans aanwezige voorzieningen gehandhaafd blijven.	Uit het Distributieplanologisch Onderzoek (DPO) van 6 februari 2019 blijkt dat er na realisatie van het voorgenomen woningbouwprogramma Rivium voldoende (kwantitatieve) marktruimte aanwezig is om een supermarkt op het Rivium toe te voegen. In het onderzoek is rekening gehouden met de supermarkt op Fascinatio. Overigens zien wij de supermarkt als een goede aanvulling voor het totale gebied Fascinatio/Rivium. De toekomstige inwoners van Rivium zullen ook voorzieningen nodig hebben. Wij creëren hiervoor mogelijkheden. De eventuele (nieuwe) commerciële en maatschappelijke functies op het Rivium - op loopafstand van Fascinatio - zullen ons inziens eerder aanvullend zijn dan verstorend.	Geen aanpassing.
25.5.1	5A) Aan bewoners gepresenteerde plannen sprak de gemeente eerst over ca.1.2 bewoner per woning. Inmiddels is dit al ca.1.8. Dit zorgt voor een totaal andere mix van bewoners waardoor er ook voorzieningen o.a. voor kinderen moeten komen. Wij zien dit niet terugkomen in het gebiedspaspoort.	Voor Rivium is op basis van verschillende bevolkingsprognoses in beeld gebracht welke maatschappelijke voorzieningen nodig zijn. Hierbij is onder andere eventuele benodigde speelruimte voor kinderen meegenomen. De uitkomsten van deze analyse maken deel uit van concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM.	Geen aanpassing.
25.5.2	5B) Vanuit leefbaarheid maken we ons zorgen over de aanwezigheid van de windmolen. Uit buitenlandse onderzoeken blijkt dat te dicht wonen bij windmolens gezondheidsklachten kunnen veroorzaken. Zijn deze risico's in kaart gebracht? Zie rapporten:	Verkennde analyses zijn uitgevoerd. De effecten van de windturbine worden meegenomen in de bouwplannen van de projectontwikkelaars. Door mitigerende maatregelen kan de overlast van de windturbine tot een minimum beperkt worden.	Geen aanpassing.
25.5.3	5C) Hoe zit het met de geluidsbelasting en fijnstof. Blijven deze binnen de norm of moet hier de norm voor worden aangepast?	De normstelling voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit is wettelijk geregeld. De gemeente kan op grond van de huidige regelgeving de normen niet aanpassen. Wel bestaat in de Wet geluidhinder de mogelijkheid om een hogere waardebesluit te nemen.	Geen aanpassing.
25.5.4	5D) Bewoners van Fascinatio willen de gevolgen van hoogbouw en eventuele schaduw graag gevisualiseerd zien. Aan de hand van deze analyse kan er wat betreft de bewoners pas een oordeel worden gegeven over de maximale hoogte waarbij rekening moet worden gehouden met de plaats van bouw in Rivium.	De gevolgen van de hoogbouw zijn in beeld gebracht via een 3D visualisatie op de website van de gemeente. De effecten van de beoogde hoogbouw van Rivium op Fascinatio is zeer gering en blijft ruim binnen de normen.	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
25.5.5	5E) Wij missen een calamiteiten- en/of veiligheidsplan. De aangetrokken economie, de dagelijkse files op AvR, Kralingseplein, en A16 leggen nu al zo'n grote druk op de mobiliteit van Fascinatio en Rivium dat we meermaals per week met de auto de wijk nauwelijks in of uit kunnen. Is bij de ontwikkelingen van Rivium, waar volgens gebiedspaspoort mogelijk 12600 bewoners komen, 300 hotelgasten, 7000 werknemers van bedrijven hier een analyse van gemaakt?	De MRDH heeft allerlei scenario's klaarliggen als er onverhoopt calamiteiten plaatsvinden. De verkeerssituatie als geheel is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de regio (gemeenten, Rijkswaterstaat, MRDH en provincie) en op dit niveau is er alle aandacht voor de verkeerssituatie die u schetst en daar ligt ook de verantwoordelijkheid voor eventuele calamiteiten.	Geen aanpassing.
25.5.6	5F) De thans aanwezige visie vanuit ontwikkeling is slecht gebaseerd op maximalisatie van aantal woningen in plaats van de "natuurlijke" beperking die het gebied kent op mobiliteit, milieu en leefbaarheid.	Er is juist rekening gehouden met de beperkingen van het gebied op het gebied van mobiliteit, milieu en leefbaarheid. Om die reden is bijvoorbeeld het aantal woningen in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM gemaximaliseerd op ca. 5000 woningen en is een scala aan maatregelen voorgesteld om het autogebruik zo laag mogelijk te houden.	Geen aanpassing.
25.6	6) Het experimentele karakter van Rivium brengt ook grote financiële risico's met zich mee.	Tegelijkertijd met het voorleggen van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM aan de raad, is aan het bestuur inzicht gegeven in de verwachte kosten, dekking ervan en de risicoanalyse. De investeringen in de openbare ruimte, plankosten en de parkeerbalans worden gefinancierd door de initiatiefnemers. Het streven is dat de herontwikkeling van het Nieuwe Rivium voor de gemeente financieel neutraal wordt.	Geen aanpassing.
25.7.1	7A) Om bij de risico's van de ontwikkelingen te blijven. Is er rekening gehouden met de woningbouwplannen van Rotterdam in Rivium Brainpark, rand Kralingse Zoom en rest van Alexanderpolder. Richt Rotterdam zich hier niet voor een belangrijk deel op dezelfde doelgroep?	Ja, er is rekening gehouden met de woningbouwplannen in de omgeving van Rivium.	Geen aanpassing.
25.7.2	7B) Met name worden herontwikkeling projecten vaak financieel onderschat. Zijn door de snelle en steeds veranderende herontwikkeling plannen de mogelijke financiële gevolgen van de ontwikkeling van Rivium voor gemeente wel goed in kaart gebracht?	Ja, de financiële gevolgen zijn in kaart gebracht. De herontwikkelingen worden gefinancierd door de initiatiefnemers, grotendeels voor eigen rekening en risico.	Geen aanpassing.
25.8	Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van onze zienswijze het Gebiedspaspoort Rivium 2.0 niet vast te stellen.	Wij hebben uw mening voor kennisgeving aangenomen.	Geen aanpassing.
25.9	Wij gaan ervan uit dat u het DB WOP Fascinatio en haar bewoners als volwaardige participerende partners op de hoogte worden gehouden over de vervolgstappen in het verdere proces. Uiteraard zullen wij blijven participeren op basis van een transparantproces en het gelijkwaardig delen van informatie.	Wij zijn het met u eens, het is van groot belang dat alle omwonenden, waaronder ook het DB WOP Fascinatio en haar bewoners op de hoogte worden gebracht over de vervolgstappen en het verdere proces. Wij streven ernaar om alle belanghebbenden daarover te informeren.	Geen aanpassing.

Reactie 26 Havensteder			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
26.1	Bedankt dat wij als partner in Rivium de kans hebben om te reageren op de toekomstvisie voor een Rivium als nieuwe werk-woonwijk in Capelle. Respect voor de manier waarop dit stuk in korte tijd tot stand is gekomen met een duidelijke visie. We nemen graag de tijd om het stuk te voorzien van een aantal algemene reacties en een paar reacties die direct betrekking hebben op ons belang in Rivium. We horen graag wat jullie met onze reacties doen.	Wij waarderen jullie betrokkenheid bij het uitwerken van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM. De inhoudelijke vragen worden vanaf 26.2 beantwoord.	Geen aanpassing.
26.2	Wat we missen in de opbouw van het paspoort is dat er na de ambities vanaf hoofdstuk 3 niet meerdere sporen worden uitgewerkt. Er zijn in een ontwikkeling van deze omvang en in dit tijdsbestek zoveel onvoorziene omstandigheden dat we moeten werken met verschillende scenario's. Wat als de wijk niet verder groeit en stopt op 2000 woningen? – Wat als ...? zo kunnen we doordenken hoe we omgaan met de scenario's. Juist voor sociale huur – of een goede mix van doelgroepen in het algemeen - is dit relevant. Maar ook om je verkeer, parkeren en voorzieningenniveau te doseren.	Het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM beschrijft de hedendaagse ambities voor het Rivium. Afhankelijk van de realisatie van deze ambities, zouden vervolgens mogelijke sporen uitgewerkt kunnen worden. Uiteraard wordt het proces gemonitord en brengen wij verschillende scenario's in kaart.	Geen aanpassing.
26.3.1	Ambitie 1. Een hippe, gave wijk met karakter Hip en gaaf zijn voor een wijk holle frasen. Was de Bijlmer niet ooit ook hip en gaaf? Hip en gaaf zijn subjectief en ze hebben als kenmerk dat ze ook snel vervliegen. Zou je eerste ambitie niet meer een ambitie kunnen zijn die past bij de afbeelding hieronder. Locatie met DNA (dynamiek/werken/karakter) en verbonden en verankerd in de regio.	Wij zijn het met u eens. Om deze ambitie te behalen, hebben wij bij de uitwerking van de bouwplannen bijzondere aandacht voor maatschappelijke invulling van de plinten, een gevarieerd woonprogramma in combinatie met bedrijvigheid en overige voorzieningen, net als een bijzondere aandacht voor ruimtelijke kwaliteit van de nieuwbouw om levendigheid en sociale duurzaamheid te waarborgen.	Geen aanpassing.
26.3.2	De opgave is toch in de eerste plaats een regionale opgave? Hoe is de binding met Capelle? Of zoals de HRC het ziet, is deze binding is er niet? Wordt het gewoon een Rotterdamse wijk en bestaat de sociale doelgroep met name uit Erasmus-studenten ipv uit Capelse jongeren of Capellenaren?	In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM wordt aangegeven dat het Nieuwe Rivium invulling geeft aan de vraag vanuit Capelle én vanuit de regio. De Capelse vraag komt voor dit gebied met name van jongeren en starters. Het woningprogramma houdt hier duidelijk rekening mee. 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.	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
26.4	<p>Ambitie 2. De hotspots van het Nieuwe Rivium Is Ambitie 2 wel een ambitie? Is ambitie 2 niet een invulling van het karakter wat genoemd wordt in ambitie 1. Dat karakter en de dynamiek bereik je door de hotspots.</p>	<p>Inderdaad geven de hotspots mede inhoud en vorm aan ambitie 1, als het gaat om de ruimtelijke ordening en invulling van het gebied. De ambitie is om juist deze en al deze hotspots te realiseren als essentiële onderdelen van het concept voor het Nieuwe Rivium. Zo zullen ook de andere ambities betreffende andere aspecten bijdragen aan de hippe, gave wijk: de ambities kunnen niet zonder elkaar.</p>	Geen aanpassing.
26.5	<p>Ambitie 3. Een echte stadswijk De ambitie om een echte stadswijk te worden vraagt om extra lading. Dat volgt in het hoofdstuk maar roept nog wel een paar vragen op. De ambitie voor broedplaatsen hoe krijgt dat vorm? Is het reëel?</p>	<p>De vele plintruimte biedt mogelijkheden voor diverse functies waaronder bijvoorbeeld het creëren van broedplaatsen. Tijdens de ontwikkeling van de wijk, is er ruimte voor tijdelijke functies die de wijk de gewenste uitstraling en levendigheid geven. Met de ontwikkelende partijen worden afspraken gemaakt hoe en waar deze functies een plek kunnen krijgen.</p>	Geen aanpassing.
26.6	<p>Wat is een spoedzoeker voor de gemeente? Wat is een type product waar je dan aan denkt? Deze ambitie komt ook niet terug in 3.1.</p>	<p>Onder spoedzoekers verstaan wij mensen die door omstandigheden snel betaalbare (tijdelijke) woonruimte nodig hebben. We denken hierbij bijvoorbeeld aan statushouders of recent gescheiden mensen. Voor het Nieuwe Rivium betekent dit dat in het gereguleerde sociale programma in samenspraak gekeken moet worden in welke mate en op welke wijze deze groep hier binnen een plek kan krijgen.</p>	Geen aanpassing.
26.7.1	<p>Hoe zit het met de overige 2600 woningen? Is dit het afvangen van de opgave van Rotterdam. Is er een relatie met het MIRT onderzoek van de provincie Zuid Holland? Ik mis in het gebiedspaspoort iets meer regionale inbedding. Is er voor deze doelgroep in de zuidelijke randstad deze vraag?</p>	<p>Dit is een terchte vraag/opmerking. De genoemde ruimte voor 2.400 woningen in het Nieuwe Rivium binnen de komende periode van 5 jaar is niet juist. Uit het eind 2017 door bureau SAMR in opdracht van de gemeente Capelle aan den IJssel uitgevoerde Woondoelelgroepenonderzoek Rivium bleek dat ruim 56.000 huishoudens (dit is 4% van het totaal aantal huishoudens) in een straal van 30 km rond Rivium tot de doelgroep behoren (rode leefstijl, alleenstaand of stel, tot 40jr., hoger opgeleid) die past op het concept van Rivium. Zo'n 30.000 huishoudens uit deze doelgroep zijn geneigd om te verhuizen. Dit is het potentieel aan huishoudens dat de ontwikkeling van Rivium, met ca. 5000 woningen (maar ook met overig aanbod in Rotterdam bedienen!) wil bedienen. Wel dient er volgens SAMR rekening mee gehouden te worden dat dit een onderzoek is uit 2017. De dynamiek op de woningmarkt ziet er nu anders uit. Onlangs is er voor een ander vergelijkbaar project in een grote stad een onderzoek gedaan en daar was bijna 70% van de doelgroep verhuisgeneigd. De verwachting is dat ook binnen de voor Rivium onderzochte doelgroep de verhuisgeneigdheid substantieel is toegenomen sinds 2017, aldus SAMR.</p>	<p>Ja. bij 'Hier woon je fijn'. Verwijderen: Uit het eerste woondoelelgroepenonderzoek blijkt dat er in ieder geval vanuit de regionale vraag ruimte wordt gezien voor 2.400 woningen in het Nieuwe Rivium binnen de komende periode van 5 jaar. Vervangen door: In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIMUM is de ambitie de realisatie van circa 5.000 woningen.</p>
26.7.2	<p>jongeren/starters, wordt in het gebiedspaspoort de groep duidelijk omschreven? Wat bedoelen we precies?</p>	<p>Onder jongeren verstaan wij in deze context personen tussen de 18 en 27 jaar. Starters zijn personen die op zoek zijn naar een zelfstandige woning maar nu geen zelfstandige woning bewonen/ bij verhuizing achterlaten.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
26.8	Stel een initiatiefnemer gaat 100 woningen bouwen. Dan moeten daarvan 5 sociaal zijn, keurig geregeld op kavelniveau. Maar welke corporatie wil zomaar 5 woningen kopen? Hoe borg je dat op kavelniveau?	In de uitgangspunten van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is aangegeven dat er per kavel minimaal 10% van de woningen in het betaalbare prijssegment (huur < € 720 per maand en/of koop < € 225.000) wordt nagestreefd. Deze woningen kunnen ook door de betreffende ontwikkelaar/belegger worden gerealiseerd. Met de tekst dat ook 'hierbinnen de woningbouwopgave van ca. 330 geregleerde sociale woningen valt', zou de verwarring kunnen ontstaan dat op iedere kavel een deel van de geregleerde sociale woningbouw moet worden gerealiseerd. Dit is waar u terecht vraagt tevens bij zet omdat dit binnen een klein complex kan leiden tot een enkele woning die geregleerd moet worden verhuurd. We zullen de positie van de geregleerde sociale woningen in het totale woonprogramma nog eens tegen het licht houden en de definitie aanscherpen Hoe en met welke partijen de sociale huurwoningen worden gerealiseerd wordt in het vervolgproces bepaald. Met het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is de realisatie van deze sociale huurwoningen gewaarborgd.	Ja. De woningverdeling (percentages over de verschillende categorieën) binnen het woningprogramma zijn aangepast. De definitie van geregleerde sociale huurwoningen is aangescherpt.
26.9	Tiny houses, is dat een reëel beeld voor Rivium. Of krijgen we dan tiny appartementen?	Tiny houses zijn niet meer reëel voor Rivium. Deze paragraaf vervalt.	Ja. Bij 'Hier woon je fijn!'; laatste paragraaf: vervalt.
26.10	Gemeente stelt dat ze bij 5000 woningen de volgende voorzieningen belangrijk vindt. Maar geeft niet aan wat belangrijk is bij een lager woningaantal. Hoort placemaking hier tussen – hoeft ook niet pas vanaf 5000	In de opbouw van de wijk, dus (ook) bij een lager aantal woningen is een aantal voorzieningen van belang, waaronder tijdelijke voorzieningen die bijdragen aan placemaking.	Bij 'Voorzieningen om de hoek', tweede bullet tekst wordt: "In de opbouw van de wijk: basisvoorzieningen waaronder horeca met een beperkte retailfunctie, eerstelijnszorg, en plekken voor ontmoeting, activiteiten en sport. Ook wordt voorzien in (tijdelijke) initiatieven voor placemaking en om de groei van voorzieningen/dienstverlening maximaal de gelegenheid te geven om tot ontplooiing en een duurzame business case te komen."
26.11.1	Welke extra voorzieningen zijn er wellicht nodig voor doelgroep sociale huur?	Voor het in kaart brengen van de benodigde voorzieningen worden de bevolkingsomvang en de huishoudenskenmerken als uitgangspunt genomen. Bewoners van de sociale huurwoningen tellen hierbij mee. Voor hen zijn geen speciale voorzieningen gepland omdat we hun specifieke behoefte nog niet kennen.	Geen aanpassing.
26.11.2	Kan de gemeente normen meegeven hoeveel m2 ruimte behoefte er is bij 5000 (en minder) woningen voor bijvoorbeeld huisarts.	In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM wordt aangegeven welke maatschappelijke voorzieningen voor welzijn, zorg en onderwijs nodig zijn bij ca. 5000 woningen. In een overzicht genaamd 'Van mensen naar meters' wordt duidelijk gemaakt om welke voorzieningen het gaat. Deze tabel wordt in het gebiedspaspoort opgenomen.	Bij 'Voorzieningen om de hoek', eerste bullet tekst wordt: "Totale ruimte voor voorzieningen: 12.000 - 15.000 m2 BVO. Daarvan is circa 8000 m2 nodig voor maatschappelijke voorzieningen (zoals onderwijs, zorg, kinderopvang en welzijn). De benodigde ruimte voor de maatschappelijke voorzieningen is nader gespecificeerd in de tabel 'van Mensen naar Meters'. Voor het opstellen van deze tabel is gebruik gemaakt van landelijke en Capelse kengetallen."

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
26.12	<p>Ambitie 4. Te voet, te fiets en met OV De ontsluiting van Rivium is het zwakte punt in de doorontwikkeling. We missen hier de ambitie om op termijn de tram via de Esch ook aan Rivium te verbinden. Aan de westzijde van Rotterdam loopt de tram ook door naar Vlaardingen, waarom zouden we in Rivium alleen inzetten op de people mover?</p> <p>Over parkeren zijn we in dit stuk erg optimistisch. Misschien verandert er in de toekomst veel, maar tot nu toe zien we dat huishoudens op deze afstand van het centrum woonmilieu een hoog autobezit hebben. Met name mensen die een huur van +850 betalen of kopers. Dat realisme zit nu wat ons betreft onvoldoende in het stuk. Als je parkeerruimte in je gebied niet voldoet zullen vooral de omliggende gebieden dat gaan merken.</p>	<p>Wij erkennen (uiteraard) het belang van een goede ontsluiting van Rivium. Dat het doortrekken van de tram via de Esch daaraan kan bijdragen lijkt evident, maar feit is dat die doortrekking volledig op Rotterdams grondgebied plaats moet vinden. Met de studies die gaan worden uitgevoerd naar de derde oeververbinding is dit wellicht een kans, maar Rotterdam heeft zelf aangegeven eerder te denken aan toekomstige doortrekking van de ParkShuttle naar de eindhalte van de tram.</p> <p>Met betrekking tot parkeren erkennen wij eveneens dat hier een grote uitdaging ligt, maar als er aan de voorkant geen ambitie is voor een lage parkeernorm dan is die naderhand niet meer uitvoerbaar. Verplaatsing van parkeeroverlast naar de omgeving zit in onze scope en kan worden ondervangen door vergunningparkeren in omringende wijken in te voeren. In Fascinatio zijn gesprekken daarover al opgestart, bij Rotterdam is de wens hiertoe kenbaar gemaakt.</p>	Geen aanpassing.
26.13	<p>“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.”</p> <p>Goed idee, maar kun je een bewoner dan een plek garanderen? En kun je het eisen van huidige eigenaren die niet gaan ontwikkelen? Graag meer uitwerken hoe dan.</p>	<p>Voor dit moment is dit plan een ambitie die nog nadere uitwerking en afspraken behoeft. Een van de meest voor de hand liggende opties voor het parkeren in de te ontwikkelen woningcomplexen is ' free floating '. Niemand krijgt een vaste parkeerplaats, maar betaalt voor daadwerkelijk gebruik. Dit waarborgt een zo goed mogeijk gebruik van de beschikbare plaatsen. Met de eigenaren die niet gaan ontwikkelen zullen afzonderlijke afspraken moeten worden gemaakt. Een plan daarvoor gaat nog uitgewerkt worden.</p>	Geen aanpassing.
26.14	<p>Hoe komt het dat een knip in de boulevard een extra woningpotentie van 1700 woningen oplevert?</p>	<p>Dit getal is niet juist gebleken. Er is onderzocht wat de relatie tussen de knip is en de bereikbaarheid en woningaantallen, maar deze analyse laat zien dat niet zozeer de knip alswel de parkeernorm van invloed is op het mogelijke aantal woningen. De knip leidt tot een forse daling van het verkeer op Rivium en is vooral positief voor de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en voor het beperken van geluidsoverlast. Omdat er een tradeoff is tussen woningen en parkeerplaatsen heeft dit wél direct invloed op het aantal woningen dat binnen de beschikbare ruimte kan worden ontwikkeld. Er is overigens wel een relatie tussen de knip en woningaantallen: voor het scheppen van voldoende openbare ruimte is de knip essentieel, hoe meer woningen hoe groter de noodzaak daarvan. De knip biedt daarin meer mogelijkheden. .</p>	Geen aanpassing.
26.15	<p>Wat is nu het voorkeursscenario van de gemeente – dit stuk maakt de ambitie nu juist diffuus.</p>	<p>De gemeente vindt het wel van belang dat een leefbare wijk met voldoende voorzieningen en diversiteit tot stand komt. Draagvlak voor die voorzieningen vereist dat er ca. 5000 woningen worden gerealiseerd. Daar moet de verkeerskundige inrichting op afgestemd worden.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
26.16	Stel de parkeernorm blijft hangen rond 1 dan kunnen er dus niet meer dan 4.500 woningen komen. Wat betekent dat voor het voorzieningenniveau?	De voorgestelde kortingen dienen de bereikbaarheid die bij dit scenario past mogelijk te maken. De kortingen op de parkeernormen zijn daardoor niet vrijblijvend.	Geen aanpassing.
26.17	Wat ons betreft hoeven we als Havensteder niet te pushen op parkeerplaatsen voor onze huurders. Er is wel realisme nodig dat onze huurders wel ca. 0,3 - 0,5 auto hebben per huishouden. Die vraag is niet opeens helemaal verdwenen. Mensen parkeren de auto vervolgens ergens in de buurt waar dat mag. Dit gaat voelbaar worden op plekken als Kralingse veer of Fascinatio waar parkeren op straat gratis is.	Er is ruimte voor parkeren, alleen minder dan wat in Capelle tot nu toe gebruikelijk is, dus daarin onderkennen we ook jullie uitgangspunt hierin. We willen verplaatsen van parkeerdruk echter zoveel mogelijk voorkomen, door vergunningparkeren, zoals bij het antwoord op jullie kanttekening bij ambitie 4 hiervoor al is benoemd.	Geen aanpassing.
26.18	De sociale doelgroep heeft een grotere afhankelijkheid van openbaar vervoer en voorzieningen in de wijk. Blijft een zwak punt in plannen, zeker met maar 330 sociale woningen.	Er wordt gewerkt aan uitbreiding van frequentie, beschikbaarheid en de capaciteit van de ParkShuttle. Uw opmerking met betrekking tot het lage aantal sociale woningen in dit verband kunnen we niet goed plaatsen.	Geen aanpassing.
26.19	Ambitie 5. Beleef en geniet! Algemene reactie Havensteder op ambitie 5: Deze ambitie mist wat samenhang. Het lijken wat rest categorieën die samenvallen onder leefbaarheid (maar het heet 'beleef en geniet' én daaronder valt dan de betrokken wijk. Hier ligt volgens ons juist een kern in je ontwikkeling, maar eigenlijk blijft de inhoud te beperkt. Als betrokken wijk zo ver onderaan staat subambitie van ambitie 5 dan weet je dat het weinig voorstelt. Voor sociale huur is dit wel belangrijk – het sociale weefsel van je wijk maakt volgens ons het verschil tussen een anonieme stadswijk of een stadswijk met een hart.	Stimuleren van sociale interactie, mogelijkheden voor ontmoeting creëren, aandacht voor gebiedskwaliteit en maatschappelijke voorzieningen, komen allen aan bod in concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM. Het sociaal weefsel wordt daarmee gevoed, zodat we het Nieuwe Rivium ontwikkelen tot een vitale, sociaal duurzame wijk. Zo geven we invulling aan de 'betrokken wijk'.	Geen aanpassing.
26.20	Behalve toevoegen koop mist hier wel iets van Hoe-dan. Komt ook niet echt terug in 3.1 Hoe wil de gemeente zich inzetten voor het bouwen van communities?	De gemeente zal randvoorwaarden creëren om het bouwen van communities te stimuleren. Concreet gaat het hierbij om het ontwikkelen van ontmoetingsplekken in gebouwen en in de buitenruimte waarmee de sociale interactie wordt gestimuleerd. De kwaliteit van de openbare ruimte is heel belangrijk in een hoogstedelijke wijk, in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM zijn hiervoor de ambities en uitgangspunten geformuleerd.	Geen aanpassing.
26.21	DUURZAAMHEID De ambities zijn wat verdekt en lijken daarmee vrijblijvend. Zoals: 'wordt gewerkt aan', 'een goed klimaat', 'zo min mogelijk', 'wordt nagestreefd', 'buitenruimte is groen'. Is dat een bewuste keuze om het de ontwikkelaars niet te moeilijk te maken? Ook ideeën rond smart grid en collectieve warmte blijven vaag (ze komen ook niet terug in hoofdstuk 3).	Het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is een uitnodiging aan partijen om binnen de gestelde uitgangspunten te komen tot een gebiedsontwikkeling. Aan de ene kant staan in het gebiedspaspoort maatstaven (zoals de GPR score en aandeel groen), maar aan de andere kant laat het heel bewust ruimte om het gesprek aan te gaan over de daadwerkelijke invulling. Zo zijn we met partijen in gesprek over de invulling van de collectieve warmtevoorziening en smart grid.	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
26.22	<p>Dus bij 5000 woningen ook ca. 270 betaalbare woningen in de particuliere sector (minimum oppervlak 40m2 BVO (ca. 35 GBO) – Particuliere aandeel zit waarschijnlijk grotendeels in de transformaties (deels al gerealiseerd – tellen de al gerealiseerde woningen mee in de 10% sociaal). Zijn er ook afspraken dat de huur betaalbaar blijft bij de ontwikkelaars?</p> <p>Ca. 330 veranderen in minimaal. Dan voorkomen we dat het aantal onderhandelbaar is.</p>	<p>De betaalbare woningen zitten deels in de transformatie- en deels in de nieuwbouwprojecten. De gewenste woningdifferentiatie moet gaan gelden voor het hele gebied Rivium om zo een gedifferentieerd woningaanbod te realiseren. Tekstueel moeten we dit nog aanscherpen. We willen ook contractueel vastleggen met de ontwikkelaars/beleggers dat de betaalbare huurwoningen ook voor langere tijd betaalbaar blijven.</p>	Geen aanpassing.
26.23	<p>“ - 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.”</p> <p>Bedoelen jullie hier niet GO ipv BVO? Een minimale woninggrootte is nu volgens het gebiedspaspoort 30m2 GO en 60% is groter dan 50m2 GO? Dat betekent dat in het nieuwe Rivium straks 40% van de woningen tussen de 30 en 50m2 GO mag zijn. In Rotterdam mag dit product niet eens meer gebouwd worden.</p> <p>Alle nieuwbouw Havenstederwoningen (PvE - ook de goedkope 2-kamerwoningen) zitten boven deze omvang. Dit leidt tot een bijzonder beeld straks. Ruime 3-kamerwoningen zijn sociaal en kleine 2-kamerwoningen en studio's zijn straks vrije sector.</p> <p>Wij stellen voor om beter te kijken naar de gewenste oppervlaktes en de oppervlaktes in lijn te brengen met de gewenste doelgroepen/ prijzen. Nu kan bij wijze van spreken heel Rivium vol gebouwd worden met woningen die niet groter zijn dan 60m2 GO. En een paar sociale huurwoningen van 70m2 GO.</p>	<p>BVO's zijn gebruikt om de totale bouwoppervlakten te bepalen van de woningen, bedrijfsruimten en maatschappelijke functies. Voor het bepalen van de grootte van de woningen is het inderdaad duidelijker om GO's te hanteren. Het nader beschouwen van de oppervlaktes/prijzen van de woningen in relatie tot de doelgroep is punt van aandacht. De woningdifferentiatie is nader uitgewerkt en in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM opgenomen. Per kavel zal de specifieke woningdifferentiatie worden vastgelegd in de bouwenvelopen.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
26.24	<p>“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.”</p> <p>De mix voor een afgebakend gebied moet dus voorgesteld worden voor de anterieure overeenkomst of eerder in een raamovereenkomst.</p> <p>Opgave: Hoe voorkom je dat je op kavelniveau gaat schakelen? En is er wel een afzet aan corporaties als overall kleine plukjes sociale huur ontstaat.</p> <p>Voorstel: Geef in het gebiedspaspoort al mee dat de 330 gereguleerde sociale huurwoningen naar rato verdeeld zullen worden over een plan op kavelniveau. De sociale huurwoningen moeten echter in een eigen cluster met eigen installaties en eigen ingang geleverd worden. Zo voorkomen we dat een ontwikkelaar een plan zo klein maakt dat sociale huur niet meer interessant is en zo dwing je ze ook om samen te werken om de sociale opgave te realiseren.</p>	<p>Zie antwoord bij 26.3.7. In de uitgangspunten van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM staat aangegeven dat er per kavel minimaal 10% van de woningen in het betaalbare prijssegment (huur < € 720 per maand en/of koop < € 225.000) wordt nagestreefd. Deze woningen kunnen ook door de betreffende ontwikkelaar/belegger worden gerealiseerd. Met de tekst dat ook 'hierbinnen de woningbouwopgave van ca. 330 gereguleerde sociale woningen valt', zou de verwarring kunnen ontstaan dat op iedere kavel een deel van de gereguleerde sociale woningbouw moet worden gerealiseerd. Dit is waar u terecht vraagt u bij zet omdat dit binnen een klein complex kan leiden tot een enkele woning die door de woningcorporatie moet worden afgenomen. We zullen de positie van de gereguleerde sociale woningen in het totale woonprogramma nog eens tegen het licht houden en dit punt in de uitgangspunten herformuleren.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>
26.25	<p>Juist ook op het gebied van voorzieningen faseringen meegeven.</p>	<p>In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM wordt aangegeven welke voorzieningen er al in de fase van de opbouw van de wijk nodig zijn, en wat er nodig is bij ca. 5.000 woningen.</p>	<p>Bij 'Voorzieningen om de hoek', tweede bullet tekst wordt: "In de opbouw van de wijk: basisvoorzieningen waaronder horeca met een beperkte retailfunctie, eerstelijnszorg, en plekken voor ontmoeting, activiteiten en sport. Ook wordt voorzien in (tijdelijke) initiatieven voor placemaking en om de groei van voorzieningen/dienstverlening maximaal de gelegenheid te geven om tot ontplooiing en een duurzame business case te komen."</p> <p>Bij 'Voorzieningen om de hoek', eerste bullet tekst wordt: "Totale ruimte voor voorzieningen: 12.000 - 15.000 m2 BVO. Daarvan is circa 8000 m2 nodig voor maatschappelijke voorzieningen (zoals onderwijs, zorg, kinderopvang en welzijn). De benodigde ruimte voor de maatschappelijke voorzieningen is nader gespecificeerd in de tabel 'van Mensen naar Meters'. Voor het opstellen van deze tabel is gebruik gemaakt van landelijke en Capelse kengetallen."</p>
26.26	<p>Afvoer hemelwater in riool is geringer dan huidige situatie (is dat voldoende? Is of komt er een gescheiden water systeem?)</p>	<p>Dat is voldoende als het gaat om de omgang met hemelwater. Er is een gescheiden watersysteem.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
26.27	Stel je ook eisen aan smart grid en of meedoen aan een collectieve warmtebron?	Er worden geen verdere eisen aan gesteld. Er wordt met ontwikkelende partijen verder gesproken om een collectieve warmtevoorziening op te zetten. Verder wordt de mogelijkheid onderzocht dit te koppelen aan een smart grid.	Geen aanpassing.
26.28	De gedeelde parkeervoorziening uit de ambitie komt niet terug. Nog geen parkeernorm genoemd, komt dat wel terug in de raamovereenkomst Waar gaat de gemeente voor?	Deze is opgenomen in de concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM, dat gelijk met het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM wordt vastgesteld in de gemeenteraad.	Geen aanpassing.
26.29	In het GP wordt gesproken over collectieve daken die openbaar toegankelijk zijn. Is dat een goed idee? Is het haalbaar?	Dit betreft de daken van parkeergarages. Vereist is dat deze geschikt zijn en ingericht zijn als collectieve buitenruimte, niet hoger dan 7 meter boven maaiveld en goed verbonden met de publieke ruimtes. Deze ruimtes zullen publiek toegankelijk zijn, praktisch gezien kan het daarbij zo zijn dat ze 's avonds worden afgesloten. Dit betreft dus niet collectieve daken op grotere hoogtes.	Geen aanpassing.

Reactie 27 EURO-INDEX b.v.			
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
27.1	In het Gebiedspaspoort 2.0 staat vermeld dat de beschikbare 50.000m2 bedrijfsruimte vrijwel volledig in gebruik is, maar dat er toch een deel hiervan zal worden onttrokken en getransformeerd, een deel door verplaatsing van de bedrijven binnen het Rivium, maar een deel zal elders in de gemeente of regio opgevangen worden. Aangezien wij eigenaar zijn van het pand en de grond op Rivium 2e Straat 12, kan van onttrekking en / of verplaatsing geen sprake zijn. Wij maken ons grote zorgen over woorden als "onttrekken en transformeren van bestaande bedrijfsruimte" in uw communicatie uitingen.	De tekst in het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM zal worden aangepast. Feitelijk wordt er van de 50.000m2 bedrijfsruimte slechts een beperkt gedeelte van de bedrijvensvoorraad onttrokken. De panden die getransformeerd gaan worden betreffen met name (leegstaande) kantoorpanden. Hoewel uw pand op basis van het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM in aanmerking kan komen voor woningbouw, bepaalt u als eigenaar zelf of u dit wilt gaan onderzoeken. Wij zullen in onze communicatie hier aandacht aan besteden.	Ja. In het concept gebiedspaspoort is de volgende tekst opgenomen: Op basis van de gemeentelijke WOZ-gegevens blijkt dat er op het Rivium ca. 50.000m2 BVO feitelijk ingevuld is als bedrijvigheid (o.a. opslag, groothandel en horeca). Binnen de ruimte die in eerste instantie wordt opengesteld voor transformatie/nieuwbouw richting wonen bevindt zich hiervan circa. 6.000m2 welke onttrekken kan worden. In alle gebieden waar transformatie of sloop/ nieuwbouw aan de orde is (Stadsblokken, Parkblokken en Waterfront) dient ook ruimte te blijven voor werken (inclusief passende bedrijvigheid categorie 1 of 2) i.v.m. de gewenste mix. Bij elke transformatie/nieuwbouw is het uitgangspunt dat ten minste 5% van het totale BVO per pand geschikt is als werklocatie (voor kantoren, voorzieningen of werkplaatsen). Naar verwachting zal de bedrijvigheid hierin ruimschoots worden gecompenseerd.
27.2	Het bevreemdt ons overigens dat op de tekeningen op de plaats van ons pand een pleingebied staat gesitueerd. Dit kan namelijk niet gerealiseerd worden, aangezien wij eigenaar zijn van de grond en wij geen toestemming hiervoor hebben gegeven.	Wij nemen aan dat bedoeld wordt op de tekening van groen en water. Daarin is ter hoogte van uw pand een vlakje aangegeven dat samen met vergelijkbare vlakjes symbool staat voor het ontwikkelen van natuur hotspots (kleine plekken voor bloemen, vlinders e.d.) binnen het gebied. Dit kan op allerlei plekken, inclusief daken. Wij willen hiermee aandacht vragen voor dit aspect binnen Rivium. Het vlakje symboliseert geen plein. Doordat het plein, aangeduid ter plekke van de Rivium Boulevard een vergelijkbare kleur heeft kan dat beeld ontstaan. Wij passen de kleur van het plein aan.	Ja. De kleuren van de kaart 'groen en water' zijn aangepast, zodat het onderscheid beter af te lezen is.
27.3	In ons ISO gecertificeerde en RVA geaccrediteerde kalibratielaboratorium worden onder andere drukkalkalibraties verricht. Externe invloeden, zoals bijvoorbeeld wind, hebben een negatieve invloed op de kalibratie resultaten. Wij maken ons zorgen om de continuïteit van deze werkzaamheden omdat er in Gebiedspaspoort 2.0 beschreven wordt dat er rekening wordt gehouden met windinvloeden, maar zonder concreet te worden wat hieronder verstaan wordt. Wordt er een nulmeting gedaan om eventuele wijzigingen in windinvloeden achteraf te kunnen aantonen?	De gemeente heeft geen nulmeting gedaan van de huidige bestaande windsituatie. Wel is op basis van het stedenbouwkundig concept in 3D een windmodel opgesteld om de windinvloeden van de gebouwen op maaiveld in kaart te brengen. Op basis van een Computational fluid dynamics (CFD) Computer simulatie is dit in beeld gebracht. De beoordeling van het windklimaat zal volgens de NEN 8100 plaatsvinden. Deze norm geeft eisen voor de toetsing op loop respectievelijk verblijfsniveau in relatie tot het effect van wind op voetgangers.	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
27.4	<p>Inhoudelijk gezien, valt op dat in het concept-Gebiedspaspoort 2.0 nauwelijks tot geen duidelijkheid wordt geboden ter zake van de vraag op welke wijze bestaande bedrijven behouden blijven binnen het gebied en op welke wijze de voorwaarden voor een goede exploitatie en eventuele uitbreiding van bestaande bedrijven, zoals EURO-INDEX, gegarandeerd worden. Anders gezegd: hoe wordt een en ander planologisch gezien zodanig ingepast dat bestaande bedrijven geen belemmeringen van woonbestemmingen en recreatieve bestemmingen ondervinden op het gebied van bijvoorbeeld verkeer, bereikbaarheid, parkeren, geluid, geur, externe veiligheid, groen etc.?</p>	<p>Wij koesteren juist de bestaande bedrijvigheid in het gebied, maar aan de andere kant is de leegstand op Rivium ook groot met circa 35%. Om die reden wordt ruimte gezien voor een transformatie in het gebied naar woningen. In het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM wordt een integrale afweging gemaakt tussen werken en wonen. De bestaande bedrijfsbebouwing moet geen belemmeringen ondervinden in de bedrijfsvoering en milieuregelgeving door de beoogde woonbebouwing op Rivium. Een en ander wordt getoetst aan de VNG brochure Bedrijven- en milieuzonering". Ook worden aan de nieuwe woningen zodanige maatregelen worden getroffen, zodat ze inpasbaar zijn in het Nieuwe Rivium.</p>	Geen aanpassing.
27.5	<p>Gezien de huidige gang van zaken met betrekking tot de op dit ogenblik uitgevoerde wegwerkzaamheden in onze straat hebben wij weinig vertrouwen in het meedenken van de gemeente met de bestaande bedrijven op het Rivium. Alle bezwaren van onze kant tijdens het werk worden tegen gesproken en gebagatelliseerd door de uitvoerenden en wij voelen ons niet serieus genomen met onze klachten en bedenkingen ten aanzien van de uitvoering.</p>	<p>De gemeente heeft meerdere bijeenkomsten georganiseerd waarin werkgevers en eigenaren werden geïnformeerd over de plannen en waarin daarover van gedachten gewisseld kon worden. Vanaf het moment dat er contact ontstond over de plannen heeft daarover uitvoerige afstemming met uw organisatie plaatsgevonden, zowel vanuit de uitvoerders van de werkzaamheden, als vanuit de gemeente, (in enkele perioden zelfs dagelijks). Indien u zich desondanks niet serieus genomen voelt, dan betreuren we dat zeer, maar zijn van mening dat er van alles aan gedaan is met uw belangen zoveel mogelijk rekening te houden.</p>	Geen aanpassing.
27.6	<p>Daarbij komt dat EURO-INDEX ook nog eens in de zogenaamde Transformatiezone ligt, eigenaar is van de grond en op de bestaande locatie gevestigd wil blijven. Hoe gaat de gemeente nu en in de toekomst de activiteiten van EURO-INDEX garanderen? Het kan toch niet zo zijn dat de bestaande positie en rechten van een gezond en voor de werkgelegenheid hoogwaardig bedrijf als EURO-INDEX niet gerespecteerd wordt en in de knel komt door de plannen met het Rivium?</p>	<p>In het Gebiedspaspoort Het Nieuwe Rivium (maart 2018) en het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM is uw pand opgenomen als een locatie die getransformeerd kan worden naar woningbouw. Als eigenaar van het pand bepaalt u zelf of u deze optie wil verkennen. Op het bedrijvenpark Rivium is altijd een behoorlijke leegstand geweest. Middels het toevoegen van nieuwe functies (wonen, voorzieningen, horeca) willen wij het gebied aantrekkelijker en toekomstbestendig maken. Wij hebben hier nadrukkelijk oog voor de zittende bedrijven maar ook voor nieuwe bedrijven. De sloop- en bouwactiviteiten zullen leiden tot overlast. Wij gaan afspraken maken met de ontwikkelaars om de overlast voor de bedrijven acceptabel te houden. Het Rivium zal immers een werklocatie blijven. Wij willen uw bedrijf graag behouden voor onze gemeente.</p>	Geen aanpassing.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
27.7	<p>In verband met ons belang betreffende bereikbaarheid en omgevingscondities maken wij hierbij bezwaar tegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het maken van éénrichtingsverkeer in Rivium 2e Straat, • Het versmallen van de straat in Rivium 2e Straat, • Het afsluiten van de Rivium Boulevard voor autoverkeer, • Het afsluiten van de verbinding met de Schaadwijk, • De bouw van woontorens op het Rivium, • Het maken van een uitgang van een woontoren in Rivium 2e Straat, • Het rijden van een shuttle in Rivium 2e Straat. • Het hanteren van een verlaagde parkeernorm op het Rivium. 	<p>Het plan voor de ParkShuttle is al geruime tijd geleden vastgesteld. Wij willen wel proberen in de verdere stappen zoveel mogelijk met uw belangen rekening te houden en hebben in eerdere gesprekken daarom al aangegeven dat we daaraan in de testfase van de ParkShuttle specifiek aandacht gaan besteden. We willen u er ook op wijzen dat de frequentie van de ParkShuttle in de 2e straat aanzienlijk lager zal zijn dan wat gebruikelijk is op de huidige baan, omdat er maar in 1 richting worden gereden,</p> <p>Een lagere parkeernorm geldt voor de nieuwe te ontwikkelen woningbouw en niet a priori voor al gevestigde werkgevers.</p> <p>De nieuwe bebouwing, waaronder hoogbouw, en de daarbij behorende inritten zullen van invloed zijn op uw directe omgeving. Wij zijn echter van mening dat uw belangen niet onevenredig worden aangetast hierdoor.</p>	Geen aanpassing.
27.8	Mocht EURO-INDEX in welke vorm dan ook benadeeld worden als men dit concept-Gebiedspaspoort gaat uitwerken in bestemmingsplannen en/of vergunningen zullen juridische maatregelen overwogen worden.	De intentie is om de ambitie uit het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM in overleg met alle stakeholders te realiseren. Uiteraard wordt gecommuniceerd over de planning, planologische procedure en start aanvang. Een ieder heeft recht om tegen het planologisch besluit en/of omgevingsvergunning een zienswijze in te dienen.	Geen aanpassing.
27.9	Verder wil EURO-INDEX graag inspreken in de gemeenteraad als het concept-Gebiedspaspoort behandeld wordt. Kunt u ons op de hoogte houden en informeren als het zo ver is?	Wij brengen u op de hoogte wanneer de mogelijkheid zich voordoet om in te spreken in de gemeenteraad.	Geen aanpassing.

Ambtshalve wijzigingen

Naast diverse aanpassingen naar aanleiding van de inspraakreacties, zijn ook door wijzigingen aangebracht door het projectteam. Onderstaand een toelichting van deze wijzigingen.

Het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM en de bijlagen van mei 2019 is ambtelijk op een aantal punten aangescherpt, aangevuld en aangepast. Dit is met name gebeurd op basis van de resultaten van diverse vervolganalyses, die in de afgelopen periode zijn verricht. Het betreft:

- Plintenleidraad RIVIUM
- Maatschappelijke opgave in beeld RIVIUM
- Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM

Verder zijn een aantal correcties doorgevoerd, en er zijn delen verplaatst en herschreven om het stuk helderder te maken.

In hoofdlijnen komen de ambtelijke wijzigingen op het volgende neer. De inhoud van de ambities in hoofdstuk 2 is hetzelfde gebleven en op enkele punten uitgewerkt. In samenhang met de wijzigingen voortkomend uit de inspraak en ontwikkelaars zijn vooral diverse regels in hoofdstuk 3.1 aangescherpt, aangevuld en aangepast. De verdere instrumenten voor de regie van de gebiedsontwikkeling in hoofdstuk 3.2, 3.3 en 3.4 zijn geactualiseerd en waar nodig in deze fase concreter gemaakt.

De voornaamste ambtelijke wijzigingen zijn hieronder kort benoemd:

Hoofdstuk 2: ambities voor het Nieuwe Rivium

Ambitie 2: hotspots voor het Nieuwe Rivium

- Mede op basis van de geactualiseerde concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM is voor de Groene Boulevard het perspectief ten aanzien van de positie van wegen binnen deze ruimte beperkt tot de keuze: het uiteindelijk weghalen van de rijbanen van de Boulevard tussen de Eerste en Vierde Straat. De optie om (eerst) de rijbanen bijeen te leggen vervalt

daarmee.

- Voor het Nieuwe Maasplein is het beoogde beeld van het plein in samenhang met de nieuwbouw herschreven met een grotere nadruk op het publieke en ook groene karakter van het plein en op de gewenste verbinding tussen de Boulevard en de rivier op één niveau.

Ambitie 3: een echte stadswijk

- Voor bedrijvigheid is de situatie en inzet voor bedrijvigheid binnen Rivium nader benoemd. De inzet is gericht op het behoud van voldoende bedrijvigheid in Rivium als onderdeel van de regio.
- Voor wonen is de regionale vraag die relevant is voor Rivium, geëxpliciteerd in doelgroepen.
- Bij voorzieningen is de behoefte aan maatschappelijke voorzieningen verkend in het onderzoek 'Maatschappelijke opgave in beeld'. De resultaten zijn onder andere vastgelegd in de tabel 'Van mensen naar meters', die als bijlage is toegevoegd aan het concept Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM. In de tekst van het gebiedspaspoort zijn de voor Rivium benodigde maatschappelijke functies met ruimtebeslag opgenomen. Voor alle voorzieningen is in tekst en kaartbeeld nader aangegeven waar zij een plek kunnen vinden in Rivium. Tevens is aangegeven wat van gemeente en ontwikkelaars wordt verwacht om de maatschappelijke voorzieningen te realiseren.

- Het aantal mogelijke hotelkamers binnen Rivium is aangepast aan recente marktgegevens. Er is ruimte voor twee hotelformules (één voor de zakelijke markt en één voor de moderne toerist) op zichtlocaties, mits goed onderbouwd met marktonderzoek.
- Voor de plinten is een zogenaamde 'Plintenleidraad' opgesteld, die een leidraad biedt voor de omgang met het ontwerp en de invulling de plinten. Beeld is deze Plintenleidraad samen met het gebiedspaspoort

vast te stellen. In het gebiedspaspoort is de tekst betreffende de plinten beperkt tot enkele hoofdlijnen en is opgenomen dat de ontwerprichtlijnen uit de Plintenleidraad worden gevolgd.

- Ten aanzien van de bebouwing is er voor gekozen op sommige punten exacte bouwhoogtes pas in op te stellen bouwveloppes aan te geven en uit het gebiedspaspoort te verwijderen. In plaats daarvan zijn in het gebiedspaspoort de principes achter de gewenste relatieve bouwhoogtes in woord en beeld nader geschetst.

Ambitie 4: te voet, te fiets en met ov

- De tekst van het hoofdstuk is gestroomlijnd en aangepast aan de hand van de bevindingen uit de aangepaste concept Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM. De schets van het verwachte verkeersbeeld in Rivium is aangevuld. Het benodigde pakket aan maatregelen onder andere in de auto-infrastructuur is aangescherpt. Het verband tussen aantallen woningen en mobiliteit is genuanceerder beschreven, met het accent op de middelen om te sturen op een verantwoord mobiliteitsbeeld in goede verhouding met de toevoeging van een substantieel aantal woningen. Hierbij worden geen scenario's meer geschetst maar het mechanisme en de benodigde sturingsmiddelen, die onderdeel zijn van het genoemde pakket aan maatregelen. De parkeernormen voor auto en fiets zijn in lijn gebracht met deze concept mobiliteitsaanpak voor Rivium.

Ambitie 5: beleef en geniet!

- Binnen het thema duurzaamheid is de inzet op collectieve warmtevoorziening voor Rivium met innovatieve oplossingen en het gebruik van lokale warmtebronnen nader benoemd, evenals de inzet op coöperatieve vormen van energieopwekking en afstemming van energievraag en -opwekking binnen het gebied. Het verkenning van Merosch is hiervoor de basis.

- De omgang met normen voor geluid, slagschaduw, zon en wind is nader benoemd op basis van de onderzoeken en advisering voor Rivium betreffende deze onderwerpen. Inzet blijft te komen tot een hoogwaardige en karakteristieke leefomgeving waar er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Om Rivium te transformeren naar een woonwerkgebied is het toepassen van innovatieve en creatieve maatregelen binnen de mogelijkheden van de bestaande wet- en regelgeving nodig.

partijen- zowel ontwikkelaars, bestaande bedrijven als omgeving -duidelijker gemaakt hoe de ontwikkeling wordt begeleid en gestuurd.

- Naar aanleiding van de juridische advisering is de keuze gemaakt naast het gebiedspaspoort zogenaamde bouwenveloppes te maken, bedoeld als aanvullend ruimtelijk kader op bouwkavelniveau. In het gebiedspaspoort is deze werkwijze nu benoemd.

Hoofdstuk 3: zo gaan we onze ambities realiseren

3.1 we ontwikkelen aan de hand van heldere uitgangspunten

De uitgangspunten zijn op onderdelen aangepast, in lijn met bovenstaande en in samenhang met de wijzigingen voortkomend uit de inspraak en ontwikkelaars. Enkele concrete onderdelen:

- Voor wonen is de verdeling van woningen voor Rivium ten aanzien van oppervlakte, koop/huur en prijssegment specifiek benoemd;
- Voor maatschappelijke voorzieningen zijn regels voor benodigd oppervlakte, zoeklocatie en passende vergoeding benoemd;
- De bouwplannen moeten voldoen aan een gemiddelde score van 8 binnen GPR Gebouw@ voor de vijf thema's energie, milieu, gezondheid, gebruikswaarde en toekomstwaarde met een minimum GPR-score van 8 voor het thema energie en minimum GPR-score van 7,0 voor andere thema's
- Voor geluid, slagschaduw, bezonning en wind is expliciet gemaakt wat de vereisten voor nieuwbouw binnen Rivium zijn;
- Parkeernormen voor auto's en fietsers zijn opgenomen, in lijn met en als onderdeel van de maatregelen voortkomend uit de mobiliteitsstrategie.

3.2/3.3/3.4

- De werkwijze voor de gebiedsontwikkeling van Rivium is nader beschreven en op onderdelen aangepast. Dit is gebeurd om de regierol van de gemeente te versterken en praktisch uit te werken. Daarmee wordt ook voor

5.

**PLINTENLEIDRAAD
RIVIUM DISTRICT**

Datum: december 2019



PLINTENLEIDRAAD RIVIUM DISTRICT



INHOUDSOPGAVE

01

INTRODUCTIE
scope | hotspots

02

GEBIEDSCONCEPT
identiteit | kernwaarden

03

DE MENS CENTRAAL
rol van de plint

04

PLINTENMODEL
ontwerp | invulling | gebruiker

05

HOE GAAN WE DIT DOEN
planning | proces



PLINT (*de; v(m); meervoud: plinten*)

1. De plint is de eerste bouwlaag (of de eerste twee bouwlagen van een gebouw). Het is het gedeelte van het gebouw dat vanaf de straat zichtbaar is voor voorbijgangers, dat zorgt voor interactie tussen gebouw en straat. Een levendige plint met de juiste functionele, architectonische en ruimtelijke kwaliteit draagt direct bij aan de levendigheid van de stedelijke omgeving en het aantal mensen op straat.

VOORWOORD

Met de komst van ca. nieuwe 7.500 bewoners én de huidige 6.500 werknemers in het gebied zal er overdag, 's avonds en in het weekend levendigheid in het Nieuwe Rivium ontstaan. Die levendigheid is, met het oog op de doelgroep, bepalend voor het succes van de nieuwe werk-woonwijk. Alleen een aangenaam en aantrekkelijk gebied trekt nieuwe bewoners, bedrijven en bezoekers; in dit document noemen wij deze groepen Rivium-gebruikers.

Een prettig, leefbaar gebied is een plek waar veel te zien, te doen en te beleven is, waar veel mensen graag en gemakkelijk komen en waar men plezier heeft. De plint - de stad op ooghoogte - vervult daarbij een cruciale rol.

Wij schrijven daarom met alle belanghebbenden een Plinten leidraad voor het Nieuwe Rivium. Deze Plinten leidraad verwoordt de gezamenlijke ambities m.b.t. de plinten, geeft houvast bij het toetsen van de plannen en vertaalt onze kwaliteitsambitie als het gaat over de leefbaarheid van het Nieuwe Rivium, nu en in de toekomst.

De Plinten leidraad is geen statisch document, het is een streefbeeld dat in deze visie op hoofdlijnen uiteen wordt gezet. In de loop van de tijd zullen echter nieuwe kansen en knelpunten zichtbaar worden. Dat vraagt om een flexibele aanpak en om een team dat snel en slagvaardig kan opereren op verschillende schaal- en abstractieniveaus en dwars over verschillende disciplines heen. Het belangrijkste doel van het nog op te richten plintenteam wordt het belang van aantrekkelijke plinten te verankeren in het denken en doen van belanghebbenden. De Plinten leidraad is daarmee een visie document en dus richtinggevend. Bij het beoordelen van initiatieven wordt gekeken naar de mate waarin deze passen binnen de Plinten leidraad opgestelde ambities.



Hoewel de plint misschien maar 10% van een gebouw vormt, bepaalt het voor 90% de beleving op ooghoogte in het gebied.

01

INTRODUCTIE



SCOPE

PLINTEN LEIDRAAD

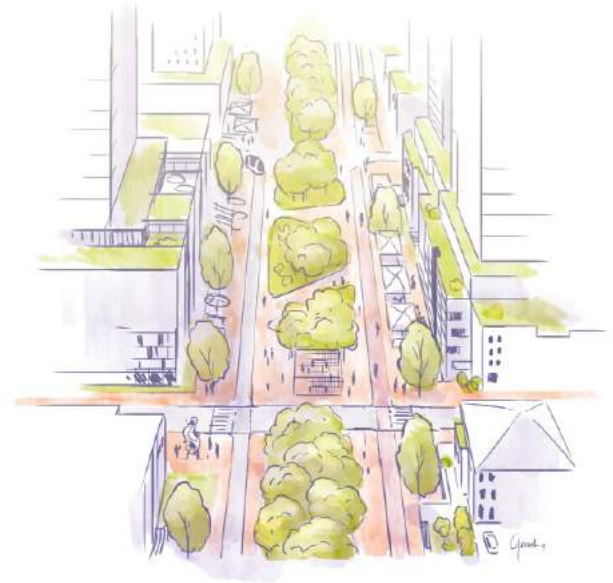
Om aan de wensen en behoeften van alle bestaande en nieuwe belanghebbenden te voldoen, onderscheiden we in het Nieuwe Rivium zeven hotspots: De Groene Boulevard, Woonhart met Marktpllein, het Nieuwe Maasplein, Parkzone, Open zaal aan de Maas, Waterfront en de Creative Tech Campus. Elke hotspot heeft een eigen karakter (een sfeer, een identiteit), met als doel een interessant gebied te maken en de samenhang tussen werken, wonen, ontmoeten en verblijven te versterken. De initiatieven die momenteel spelen dragen voor een groot deel bij aan de totaal ambitie voor het gebied, maar we geven

toch ook vast een doorkijkje naar 2030. In eerste instantie zal het grootste deel van de levendigheid, met het oog op de bekende initiatieven, ontstaan aan de Noord-Zuid-as, aan een deel van de Rivium 1e straat en aan de gehele Boulevard vanaf de Rivium 1e straat tot aan de Schaardijk. Daar vinden we drie van de zeven hotspots, namelijk het Woonhart met Marktpllein, de Groene Boulevard en het Nieuwe Maasplein. Het Woonhart met Marktpllein vormt de entree van het gebied; het Nieuwe Maasplein wordt één van de belangrijkste plekken met uitzicht op, en beleving van, het water van de Nieuwe Maas.



DE GROENE BOULEVARD

De centraal gelegen Boulevard wordt de openbare ruimte van het Rivium voor verblijf, ontspanning en ontmoeting. Minder ruimte voor verkeer, zoals auto's, meer ruimte voor fietsers en voetgangers. De Groene Boulevard biedt ruimte voor terrassen, wandelen, spelen en winkelen. Het is de verbinding tussen het plein en het water; een 24/7 prettig en leefbaar gebied. De Groene Boulevard dient niet alleen als centraal verblijfsgebied voor de nieuwe wijk, maar is tevens de verbindingsroute vanuit de wijk Fascinatio naar het water en de andere wijken rondom.



WOONHART MET MARKTPLEIN

Het Woonhart vormt een optimale mix van woningen, bedrijven, voorzieningen en horeca. Aan de voet van het Woonhart wordt gekeken naar een invulling van een gezellig, karakteristiek en ambachtelijk plein vol met terrassen, delicatesseszaken en restaurants. Wellicht komt er zelfs die felbegeerde 'rooftop' bar...

HET NIEUWE MAASPLEIN

Het Nieuwe Maasplein maakt onderdeel uit van een bijzondere verbinding. Land en water komen hier samen, maar ook de Hollandsche IJssel en de Nieuwe Maas ontmoeten elkaar hier. Het Nieuwe Maasplein zorgt voor de verbinding tussen de nieuwe wijk en het water in het verlengde van de Rivium Boulevard. Zo wordt een fijne, zichtbare plek om te recreëren gemaakt.



02

GEBIEDSCONCEPT



EEN GEBIED MET EEN ZIEL, TOEN EN STRAKS

De herontwikkeling van het Rivium vraagt om een nieuw gebiedsconcept dat recht doet aan het verleden, maar zich richt op de toekomst. Het gebied van het huidige Rivium was al sinds de 19e eeuw een belangrijk handels- en vervoersknooppunt. Ondernemerschap en durf, gesymboliseerd door onder andere Nederlands grootste zalmafslag, vierden hoogtij. In 1999 introduceerde Rivium de eerste publieke, zelfrijdende shuttle service, de ParkShuttle; het laat zien dat innovatief ondernemen en Rivium gaan hand in hand gaan. Het Nieuwe Rivium brengt de oude ziel van ondernemerschap en durf weer tot leven; straks komen hier wonen, werken, ondernemen en verblijven op bijzondere wijze samen.

EEN NIEUW GEBIEDSCONCEPT

Het overkoepelende gebiedsconcept – dat we hieronder introduceren – kwam tot stand door vier aspecten van het Rivium-gebied centraal te stellen:

1. De verbinding tussen wonen en werken.
2. De charme van het water.
3. De ziel van ondernemerschap.
4. De sociale cohesie.

Het nieuwe, gezamenlijk gedefinieerde gebiedsconcept is daarom:

RIVIUM DISTRICT

PIONIERKWARTIER AAN DE NIEUWE MAAS

Het gebiedsconcept – Rivium District: Pionierkwartier aan de Nieuwe Maas – is een visie op het Nieuwe Rivium en fungeert als een kapstok tijdens het ontwikkeltraject. Het schetst hoe mensen het nieuwe gebied zullen ervaren en geeft richting aan de ontwikkelaars, architecten, gemeente, bedrijven, ondernemers en bewoners bij het ontwerpen en invullen van Rivium District. Door dit gebiedsconcept wordt Rivium District een spannende stadswijk met aantrekkelijke contrasten bestemd voor mensen die lef hebben, creatief zijn en de mouwen opstropen; Rivium District is voor iedereen die het ritme van dit Pionierkwartier aan de Nieuwe Maas fascinerend vindt.

De plintenstrategie is één van de belangrijkste, tastbare uitwerkingen van een gebiedsconcept: plinten zijn immers de verbinding tussen gebouwen en straten, tussen wonen en werken en tussen privaat en publiek terrein. Succesvolle, levendige plinten maken een gebied. In de Plinten leidraad wordt uiteengezet hoe de architectonische, commerciële en maatschappelijke rol van de plinten in Rivium District eruit gaat zien en hoe een volcontinue programmering de rol van de plinten gaat ondersteunen.

DRIE KERNWAARDEN

DRIE PASSENDE KERNWAARDEN

Het gebiedsconcept Rivium District hanteert drie kernwaarden die als uitgangspunt dienen tijdens de herontwikkeling en daarna:

REMIK

Paradoxen en contrasten zorgen voor energie in een gebied. Wie oud & nieuw, groot & klein, hoog & laag, rust & reuring slim door elkaar mixt creëert chemie. Voeg daaraan toe een fraaie mix van verschillende stijlen en de kans om er te wonen, werken, ondernemen en ontmoeten, en Rivium District heeft een magnetische werking op eenieder die van onderscheidende gebieden houdt.

REVIVAL

Net als toen staat pionieren in Rivium District weer centraal. Het historische en voor veel mensen waardevolle karakter van het gebied wordt nieuw leven in geblazen. De aantrekkingskracht van het water wordt optimaal benut. Oude ambachten en creatieve broedplaatsen worden in ere hersteld en innovatief ondernemen wordt flink gestimuleerd.

REDESIGN

Mensen maken de stad. Rivium District verbindt mensen aan de Hollandsche IJssel en de Nieuwe Maas en tussen Capelle aan den IJssel en Rotterdam. Rivium District krijgt een eigen karakter, met vooruitstrevende architectuur en nieuwe vormen van bestuur en bewonersinitiatieven die het gebied verder helpen ontwikkelen en de beoogde doelgroepen aantrekken. Het gebied wordt van bewoners, ondernemers en bedrijven samen.

RIVIUM DISTRICT: PIJLERS EN PLINTEN LEIDRAAD

Het gebiedsconcept – oftewel de identiteit van Rivium District – wordt aan de hand van drie pijlers uitgewerkt: architectuur, functionaliteiten en communicatie, met bij elke pijler de belangrijkste gebiedsonderdelen:

RIVIUM DISTRICT PIONIERKWARTIER AAN DE NIEUWE MAAS

ARCHITECTUUR & ONTWERP

Stedenbouwkundig
Buitenruimte
Gebouwarchitectuur

FUNCTIONALITEITEN

Openbare voorzieningen
Commerciële voorzieningen
Plintstrategie en beheer

COMMUNICATIE

Participatie stakeholders
Communicatie in het gebied
Marketing en programmering

DE MENS CENTRAAL

03



EEN NIEUW PERSPECTIEF

Een aantrekkelijke gevel met een publieksfunctie maakt nog geen levendig gebied, dat doet de mensen. In het Nieuwe Rivium zijn dat bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers, oftewel de Rivium gebruikers. Hen stellen we dan ook centraal in de ontwikkeling van het gebied inclusief de plinten. Zij moeten zich op hun gemak voelen om bij te kunnen dragen aan een levendige, sfeervolle werk-woonwijk. Het is daarom van groot belang om tijdens het creëren van de plinten te sturen op de correlatie tussen de doelgroep en architectuur, de geschikte invulling en de juiste vorm. De steeds verdere opkomst van de belevingseconomie, en nieuwe generaties die belang hechten aan een hoge kwaliteit van leven, vragen om een andere aanpak bij het ontwikkelen en ontwerpen van plinten. Het aanbod moet voldoen aan de bewuste en onbewuste behoeften van de gebruiker en daarmee prettig en veilig aanvoelen.



SOCIALE DUURZAAMHEID

Levendige plinten, straten en buurten zijn niet alleen van belang voor de waarde en stabiliteit van vastgoed, maar dragen ook bij aan geluk en gezondheid van de bewoners en mensen die in Rivium District verblijven. De gezonde wijk is onder andere een wijk waar men kan bewegen. Diversiteit in de woonomgeving stimuleert mensen om meer te wandelen en te fietsen omdat afstanden kleiner lijken. Een aangenaam gebied heeft een goede sfeer van verblijven, ondernemen en ontmoeten nodig; allemaal elementen die bevorderlijk zijn voor de sociale verbinding en onderlinge relaties van een gebied, en daarmee de sociale duurzaamheid.

ROL VAN DE PLINT

ROL VAN DE PLINT

Tegenwoordig is er steeds meer aandacht voor de plint als belangrijke schakel tussen binnen en buiten. De juiste programmatische invulling op meerdere momenten van de dag, de uitstraling van de plint en de relatie met de openbare ruimte zijn hierbij van groot belang. Een bezoeker of bewoner van een gebied kijkt niet naar de losse invulling van gebouwen of openbare ruimtes. Hij of zij ziet en voelt het geheel. De vraag 'wat is een goede plint?' moet daarom op drie schaalniveaus worden beantwoord.

1. Het totaalgebied: hoe ziet en voelt het gehele gebied?

Looproutes zijn belangrijk voor een afwisselende en rendabele invulling van plinten. Publiekstrekkingen zijn nodig om 'loopstromen' op gang te brengen en te behouden. Het versterken van verbindingen naar parken en pleinen zorgt voor een volwaardig netwerk van openbare ruimtes. Hoeken van gebouwen spelen hierbij een cruciale rol. Deze moeten niet alleen qua invulling voldoen aan behoeften, maar ook wat betreft veiligheid en beeldkwaliteit kunnen deze een positieve bijdrage leveren. Naast de diverse looproutes is het gebied inclusief de plinten ook goed bereikbaar per OV (de Park Shuttle krijgt meerdere haltes, o.a. aan de Groene Boulevard), per fiets, per auto en, uiteindelijk, per water.

2. Openbare ruimte: hoe ziet en voelt de openbare ruimte?

In de openbare ruimte moet sprake zijn van 'loopplezier'; er is een goede balans tussen de fietser en voetganger. Het moet voor Rivium-gebruikers aangenaam zijn om in het gebied te verblijven en te wandelen (klimatologische aspecten zoals wind, geluid, zon en schaduw spelen een rol). Er bestaat samenhang tussen stedenbouw, architectuur, buitenruimte en de invulling van de plint. Straten en pleinen kennen een menselijke maat, gebouwen én passende voorzieningen dragen bij aan de beleving en de levendigheid. We besteden extra aandacht aan de relatie tussen de plint en de aangrenzende openbare ruimte.

3. De plint als onderdeel van het gebouw: hoe ziet en voelt de plint?

Een goede plint betreft zowel de programmatische invulling (diversiteit aan- en samenhang tussen functies) als de fysieke vormgeving ervan (materiaalgebruik, uitstraling). Transparantie is een belangrijke vereiste, zodat men van binnen naar buiten maar ook zeker van buiten naar binnen kan kijken. Spiegeling en verlichting spelen hierbij ook een belangrijke rol; ook buiten openingstijden om moet men zich veilig en gezien voelen op straat.

CAPELS DNA

Capelle aan den IJssel kent meerdere gezichten: een dorpsgezicht, een stadsgezicht, 'groen' en 'blauw'. Capelle creëert wijken voor verschillende levensstijlen, waarbij goed wordt nagedacht welke invulling bij welke doelgroep past. Er wordt met name aandacht besteed aan de overgangszones tussen naastgelegen wijken. De gemeente Capelle aan den IJssel - opdrachtgever en aanjager voor de ontwikkeling van het Nieuwe Rivium - hecht veel waarde aan de leefbaarheid van het toekomstige gebied. Huidige inwoners van Capelle prijzen de hoge mate van leefbaarheid in hun gemeente, waarbij rust en reuring elkaar afwisselen. Om deze hoge kwaliteit ook in het Nieuwe Rivium te borgen wordt bij de toekomstige ontwikkeling de eindgebruiker centraal gesteld. De ervaring van de eindgebruiker is leidend bij alle te maken keuzes met betrekking tot de invulling en inrichting van de plint: wat ervaar je als mens wanneer je om je heen kijkt? Voel je je thuis? Is alles goed verbonden en te vinden? Wordt men geleid - of verleid - om rond te dwalen in het gebied? Wordt er oprecht nagedacht over de behoeftes van Rivium-gebruikers? De toekomstige en gewenste ervaring van de bewoner, ondernemer, werknemer en bezoeker dient als leidraad tijdens het ontwerpproces te fungeren.

04 PLINTMODEL



PLINTMODEL

EEN NIEUWE DIMENSIE

De Plinten leidraad is geschreven vanuit het perspectief van de Rivium-gebruiker. Er is daarom vanuit ooghoogte naar het gebied gekeken. Wat ziet de gebruiker straks? Hoe beleeft de gebruiker het Nieuwe Rivium? Welke behoeften heeft de gebruiker van het Nieuwe Rivium en hoe geven we daar invulling aan?

PLINTMODEL

Om hier een duidelijk beeld van te schetsen, werken we met een uitgebreide versie van het plintenmodel zoals ontwikkeld door Marlies de Nijs bij het schrijven van "High-rise op ooghoogte". Dit model wordt gebruikt om antwoord te geven op de vraag of een plint aantrekkelijk en levendig is. We voegen aan haar model het toetsingscriteria gebruiker als apart onderdeel toe.

	Ontwerp	Invulling	Gebruiker*
Aantal functies		X	X
Diversiteit functies		X	X
Openbaarheid		X	X
Toegankelijkheid		X	X
Transparantie	X		X
Geveldetailering	X		X
Verticaliteit	X		X
Verfijning materialisatie	X		X
Openbare ruimte	X	X	X
Flexibiliteit		X	X
...			

**Aanvulling op model Marlies de Nijs*

Voor de drie elementen (ontwerp, invulling en gebruiker) worden uitgangspunten gevormd die de ambitie voor het Nieuwe Rivium weergeven. De uitgangspunten kunnen door (potentiële) initiatiefnemers worden gebruikt voor een ontwerp. Tevens gebruikt het SuperVisie team de Plinten leidraad als beoordelingskader voor het ontwerp en de invulling van de plint.

PLINTMODEL

ONTWERP

Het onderdeel ontwerp valt onder de ruimtelijke kaders voor de plinten, en dus onder stedenbouw, openbare ruimte en architectuur. Voor de ontwerpeisen, de gewenste beeldkwaliteit en andere elementen die met het ontwerp te maken hebben, worden verderop in de Plinten leidraad verschillende uitgangspunten benoemd. Deze gaan onder andere verder in op geveldetaillering, verticaliteit en materialisering.

INVULLING

Het onderdeel invulling heeft meer te maken met de ruimtelijke ordening, bedrijvigheid en levendigheid van het gebied. Ook speelt hier de economische haalbaarheid een belangrijke rol. We kijken naar verschillende behoeftes van de (potentiële) gebruiker, en maken onderscheid in commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Er is een zoneringkaart die de stedenbouwkundige mogelijkheden voor de verschillende functies weergeeft op basis van de ambities zoals geschetst in het gebiedspaspoort.

16 GEBRUIKER

Welke behoeftes heeft de gebruiker? Hoe ervaart de gebruiker de openbare ruimte en welke invloed heeft architectuur hierop? Zowel de onderdelen ontwerp als invulling spelen een belangrijke rol: een optimale beleving voor de Rivium-gebruiker is voor beide elementen het uitgangspunt. Daarnaast wordt ook apart aandacht besteed aan de specifieke behoeften van de gebruiker. We richten ons op iedereen die het ritme van het gebied fascinerend vindt en daarom graag in het Nieuwe Rivium wil wonen, werken en verblijven.

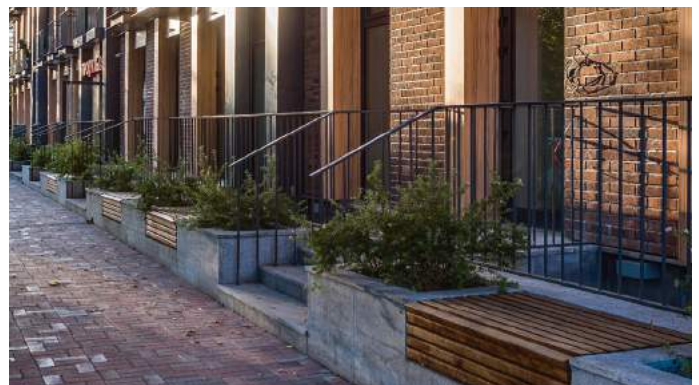


Als de menselijke maat ontbreekt, kan hoge dichtheid een groot probleem betekenen

UITGANGSPUNTEN ONTWERP

Het Woonhart met Marktpllein, de Groene Boulevard, het Nieuwe Maasplein en verwante straten hebben verschillende plintkarakteristieken, allen verbonden met de sfeer, schaal en functie van de betreffende wijkdelen en hun publieke ruimte. Dit komt tot uitdrukking in de specifieke omgang met de functies, de toegankelijkheid, de gevelopbouw, de gevelmaterialisering- en detaillering, en de overgang van openbaar naar privé rond de betreffende plinten.

Bij het ontwerpen van een nieuwe, leefbare wijk of buurt dient men rekening te houden met een aantal uitgangspunten. Ten eerste moet een ontwerp afgestemd zijn op de menselijke maat. Dat wil zeggen: compact en voetgangersvriendelijkheid. Ten tweede moeten er keuzemogelijkheden zijn (welke soort huizen, voorzieningen, werk en vervoer kiezen we), gemengd gebruik worden gestimuleerd (wonen, werken, recreëren en meer) en moet er worden gestreefd naar levendige openbare ruimtes (interactie, betrokkenheid, kunst en evenementen), allen met een eigen identiteit. Voorop staat dat een leefbaar gebied ook veilig moet voelen: openbare verlichting, zichtlijnen en openheid zijn daarom randvoorwaardelijk. Wat betreft de (openbare) verlichting wordt in een later stadium een lichtplan voor het Nieuwe Rivium opgesteld.



17

In gebiedspaspoort Het Nieuwe Rivium worden met betrekking tot het ontwerp van de plinten een aantal uitgangspunten benoemd. De plinten moeten minimaal vijf meter hoog zijn, met optioneel een tussenvloer. De plinten zijn zodanig opgebouwd dat deze flexibel zijn qua indeling en gebruik; de invulling van de plint mag de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven en voorzieningen niet nadelig beïnvloeden. Plinten in het Nieuwe Rivium zijn afwisselend in expressie. Waar de invulling uit voorzieningen of bedrijvigheid bestaat hebben ze een hoge transparantie, dit creëert zich van buiten naar binnen en andersom. Vanzelfsprekend wordt de Plinten leidraad gebruikt bij zowel het ontwerp als de invulling van de plinten.

TOETSINGSKADER

De ontwerpeisen, uiteengezet in de volgende pagina's, dienen als spelregels tijdens het ontwerpen en invullen van de plinten. Ze worden gebruikt om toekomstige voorstellen te toetsen en bij te sturen.

UITGANGSPUNTEN ONTWERP

Functies (menging, flexibiliteit en openbaarheid)

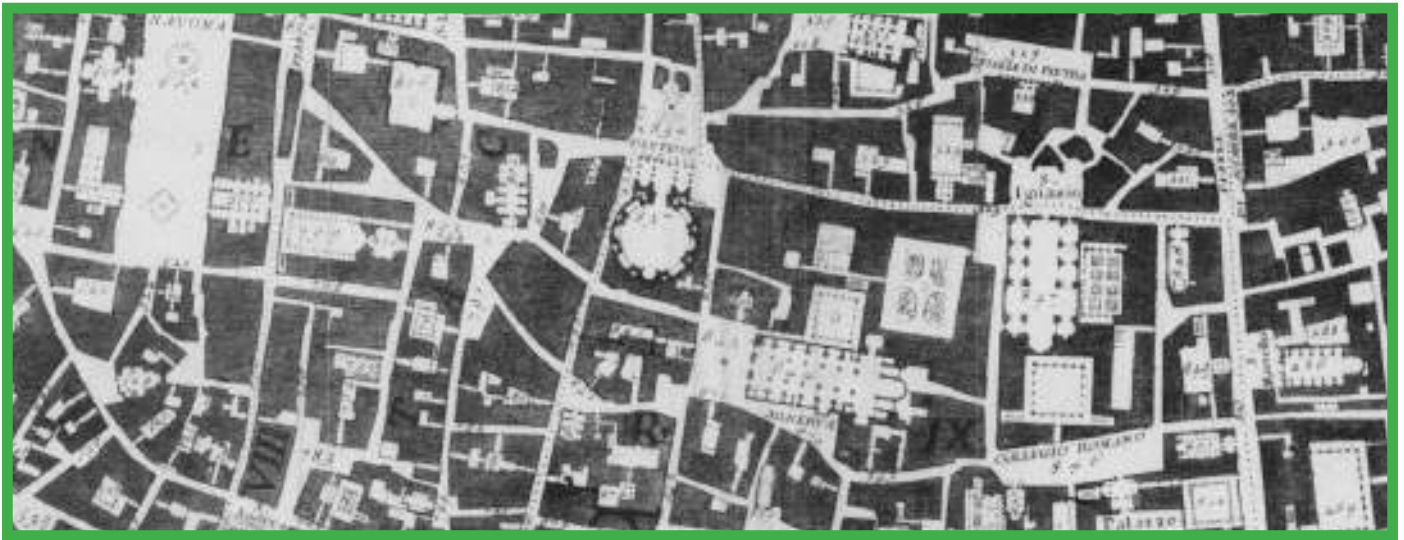
Plinten kennen een menging en afwisseling van functies, met een aantal functies met publiek karakter.

- In de plinten van de wanden van de straten en lanen zijn minimaal twee functies aanwezig. In de wanden en de blokken van de Boulevard zijn minimaal vier functies te vinden. De facilitaire voorzieningen vallen hier buiten.
- De plinten aan het Woonhart met Marktpllein en het Nieuwe Maasplein worden, buiten entreeruimtes, volledig benut voor publieke functies.
- Er is binnen de plint van elke straatwand een goede afwisseling tussen grotere en kleinere units. Aan het Woonhart met Marktpllein bevinden zich voornamelijk kleinere units (met een gevelbreedte van max. 15 meter). Op de blokhoeken bevinden zich altijd kleine units met een tweezijdige oriëntatie.
- Bergingen, nutsvoorzieningen, stalling van afvalcontainers, voorzieningen ten behoeve van laden en lossen en ontluchtingsinstallaties worden binnen de bebouwing ingepast. Hiermee verbonden geveldelen beslaan maximaal 10% van een straatwand.
- Woningen in de plint moeten gemakkelijk geschikt te maken zijn voor een andere functie.

Overgang publiek-privé (openbare ruimte)

De plint maakt deel uit van een in functie en vorm samenhangende overgangszone tussen gebouw en buitenruimte.

- De intermediaire zone tussen gebouw en publieke buitenruimte kent samenhang in functie en expressie, gezien vanuit het gebouw en vanuit de publieke ruimte.
- De intermediaire zone biedt ruimte voor annexatie.
- De breedte van de intermediaire zone moet bij de invulling van de plint aansluiten en is in verhouding met de functie van de openbare ruimte. De zone is in de straten gedefinieerd als 1-2 meter aan beide zijden van de rooilijn; aan de Groene Boulevard en het Nieuwe Maasplein is dat gedefinieerd als maximaal 3 m.
- Daar waar een hoogteverschil bestaat tussen gebouw of collectieve binnenruimte en de straat, dient de intermediaire zone als een overbrugging. Trappen liggen binnen de gevel of de intermediaire zone.
- De intermediaire zone mag geen hoge, gesloten afschermingen bevatten. Indien bij terrassen windschermen nodig zijn, mogen deze de interactie tussen gebouw, terras en straat niet belemmeren.
- Bij woningen wordt, door een specifiek ontwerp van de intermediaire zone, voldoende privacy gerealiseerd. Hierbij wordt geen afzondering gecreëerd omdat dit afbreuk doet aan levendigheid en sociale veiligheid.



Nolli, overgang openbaar toegankelijk



Intermediaire zone's



Volledig benutten publieke functies



Verskil korrelgrootte boulevard en straat



Ruimte voor annexatie

UITGANGSPUNTEN ONTWERP

Toegankelijkheid (entrees)

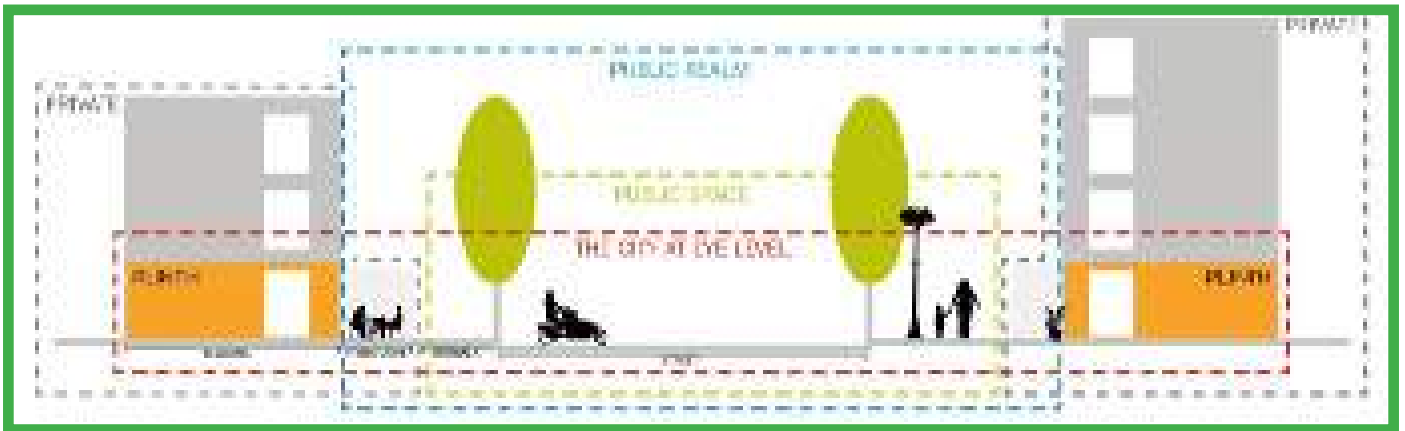
De plinten hebben een hoge mate van toegankelijkheid en vele, herkenbare entrees.

- Functies op de begane grond hebben een directe eigen entree aan de straat. Boven- of achterliggende functies (kantoren, appartementen) hebben zoveel mogelijk een eigen entree of meerdere gezamenlijke entrees.
- Entrees en doorgangen naar open collectieve ruimtes zijn duidelijk herkenbaar, zijn opvallende onderdelen van het architectonisch concept van het gebouw en verhouden zich daarbij in de juiste maat en schaal.
- Gezamenlijke entrees en doorgangen naar collectieve open ruimtes zijn uitgewerkt als onderdelen van de plint.
- Het aantal toegangen voor gemotoriseerd verkeer moet tot een minimum beperkt blijven.
- Nooduitgangen, toegangsdeuren van facilitaire voorzieningen en gemotoriseerd verkeer zijn onderdeel van het architectonisch ontwerp van het gebouw en vormen een minimale onderbreking van de plint.

Transparantie

De Plinten hebben een hoge mate van transparantie, wat een zichtbare relatie tussen plintactiviteit en straat garandeert.

- Er is een afwisseling van open en gesloten geveldelen. Deze verhouding moet passen bij het gewenste karakter van de omgeving en het type plint. Het glasoppervlak in de plint bedraagt maximaal 70% van de gevel.
- Lange, 'blinde gevels' moeten worden voorkomen. Bij een teruggelegen gevel zijn zware kolommen niet gewenst.
- Etalages hebben een overwegend open karakter; (rol)luiken zijn achter de etalage opgenomen.
- Spiegeling van raamoppervlakken wordt onderdrukt. De lichtsterkte van verlichting van andere ruimtes dan woningen is hoger dan buiten (ten gunste van de blik naar binnen).
- Ramen aan de straat worden niet afgeplakt.



Samenhang tussen plinten en de buitenruimte



Visueel verband gevelontwerp en buitenruimte



Dieptewerking in de plinten



Doorgangen begeleiden de overgang



Spiegeling onderdrukken

UITGANGSPUNTEN ONTWERP

Gevelopbouw (hoogte, markering en verticaliteit)

Binnen de gevelopbouw is de plint herkenbaar met een eigen grote hoogte en kleine schaal.

- De plint onderscheidt zich van het middendeel en de opbouw van de straatwand en is daarbij duidelijk gemarkeerd.
- De afwisseling in de plint is aan de straten groter dan de afwisseling aan de Boulevard. Over grote lengtes repeterende plintgevels zijn niet gewenst.
- De plint heeft een verticale geleding die de gevel opdeelt in overzichtelijke eenheden, waarneembaar op het niveau van de voetganger.
- De geleding moet een relatie hebben met de functies en omvang van de plint-units en is onderdeel van het architectonische concept van het gebouw.
- Afwisseling in plinthoogte is gewenst voor een gevarieerd bebouwingsbeeld, passend bij de omgeving. Aan de gebouwwanden aan de Boulevard en het Maasplein is de plinthoogte 7 tot 9 meter; bij de straten is dat 6,5 tot 7 meter. De plinthoogte staat altijd verhouding tot het gebouwde volume.
- Er is een zorgvuldige aansluiting op de naastliggende bebouwing.

Gevelmateriaal en -detaillering

Met materiaal en detaillering van de gevel wordt ingespeeld op de beleving van de voetganger.

- De plint kent een rijkdom aan detaillering die, goed waarneembaar is bij de snelheid van voetgangers. De plint kent een grotere expressie en een kleinere schaal dan bouwdelen erboven.
- Binnen de plint zijn verschillende warme en tactiele materialen te vinden, met behoud van een samenhangend gevelbeeld en met een eigen karakter en een eigentijdse architectuur.
- Gevels kennen reliëf ten gunste van gevelgeleding, beschutting en diepte- en schaduwwerking. Luifels kunnen hier onderdeel van zijn.
- Toe te passen materialen zijn duurzaam en bestand tegen weersomstandigheden. Ze moeten hun kenmerkende eigenschappen ook op langere termijn behouden en 'mooi oud worden'.
- Reclame-uitingen zijn geïntegreerd in de gevel en moeten passend zijn bij het karakter van de gebouwen en de omgeving.



Afwisseling in plaats van repetitie



Hoge kwaliteit/tactiliteit in de plinten



Eigen karakter en eigentijds



Contrast tussen plint, middeldeel en opbouw



Materiaal en sfeer is bepalend

UITGANGSPUNTEN INVULLING

In eerste instantie ligt de nadruk op de plintinvulling van het Woonhart met Marktpllein, de Groene Boulevard en het Nieuwe Maasplein. Overdag zal het gebied gebruikt worden door een combinatie van bewoners en werknemers. Na kantoor tijden wordt verwacht dat vooral bewoners en bezoekers in het gebied verblijven. Het is niet realistisch om van tevoren een definitieve mix van functies te bepalen. Dit gebeurt samen met het plintenteam en is een continue proces dat afhankelijk is van verschillende aspecten en continue monitoren van ontwikkelingen en behoeften in de markt en in het gebied.



Blurring; de harde klassieke scheiding tussen horeca en retail vervaagt steeds meer

VOORZIENINGEN

Wat betreft de invulling van de plint zijn verschillende opties mogelijk. We maken onderscheid tussen commerciële en maatschappelijke voorzieningen, met in totaal zo'n 9.000 tot 12.000 m² invulling. Daarnaast behoort ook wonen in de plint tot de mogelijkheden. Dit geldt met name voor de zijstraten en aan de parkzijde (Oostlaan). Een voorwaarde hierbij is dat de relatie met de straat (de openbare ruimte) goed wordt aangegaan en onderhouden.

MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN

Rivium wordt een complete wijk met een hoogwaardig voorzieningenniveau. De gemeente neemt het voortouw voor de realisatie van onderwijshuisvesting en voor de ontwikkeling van vastgoed voor het faciliteren van ontmoeting, hulpverlening en ondersteuning binnen het sociaal domein. Vastgoed voor andere maatschappelijke voorzieningen zoals kinderopvang en eerstelijnszorg worden via de markt gerealiseerd. Hierbij heeft de gemeente een faciliterende rol; samen met marktpartijen wordt gezorgd voor voldoende betaalbaar vastgoed voor deze functies.

Op basis van verschillende bevolkingsscenario's is de verwachting dat over een aantal jaren behoefte bestaat aan basisonderwijs in Rivium District. Jaarlijks zal het aantal basisschoolkinderen in de wijk en de beschikbare onderwijs capaciteit in de omgeving hiervoor worden gemonitord.



Om een onderwijslocatie op termijn beschikbaar te hebben, wordt in overleg met de ontwikkelaars de benodigde ruimte gereserveerd. Ditzelfde geldt voor een ontmoetingsplek en voor de locaties welke betrekking hebben op hulpverlening en ondersteuning.

UITGANGSPUNTEN INVULLING

Op de zoneringskaart (pagina 27) staan de beoogde locaties voor de genoemde voorzieningen aangegeven. In de bouwvelop wordt per ontwikkellocatie een voorkeurslocatie voor dergelijke voorzieningen aangegeven, verdere afspraken hierover worden in de anterieure overeenkomst vastgelegd. We streven ernaar om binnen drie maanden na oplevering minstens 30% van de plint gevuld te hebben, en binnen zes maanden 80%.

COMMERCIEËLE VOORZIENINGEN

Op basis van de resultaten van het DPO onderzoek (2019) is er in het Nieuwe Rivium ruimte voor één of twee supermarkten met een totale oppervlakte van 2.000 m² BVO. Daarnaast is er ruimte voor overige dagelijkse voorzieningen (bijv. een ambachtelijke bakker, slager of groenteboer) en niet-dagelijkse voorzieningen (een fietsenmaker of bloemenwinkel). Naast de potentiële ruimte voor (niet-) dagelijkse voorzieningen binnen de detailhandel, ontstaan er met de komst van bewoners ook kansen voor o.a. de horeca sector. Binnen de zoneringskaart is rekening gehouden met wind-, zon-, en geluidsfactoren met betrekking tot de beste locaties voor restaurants en terrassen. Daarnaast is ook de toenemende interesse voor horeca van toepassing op de nieuwe woon-werkwijk. De beoogde doelgroep eet vaak buiten de deur of haalt eten af. De trend van blurring biedt kansen voor het Nieuwe Rivium; door het grote aantal werknemers in het gebied ontstaan er ook kansen voor winkel-horeca-combinaties, lunch-voorzieningen en werkateliers. Daarnaast is er in het Nieuwe Rivium ruimte voor boutique hotels (max. 15 kamers) en voor twee formule-hotels; één zakelijk en één toeristisch georiënteerd. Tenslotte wordt in het gebied ruimte geboden aan sport- en spelvoorzieningen en aan culturele voorzieningen.

25

24/7 REURING

De hoeken aan de 1e straat/Rivium Boulevard zijn strategische punten. Dit zijn de entrees van de wijk en vormen de eerste contactpunten voor bezoekers. Niet alleen het ontwerp maar ook de invulling en een bijzondere uitstraling is cruciaal. Wat betreft horecavoorzieningen, zien we graag openingstijden van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Zo kunnen overdag werknemers van het aanbod gebruik maken, in de avonduren geldt dat voor bewoners en bezoekers. Om het terras ook tijdens de koudere maanden open te stellen, stimuleren we het gebruik van heaters en schermen. Andere opties zijn bijvoorbeeld serre-achtige constructies waarmee sfeer wordt gecreëerd en warmte wordt vastgehouden. Ook deze constructies dienen transparant te zijn.



ZONERING

Op de linker pagina is de stedenbouwkundige zoekruimte geschetst voor de benodigde functies voor het Nieuwe Rivium. Deze functies zijn o.a. gebaseerd op de behoefte van Rivium-gebruikers. De mogelijkheden, weergegeven in de zoneringskaart, tonen de ideale situatie bij het opleveren van de wijk. In de tussentijd kunnen locaties van tijdelijke initiatieven afwijken van de gestelde zoneringskaart zoals in de kaart geschetst.










De zoneringskaart is tot stand gekomen door rekening te houden met stedenbouwkundige randvoorwaarden voor leefbaarheid en concentratie en bevat een combinatie van uitkomsten van diverse creatiesessies waarin ontwikkelaars hun voorkeuren konden aangeven.

Alle drie de genoemde hotspots worden in deze kaart zodanig ingevuld dat de gestelde ambities behaald kunnen worden. Voor het Woonhart met Marktplaats geldt dat hier met name horeca- en commerciële voorzieningen gepland staan. De inrichting en grootte van terrassen die hiermee gepaard gaan, worden in een later stadium verder uitgewerkt.

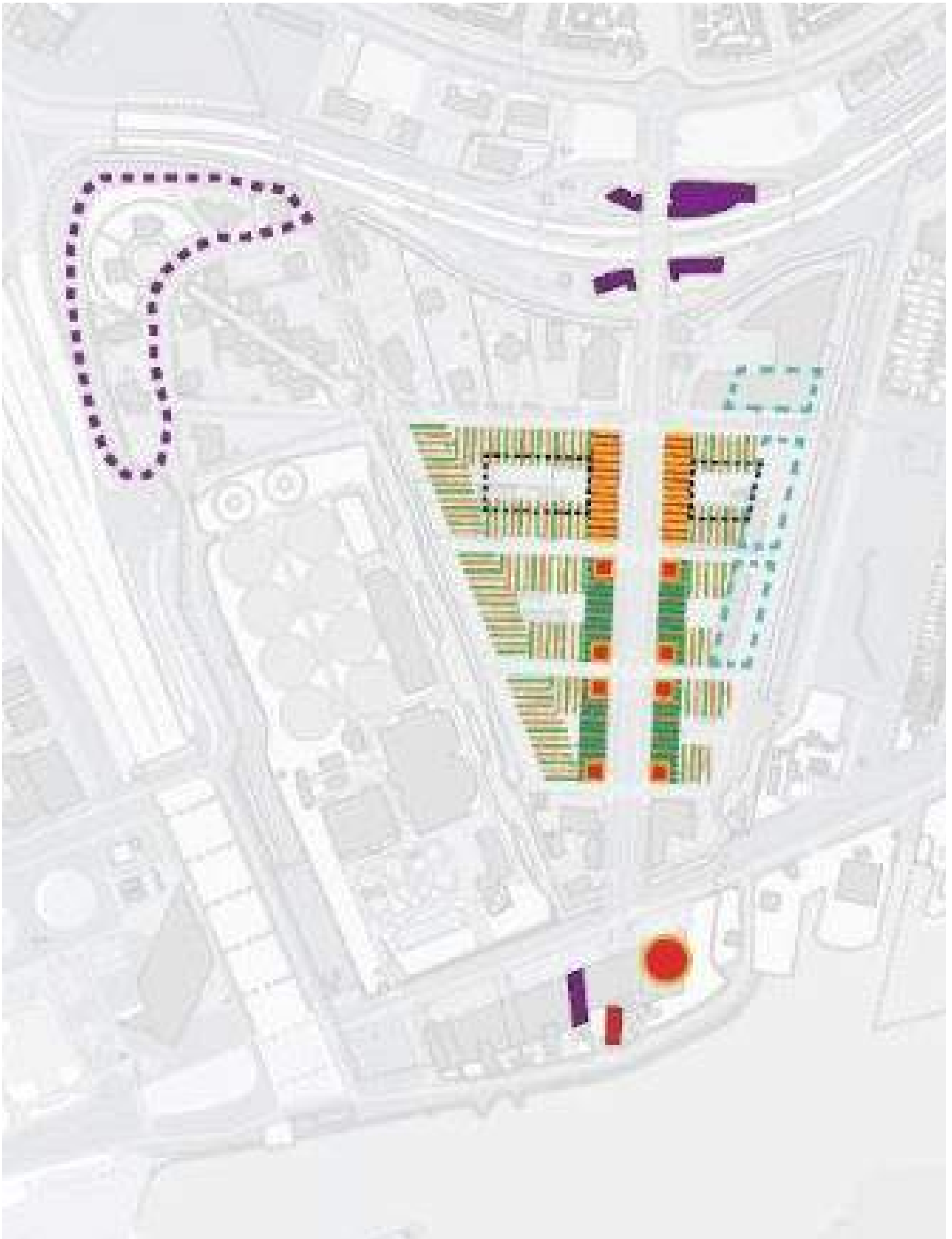
Wat betreft de maatschappelijke voorzieningen waar de gemeente een verplichting voor heeft, is in de kaart de potentiële locatie aangewezen. Met betrokken initiatiefnemers/ontwikkelaars worden afspraken gemaakt over de daarbij behorende prijzen. Wonen kan in principe overal in de plinten, met uitzondering van het Woonhart met Marktplaats.

26

LEGENDA

-  LEARN & MEET (ZOEKRUIJTE SCHOOLRESERVERING)
-  FOOD & DRINKS (ZOEKRUIJTE RESTAURANTS/CAFÉS)
-  HORECA, BOUTIQUEHOTEL, CULTUURHUIS, FILMHUIS
-  ENTERTAINMENT & LEISURE (OPTIES ZICHTLOCATIES KETENHOTEL)
-  ENTERTAINMENT & LEISURE (OPTIES ZICHTLOCATIES KETENHOTEL)
-  SHOP (PRIMAIRE LOCATIE DETAILHANDEL)
-  ZOEKRUIJTE SUPERMARKT
-  PRIMAIRE LOCATIE SPORTZAAL/FITNESS/HUIS VAN DE WIJK
-  HEALTH (ZOEKRUIJTE ZORG PRAKTIJKEN, ZORGCENTRA, APOTHEEK, WERKPLAATSEN ATELIERS)

KAART ZONERING



UITGANGSPUNTEN GEBRUIKERS

De identiteit van een wijk (het karakter en de sfeer) wordt voor een groot deel bepaald door de aantrekkelijkheid van de wijk en de eenduidigheid hiervan. Het belang van de menselijke maat keert terug. Mensen wensen geen anonieme instanties met ondoorzichtige producten en diensten. Dichtbij, transparant en begrijpelijk zijn nu en in de toekomst belangrijke waarden. Klein is het nieuwe groots (denk aan sympathieke gebaren in de buitenruimte, zoals een kunstwerk, speeltoestel of een fleurig bloemenperkje). De beleveniseconomie maakt plaats voor de betekenisconomie. De menselijke behoefte aan betekenisvol handelen bepaalt steeds meer het gedrag en in het bijzonder het economisch handelen van gebruikers. Men is op zoek naar het onderscheidend vermogen en de 'ziel' van een gebied. De wens om te verbinden wordt sterker om verschillende redenen, waaronder economisch voordeel, veiligheid en geborgenheid, interesses of levensovertuiging. Die verbindingen hoeven zeker niet permanent te zijn, want ook de behoefte aan 'alleen zijn' is aanwezig in het komend decennium. De community doet zich veelal in verschillende vormen voor. Denk aan wijkbeveiliging, gezamenlijke groenvoorziening en onderhoud. De plinten en openbare ruimtes zijn ideale plekken voor deze nieuwe ontmoetingen en verstevigen de sociale duurzaamheid.

28



Een goed ontworpen openbare ruimte bevordert de kwaliteit van leven van álle bewoners en gebruikers, zowel nu als in de toekomst.



UITGANGSPUNTEN GEBRUIKERS

Bij het ontwikkelen van goede plinten en het creëren van sociale cohesie spelen een aantal universele menselijke behoeften een rol. Hieronder vallen een gevoel van veiligheid, geborgenheid, verwondering en gemak. In zowel het ontwerp als in de invulling van de plint dient hier rekening mee gehouden te worden. Op die manier bezorgt men Rivium-gebruikers een prettige ervaring en zorgt men dat mensen vaker terugkomen. Om dit te kunnen realiseren krijg je met veel variabelen te maken. Denk bijvoorbeeld aan wind (-hinder), zon en schaduw, maar ook laden en lossen, afvalverwerking en geuren spelen een belangrijke rol.



Rivium-gebruikers hebben diverse woonwerk-leefbehoeften. Niet het huis, maar het leven in en rondom een woning maakt deel uit van de vraag van de gebruiker. De markt vraagt zich rondom woon- en leefarrangementen. Voor grote groepen mensen is de scherpe scheiding tussen werk en privé weggevallen. De woning als werkplek is vanzelfsprekend geworden. In de wijk zijn collectieve voorzieningen voor bewoners beschikbaar, variërend van zakelijke ontmoetingsplekken voor zelfstandigen en een moderne huismeester (deze neemt pakketjes aan en onderhoudt de binnentuin).

Of een virtueel zorgloket. Delen is het nieuwe bezitten. Woningen en verblijfsruimten, tuinen, vervoersmiddelen en kantoor- en werkruimten stelt men aan elkaar beschikbaar. Op de zoneringskaart worden de potentiële locaties voor verschillende type voorzieningen weergegeven. Zoals af te lezen in de zoneringskaart is de invulling verdeeld in verschillende behoeften van huidige en toekomstige gebruikers. Deze zijn: wonen, werken, leren, ontmoeten, eten, drinken, entertainment, winkelen, verblijven, sporten (huis van de wijk) en een gezondheidscentrum.

UITGANGSPUNTEN GEBRUIKERS

PARTICIPATIE

Om samen het gebied te ontwikkelen wordt een club, (Club R.), opgericht met daarin een afvaardiging van belanghebbenden. Dat zijn o.a. bewoners, omwonenden, Capelse (maatschappelijke) organisaties, Park Management, ontwikkelaars, ontwerpers, ondernemers en een afvaardiging van de gemeente (bijv. accountmanager en/of gebiedsregisseur). Club R. wordt betrokken bij de verdere ontwikkeling van het Rivium District, waaronder de invulling van de plinten, maar ook bij initiatieven die de levendigheid in het gebied vergroten en bij het stimuleren van andere bewoners initiatieven. Na vaststelling van het Gebiedspaspoort 2.0 treedt de functie van Plint Coördinator in werking; de oprichter en trekker van Club R. Samen met de leden wordt een plan van aanpak opgesteld waarin staat hoe vaak de Club bij elkaar komt, wat zij met elkaar bespreken en hoe de organisatiestructuur eruit moet zien. Evenredig aan de ontwikkeling van de nieuwe wijk, wordt dus ook gewerkt aan de ontwikkeling van de club. Van klein naar groot. Het doel is om begin 2022 een effectieve samenwerking te zijn gestart.

Een voorbeeld van een goed werkende vereniging met (potentieel) eenzelfde doel als dat van Club R is RCD (RotterdamCentralDistrict).



05 HOE GAAN WE DAT DOEN?

PLANNING & PROCES

Bij de start van de gebiedsontwikkeling is experimenteerruimte nodig om te ervaren hoe de plinten zich ontwikkelen en kunnen bijdragen aan een prettige leefomgeving. Regie en monitoring zijn gewenst. Voordat de eerste plinten van de nieuwbouw gevuld zijn opgeleverd zijn we een aantal jaar verder. In ieder geval tot die tijd wordt er aandacht besteed aan tijdelijke initiatieven die zorgen voor levendigheid in het gebied. Dit kunnen initiatieven vanuit de wijk, vanuit de markt of vanuit de gemeente Capelle aan den IJssel zijn. Hierbij valt te denken aan festivals, (sport-)evenementen maar ook aan foodtrucks of het tijdelijk vullen van leegstaande panden met bijv. ateliers.

Voor de realisatie van de reeds bekende initiatieven, is een planning gemaakt. Op basis van die planning is een inschatting gemaakt van het aantal bewoners/gebruikers per fase. Per fase vindt monitoring plaats op de levendigheid en voorzieningen binnen het Nieuwe Rivium. In onderstaand overzicht is dit schematisch weergegeven.

	FASE 1: 2020-2022	FASE 2: 2023-2025	FASE 3: 2026-2030
Verwacht aantal woningen opgeleverd	800	4.100	5.000
m2 plint gerealiseerd		13.000 m2, waarvan 600 m zichtbaar	
Concept	Tijdelijke initiatieven	Nieuwe Maasplein Groene Boulevard Woonhart met Marktplein	Rivium District
Need to have voorzieningen	Daily "Pionier initiatieven"	Supermarkt Horeca (maatschappelijke) Voorzieningen	
Nice to have voorzieningen	Pop-up initiatieven	Pop-up initiatieven	Pop-up initiatieven
Monitoring plinten en voorzieningen	Plint coördinator*	Plint regisseur*	Plint BV*

*zie voor toelichting pagina 30 en 31

PLINT-REGIE

Er zijn drie vormen van plint-regie die zorgen voor de programmering en levendigheid van de plint inclusief de aangrenzende openbare ruimte:

1. Plint coördinator, 2020-2022
2. Plint regisseur, 2022-2025
3. Plint BV, 2025-2030



PLINT COÖRDINATOR

Het is van belang om vroegtijdig reuring in en rondom het Nieuwe Rivium te genereren. Dit trekt niet alleen potentiële bewoners aan, maar ook potentiële ondernemers. Tijdelijke initiatieven (in het kader van placemaking) kunnen hier zeker aan bijdragen. Dit kunnen korte of lange termijn activiteiten zijn, denk hierbij aan eendaagse festivals of het voor langere periode toestaan van foodtrucks. De plint coördinator is hiervoor verantwoordelijk. Het is goed om de plint coördinator een vast aanspreekpunt te laten zijn voor huidige én toekomstige bewoners en ondernemers. Tevens doet de plint coördinator een voorstel voor het in te richten WOP van het Nieuwe Rivium. Iedere wijk in Capelle aan den IJssel wordt door een dergelijk orgaan vertegenwoordigd, dus ook voor de nieuwe werk-woonwijk aan de rand van de stad is dit een vereiste. Met het bestaan van het huidige ParkManagement zal gezamenlijk gezocht worden naar de juiste samenstelling van vertegenwoordiging.

Daarnaast zorgt de plint coördinator voor de toetsing van initiatieven m.b.t. de Plinten leidraad en de daarin gestelde ambities. Dit doet de plint coördinator samen met het SuperVisie team.

2020-2022

33



2022-2025

PLINTREGISSEUR

Zodra de rol van plintregisseur in werking treedt, naar verwachting bij het opleveren van de eerste plinten, vervangd deze de functie van plint coördinator. De plintregisseur is verantwoordelijk voor het borgen van de Plinten leidraad, bij zowel bekende als potentiële initiatiefnemers. Hij of zij regelt de invulling op gebiedsniveau en zorgt voor voldoende, hoogkwalitatieve en wenselijke invulling van maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De plintregisseur biedt ook ruimte aan startende ondernemers en andere initiatieven die zorgen voor levendigheid en het voorkomen van leegstand. De functie van plintregisseur wordt in de periode tot 2022 verder uitgewerkt.



PLINT BV

De ambitie is om in de toekomst het verhuur en beheer van de plinten van de gebouwen in het Nieuwe Rivium (of voor een geselecteerd aantal hotspots) over te laten aan een nieuwe, op te richten entiteit, een zogenoemde 'PlintBV'. De PlintBV heeft de functie van programmamanager waarin de eerder genoemde rollen van Plint Coördinator (fase 1) en Plint Regisseur (fase 2) worden verweven (fase 3). De PlintBV handelt als tussenpersoon tussen enerzijds de eigenaar van het vastgoed en anderzijds de huurders van bedrijfsruimtes in de plinten. Voor een langere looptijd kan er één integrale huurovereenkomst gesloten worden, hetgeen de eigenaren ontzorgd. Voor het Nieuwe Rivium kan de PlintBv ook fungeren als beheerder/toezichthouder van de geprivatiseerde stoepen en terrassen langs de plinten. Een en ander zal in de toekomst gezamenlijk worden ingevuld.

2025-2030

BRONNENLIJST

- De spontane stad, Gert Urhahn (2011)
- Een stad om in te bewegen, Vliegerprojecten (2014)
- Ruimte en gezondheid, een vanzelfsprekende combinatie, RIVM (2015)
- Cities for people; Jan Gehl (2010)
- Life between buildings, Jan Gehl (2011)
- City at Eyelevel, Hans Karssenbergh & Jeroen Laven (2016)
- Highrise op ooghoogte, Marlies de Nijs (2016)
- Plintontwikkeling als instrument voor wijkontwikkeling en waardeestijging vastgoed, Bouwstenen (2017)
- Compact bouwen met een afwisselende plint, Platform 31, (2019)
- Het geheim van levendige plinten, ROMagazine (2019)
- De waarde van functieflexibiliteit van de stedelijke plint, Stadkwadraat (2019)
- Reuring, rust en ruis, Daan Zandbelt (2019)
- Prettige Plekken, Rosemarie Maas en Kyra Kuitert (2018)
- De plint verdient een podiumplek (Jos Sentel, 2018)
- Plintenstrategie Binnenstad Rotterdam (2018)
- Plintenstrategie Zwolle Hanzewalk (2018)
- Stationsgebied op ooghoogte, handboek voor plinten (2017)
- Toekomstvisie Wonen in 2030, Obvion (2019)
- De steden van de toekomst, Planbureau voor de Leefomgeving (2018)

IN SAMENWERKING MET:

Jeroen de Jong, Roelant ten Kate, Eveline Berghout, Merel van der Zwaan, Erik Hommel, Chantal van Hemert, Andjela Kraljevic Merel Schot, (allen Gemeente Capelle aan den IJssel), Lot Frijling (Yellow Concepts) en Karen Welp (Stipo).

Janneke den Ouden (Plintmanager Zuidas, Amsterdam), Marius Drissen (Stichting Hello Zuidas), Robin von Weiler (De Meent, Rotterdam), Renate Veerkamp (Plintenstrategie Rotterdam) en Jeroen Laven (Partner bij Stipo).

Daarnaast hebben de betrokken ontwikkelaars en hun architecten input geleverd voor de uitgangspunten m.b.t. ontwerp en invulling.



RIVIUM DISTRICT

6.

**EINDRAPPORT
MODELSTUDIE
TRANSITIE RIVIUM**

d.d. 24-04-2020

RAPPORT

Bijlage 1.2.2 - Eindrapport modelstudie Transitie RIVIUM

Klant: Gemeente Capelle aan den IJssel

Referentie: BG9353_TP_20200424

Status: Definitief/1.4

Datum: 24-4-2020



**Royal
HaskoningDHV**
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Bijlage 1.2.2 - Eindrapport modelstudie Transitie RIVIUM

Ondertitel: Bijlage 1.2.2-Eindrapport modelstudie Transitie RIVIUM
Referentie: BG9353_TP_20200424
Status: 1.4/Definitief
Datum: 24-4-2020

Projectnummer: BG9353
Auteur(s): Erik Groot Karsijn, Erik Toes, Peter Nijhout

Opgesteld door: Erik Groot Karsijn, Peter Nijhout

Gecontroleerd door: Jon van Dijk

Datum/paraaf: 24-04-2020/JvD

Goedgekeurd door: Amber van Tatenhove

Datum/paraaf: 24-04-2020/AvT

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

Niets uit deze specificaties/drukwerk mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van HaskoningDHV Nederland B.V.; noch mogen zij zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor andere doeleinden dan waarvoor zij zijn vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor deze specificaties/drukwerk ten opzichte van anderen dan de personen door wie zij in opdracht is gegeven en zoals deze zijn vastgesteld in het kader van deze Opdracht. Het geïntegreerde QHSE-managementsysteem van HaskoningDHV Nederland B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 en ISO 45001:2018.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en vraag	1
1.2	Leeswijzer	1
2	Opbouw statisch en dynamisch verkeersmodel	2
2.1	Twee typen verkeersmodellen	2
2.2	Actualisatie statisch verkeersmodel V-MRDH	2
2.3	Opbouw van dynamisch verkeersmodel	4
2.4	Doorgerekende varianten	5
3	Resultaten statisch model	8
3.1	Inleiding	8
3.2	2030 Autonoom	8
3.3	2030 Bestemmingsplan	9
3.4	2030 Transitie Rivium	10
3.5	2030 Transitie Rivium met harde knip Rivium Boulevard	11
3.6	2030 Transitie Rivium met Mobiliteitsaanpak met harde knip	12
3.7	2030 Transitie Rivium met Mobiliteitsaanpak zonder knip	14
3.8	2030 Transitie Rivium met Mobiliteitsaanpak met zachte knip	15
3.9	Overzicht intensiteiten (etmaal) per variant	16
3.10	Reistijden auto	16
3.11	VF-waarden openbaar vervoer en fiets	17
4	Resultaten dynamisch model	19
4.1	2016 Basis	19
4.2	2030 Bestemmingsplan	22
4.3	2030 Transitie zonder maatregelen	24
4.4	2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak met knip	26
4.5	Maatregel: optimalisatie N210 Rivium - Kralingseplein	28
4.6	Overzichtstabel afwikkelingskwaliteit	29
5	Samenvatting en conclusies	31
Bijlagen		
A1	Plots intensiteiten V-MRDH	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en vraag

Het Rivium, in de huidige vorm een bedrijventerrein, zal in de toekomst getransformeerd worden naar een kwalitatief hoogwaardig gebied waarin werken, wonen en voorzieningen worden geïntegreerd tot een moderne levendige wijk. Dit heeft grote invloed op de mobiliteit en de bereikbaarheid van het gebied en de verkeersstromen binnen het gebied.

Er zijn momenteel verschillende ruimtelijke ideeën die onder meer zijn vertaald naar aantallen woningen en een aantal verkeerskundige maatregelen. De gemeente Capelle aan den IJssel heeft Royal HaskoningDHV gevraagd om de verkeerskundige effecten van ruimtelijke en infrastructurele scenario's en maatregelen inzichtelijk te maken.

1.2 Leeswijzer

Dit rapport beschrijft de hoofdlijnen van het resultaat van anderhalf jaar modelstudies naar de mogelijkheden en beperkingen voor transitie van het Rivium. Het rapport kent daarbij de volgende opbouw:

- Hoofdstuk 2 geeft inzicht in de gehanteerde uitgangspunten bij de ontwikkeling en toepassing van verkeersmodellen.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten van de modelberekeningen uitgevoerd met het statische model, gericht op de omvang en routes van verkeersstromen en de reistijden van en naar het Rivium vanuit verschillende locaties voor de verschillende modaliteiten.
- Hoofdstuk 4 beschrijft de resultaten van de modelberekeningen uitgevoerd met het dynamische model, gericht op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.
- Hoofdstuk 5 geeft een samenvattende conclusie van de modelstudie weer.

2 Opbouw statisch en dynamisch verkeersmodel

2.1 Twee typen verkeersmodellen

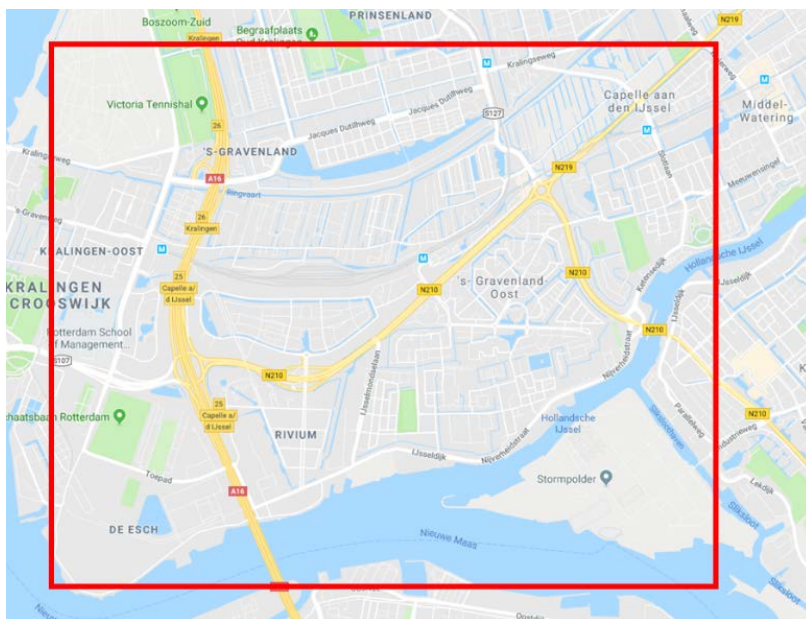
Er zijn twee typen verkeersmodellen toegepast om de verkeerseffecten inzichtelijk te maken. Allereerst zijn er berekeningen gemaakt met een statisch verkeersmodel. Een statisch verkeersmodel geeft inzicht in het aantal verplaatsingen, de herkomst- en bestemmingsrelaties en de netwerkbelasting (intensiteiten per wegvak). Door te variëren in scenario's kunnen effecten van ruimtelijke (bv. toevoeging ca. 5.000 woningen) en infrastructurele (bv. afsluiting Rivium Boulevard) scenario's worden berekend. Ook biedt het statisch model inzicht in reistijden voor de verschillende modaliteiten. Wel is het belangrijk deze reistijden vooral in vergelijkende zin te gebruiken bij de beoordeling van varianten.

De 'output' van het statische verkeersmodel wordt vervolgens gebruikt als 'input' voor een dynamisch verkeersmodel. Met een dynamisch verkeersmodel kunnen voertuigen individueel gemodelleerd worden op hun rit van herkomst naar bestemming. Hierbij rijden de voertuigen over een digitale omgeving, inclusief rijstroken, opstelstroken en verkeerslichten. De simulaties geven inzicht in de kwaliteit van de toekomstige verkeersafwikkeling op en rond het Rivium, in de vorm van wachtrijlengtes en reistijden in het gesimuleerde studiegebied.

In de volgende paragrafen worden de doorlopen werkwijze en de daarbij gehanteerde uitgangspunten stapsgewijs gerapporteerd.

2.2 Actualisatie statisch verkeersmodel V-MRDH

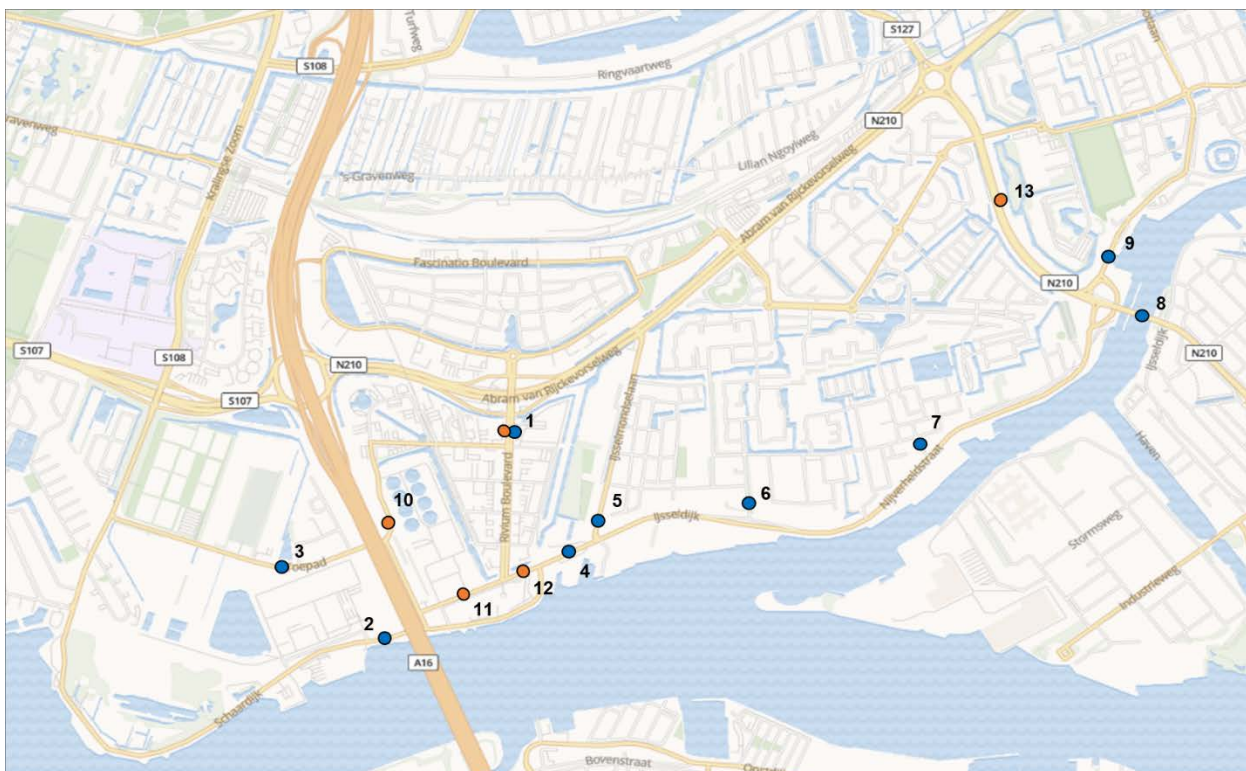
De statische berekeningen zijn gemaakt met behulp van het bestaande regionale verkeersmodel V-MRDH (versie 2.0). Het verkeersmodel heeft basisjaar 2016 en prognosejaar 2030. Het onderzoeksgebied voor de verkeerseffecten is weergegeven in Figuur 1.



Figuur 1: Onderzoeksgebied verkeerseffecten ruimtelijke varianten Rivium

Omdat bij de kalibratie van het basisjaar 2016 geen tellingen in Capelle aan den IJssel zijn gebruikt, is de kwaliteit van het verkeersmodel in het studiegebied nog onvoldoende. Daarom heeft een aanvullende kalibratie plaatsgevonden, op basis van tellingen op twaalf locaties.

De telgegevens zijn afkomstig van uitgevoerde kentekenonderzoeken¹ in de periode vrijdag 7 december 2018 tot en met donderdag 13 december 2018 (locaties **1 en 10 t/m 13**) en van vrijdag 25 januari 2019 tot en met vrijdag 1 februari 2019 (locaties **1 t/m 9**). Locaties zijn weergegeven in Figuur 2. Gegevens van telpunt 8 (Algerabrug) zijn bij de kalibratie niet gebruikt.



Figuur 2: Meetlocaties kentekenonderzoeken

In het V-MRDH is de modelsnelheid op het Toepad 'kunstmatig' verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur om sluipverkeer te voorkomen. Het kentekenonderzoek toont aan dat het aantal voertuigen op deze route in het model werd ondergewaardeerd. Door de modelsnelheid weer aan te passen naar de werkelijke maximaal toegestane snelheid van 50 km/u, zijn nu de intensiteiten en routes meer overeenkomstig de werkelijkheid gemodelleerd².

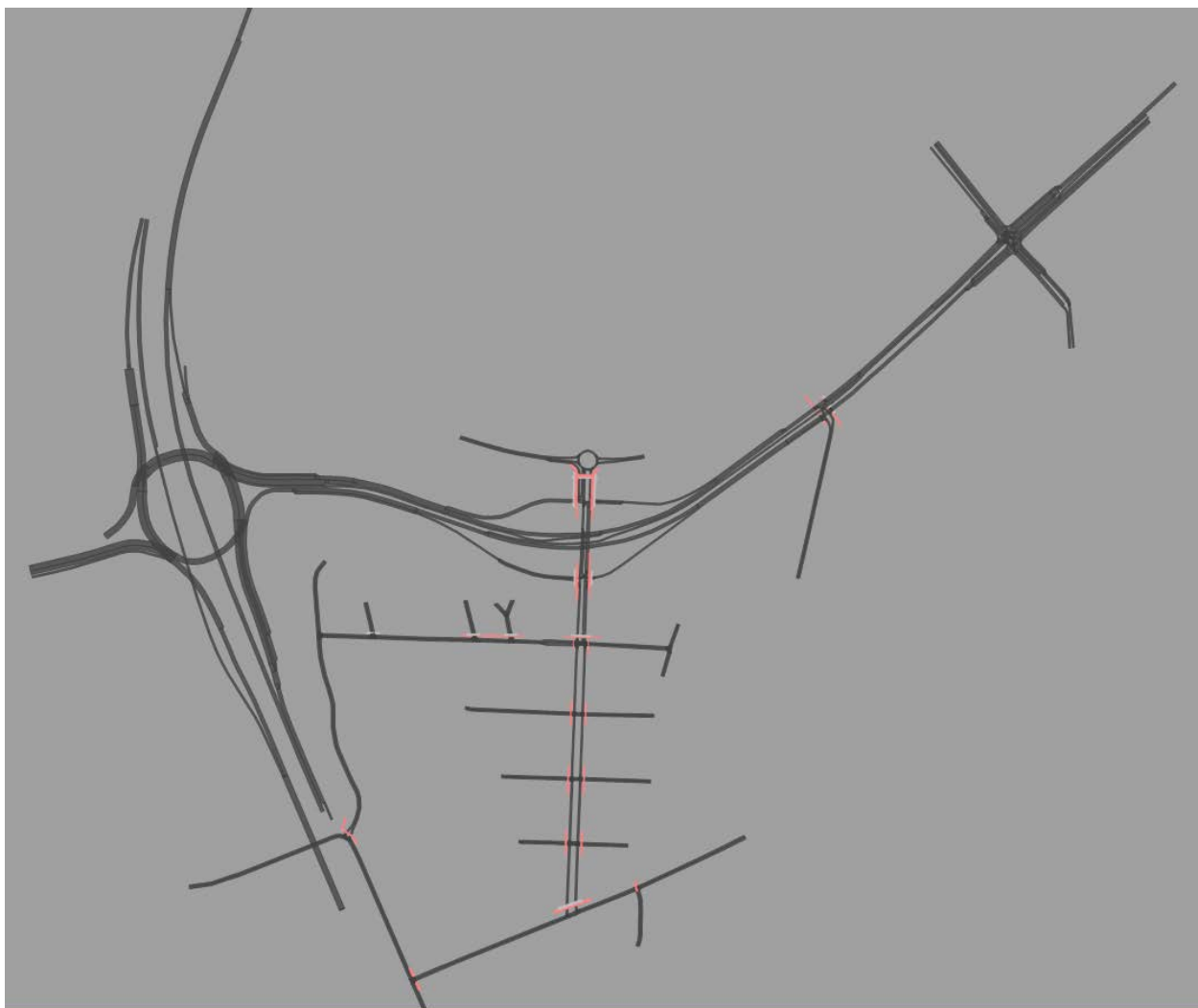
¹ Bronnen:

- Rivium Capelle aan den IJssel Ken.Dec2018 (Meetel, 21 december 2018)
- Capelle.aan.den.IJssel.Fase2 Ken.Feb2019 (Meetel, 1 maart 2019)

² In de loop van deze studie zijn nieuwere versies van het MRDH model beschikbaar gekomen. Aangezien deze niet de juiste uitgangspunten/data bevatten voor het Rivium en de verschillen op de N210 en A16 niet heel groot zijn is er voor gekozen het oudere MRDH model (versie 2.0) te blijven toepassen.

2.3 Opbouw van dynamisch verkeersmodel

In het softwarepakket VISSIM is een simulatiemodel opgebouwd, waarin een deel van het studienetwerk nader is gedetailleerd met rijstroken, opstelstroken, verkeerslichten en oversteken. In Figuur 3 is het overzicht van het beschouwde netwerk weergegeven.



Figuur 3: Basisnetwerk dynamisch model Rivium

Voor de verschillende varianten zijn vanuit het statische verkeersmodel MRDH uitsneden gemaakt van de verkeersbewegingen (de herkomst- en bestemmingsmatrices) en toegevoegd aan het simulatiemodel. De zonering en aansluiting op het netwerk is lokaal verfijnd, naar rato van de woningaantallen (zie Figuur 4).

Voor de ochtendspits is de periode van 07:00 tot 09:00 uur aangehouden, voor de avondspits van 16:00 tot 18:00 uur. Het spitsverloop is per periode ingericht in (acht) kwartierperiodes. Voor de ochtendspits is (als aandeel in de twee-uursintensiteit) de volgende verdeling aangehouden: 11% - 12% - 14% - 13% - 14% - 14% - 13% - 11%. Voor de avondspits is de volgende verdeling aangehouden: 12% - 12% - 11% - 15% - 15% - 15% - 14% - 11% - 10%. Deze verdeling is afgeleid van kruispunttellingen op de aansluiting N210 – Rivium Boulevard.

De hoeveelheid overstekend langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) op oversteken is niet bekend. Er is voor elke oversteek een aanname gedaan van aantallen oversteekbewegingen (ca. 50 per uur), waardoor het autoverkeer toch enig oponthoud te verduren krijgt. Bij kruispunten met verkeersregelinstallaties (VRI's) betekent dit tenminste één aanvraag per cyclus.

Voor de regelingen van de VRI-kruispunten zijn waar nodig de bestaande CCOL-regelingen in het model ingebracht, inclusief locaties van detectoren:

- Voor het Kralingseplein is de regeling ontvangen van de gemeente Rotterdam.
- Voor de kruispunten van N210 met Rivium Boulevard en IJsselmondselaan zijn voertuigafhankelijke regelingen door Royal HaskoningDHV geprogrammeerd, omdat de aanvankelijk starre (COCON) regelingen onvoldoende functioneerden.
- In het scenario Transitie met Mobiliteitsaanpak³ (zie ook 2.4) zijn aanvullend regelingen geprogrammeerd voor de kruispunten van de Rivium Boulevard met de 1^e Straat en de Rivium Promenade.

Hiermee is voor vrijwel alle kruispunten een reële verkeersafhankelijke regeling nagebootst, met uitzondering van de starre (COCON) regeling op het kruispunt N210 – Van Beethovenlaan. De minimale aanwezigheid van fiets- en voetgangersoversteken en oververzadiging op vrijwel alle richtingen maakt dat een 'upgrade' naar een verkeersafhankelijke regeling op dit kruispunt een minimaal effect zou hebben op de modelresultaten.

2.4 Doorgerekende varianten

Er zijn diverse prognosevarianten doorgerekend met het geactualiseerde verkeersmodel V-MRDH. Voor programmatische variaties zijn matrixbewerkingen uitgevoerd. De programmatische en infrastructurele uitgangspunten per variant zijn in de volgende tabel weergegeven. In de tabel is tevens weergegeven welke varianten ook met het dynamische model zijn doorgerekend.

Variant	Programma Rivium	Infrastructuur	Dyna- misch?
2016 Basis	Arbeidsplaatsen: 8.000 Woningen: geen	Bestaand	Ja
2030 Autonom	Conform 2016 Basis	Bestaand, inclusief diverse autonome ontwikkelingen. De voor het studiegebied meest relevante ontwikkelingen zijn de A13/A16 Rotterdam, de A24 Blankenburgverbinding en versmalling Coolsingel (Rotterdam). Maatregelen uit de MIRT-verkenning Oeververbinding en maatregelen Algeracorridor zijn niet opgenomen in het model.	Nee
2030 Bestem- mingsplan	Arbeidsplaatsen: 14.000 Woningen: geen	Conform 2030 Autonom	Ja
2030 Transitie	Arbeidsplaatsen: 8.000, 10% minder autogebruik ⁴ .	Conform 2030 Autonom	Ja

³ De Mobiliteitsaanpak betreft maatregelen uit het mobiliteitsrapport Rivium 2020-2030

⁴ De Verkeersonderneming is gestart met een werkgeversbenadering op Rivium, met als doelstelling om het autogebruik onder werknemers met 10% te verminderen. Gemeten modal-split gegevens uit een gemeentelijk onderzoek van 2017 zijn als uitgangspunt genomen

	Woningen: 6.020 ⁵ , 10% minder autogebruik.		
2030 Transitie met knip	Conform 2030 Transitie	Conform 2030 Autonoom, met aanvullend een afsluiting ('knip') op de Rivium Boulevard, Rivium Oostlaan en Rivium Westlaan, tussen 1 ^e en 4 ^e straat (zie Figuur 5).	Nee
2030 Transitie met harde knip + Mobiliteitsaanpak	Arbeitsplaatsen: 8.000, 10% minder autogebruik. Woningen: 6.020, met parkeernorm 0,6. De ritgeneratie van de woningen is aangepast naar rato van de geldende parkeernormen 2015 (tussenwoning schil/rest bebouwde kom à 1,9 pp)	Conform 2030 Transitie met knip, met aanvullend: <ul style="list-style-type: none"> - Aanpassingen VRI Rivium viaduct (aanpassing rijstrookindeling op beide afritten, opheffen fietspad westzijde Rivium Boulevard). - Extra rijstrook Rivium Boulevard in zuidelijke richting, tussen noordelijke afrit en Rivium 1^e straat. - Realisatie verkeerslichten op de kruisingen Rivium Boulevard - Rivium 1e straat, Rivium Boulevard - Rivium Promenade en Schaardijk – IJsselmondselaan. - Realisatie rotonde op de kruisingen van Toepad met Rivium Quadrant, Rivium Promenade en Kralingse Zoom. 	Ja
2030 Transitie met harde knip + Mobiliteitsaanpak & optimalisatie N210	Conform 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak	Conform 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak, met aanvullende verkeersmaatregel: <ul style="list-style-type: none"> - Verlengen invoeger N210 noordzijde vanaf Rivium Boulevard tot aan rechtsafer Kralingseplein. 	Alleen dynamisch
2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak zonder knip	Conform 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak	Conform 2030 Transitie met aanvullend: <ul style="list-style-type: none"> - Snelheid op de Rivium Boulevard 30 km/uur ('zachte knip') - Vormgeving kruispunt Rivium Blvd – Eerste straat en Rivium Blvd – Rivium promenade als verkeerslichten (vanuit capaciteitsoogpunt) 	Nee
2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak met zachte knip	Conform 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak	Conform 2030 Transitie met aanvullend: <ul style="list-style-type: none"> - Rivium Zig zag circulatie (zie ook paragraaf 3.8) - Vormgeving kruispunt Rivium Blvd – Eerste straat en Rivium Blvd – Rivium Promenade als verkeerslichten (vanuit capaciteitsoogpunt) 	Nee

Tabel 1: Overzicht varianten doorgerekend statisch en dynamisch

⁵ Er is onderzocht wat het effect is bij 6.020 woningen om na te gaan wat er gebeurt als er meer dan 5.000 woningen zouden worden gebouwd, het aantal waarin het gebiedspaspoort 2.0 voorziet.

3 Resultaten statisch model

3.1 Inleiding

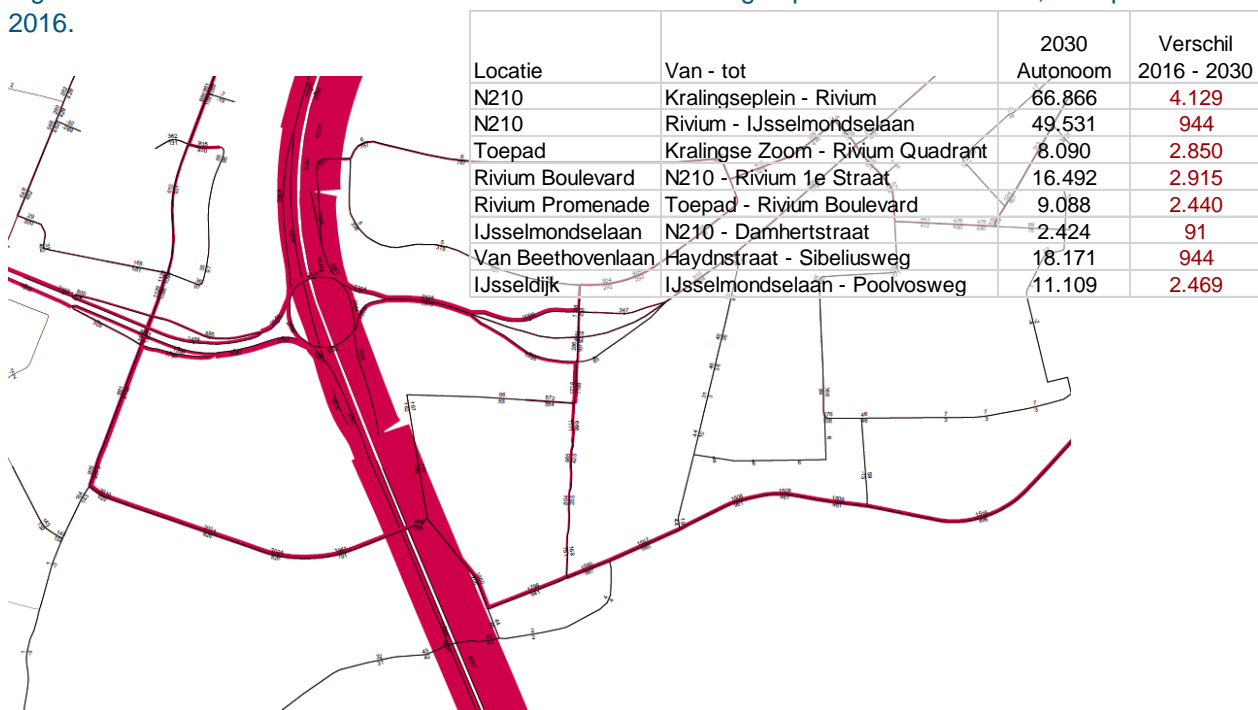
Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van de doorrekening van de varianten met het statisch model. Per variant zijn in de toe- en afnames van het verkeer berekend en weergegeven voor een aantal zogenaamde thermometerpunten (op werkdag) per paragraaf.

Vervolgens is gekeken of de reistijden uit het statisch model van het naar Rivium zijn toegenomen tussen 2016 en 2030 Autonom. Ook is gekeken welke impact de knip in het Rivium heeft of de reistijden in de drukste maatgevende spits (de avondspits) zijn toegenomen ten opzichte van 2030 Autonom van en naar het Rivium voor een zestal bestemmingen (paragraaf 3.10).

Tenslotte is voor de variant Transitie + Mobiliteitsaanpak gekeken of openbaar vervoer en fiets kunnen concurreren met de auto op reistijd van en naar het Rivium in de spits voor dezelfde zes bestemmingen. (paragraaf 3.1)

3.2 2030 Autonom

Figuur 7 toont de verschillen die zich in aantallen motorvoertuigen per etmaal voordoen, ten opzichte van 2016.

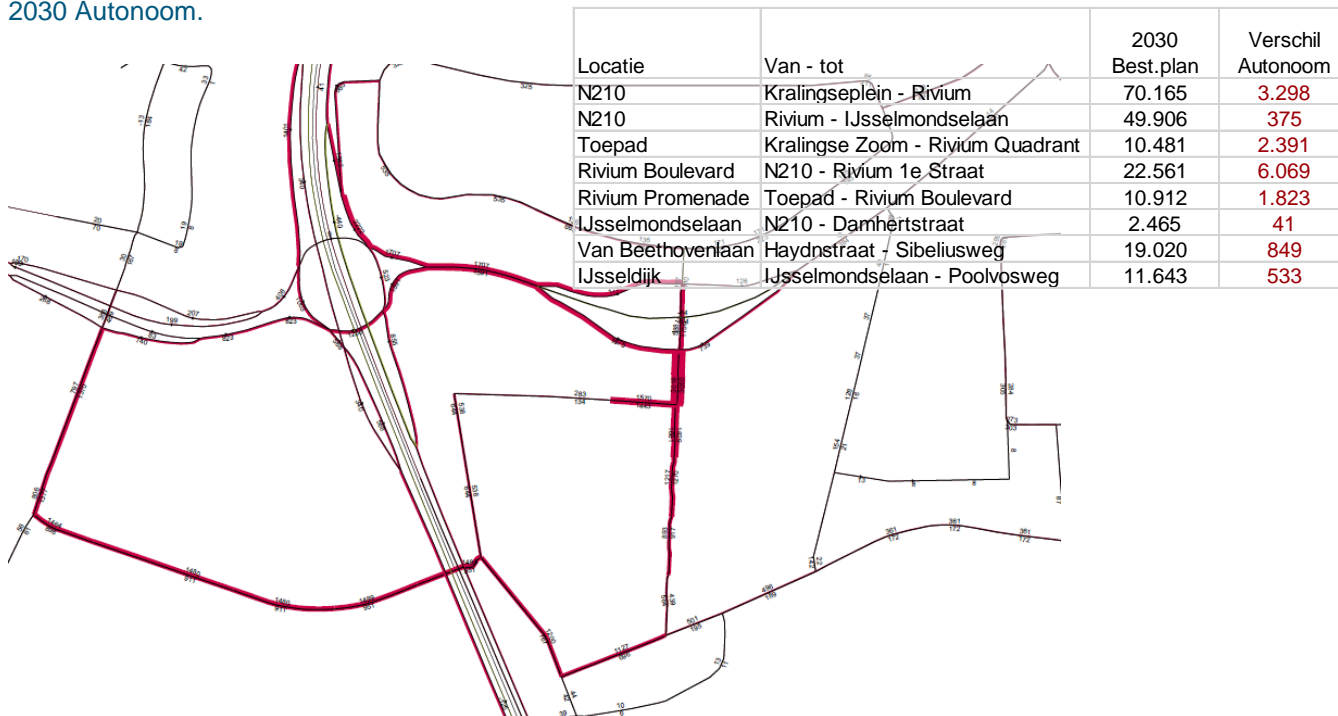


Figuur 7: Verschilplot 2030 Autonom t.o.v. 2016 Basis (mvt/etm). Toename verkeer in rood, afname in groen.

De grootste verandering in planjaar 2030 is dat de A16 langs Hillegersberg is doorgetrokken naar de A13. Er rijdt ongeveer 20% meer verkeer op de A16, maar ook op de wegen daar omheen zijn verkeerstoenames te zien. Zo rijden er op de N210 ter hoogte van Rivium ruim 4.100 motorvoertuigen meer per etmaal. Ook is er een toename van (sluip)verkeer te zien op het Toepad, de Rivium Boulevard, Schoordijk en IJsseldijk. Dit is verkeer dat de vertraging op het Kralingseplein en N210 mijdt.

3.3 2030 Bestemmingsplan

Figuur 8 toont de verschillen die zich in aantal motorvoertuigen per etmaal voordoen, ten opzichte van 2030 Autonoom.

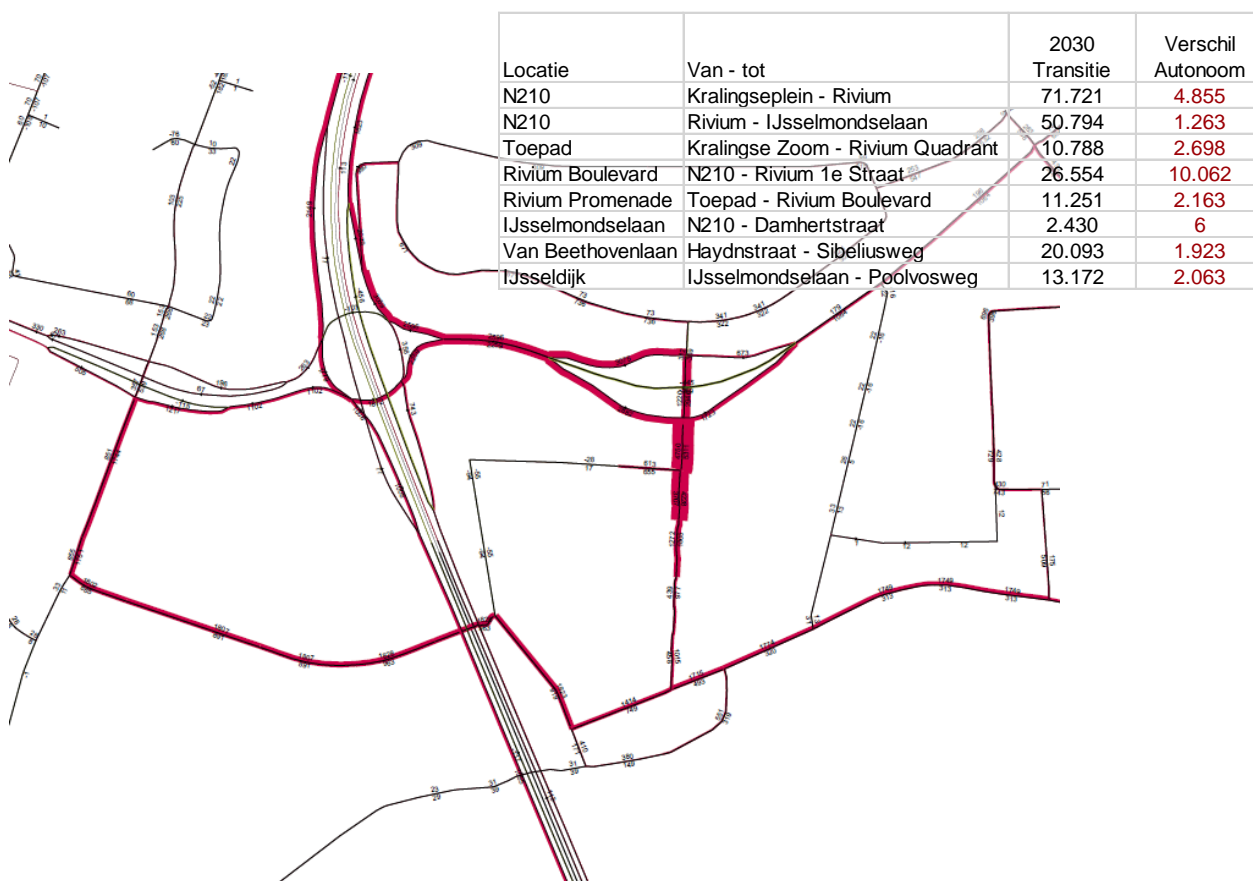


Figuur 8: Verschilplot 2030 Bestemmingsplan t.o.v. 2030 Autonoom (mvt/etm). Toename verkeer in rood, afname in groen.

De maximale invulling van het bestemmingsplan betekent een toename van 8.000 naar 14.000 arbeidsplaatsen op het Rivium. Dat zorgt voor een toename van verkeersstromen van en naar het Rivium t.o.v. de autonome situatie in 2030. Zo rijden er in dit scenario ruim 6.000 mvt/etmaal (ruim 400 mvt/avondspits) meer op de Rivium Boulevard ter hoogte van de aansluiting met de N210. Ook de verkeersdruk op het Toepad neemt toe met ca. 2.400 mvt/etmaal. Werknemers rijden vooral in de spitsperioden, waardoor in dit scenario de spitsen zeer zwaar belast zijn.

3.4 2030 Transitie Rivium

Figuur 9 toont de verschillen die zich in aantallen motorvoertuigen per etmaal voordoen, ten opzichte van 2030 Autonom.



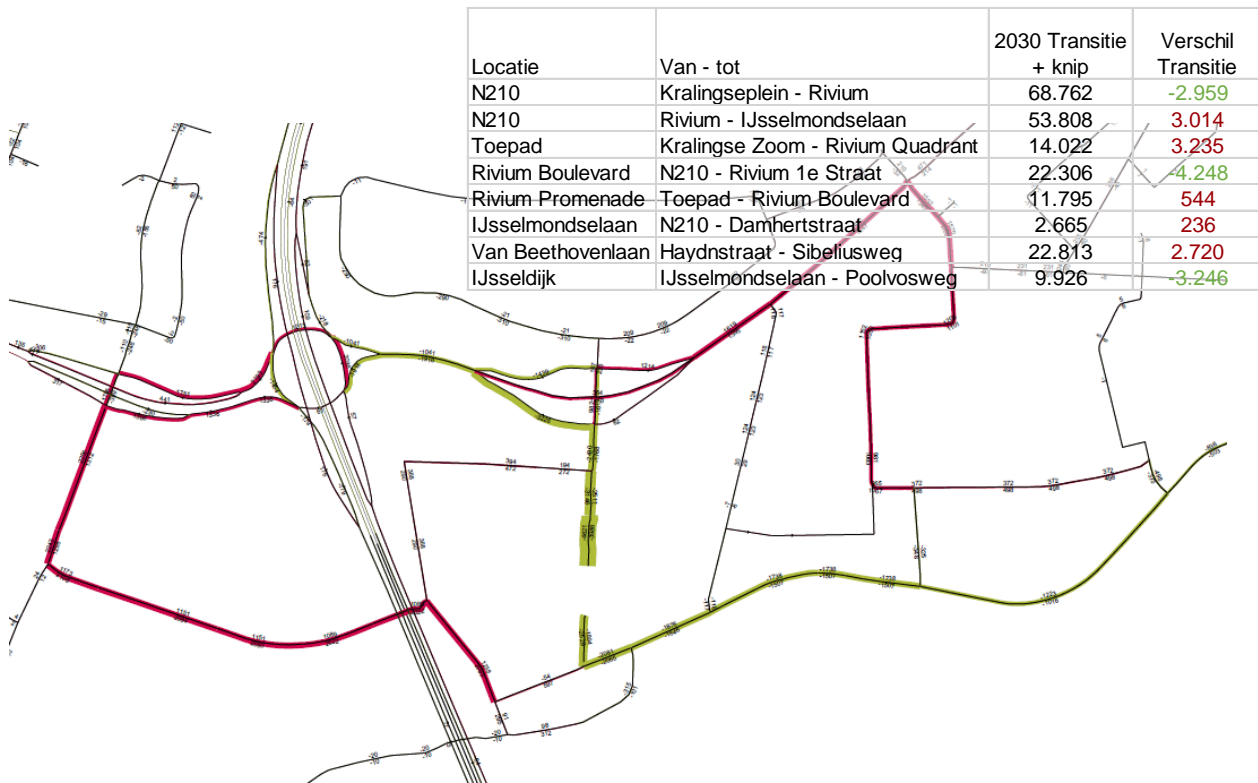
Figuur 9: Verschilplot 2030 Transitie t.o.v. 2030 Autonom (mvt/etm). Toename verkeer in rood, afname in groen.

In dit scenario heeft er in planjaar 2030 een transitie van het Rivium plaatsgevonden naar werkwoongebied. Naast 8.000 arbeidsplaatsen zijn er ook ca. 6.000 woningen gerealiseerd (zie voor een kanttekening bij dit aantal voetnoot 5 op pagina 6). Bij het modelleren is ervan uit gegaan dat het autogebruik 10% lager ligt dan in de autonome situatie.

De transitie zorgt voor een toename van ca. 10.000 mvt/etmaal (ca. 625 mvt/avondspits) op de Rivium Boulevard vlakbij de aansluiting met de N210. Inwoners hebben in vergelijking met werknemers een ander verplaatsingspatroon. Er worden meer ritten gemaakt, deels verspreid over de dag. In de spitsperioden rijden zij overwegend in tegenovergestelde richting van de werknemers. Dat leidt tot een betere benutting van de infrastructuur over de dag. De overbelasting van de infrastructuur zorgt er wel voor dat de bereikbaarheid voor het autoverkeer in de spitsperioden slecht blijft.

3.5 2030 Transitie Rivium met harde knip Rivium Boulevard

Figuur 10 toont de verschillen die zich in motorvoertuigen per etmaal voordoen, ten opzichte van 2030 Transitie. De verschillen tonen dus het effect van de knip Rivium Boulevard.



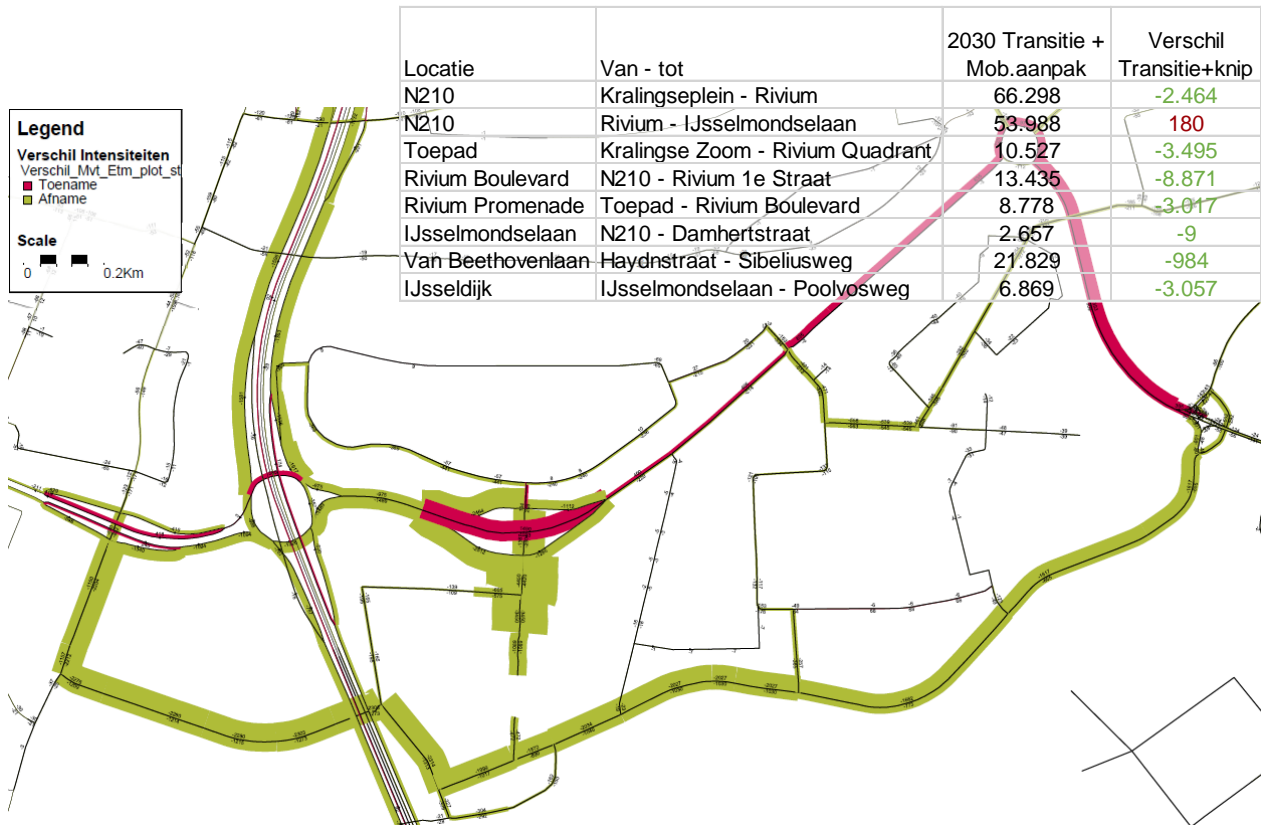
Figuur 10: Verschilplot 2030 Transitie met knip t.o.v. 2030 Transitie (mvt/etm). Toename verkeer in rood, afname in groen.

In dit scenario is er aanvullend op de transitie een afsluiting ('harde knip') gerealiseerd op de Rivium Boulevard. Dit heeft als gevolg dat er minder doorgaand verkeer via het Rivium rijdt (4.200 mvt/etmaal). Dit leidt niet per se tot een betere bereikbaarheid van het Rivium, maar verbetert vooral de verkeersveiligheid en leefbaarheid op het Rivium zelf.

De knip zorgt ervoor dat verkeer richting de Schaaldijk dat vanaf de N210 komt moet omrijden via de Rivium 1e straat en Rivium Quadrant. Uit het verkeersmodel is ook op te maken dat er meer verkeer via het Toepad en de Van Beethovenlaan rijdt (en in mindere mate de N210). Bij de Van Beethovenlaan is dit vooral verkeer dat voordien via Toepad en/of Rivium Boulevard en de IJsseldijk naar Capelle West reed. De effecten op de IJsselmondselaan zijn verwaarloosbaar, als gevolg van een combinatie van de langere afstand, de lagere snelheid en beperkte capaciteit van deze route.

3.6 2030 Transitie Rivium met Mobiliteitsaanpak met harde knip

De Mobiliteitsaanpak bestaat uit een aantal maatregelen. Naast de 'harde knip' op de Rivium Boulevard zijn aanvullende kruispuntmaatregelen elders in het gebied genomen, deels op Rivium, deels op aansluitend Rotterdams grondgebied. Tevens is een lage parkeernorm toegepast op de woningbouw, om zodoende het autogebruik van inwoners te beperken. Zie paragraaf 2.4 voor een gedetailleerd overzicht van de maatregelen. Figuur 11 toont de verschillen die zich in dit scenario op etmaalbasis voordoen, ten opzichte van het scenario 2030 Transitie met de knip Rivium Boulevard.



Figuur 11: Verschilplot 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak t.o.v. 2030 Transitie met knip (mvt/etm). Toename verkeer in rood, afname in groen.

Er zijn vooral afnames van verkeer te zien. Op de Rivium Boulevard (nabij de aansluiting N210) neemt de verkeersdruk (ten opzichte van Transitie met knip) verder af met ruim 8.000 mvt/etmaal. Dit is voornamelijk door het effect dat de lage parkeernorm heeft op de verkeersgeneratie van en naar het Rivium. Er is daarbij van uitgegaan dat de beschikbare parkeercapaciteit zich lineair vertaalt in de mate van autogebruik. In de Mobiliteitsaanpak zijn nog meer kortingen op de parkeernormen verplicht gesteld maar nog niet concreet uitgewerkt. Deze kortingen zijn voorlopig niet in de modelberekeningen meegenomen.

Tegelijkertijd worden de effecten van de overige infrastructurele maatregelen zichtbaar. De nieuwe verkeerslichten en rotondes zorgen voor vertraging op de (sluip)routes via Toepad en Schaardijk/IJsseldijk. De verkeersdruk neemt af op deze wegen en verplaatst zich naar de N210 Abram van Rijckevorselweg en Algeraweg. Het specifieke doel en effect van de verschillende infrastructurele maatregelen wordt in de volgende tabel toegelicht.

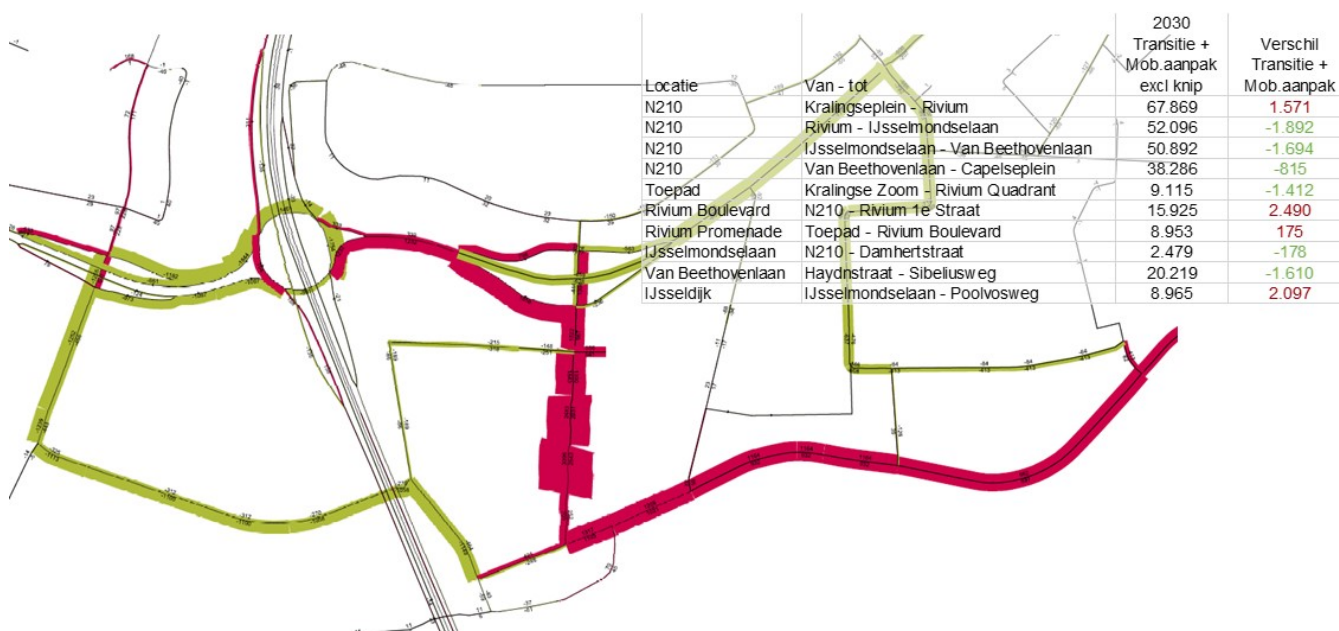
Maatregel	Effect
Knip Rivium Boulevard.	<p>Met de knip neemt het aandeel doorgaand verkeer door het Rivium af en ontstaat een verkeersluw verkeersbeeld in de nieuwe woonomgeving.</p> <p>Doorgaand verkeer kiest nieuwe routes, voornamelijk via het Toepad (bestemmingen Rivium-zuid), via de Van Beethovenlaan (bestemmingen 's-Gravenlande-zuid) en via de Algeracorridor (in plaats van via de IJsseldijk).</p>
Aanpassingen verkeerslichten Riviumviaduct N210.	Door aanpassing van de rijstrookindeling bij het verkeerslicht kan er meer verkeer van en naar het Rivium rijden.
Toevoegen verkeerslichten Rivium Boulevard op kruisingen met Rivium 1e Straat en Rivium Promenade.	<p>De verkeerslichten bij Rivium 1^e Straat zorgen voor een betere en veiligere afwikkeling van al het verkeer.</p> <p>De verkeerslichten bij Rivium Promenade hebben als voornaamste effect dat de ParkShuttle veilig kan passeren. Naast het verhogen van de verkeersveiligheid lokaal, zorgen de verkeerslichten voor extra vertraging op de route langs de Dijk. De route via de N210 wordt hierdoor aantrekkelijker.</p>
Toevoegen verkeerslichten op kruispunt IJsselmondselaan – Schaardijk.	Door de realisatie van een verkeerslicht kan verkeer vanuit de IJsselmondselaan altijd veilig de IJsseldijk op rijden. De route langs de Dijk wordt minder aantrekkelijk door de extra vertraging, ten gunste van de route via de N210.
Toevoegen rotondes Toepad op kruisingen met Rivium Quadrant, Rivium Promenade en Kralingse Zoom.	De rotondes op het Toepad zijn nodig om de toegenomen verkeersstroom veilig af te kunnen wikkelen.
Toevoegen verkeerslichten Schaardijk – Rivium Promenade.	De verkeerslichten op dit kruispunt zijn niet in het verkeersmodel opgenomen. Doel van de verkeerslichten is vooral om de ParkShuttle veilig te laten kruisen. Verkeerslichten op dit punt zouden modelmatig tot meer vertraging leiden dan in de praktijk.

Tabel 2: Maatregelen en het effect

3.7 2030 Transitie Rivium met Mobiliteitsaanpak zonder knip

Het doorvoeren van een knip op de Rivium Boulevard heeft impact op routes door het Rivium heen. De vraag is of het nodig is om “doorgaand verkeer” op de Rivium Boulevard onmogelijk te maken of dat een verkeersluwe inrichting van de Rivium Boulevard ook kan voldoen aan de stedenbouwkundige en verkeerskundige wensen voor dit gebied. Daarvoor is een scenario doorgerekend met transitie van het Rivium en de mobiliteitsaanpak (lage parkeernorm) en een 30 km/uur regime op de Rivium Boulevard

Figuur 12 toont de verschillen die zich in aantallen motorvoertuigen per etmaal voordoen, ten opzichte van 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak en met harde knip van de Rivium Boulevard. De verschillen tonen dus het effect van een 30 km/uur regime versus een knip van de Rivium Boulevard.



Figuur 12: Verschilplot 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak zonder harde knip t.o.v. 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak met knip (mvt/etm). Toename verkeer in rood, afname in groen.

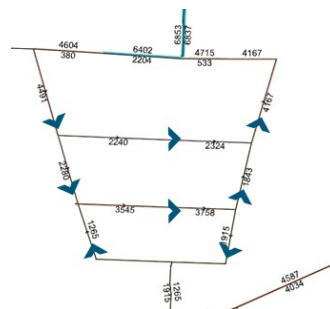
Het niet-uitvoeren van de knip heeft tot gevolg dat de intensiteit op de Rivium Boulevard toeneemt met 2.500 motorvoertuigen per etmaal tussen de N201 en de Rivium 1^{ste} straat. Tussen de Rivium 1^{ste} en 2^e straat is de toename nog hoger, namelijk 3.250 mvt/etmaal. Op dit deel van de Rivium Boulevard rijden ruim 11.000 mvt/etmaal. Met deze hoge intensiteiten is een verkeersluwe inrichting behorend bij een 30 km/uur regime niet in evenwicht⁶. Verkeersveiligheid komt in het gedrang bij deze hoge intensiteiten. Daarmee kan de stedenbouwkundige wens, genoemd in het gebiedspaspoort 2.0 uitgaande van een “woonhart met woonplein” op dit deel van de Rivium Boulevard ook niet worden vervuld. Wat verder

⁶ Volgens duurzaam veilig is er sprake van een evenwicht in functie vorm en gebruik, als de weggebruiker vanwege een herkenbare inrichting van de weg de gevraagde snelheid toepast. Hierbij heeft een erftoegangsweg met een 30 km/uur regime een verblijfsfunctie en dienen de verkeersintensiteiten te horen bij deze verblijfsfunctie in verband met leefbaarheid en verkeersveiligheid. Voor een erftoegangsweg geldt doorgaans een intensiteit van minder dan 5.000 mvt/etmaal. Bij meer dan 7.500 mvt/etmaal komt de verkeersveiligheid in het gedrang.

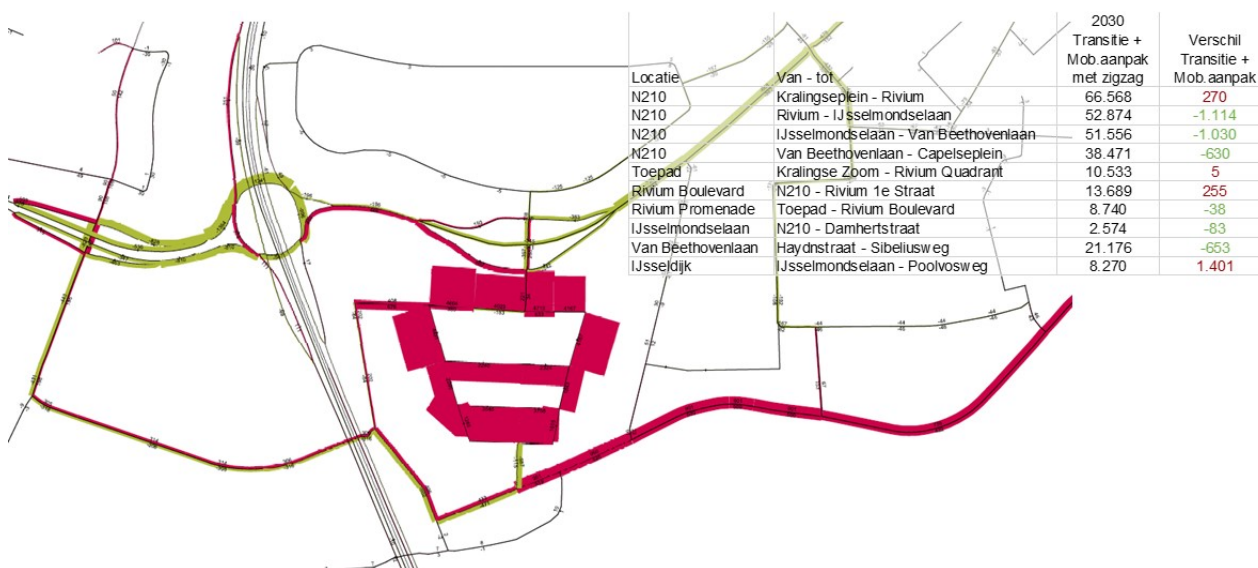
opvalt is dat ook weer meer doorgaand verkeer over de Rivium Boulevard rijdt. Op de IJsseldijk rijden mede daardoor ook weer 2.000 mvt/etmaal meer.

3.8 2030 Transitie Rivium met Mobiliteitsaanpak met zachte knip

Een scenario dat voort borduurt op het vorige scenario is de zogenaamde zig zag variant of ook wel zachte knip. In dit geval kan het doorgaande verkeer alleen zigzaggend van noord naar zuid en vice versa door het Rivium rijden. Hiernaast is aangegeven hoe het éénrichtingssysteem is doorgerekend met het verkeersmodel. Tevens is aangegeven hoeveel verkeer op de Westlaan, Oostlaan en de Rivium straten (1 t/m 4) rijdt. Ter hoogte van de zachte knip in de Rivium Boulevard ontstaan mogelijkheden voor een hogere kwaliteit van de openbare ruimte in het woonhart van Rivium.



Figuur 13 toont de verschillen die zich in het aantal motorvoertuigen per etmaal voordoen, ten opzichte van het scenario 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak en knip van de Rivium Boulevard. De verschillen tonen dus het effect van de zig-zag mogelijkheid ('zachte knip') versus de harde knip van de Rivium Boulevard.



Figuur 13: Verschilplot 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak met zachte knip t.o.v. 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak met harde knip (mvt/etm). Toename verkeer in rood, afname in groen.

Het doorgaande verkeer door Rivium neemt ten opzichte van het Transitie scenario met Mobiliteitsaanpak verder af met circa 700 mvt/etmaal. Op de IJsseldijk rijden 1.400 mvt/ etmaal meer. De Westlaan en de Oostlaan worden wel een stuk drukker in deze variant. Op het noordelijk deel van beide lanen rijden circa 4.000 mvt/etmaal meer. Dit rijdt wel in éénrichting, namelijk op de Westlaan in zuidelijke richting en op de Oostlaan in noordelijke richting. Een belangrijk aandachtspunt met betrekking tot verkeersveiligheid is de impact voor het meerijden van de ParkShuttle op dit deel van het wegennetwerk in Rivium. In figuur "verkeersstructuur en parkeervoorzieningen" uit het gebiedsakkoord 2.0 is de lijnvoering van de

ParkShuttle en de mogelijke "Parkshuttle extra" (zie ook figuur 6) weergegeven. Een met het verkeer autonoom meerrijdende shuttle is niet mogelijk bij hoge intensiteiten. Vooral nog is dit scenario daarom niet haalbaar, gezien de te borgen (verkeers)veiligheid van de Rivium shuttle⁷.

3.9 Overzicht intensiteiten (etmaal) per variant

In de vorige paragrafen zijn de intensiteiten op een tiental thermometerpunten van de verschillende varianten weergegeven in een figuur per paragraaf. Wat ontbreekt is een overzicht van de intensiteiten in één overzichtelijke tabel. Tabel 3 geeft dit overzicht.

	Locatie	Van - tot	2016 Basis	2030 Autonoom	2030 Best.plan	2030 Transitie	2030 Transitie + knip Rivium Blvd	2030 Transitie + Mob.aanpak met knip	2030 Transitie + Mob.aanpak zonder knip	2030 Transitie + Mob.aanpak zachte knip
1	N210	Kralingseplein - Rivium	62.700	66.900	70.200	71.700	68.800	66.300	67.900	66.600
2	N210	Rivium - IJsselmondselaan	48.600	49.500	49.900	50.800	53.800	54.000	52.100	52.900
3	N210	IJsselmondselaan - Van Beethovenlaan	47.600	48.400	48.700	49.700	52.400	52.600	50.900	51.600
4	N210	Van Beethovenlaan - Capelseplein	36.200	36.800	37.300	37.600	38.300	39.100	38.300	38.500
5	Toepad	Kralingse Zoom - Rivium Quadrant	5.200	8.100	10.500	10.800	14.000	10.500	9.100	10.500
6	Rivium Boulevard	N210 - Rivium 1e Straat	13.600	16.500	22.600	26.600	22.300	13.400	15.900	13.700
7	Rivium Promenade	Toepad - Rivium Boulevard	6.600	9.100	10.900	11.300	11.800	8.800	9.000	8.700
8	IJsselmondselaan	N210 - Damherstraat	2.300	2.400	2.500	2.400	2.700	2.700	2.500	2.600
9	Van Beethovenlaan	Haydnstraat - Sibeliusweg	17.200	18.200	19.000	20.100	22.800	21.800	20.200	21.200
10	IJsseldijk	IJsselmondselaan - Poolvosweg	8.600	11.100	11.600	13.200	9.900	6.900	9.000	8.300

Tabel 3: Intensiteiten werkdag etmaal per variant voor 10 thermometerpunten

Verder is bij de beschrijving van de uitkomsten in enkele gevallen ervoor gekozen de verschillen te beschrijven tussen varianten. Tabel 4 geeft het verschil ten opzichte van één situatie/variant en wel de autonome situatie in 2030.

	Locatie	Van - tot	2030 Autonoom	2030 Best.plan	2030 Transitie	2030 Transitie + knip Rivium Blvd	2030 Transitie + Mob.aanpak met knip	2030 Transitie + Mob.aanpak zonder knip	2030 Transitie + Mob.aanpak zachte knip
			Vershil 2016	Vershil Autonoom	Vershil Autonoom	Vershil Autonoom	Vershil Autonoom	Vershil Autonoom	Vershil Autonoom
1	N210	Kralingseplein - Rivium	4.200	3.300	4.800	1.900	-600	1.000	-300
2	N210	Rivium - IJsselmondselaan	900	400	1.300	4.300	4.500	2.600	3.400
3	N210	IJsselmondselaan - Van Beethovenlaan	800	300	1.300	4.000	4.200	2.500	3.200
4	N210	Van Beethovenlaan - Capelseplein	600	500	800	1.500	2.300	1.500	1.700
5	Toepad	Kralingse Zoom - Rivium Quadrant	2.900	2.400	2.700	5.900	2.400	1.000	2.400
6	Rivium Boulevard	N210 - Rivium 1e Straat	2.900	6.100	10.100	5.800	-3.100	-600	-2.800
7	Rivium Promenade	Toepad - Rivium Boulevard	2.500	1.800	2.200	2.700	-300	-100	-400
8	IJsselmondselaan	N210 - Damherstraat	100	100	0	300	300	100	200
9	Van Beethovenlaan	Haydnstraat - Sibeliusweg	1.000	800	1.900	4.600	3.600	2.000	3.000
10	IJsseldijk	IJsselmondselaan - Poolvosweg	2.500	500	2.100	-1.200	-4.200	-2.100	-2.800

Tabel 4: Verschil werkdagintensiteiten etmaal t.o.v. autonoom 2030

3.10 Reistijden auto

Er wordt door de gemeente Capelle gestreefd naar het minimaal handhaven van de huidige bereikbaarheid. Om dit aan te tonen zijn met het verkeersmodel voor een zestal relaties in de maatgevende spits de reistijden berekend van en naar het Rivium voor de verschillende varianten. Tabel 5 geeft de reistijden weer voor 2016 en 2030 autonoom en het verschil daartussen.

⁷ De verkeerscommissie heeft dit scenario vooral nog bestempeld als niet haalbaar qua veiligheid.

Avondspits reistijd in minuten		Centrum/ Coolsingel	Feyenoord City	Kralingse Zoom	Alexan- drium	Capelle Centrum	Krimpen Centrum
Van Rivium	2016, Basis	17,9	16,0	11,2	17,8	15,6	16,4
	2030. Autonoom	22,0	20,2	14,5	21,6	19,1	19,9
	Vershil 2030 Autonoom - 2016 Basis	4,2	4,2	3,4	3,9	3,5	3,5
Naar Rivium	2016, Basis	17,0	15,5	11,1	18,3	15,0	17,3
	2030. Autonoom	21,9	20,0	15,4	22,8	19,3	22,2
	Vershil 2030 Autonoom - 2016 Basis	4,9	4,5	4,3	4,5	4,4	4,9

Tabel 5: Reistijd (minuten) auto avondspits van en naar het Rivium

Voor de verschillende bestemmingen neemt de reistijd tussen 2016 en 2030 autonoom met de auto al 4 minuten toe. Deze verslechtering komt door de algemene groei van het verkeer in en om Rotterdam en de daar bij horende extra vertraging op met name kruispunten en ook wegvakken.

Tabel 6 en Tabel 7 geven verschillen in reistijd van de varianten met Mobiliteitsaanpak met knip, zonder knip of zachte knip ten opzichte van 2030 autonoom weer. Hieruit blijkt dat de reistijden bij deze varianten verder beperkt toenemen. Voor de meeste locaties is dit maximaal 20-40 seconden. Wat opvalt is dat de tijden bij de zachte knip toenemen, mede door de extra afstand die op het Rivium zelf afgelegd moet worden. Daarnaast valt op dat bij de varianten met een knip de reistijd naar Capelle Centrum en Krimpen Centrum toeneemt met 2 minuten of meer.

Van Rivium in Avondspits		Centrum/ Coolsingel	Feyenoord City	Kralingse Zoom	Alexan- drium	Capelle Centrum	Krimpen Centrum
2030 Autonoom (reistijd in minuten)		22,0	20,2	14,5	21,6	19,1	19,9
Vershil resitijd variant tov autonoom 2030	2030 Transitie + Mob. Aanpak met knip	0,2	0,2	0,7	0,2	0,4	1,7
	2030 Transitie + Mob. Aanpak zonder knip	0,3	0,4	0,3	0,5	0,3	0,1
	2030 Transitie + Mob. Aanpak met zachte knip	0,7	0,8	0,7	1,4	0,6	0,4

Tabel 6: Vershil in reistijd auto ten opzichte van 2030 autonoom van het Rivium **af** in de avondspits

Naar Rivium in Avondspits		Centrum/ Coolsingel	Feyenoord City	Kralingse Zoom	Alexan- drium	Capelle Centrum	Krimpen Centrum
2030 Autonoom (reistijd in minuten)		21,9	20,0	15,4	22,8	19,3	22,2
Vershil resitijd variant tov autonoom 2030	2030 Transitie + Mob. Aanpak met knip	0,3	0,4	0,3	0,4	2,1	3,3
	2030 Transitie + Mob. Aanpak zonder knip	0,6	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5
	2030 Transitie + Mob. Aanpak met zachte knip	1,8	2,1	1,2	2,1	1,1	1,1

Tabel 7: Vershil in reistijd auto ten opzichte van 2030 autonoom naar het Rivium **toe** in de avondspits

Hiermee blijft de kwaliteit van de huidige bereikbaarheid (2016) van het Rivium met de auto niet in alle varianten gehandhaafd. Ten opzichte van 2030 autonoom blijft deze met enige marge wel gehandhaafd, met uitzondering van de relaties met Krimpen en Capelle Centrum die bij de varianten met een knip minder wordt.

3.11 VF-waarden openbaar vervoer en fiets

Voor een transitie van het Rivium is het van belang te weten of het openbaar vervoer en de fiets kunnen concurreren met het autoverkeer op reistijd. Een indicator daarvoor is de zogenaamde VF factor⁸, waarbij de reistijd van het OV of de fiets gedeeld wordt door reistijd met de auto op hetzelfde traject.

De VF factor geeft inzicht in de concurrentiepositie van fiets en OV ten opzichte van de auto. Voor een zestal relaties is deze berekend voor de ochtend en avondspits (van en naar het Rivium) voor de variant Transitie met Mobiliteitsaanpak. Dit is variant waar wordt ingezet op een transitie van werken naar wonen

⁸ Vf staat voor: verplaatsingstijdfactor

waarbij een lage parkeernorm wordt gehanteerd en het straatparkeren wordt opgeheven. De voorziene parkeercapaciteit komt in de woongebouwen.

VF Factor (OV/auto) avondspits	Centrum/ Coolsingel	Feyenoord City	Kralingse Zoom	Alexandrium	Capelle Centrum	Krimpen Centrum
Van Rivium	1,2	2,6	1,1	1,5	1,3	2,3
Naar Rivium	1,2	2,6	1,0	1,5	1,2	2,0

Tabel 8: VF factor OV voor variant Transitie en Mobiliteitsaanpak avondspits

In deze variant is het mede vanwege de lage parkeernorm en de langere looptijd tussen de parkeerplaatsen en de woningen/kantoren in het Rivium niet aantrekkelijk om met de auto naar het Rivium te komen. Ook is het zuidelijk deel van het Rivium door de knip minder goed bereikbaar vanaf de N201 voor de auto. Daarnaast wordt door investeringen in het openbaar vervoer (uitbreiding ParkShuttle) en fietsvoorzieningen voor beide modaliteiten meer kwaliteit geboden. Het OV is alleen bij bestemmingen als Feyenoord-City en Krimpen Centrum niet concurrerend (Vf factor > 2).

Ook voor de fiets is deze factor berekend.

VF Factor (Fiets/auto) avondspits	Centrum/ Coolsingel	Feyenoord City	Kralingse Zoom	Alexandrium	Capelle Centrum	Krimpen Centrum
Van Rivium	1,0	1,5	0,5	1,2	1,2	1,0
Naar Rivium	1,1	1,6	0,6	1,1	1,0	0,8

Tabel 9: VF factor Fiets voor variant Transitie en Mobiliteitsaanpak avondspits

De fiets heeft op deze afstanden een goede concurrentie positie, mede vanwege de congestie voor het autoverkeer op o.a. de N210, Algeracorridor en de loop/zoektijd naar de bestemming in het Rivium. Zelfs naar de bestemmingen verder weg als R'dam Centrum, Krimpen Centrum en Alexandrium is de fiets net zo snel (Vf =1).

4 Resultaten dynamisch model

4.1 2016 Basis

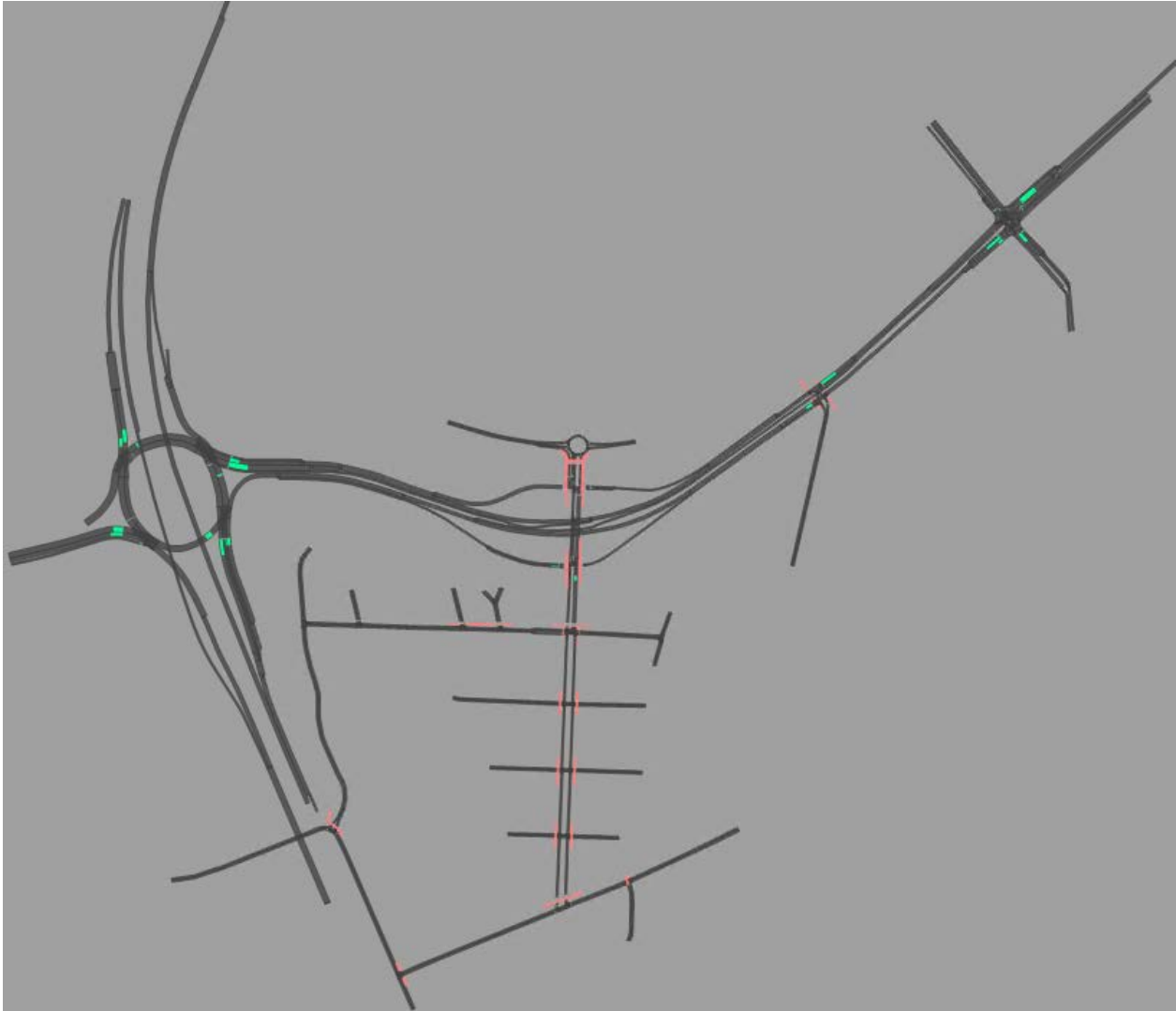
Het verkeersbeeld in de simulatie 2016 komt niet overeen met de dagelijkse praktijk, zoals die zich in het najaar van 2019 voordeed en bekend is bij de gemeente. Dat heeft een tweetal oorzaken:

1. De locaties op de A16 en Algeracorridor die debet zijn aan het ontstaan van congestie, maken geen deel uit van het simulatiemodel. De vertraging die als gevolg daarvan optreedt is daarom ook niet in het simulatiemodel zichtbaar. Het model is niet geschikt om zo'n groot gebied/werk te simuleren.
2. Het dynamische verkeersmodel is opgebouwd vanuit het regionale verkeersmodel MRDH. Dit model schetst in 2016 een verkeersbeeld zonder significante vertraging op de A16. Alleen op de N210 is in de avondspits vertraging te zien op de noordelijke rijbaan tussen aansluiting Rivium en Kralingseplein (I/C verhouding 0,91). Het verkeersmodel MRDH voorspelt richting 2030 een aanzienlijke toename van intensiteiten en vertraging, met name op de A16..

In samenspraak met de gemeente is besloten om een lichte vorm van dosering in te bouwen op de uiteinden van het netwerk: de A16 noord, A16 zuid en N210 oost. Hiermee wordt een beperkte vorm van congestievorming nagebootst. Het belangrijkste doel van het onderzoek - de onderlinge vergelijkbaarheid van varianten – wordt hierdoor realistischer.

Verkeersbeeld ochtendspits

Figuur 14 toont de gemiddelde wachtrij (in groen), die zich gedurende het drukste uur van de spitsperiode heeft voorgedaan. In rood zijn fietspaden/-kruisingen weergegeven. Registratie van een wachtrij start wanneer de snelheid lager is dan 10 km/uur en eindigt wanneer de snelheid weer hoger dan 15 km/uur is.

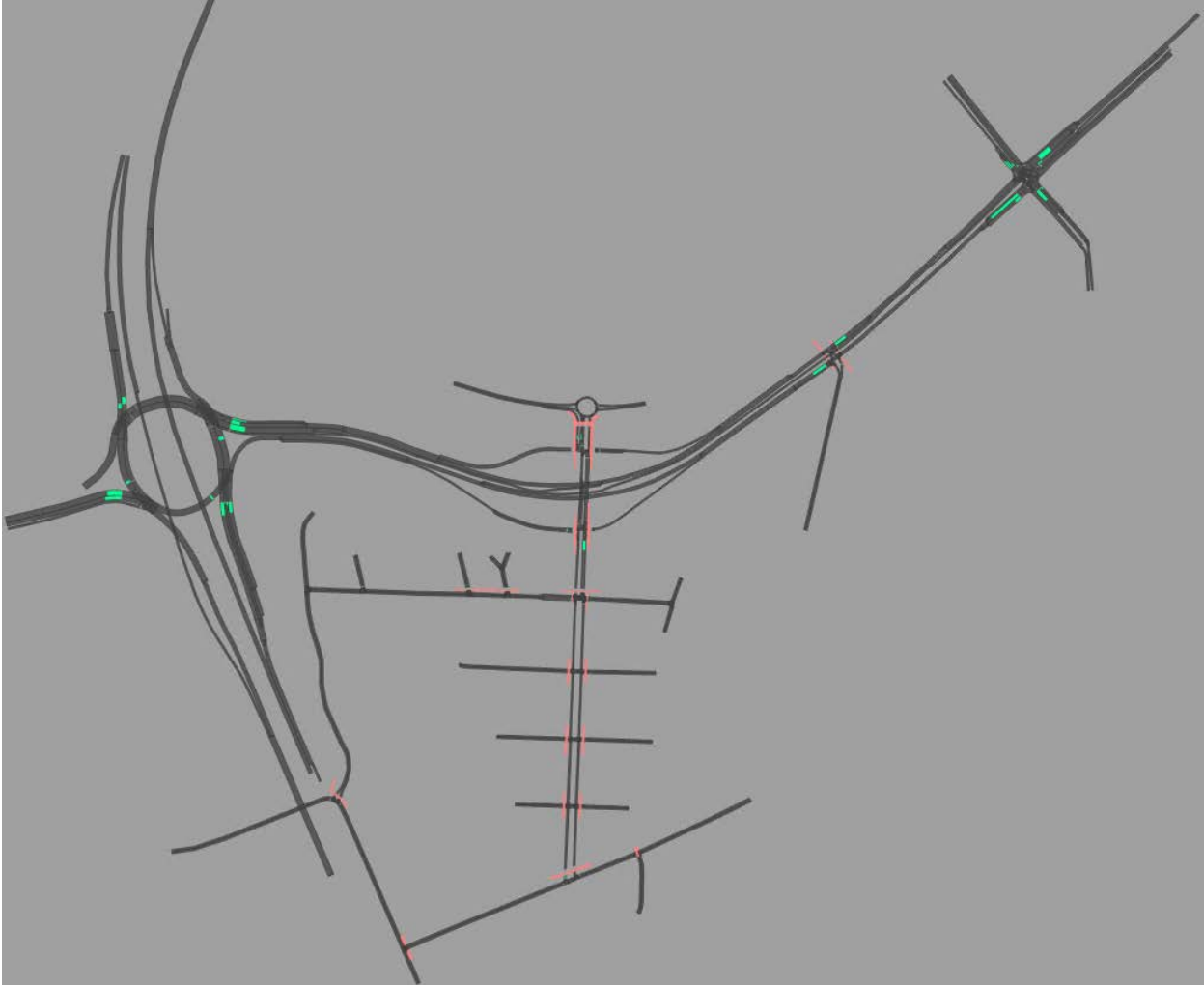


Figuur 14: Gemiddelde wachtrijlengte (in groen) drukste uur ochtendspits (2016 basis).

Uit de figuur valt op te maken dat zich in de simulatie geen structurele wachtrijvorming voordoet. Op de noordelijke rijbaan van de N210 tussen aansluiting Rivium en Kralingseplein is in de simulatie lichte vertraging te zien, maar er treedt geen terugslag op.

Verkeersbeeld avondspits

Figuur 15 toont de gemiddelde wachtrij, die zich gedurende het drukste uur van de spitsperiode heeft voorgedaan.



Figuur 15: Gemiddelde wachtrij (in groen) drukste uur avondspits (2016 basis)

De figuur 15 toont geen structurele wachtrijvorming. Op de noordelijke rijbaan van de N210 tussen aansluiting Rivium en Kralingseplein is in de simulatie lichte vertraging te zien, maar dit leidt niet tot terugslag.

4.2 2030 Bestemmingsplan

In de situatie 2030 Bestemmingsplan is het Rivium maximaal bezet met 14.000 arbeidsplaatsen. Dit is een toename van ruim 6.000 arbeidsplaatsen ten opzichte van de huidige en de autonome situatie.

Verkeersbeeld ochtendspits

Figuur 16 toont de gemiddelde wachtrij, die zich gedurende het drukste uur van de spitsperiode heeft voorgedaan.

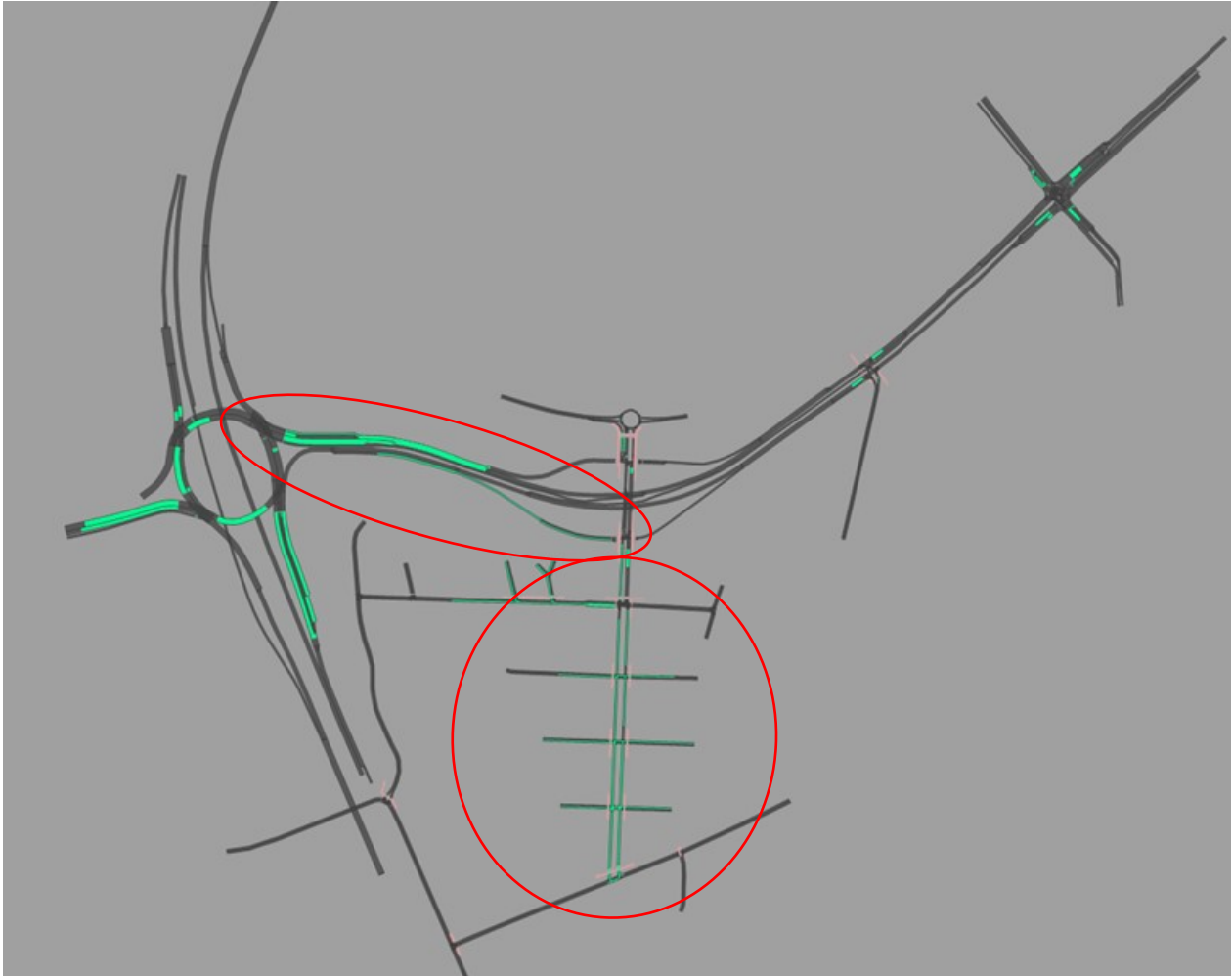


Figuur 16: Gemiddelde wachtrij (in groen) drukste uur ochtendspits (2030 bestemmingsplan)

Er is een lange wachtrij te zien op de N210 afrit Rivium. De wachtrij slaat op momenten terug tot op het Kralingseplein, waardoor aan de zuid- en westzijde van het plein ook wachtrijvorming ontstaat. Dit alles is het gevolg van de grote verkeersstromen die in de ochtend het Rivium proberen te bereiken. De verkeerslichten (VRI) op de aansluiting Rivium Boulevard kunnen het verkeer niet verwerken. Op het Rivium zelf zijn geen afwikkelingsproblemen te zien.

Verkeersbeeld avondspits

Figuur 17 toont de gemiddelde wachtrij, die zich gedurende het drukste uur van de spitsperiode heeft voorgedaan.



Figuur 17: Gemiddelde wachtrij drukste uur avondspits (2030 bestemmingsplan)

In de avondspits is het moeilijk om het Rivium te verlaten en krijgt de gehele Rivium Boulevard te maken met congestie. Voornaamste knelpunt is de kruising van Rivium Boulevard met Rivium Promenade, waar onvoldoende capaciteit beschikbaar is om het gemotoriseerd verkeer te verwerken. Dit wordt mede veroorzaakt door de voorrang die fietsers hier hebben op het gemotoriseerde verkeer (conform huidige situatie). Het betreft deels bestemmingsverkeer van het Rivium en deels doorgaand verkeer. De congestie op het Rivium zorgt voor wachtrijen op de westelijke afrit N210-Rivium, met terugslag op het Kralingseplein. Ook op de noordelijke rijbaan N210 tussen Rivium en Kralingseplein doet zich vertraging voor.

Het netwerk is dusdanig verzadigd dat er in vrijwel alle simulatieruns een "gridlock" ontstaat en het verkeer vrijwel niet meer kan bewegen. Dit zorgt er voor dat er onvoldoende voertuigen zijn die hun rit volledig kunnen afleggen, waardoor er ook geen betrouwbare reistijdgegevens verzameld kunnen worden.

4.3 2030 Transitie zonder maatregelen

Na de transitie is een gemengd terrein ontstaan met ca. 8.000 arbeidsplaatsen en 6.020 woningen⁹. Door toepassing van mobiliteitsmanagement is er 10% minder autogebruik onder werknemers. Er zijn in deze situatie geen aanvullende verkeersmaatregelen getroffen.

Verkeersbeeld ochtendspits

Figuur 18 toont de gemiddelde wachtrij, die zich gedurende het drukste uur van de spitsperiode heeft voorgedaan.



Figuur 18: Gemiddelde wachtrij drukste uur ochtendspits (2030 transitie)

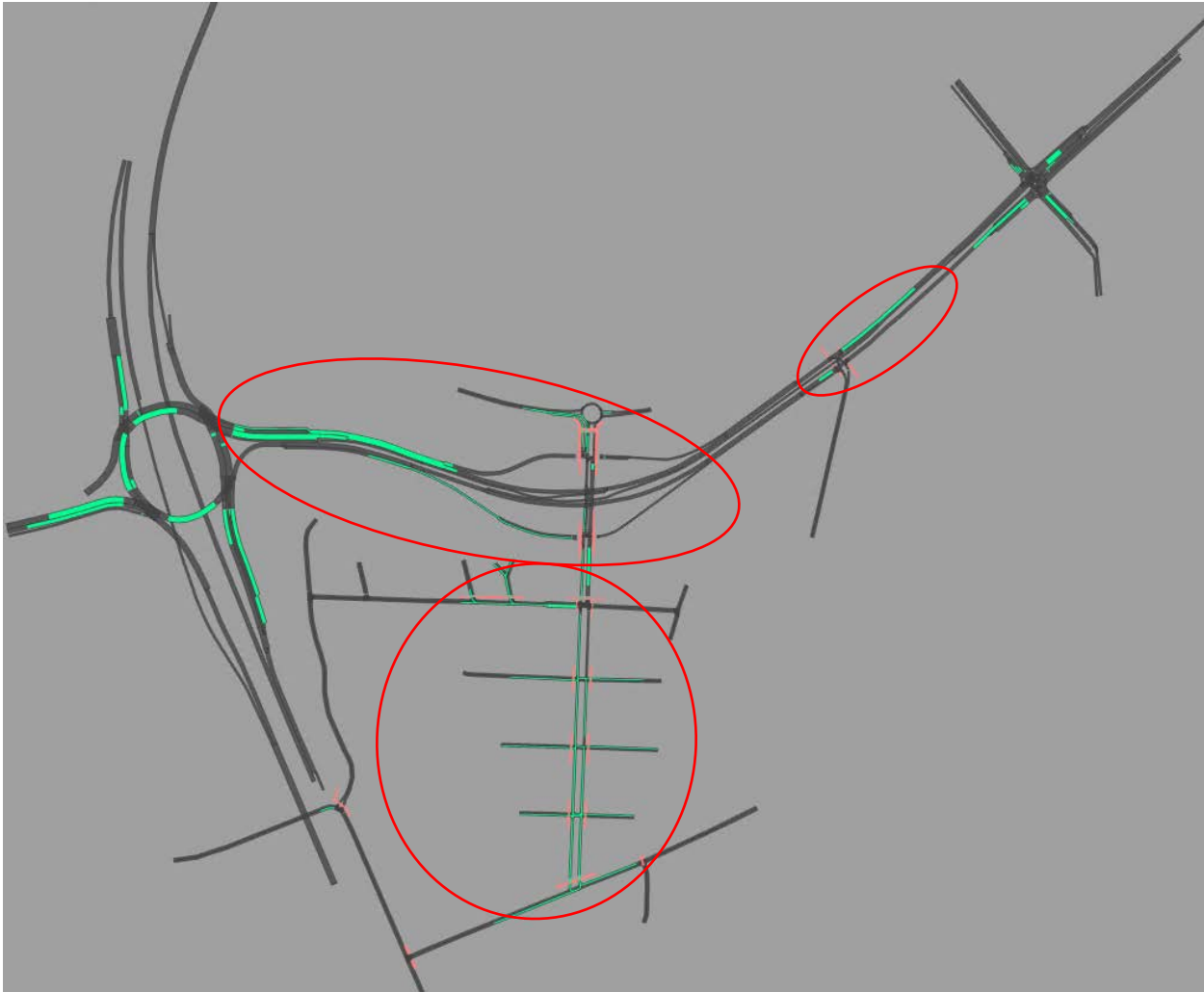
De transitie zorgt voor een ander verkeersbeeld in de ochtendspits, ten opzichte van variant 2030 Bestemmingsplan. Omdat minder verkeer naar het Rivium toe gaat, zijn er geen wachtrijen meer te zien op de westelijke afrit. Tegelijkertijd is er meer verkeer met een herkomst op het Rivium. Dit leidt tot een toename van de vertraging op noordelijke rijbaan van de N210, tussen Rivium en Kralingseplein. Op

⁹ Het Gebiedspaspoort 2.0 voorziet in ca. 5.000 woningen. Voor het analyseren van de verkeerskundige effecten is bezien welk beeld ontstaat bij een eventuele toekomstige additionele groei met zo'n 1.000 woningen.

enkele momenten slaat de wachtrij terug tot het kruispunt N210-IJsselmondselaan, waardoor in de weergave van de gemiddelde wachtrij ook voor dit kruispunt een langere wachtrij te zien is.

Verkeersbeeld avondspits

Figuur 19 toont de gemiddelde wachtrij, die zich gedurende het drukste uur van de spitsperiode heeft voorgedaan.



Figuur 19: Gemiddelde wachtrij drukste uur avondspits (2030 transitie)

In de avondspits raakt de gehele Rivium Boulevard gecongesteerd, waardoor het moeilijk wordt om het Rivium te bereiken en te verlaten. Zowel aan de zuidzijde bij de kruising Rivium Promenade, als bij de aansluiting N210 is onvoldoende capaciteit beschikbaar om het vele verkeer te verwerken. De congestie op het Rivium zorgt voor wachtrijen op de westelijke afrit N210-Rivium, met terugslag op het Kralingseplein. Ook op de noordelijke rijbaan N210 tussen Rivium en Kralingseplein doet zich vertraging voor.

Het netwerk is dusdanig verzadigd dat er in vrijwel alle simulatieruns een “gridlock” ontstaat en het verkeer vrijwel niet meer kan bewegen. Dit zorgt er voor dat er onvoldoende voertuigen zijn die hun rit volledig kunnen afleggen, waardoor er ook geen betrouwbare reistijdgegevens verzameld kunnen worden.

4.4 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak met knip

Na de transitie is er een gemengd terrein ontstaan met 8.000 arbeidsplaatsen en 6.020 woningen. De aanvullende Mobiliteitsaanpak bestaat uit een lage parkeernorm voor de nieuwe woningen, een afsluiting van de Rivium Boulevard tussen de 1^e en de 2^e straat en diverse kruispuntaanpassingen (verkeerslichten, rotondes) in het gebied. Het volledige pakket van maatregelen wordt toegelicht in paragraaf 2.4.

Verkeersbeeld ochtendspits

Figuur 20 toont de gemiddelde wachtrij, die zich gedurende het drukste uur van de spitsperiode heeft voorgedaan.

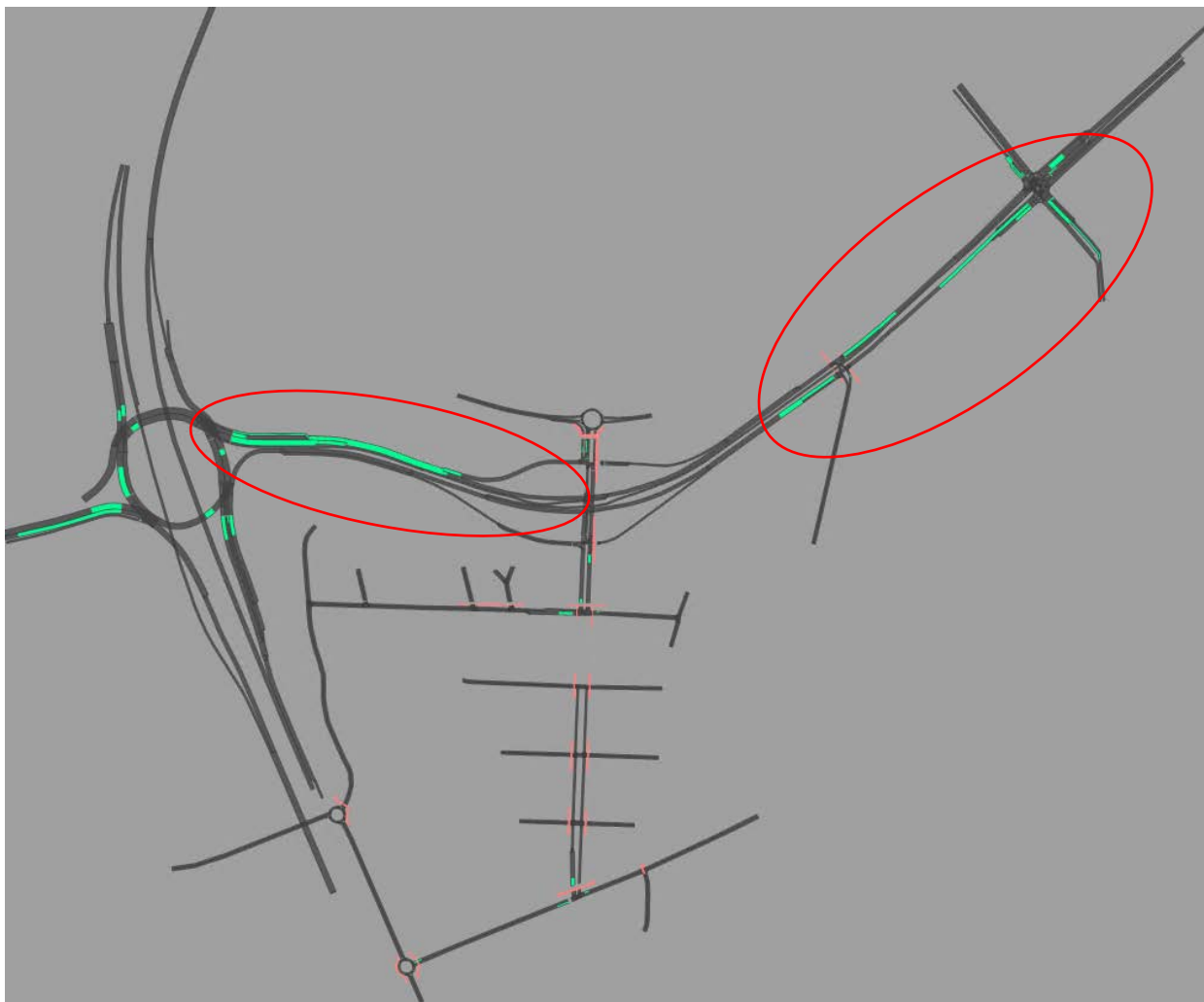


Figuur 20: Gemiddelde wachtrij drukste uur ochtendspits (2030 transitie met mobiliteitsaanpak)

De simulaties van de ochtendspits tonen een goed functionerende situatie, zonder structurele wachtrijvorming. De vertraging op de noordelijke rijbaan N210 tussen Rivium en Kralingseplein is met de Mobiliteitsaanpak ook afgenomen. De knip op de Rivium Boulevard dwingt verkeer andere routes te kiezen; niet meer via Schaardijk/IJsseldijk over het Rivium naar de N210, maar via de Algeraweg/Van Beethovenlaan naar de N210 (vice versa). Hierdoor neemt het aantal weefbewegingen af op de noordelijke rijbaan N210 tussen Rivium en Kralingseplein, met als gevolg minder vertraging.

Verkeersbeeld avondspits

Figuur 21 toont de gemiddelde wachtrij, die zich gedurende het drukste uur van de spitsperiode heeft voorgedaan.

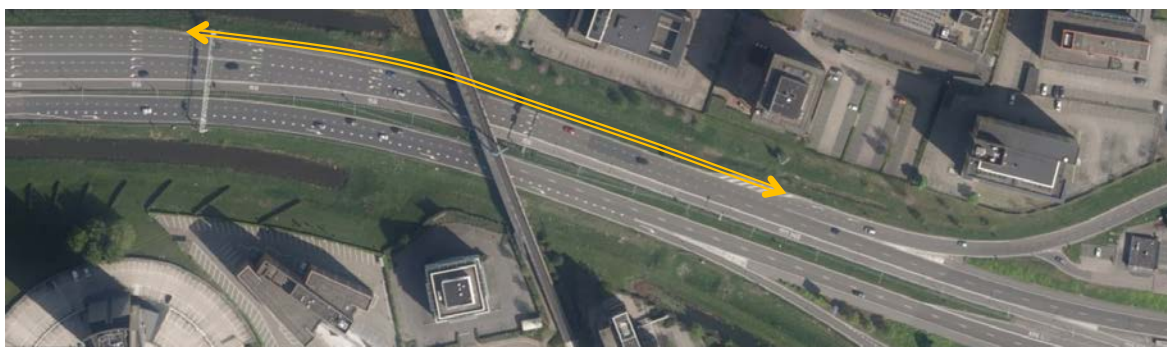


Figuur 21: Gemiddelde wachtrij drukste uur avondspits (2030 transitie met mobiliteitsaanpak)

De Mobiliteitsaanpak zorgt op het Rivium voor een goed functionerende verkeerssituatie. De lange wachtrijen op de Rivium Boulevard doen zich door de afsluiting niet meer voor. De vertraging op de noordelijke rijbaan N210 tussen Rivium en Kralingseplein blijft zich wel voordoen, net als in de variant '2030 Transitie zonder maatregelen'. De harde knip op de Rivium Boulevard maakt dat verkeer andere routes kiest; niet meer via Rivium Boulevard en minder via de Schaardijk/IJsseldijk naar 's Gravenland en verder, maar vooral via de N210. Dat leidt tot een toename van de wachtrijen op de N210, met name rondom de kruising Van Beethovenlaan. De gemiddelde wachtrijlengte neemt hier zowel op de Van Beethovenlaan toe, als op de N210 met terugslag tot de afslag IJsselmondselaan. Het dynamisch model doet geen uitspraken over de aantrekkelijkheid van de IJsselmondselaan als sluiproute bij congestie op de N210. Op basis van de statische berekeningen is er echter geen aanleiding om te verwachten dat verkeer in grote getale via de IJsselmondselaan gaat rijden.

4.5 Maatregel: optimalisatie N210 Rivium - Kralingseplein

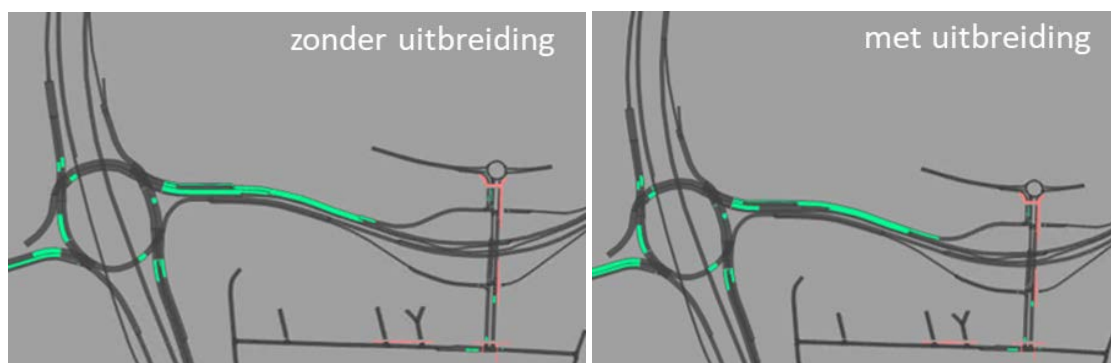
De voornaamste vertraging in de variant '2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak' doet zich voor in de avondspits op de noordelijke rijbaan van de N210, tussen Rivium en Kralingseplein. Dit is deels het gevolg van weefbewegingen. Enerzijds verkeer dat vanaf Rivium invoegt op de N210 en van rijstrook wisselt om voor te sorteren voor een rechtdoor- of linksaf beweging op het Kralingseplein. Anderzijds van verkeer dat vanaf de N210 oost van rijstrook wisselt om voor te sorteren voor een rechtsaf beweging op het Kralingseplein. Een mogelijke maatregel voor dit knelpunt is een uitbreiding van het aantal rijstroken op dit wegvak, door de rechterrijstrook van de oprit vanaf Rivium te verlengen tot de rechtsaf strook op Kralingseplein. Dit is als aanvullende maatregel doorgerekend.



Figuur 22: Toevoegen rijstrook N210 tussen aansluiting Rivium en Kralingseplein

Verkeersbeeld avondspits

Omdat de vertraging in de ochtendspits niet significant is, worden alleen de resultaten voor de avondspits gepresenteerd, in de vorm van gemiddelde wachtrijlengtes (Figuur 23) en reistijden (Tabel 10).



Figuur 23: Gemiddelde wachtrij drukste uur avondspits (2030 transitie met mobiliteitsaanpak, met en zonder uitbreiding N210)

Traject	Reistijdeffect uitbreiding N210
Rivium -> A16 noord	+1%
Rivium -> A16 zuid	-13%
N210 oost -> A16 noord	+18%
N210 oost -> A16 zuid	+6%
N210 oost -> Rotterdam	+24%

Tabel 10: Reistijdvergelijking, verschil variant mét maatregel vs. variant zónder maatregel (avondspits)

	<i>verschil</i>
<i>Rivium -> A16 noord</i>	1%
<i>Rivium -> A16 zuid</i>	-13%
<i>N210 oost -> A16 noord</i>	18%
<i>N210 oost -> A16 zuid</i>	6%
<i>N210 oost -> Rotterdam</i>	24%

Na verbreding is nog steeds wachtrijvorming en vertraging te zien op de N210. Voorheen moest verkeer op de oprit vanaf Rivium ritsen van twee naar één rijstrook, waardoor de instroom werd gedoseerd. Deze dosering vindt nu niet meer plaats. Dat zorgt ervoor dat verkeer vanaf Rivium richting A16-zuid minder vertraging heeft. Vanaf Rivium richting A16-noord is er geen afname te zien in wachtrijlengte en reistijd. Oorzaak is onvoldoende capaciteit voor verkeer dat op het Kralingseplein rechtsaf wil. Voor verkeer op de N210 vanuit het oosten vindt de verstoring al eerder in de rijrichting plaats. Richting A16-noord moet men eerder voorsorteren, bovendien wordt door de extra rijstrook de weefbeweging groter. Ook het recht doorgaande verkeer richting Rotterdam ondervindt daar hinder van.

Mogelijke extra maatregel is om de rechtsaf strook op het Kralingseplein te verdubbelen. De aanwezige watergang bemoeilijkt de inpasbaarheid daarvan. Bovendien is het te verwachten dat Rijkswaterstraat belang hecht aan de doserende functie van de enkele rechtsaffer, om extra congestievorming op de A16 te beperken. Nader onderzoek en overleg is wenselijk, ook in relatie tot andere planologische en infrastructurele projecten die in het kader van de MIRT-verkenning Oeververbinding onderzocht worden.

4.6 Overzichtstabel afwikkelingskwaliteit

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op belangrijke wegen wordt schematisch weergegeven in Tabel 11. Dit geeft een overzicht van de verschillen tussen scenario's en varianten.

	Rivium Blv. <i>N210 ↔ Rivium Prom.</i>	N210 <i>Rivium → Kralingseplein</i>	N210 <i>Kralingseplein → Rivium</i>	N210 <i>Capelseplein → Rivium</i>	N210 <i>Rivium → Capelseplein</i>
2016 OS					
2016 AS					
2030 OS Bestemmingsplan					
2030 AS Bestemmingsplan					

2030 OS Transitie	Green	Red	Green	Red	Green
2030 AS Transitie	Red	Red	Red	Red	Red
2030 OS Transitie met Mobiliteitsaanpak	Green	Green	Green	Green	Green
2030 AS Transitie met Mobiliteitsaanpak	Green	Red	Green	Red	Red
2030 OS Transitie met Mobiliteitsaanpak + uitbreiding N210	Green	Green	Green	Green	Green
2030 AS Transitie met Mobiliteitsaanpak + uitbreiding N210	Green	Red	Green	Red	Red

Tabel 11: Overzicht afwikkelingskwaliteit. Groen = goede verkeersafwikkeling, rood = congestie. OS = ochtendspits, AS = avondspits.

In de ochtendspits laat de simulatie weinig problemen zien. De avondspits is maatgevend voor de (verschillen in) kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

De Mobiliteitsaanpak heeft een positieve uitwerking op een deel van de problemen die zich in de scenario's Bestemmingsplan en Transitie voordoen. Wel ontstaan nieuwe problemen op de N210 oost, omdat doorgaand verkeer meer gebruik gaat maken van de hoofdwegen. Dit is derhalve niet zozeer nieuwe verkeer, het is bestaand verkeer dat zich een andere route zoekt. Ook worden de problemen op de N210 west niet opgelost. Het toevoegen van een extra rijstrook op de N210 van Rivium naar Kralingseplein heeft onvoldoende oplossende werking. Een mogelijke extra maatregel is om de rechtsaf strook op het Kralingseplein te verdubbelen. Nader onderzoek en overleg met RWS is wenselijk, ook in relatie tot andere planologische en infrastructurele projecten die in het kader van de MIRT-verkenning Oeververbinding onderzocht worden.

5 Samenvatting en conclusies

Het Rivium, in de huidige vorm een bedrijventerrein, zal in de toekomst getransformeerd worden naar een kwalitatief hoogwaardig gebied waarin werken, wonen en voorzieningen worden geïntegreerd tot een moderne levendige wijk. Dit heeft grote invloed op de mobiliteit en de bereikbaarheid van het gebied en de verkeersstromen binnen het gebied.

Het bestemmingsplan biedt voor het Rivium ruimte voor opvulling van de huidige leegstand, van huidige 8.000 naar 14.000 arbeidsplaatsen. Het gevolg is dat de verkeerssituatie (verder) overbelast raakt. Transitie van Rivium biedt kansen op verbetering van de verkeerssituatie. Voorwaarde is wel dat onder de nieuwe bewoners wordt ingezet op een beperkt gebruik van de auto als verplaatsingsmiddel.

Uit het verkeersmodel blijkt in de autonome situatie al een zware belasting van de infrastructuur in de regio rond het Rivium in planjaar 2030. Door de autonome ontwikkelingen, zoals de doortrekking van de A16 Rotterdam en de groei inwoners en arbeidsplaatsen in de regio, ontstaat een overbelaste situatie waarin er tijdens de spitsperioden congestie zal zijn. Met het zwaar belaste netwerk als gegeven, leidt elke ontwikkeling met een verkeerstoename, hoe klein ook, tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling.

Bij het scenario 'situatie 2030 conform bestemmingsplan' wordt de leegstand opgevuld door bedrijven, waardoor er in de ochtend- en avondspits meer verkeer is. Omdat er al congestie in de spitsen is, leidt dit tot een hogere mate van overbelasting. Bij transitie van Rivium neemt het totale verkeersvolume door de woningbouw ook toe, hoewel inwoners in vergelijking met werknemers een ander verplaatsingspatroon hebben. Inwoners maken meer ritten over de dag verspreid en in de spitsen rijden zij voor een belangrijk deel in tegenovergestelde richting van werknemers. Maar gezien het feit dat de infrastructuur al overbelast is, blijft de bereikbaarheid voor het autoverkeer in de spitsperioden slecht.

Voor een deel van de geprognosticeerde verkeersproblemen zijn oplossingsrichtingen denkbaar, zowel infrastructureel (reconstructies) als beleidsmatig (aangepaste parkeernormen). Het uitvoeren van deze maatregelen ("de Mobiliteitsaanpak") is een voorwaarde voor de ontwikkeling van Het Nieuwe Rivium. Alleen zo kunnen de ambities met betrekking tot woningaantallen en het inrichten van de openbare ruimte worden behaald. De hinder voor de omgeving wordt in dat geval (in vergelijking met scenario bestemmingsplan) beperkt tot een toename van verkeer (en wachtrijvorming) op de N210 (tussen Rivium en Capelseplein) en de Van Beethovenlaan. Daarnaast blijft ook de wachtrijvorming op de N210 tussen Rivium en Kralingseplein bestaan. Onderdeel van de Mobiliteitsaanpak is een "harde" knip in de Rivium Boulevard. Alternatieven op deze knip in de vorm van een zachte knip of een verkeersluwe inrichting van de Rivium Boulevard bieden geen verkeerskundige of stedenbouwkundige acceptabele oplossing. Uit reistijd berekeningen blijkt dat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer en fiets ten opzichte van de auto naar belangrijke bestemmingen in Rotterdam, Capelle en Krimpen goed is.

Om deze verkeersproblemen te verminderen is nader onderzoek nodig naar de mogelijkheden voor een capaciteitsuitbreiding op de rechtsaf beweging van N210 naar A16-noord.

De modelstudie houdt nog geen rekening met een realisatie van de derde oeververbinding en de daaraan gekoppelde verbeteringen aan het openbaar vervoer en de Algea-corridor. Deze verbeteringen zullen een positief effect hebben op de capaciteit van het regionale hoofdwegennet, waardoor ook de aantakende wegen minder doorgaand verkeer te verwerken krijgen. Tegelijkertijd wordt er ook geen rekening gehouden met de regionale verdichtingsopgave, waardoor de positieve effecten (deels) weer teniet worden gedaan. Deze ontwikkelingen worden in de MIRT-verkenning Oeververbinding onderzocht.

A1 Plots intensiteiten V-MRDH

Ondergenoemde plots tonen het aantal motorvoertuigen per etmaal, die per variant zijn berekend en toegeedeeld. Betreft de volgende varianten:

- 2016 Basis
- 2030 Autonoom
- 2030 Bestemmingsplan
- 2030 Transitie
- 2030 Transitie met harde knip Rivium Boulevard
- 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak met harde knip
- 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak zonder knip
- 2030 Transitie met Mobiliteitsaanpak met zachte knip

7.

GEBIEDSPASPOORT 2.0 RIVIUM

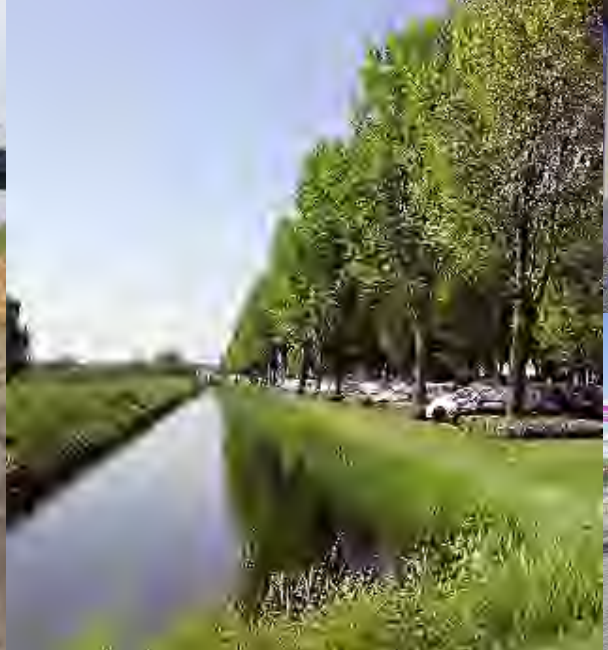
d.d. 25-05-2020



RIVIUUM

WAAR JE WIL WERKEN EN WONEN

GEBIEDSPASPOORT 2.0 | 25 mei 2020





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 gave, uitdagende wijk met karakter	10
Ambitie 2. De hotspots van het Nieuwe Rivium	12
Ambitie 3. Een echte hoogstedelijke wijk	18
18	
Ambitie 4. Te voet, te fiets en met OV	36
Ambitie 5. Beleef en geniet!	44
3. ZO GAAN WE ONZE AMBITIE REALISEREN	50
3.1 We ontwikkelen aan de hand van heldere uitgangspunten	50
3.2 We gaan het leuker maken	58
3.3 We doen het samen!	60
3.4 We faseren en maken een realistische planning	62
Begrippenlijst	64
Bijlagen bij het Gebiedspaspoort	65

Plintenleidraad RIVIUM
Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM

1

Uitgangspunt

1.1 HIER ZIJN WE BEGONNEN

ACHTERGROND

Het Rivium, gelegen aan de monding van de Nieuwe Maas en de Hollandsche IJssel, stond jarenlang hoog op de lijsten van grootste kantorenleegstand in Nederland. In Capelle aan den IJssel (verder: Capelle) was tegelijkertijd, mede door de crisisjaren, stilstand in de ontwikkeling van nieuwe woningen. De vraag naar kwalitatief goede 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 passende openbare ruimte, veel auto's in beeld, 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 een werkwoongebied beginnen we niet vanaf nul. Vanuit de vroege en recentere historie kent het gebied enkele identiteitsdragers die het gebied een ziel geven. Jaren geleden toonden de mensen uit dit gebied al lef en ondernemerschap door te pionieren met onder andere de grootste zalmafslag van Nederland en reed hier het eerste zelfsturende openbaar vervoer ter wereld. Deze eigenschappen zullen we koesteren en versterken. Tegelijkertijd kent het Rivium ook enkele opgaven om een hoog stedelijk werk-woongebied te realiseren. Het realiseren van deze opgave kent enkele grote uitdagingen zoals het verkeer, geluid, geur, slagschaduw... maar deze locatie langs het water, grote stad, belangrijke routes en tussen de mooie wijken biedt tegelijkertijd zo veel potentie om een prachtige stedelijke omgeving te kunnen creëren, multifunctioneel, divers en bruisend. Deze kans willen we niet missen. Deze opgaven worden dan ook 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; fors opgehoogd gebied (slib met leeflaag) binnen polder
- 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 ca. 7 miljoen passagiers heeft vervoerd;
- Ca. 260.000 m² bedrijfs- en kantooroppervlak, waarvan ca. 110.000 m² bezet;
- 75 kantoor- en bedrijfspannen;
- Ruimte voor ca. 14.000 werknemers, momenteel ca. 6.500 werknemers werkzaam;
- 113 bewoners, sinds 2019;
- 3 horecavoorzieningen.



Paviljoen café Van den Akker, Kralingse Veer - Het Zalmhuis

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.



Stedenbouwkundigplan westelijk Capelle, '80, Ashok Bhalotra

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%.



Geminitorren I en II, 1998, Van Tilburg & Partners

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 Geminitorren I en II zijn iconen op het Rivium uit deze tijd.



Crystal building, 2001, Pim van der Ven architecten

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.



Transformatie Rive Republic, 2019, Waterford

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, aan de uitbreiding van de ParkShuttle wordt gewerkt 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. Diverse projectontwikkelaars werken samen met hun architecten en de gemeente aan de ontwikkeling van hun kavels. Ook blijft het gewoon mogelijk om nieuwe bedrijven toe te voegen in het gebied. We merken dat de interesse van ondernemers wordt gewekt door de ontwikkeling van het gebied en de verbetering van het vestigingsklimaat die we daarmee zullen bewerkstelligen.

VAN GEBIEDSPASPOORT 1.0 ...



3 ambities

- Levendig
- Duurzaam
- Bereikbaar

10 uitgangspunten

- 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, uitdagende 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 aantrekkelijk zijn voor Capelenaren die meer stedelijk willen wonen, maar ook 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 Kralingse 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 uitdagende en trendy hoogstedelijke wijk te maken voor zowel Capelle als de regio;
- de woningen te realiseren waar de Capelse markt en de regionale markt om vragen;
- 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;
- een verbinding met het water te creëren voor de omliggende wijken met ruimte voor een recreatie en verblijf.

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

2 Ambitie voor het Nieuwe Rivium



Impressie het Nieuwe Rivium

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

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

Alle plannen om tot het Nieuwe Rivium te komen, zullen 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 stedelijk 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 vijf ambities zijn in dit hoofdstuk nader toegelicht.



Ambitie 1.

Een gave, uitdagende 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 het goede uit het verleden 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 verstopt
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 Marktplaats en een beter park (zie ook ambitie 2). 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 3).

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 bedrijven. 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, Erasmusbrug en Dordrecht.

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 belangrijke opgaven 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

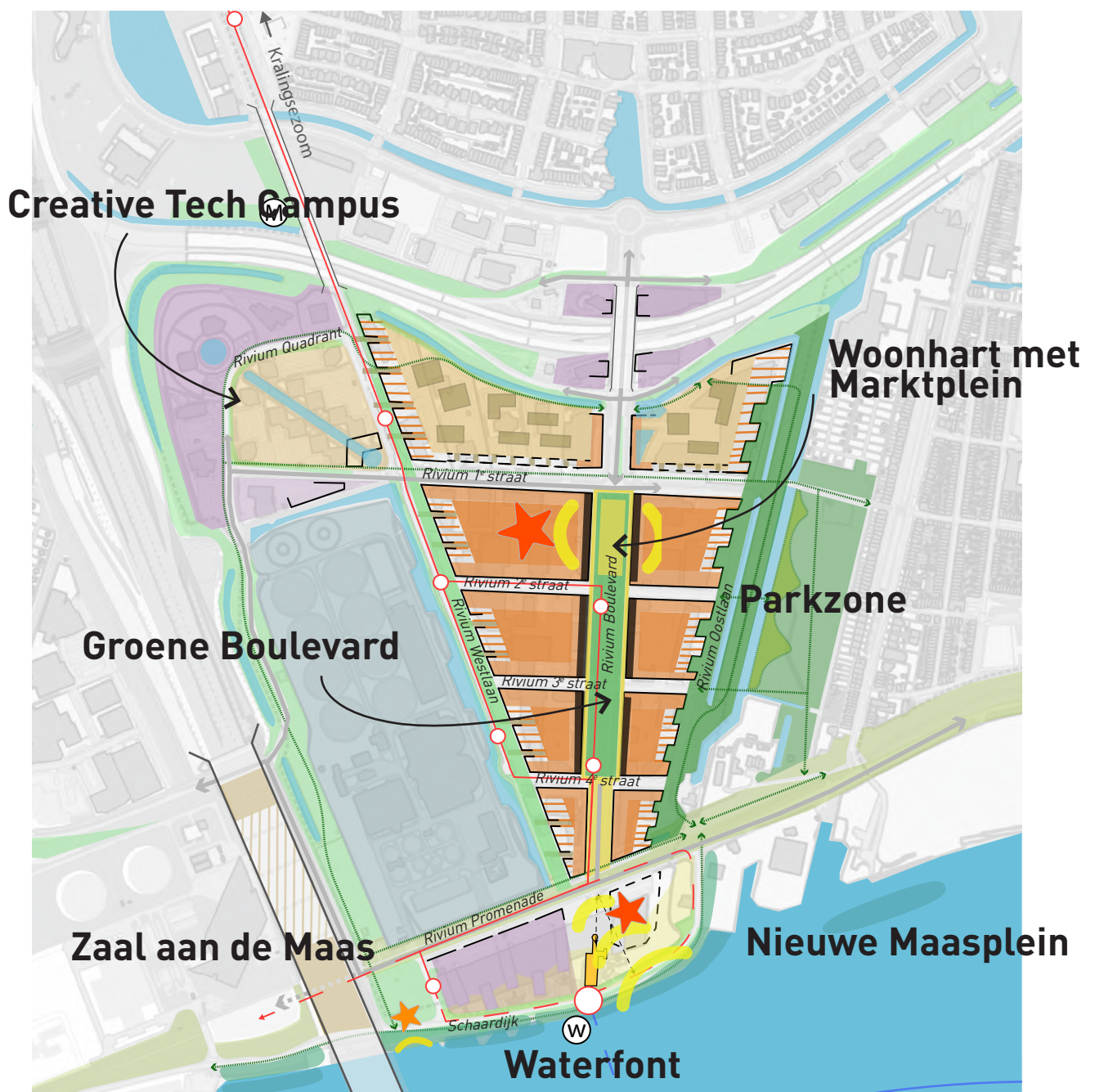


Kaart positie het Nieuwe Rivium in de regio

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 het Woonhart met Marktplein en De Groene Boulevard.



Figuur: de Hotspots van het Nieuwe Rivium

DE GROENE BOULEVARD

De Boulevard tussen de Rivium 1^e Straat en Rivium 4^e Straat wordt de centrale openbare ruimte van het Rivium voor verblijf, ontspanning en ontmoeting. Zij krijgt ook een belangrijke functie als het gaat om de identiteit en representatie van het gebied. 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 en ruimte is voor verblijf en langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Door de focus te leggen op langzaam verkeer en verblijf, en minder aandacht en ruimte voor de auto te hebben, creëren we een aantrekkelijke boulevard en bijzonder groen plein. Dit vraagt om een herinrichting. De Groene Boulevard biedt dan ruimte voor terrassen, zitplekken, wandelen, winkelen en veel groen; en zo mogelijk ook sporten en spelen. 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.

De ParkShuttle krijgt zijn eigen herkenbare baan met haltes. Auto's mogen het beeld en het functioneren van de Groene Boulevard niet hinderen. Concreet zal dat uiteindelijk inhouden: het weghalen van de rijbanen van de Boulevard tussen de Rivium 1^e Straat en Rivium 4^e Straat. Hierdoor wordt veel ruimte en waarde toegevoegd aan de verblijfsfunctie van het plein. Tevens is het een grote bijdrage aan de voorzieningen en de woonfunctie aan het plein, en draagt het bij aan de benodigde buitenruimte voor het Nieuwe Rivium als geheel. De boulevard verbindt ook de naastliggende wijk Fascinatio met de rivieren en biedt meer recreatieactiviteiten voor andere Capelse wijken.

Bij ambitie 4 is toegelicht welke positie deze zogenaamde 'knip' in de Rivium Boulevard heeft in het algehele mobiliteitsbeeld voor het Nieuwe Rivium en omgeving.

HET WOONHART MET MARKTPLEIN

In het centrum van het Nieuwe Rivium, aan het begin van de Groene 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 en de eenheid van de Boulevard ten goede. De begane grond van het Woonhart krijgt een menselijke maat en invulling met een karakteristiek en ambachtelijk Marktplaatsplein vol met terrassen, koffiebars, restaurants en delicatessenwinkels. Allemaal voorzieningen die het wonen op het Nieuwe Rivium nog aantrekkelijker maken. Wie weet is er zelfs ruimte voor een rooftopbar ...

Sfeerbeelden Marktplaatsplein en Groene Boulevard





Sfeerbeelden Waterfront



Sfeerbeelden Open Zaal aan de Maas

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 binnen het Getijdenpark dat op regionale schaal aan de Nieuwe Maas wordt ontwikkeld. De expressie en beleving van de bijzondere positie van het Waterfront vragen om een vernieuwing van de buitenruimte. 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 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 samenhangende ruimte aan het water mogelijk te maken: het Nieuwe Maasplein. Hier komen voorzieningen en verblijven samen.

Voor ogen staat een plein met een ontspannen inrichting met een combinatie van groen/verharding/strand en veel ruimte voor verblijf en spel; met het Zalmhuis en nieuwe horeca aan dit plein; het plein dient ook te functioneren als praktische en visuele verbinding tussen Boulevard, dijk en rivier, waarbij aantrekkelijke en geleidelijke wijze de hoogteverschillen worden overbrugd, inclusief die met de dekken boven parkeergarages.

Een nieuwe inrichting van de Rivium Promenade ter hoogte van de Boulevard is nodig. Dit betreft in ieder geval de omvorming van de oversteekmogelijkheden tot een heldere, compacte en veilige voet/fietsverbinding richting Maasplein. Het gaat ook om de continuïteit van het karakter en het beeld van de Boulevard tot aan het Zalmhuis. Het beperken van de afstand tussen bebouwing ter weerszijden van de dijk helpt de barrierewerking van de Rivium Promenade te verminderen. Streven is om bij

nieuwbouw de bebouwing aan de dijk te plaatsen. De functie van de dijk als primaire waterkering beperkt de mogelijkheden daartoe. Gezien het belang van dit schakelpunt binnen Rivium is het de moeite waard om samen met het Hoogheemraadschap te verkennen welke opties er wel zijn en voor nu en later tot een passende oplossing te komen.

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 waaronder de gemeente Rotterdam en Rijkswaterstaat om deze kansrijke verbinding en gebruiksplek 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 er terreinen 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 om met behulp van initiatieven uit 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 langs de straten. Door onder andere groen en bankjes toe te voegen willen we het straatbeeld veranderen.

De combinatie van creatief denken 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-leerklimaat aantrekkelijk voor velen. De aansluiting van het Rivium Quadrant op de rest van het Rivium kan verbeterd worden door aanpassing van de buitenruimte rond de ParkShuttlebaan en ook eventueel toevoeging van bebouwing aan het kruispunt daarvan met de 1^e Straat.

DE PARKZONE

In overleg met de gemeente Rotterdam en met bewoners van Kralingse Veer worden delen van het Kralingseveer Park heringericht en daardoor aantrekkelijker. De huidige opzet vormt daarbij de basis, het gebruik vanuit Kralingse Veer en de functie als 'groen scherm' richting Rivium worden gerespecteerd. De focus ligt op de Riviumzijde, waar ruimte voor recreatie wordt toegevoegd. Ook worden daar de verbindingen van Rivium met het park versterkt, zowel op visueel als op fysiek vlak. Bijvoorbeeld door het 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. Het park is tevens een natuur-overgangszone tussen stads naar dorps woonmilieu.

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



De westrand van het park met tussen de bomen open plekken voor recreatie.



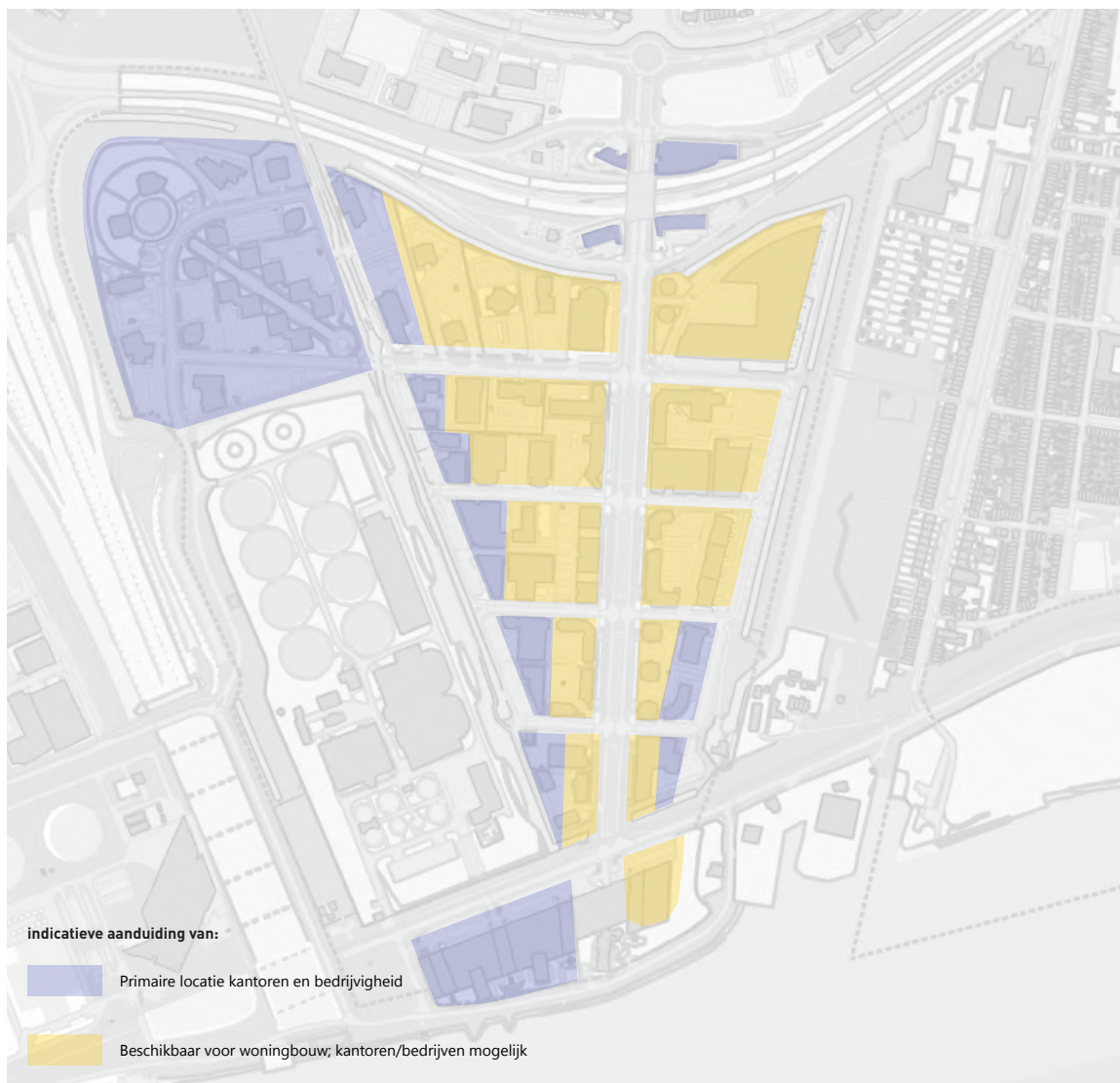
De kade met pad, bomen en zitplekken als nieuw parkdeel en als onderdeel van een rondje Rivium

Ambitie 3.

Een echte hoogstedelijke wijk

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 hoogstedelijke wijk te maken. Wij streven naar een wijk met ruimte 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.

Figuur: wijk met wonen en werken



DE JUISTE PROGRAMMATISCHE MIX

Werken in het Nieuwe Rivium

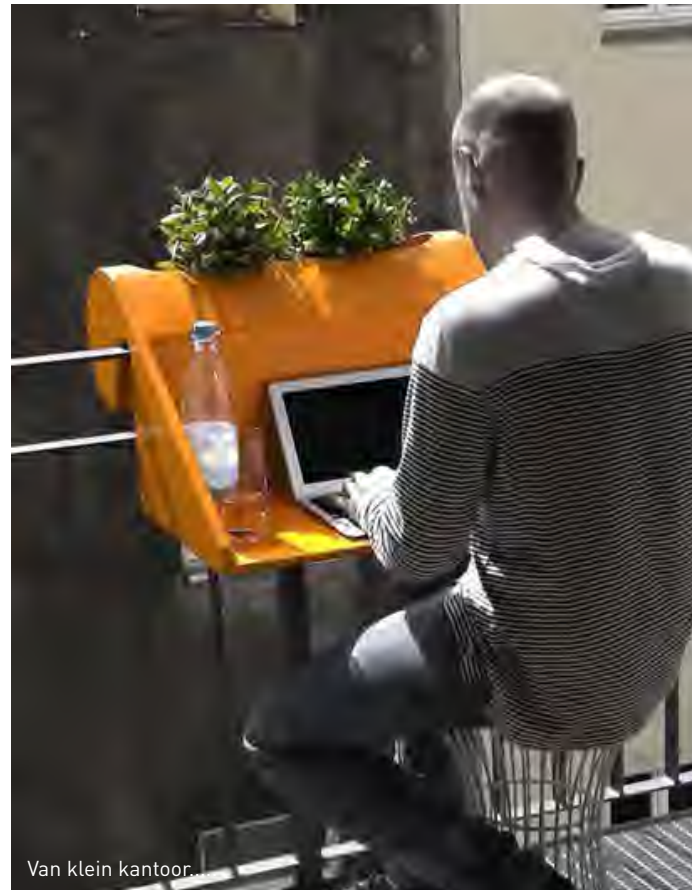
Het Nieuwe Rivium staat voor creatief ondernemen met ruimte voor broedplaatsen en ambachten: van oud tot nieuw en van internationaal tot lokaal. De bestaande bedrijvigheid wordt gewaardeerd en gekoesterd. De ontwikkeling en vestiging van nieuwe bedrijvigheid wordt gefaciliteerd. Initiatieven vanuit het 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. Deze ambitie is reeds opgenomen in de vastgestelde Strategie Werklocaties 2019-2030 van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. 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

Op basis van de gemeentelijke WOZ-gegevens blijkt dat er op het Rivium ca. 50.000 m² BVO feitelijk ingevuld is als bedrijvigheid (o.a. opslag, groothandel en horeca). Binnen de ruimte die in eerste instantie wordt opengesteld voor transformatie/nieuwbouw richting wonen bevindt zich hiervan circa. 6.000m² welke onttrekken kan worden. In alle gebieden waar transformatie of sloop/nieuwbouw aan de orde is (Stadsblokken, Parkblokken en Waterfront) dient ook ruimte te blijven voor werken (inclusief passende bedrijvigheid categorie 1 of 2) in verband met de gewenste mix. Bij elke transformatie/nieuwbouw is het uitgangspunt dat ten minste 5% van het totale BVO per pand geschikt is als werklocatie (voor kantoren, voorzieningen of werkplaatsen). Naar verwachting zal de bedrijvigheid hierin ruimschoots worden gecompenseerd. Gebouwen krijgen een flexibele opzet zodat kan worden ingespeeld op optredende verschuivingen in gebruik en ruimtevraag (toekomstbestendig). De architectuur zal hierop ontworpen moeten worden.



Van klein kantoor.



...tot creatieve flexplekken



Bestaande kantoren VANAD-campus: Trots op Tech

Door slimme constructies te ontwikkelen waarbij bijvoorbeeld ondernemerschap en een sociale functie samengaan kan op een innovatieve en efficiënte manier aan zowel de economische als de sociale ontwikkeling van Rivium worden gewerkt. Wij nodigen (sociaal) ondernemers uit om initiatieven te ontwikkelen die ondernemerschap combineren met een sociale functie voor de wijk.

Startende bedrijven, broedplaatsen voor economische ontwikkeling en maakbedrijven leveren een bijdrage aan de levendigheid van het gebied en passen bij het pionierskarakter van het Nieuwe Rivium. Deze ondernemingen vormen een goede bestemming voor lege plintruimte omdat ze sociale en economische doelen kunnen combineren. Deze semi-commerciële voorzieningen kunnen meestal geen marktconforme huurprijs betalen. Om deze ondernemingen een kans te bieden op een duurzame toekomst is een instaphuur en in sommige gevallen een permanent lagere huur nodig dan de marktconforme huurprijs.

Voorzieningen om de hoek

Bij een echte hoogstedelijke wijk horen voorzieningen op loopafstand. Dit genereert levendigheid, gemak en geeft mogelijkheden voor ontmoeting. De voorzieningen kunnen ook betekenis hebben voor de omliggende wijken. Vanaf circa 2.400 woningen is er draagvlak voor enkele basisvoorzieningen in het gebied. Daarboven neemt dit draagvlak snel toe. Binnen een stedelijke wijk met circa 5.000 woningen (tot 7.500 inwoners) voor de gegeven doelgroepen vinden we de onderstaande voorzieningen passend. Voor de wijk en vele voorzieningen zijn zichtbaarheid en goede toegankelijkheid van de voorzieningen essentieel, evenals een goede onderlinge samenhang en passende concentratie of spreiding in de wijk. Wij zetten daarom in op een gerichte plaatsing van de voorzieningen in de wijk, verbonden met het beoogde karakter van de 'hotspots' en van de delen van de wijk. Bij de voorzieningen is aangegeven welke zonering in hoofdlijnen voor ogen staat. De voorzieningen zullen ook in uitstraling moeten aansluiten op die van het gebied en de differentiatie daarbinnen.

- Totale ruimte voor voorzieningen: 12.000 - 15.000. m² BVO. De genoemde metrages zijn een bandbreedte gebaseerd op kengetallen en onderzoeken.
- Circa 8000 m² is nodig voor maatschappelijke voorzieningen (zoals onderwijs, zorg, kinderopvang en welzijn). De benodigde ruimte voor de maatschappelijke voorzieningen is nader

gespecificeerd in de bijgevoegde tabel 'van Mensen naar Meters'. Voor het opstellen van deze tabel is gebruik gemaakt van landelijke en Capelse kengetallen.

- In de opbouw van de wijk: basisvoorzieningen waaronder horeca met een beperkte retailfunctie, eerstelijnszorg, en plekken voor ontmoeting, activiteiten en sport. Ook wordt voorzien in (tijdelijke) initiatieven voor placemaking en om de groei van voorzieningen/dienstverlening maximaal de gelegenheid te geven om tot ontplooiing en een duurzame business case te komen. De komende jaren zijn tijdelijke voorzieningen nodig die de vraag naar maatschappelijke dienstverlening invullen en bijdragen aan het proces van wijkontwikkeling. Placemaking is een aanpak waarbij de gebruikers van het gebied gezamenlijk plannen maken en uitvoeren om aantrekkelijke plekken te ontwikkelen en het sociaal weefsel te versterken. Voor deze initiatieven zijn zichtbaarheid en toegankelijkheid voorwaarden. De locatie van deze functies is ten tijde van de opbouw van de wijk flexibel. Een uiteindelijke positionering conform de zonering (zie kaart "spreiding en clustering, programmatische mix") is de inzet.
- Detailhandel, restaurants en cafés primair en geconcentreerd aan het Woonhart met Marktplein en het Nieuwe Maasplein. In het Woonhart ligt het accent op 'ambachtelijke' kleinschalige horeca, bij het Maasplein op (grotere) horecatrekkers. Indien er meer ruimte nodig is voor detailhandel, restaurants en cafés in de verdere ontwikkeling van het gebied, dan is plaatsing aan het Boulevardplein passend, met name op de hoeken van de blokken.
- Supermarktruimte in de stadsblokken aan de het Marktplein, goed ontsloten en aansluitend op de verdere voorzieningen van het Woonhart. Besloten delen grenzen niet aan de straatruimte. De supermarkt is van een zodanige schaal dat de stadswijk en omliggende wijken (Fascinatio en Kralingse Veer) worden bediend, er geen verdringing van andere supermarkten plaatsvindt en er daarnaast ruimte in de markt blijft bestaan voor de vestiging van andere leveranciers binnen Rivium: supermarktruimte bedraagt ten hoogste 2000m² BVO. Daarnaast is er ruimte voor speciaalzaken voor overig dagelijks aanbod (ca 1250 m² BVO) en biedt Rivium kansen voor gecombineerde concepten. De speciaalzaken en combinaties horen primair in plinten.
- We zien ruimte voor twee hotelformules (één voor de zakelijke markt en één voor de moderne

toerist) op zichtlocaties, mits goed onderbouwd met marktonderzoek. Primair zijn locaties aan de Rivium Boulevard en wel bij de Abram van Rijkcevorselweg en de Nieuwe Maas. Secundair zijn locaties aan de A16. Belangrijke factoren hierbij zijn onderscheidend vermogen en een passende mobiliteit. Tevens zien we ruimte voor kleinschalige 'boutique-hotels' langs de Boulevard en short-stay faciliteiten (bijvoorbeeld voor studenten) op diverse plaatsen binnen Rivium. Dit sluit aan op de groeiende vraag naar hotelruimte binnen diverse formules op goed bereikbare plaatsen in de randen van Rotterdam.

- Werkplaatsen en ateliers aan de Boulevard, Westlaan, Rivium 1^e, 2^e, 3^e en 4^e Straat. Dit betreft steeds een beperkt aandeel binnen de straatwanden. Betreffende ruimtes moeten flexibel zijn en ook geschikt voor wonen.
- Gebouwen voor sport/fitness aan de het Boulevardplein.
- Binnen het sociaal domein is de gemeente verantwoordelijk voor het bieden van faciliteiten voor ontmoeting en voor het bieden van ondersteuning & hulpverlening. Hiervoor is totaal 450 m² nodig. Een buurthuis in traditionele zin is geen voor de hand liggende voorziening in Rivium. De toekomstige inwoners zullen wel behoefte hebben aan ruimtes in de wijk waar zij hun buurtgenoten kunnen ontmoeten en waar zij zelf activiteiten kunnen organiseren en programmeren, een 'huis van de wijk'. Deze publieke ruimtes zijn toegankelijk voor alle wijkbewoners en er is ruimte voor onder andere cultuur, ontspanning en andere



Voorzieningen op de hoek: handig, nodig, prettig, leuk.



Mensen naar Meters					
Benodigde ruimte maatschappelijke voorzieningen Rivium		Aantal inwoners: 3875		Aantal inwoners: 7500	
		Jaar: 2025		Jaar: 2030	
		m2 per voorziening	totale m2	m2 per voorziening	totale m2
Zorg	Huisartsen	140		280	
	Apotheken	110		220	
	Overig (tandartsen, fysiotherapeuten, etc.)	550		1100	
			800		1600
Onderwijs		2000	2000	4000	4000
Kinderopvang		800	800	1600	1600
Welzijn	Huis van de Wijk/hulpverlening/ondersteuning	225	225	450	450
TOTAAL			3825		7650

tabel van Mensen naar meters (bron: Maatschappelijke opgave in beeld RIVIUM: bijlage bij de Plintenleidraad Rivium)

bewonersinitiatieven. Van belang is een goed zichtbare positie in de wijk, het beste is aan het Boulevardplein. Verder is ruimte nodig voor hulpverlening en ondersteuning, bijvoorbeeld een spreek- of praktijkruimte voor jeugdhulpverlening of een sociaal team. Deze kan overal in de wijk.

- De verwachting is dat binnen het Nieuwe Rivium op termijn een school aanwezig moet zijn. Om dit mogelijk te maken zal nu, voordat het gebied volloopt, een geschikte ruimte (4.000 m² inclusief speelplaats en sportruimte) moeten worden gereserveerd: goed ontsloten, aantrekkelijk voor kinderen en prominent in de wijk. Als zoekruimte is aangemerkt de parkrand van Rivium. Een combinatie met kinderopvang en ruimtes voor de wijk is goed voorstelbaar. Inzet is om de locatie in eerste instantie te benutten als centrum voor placemaking en tijdelijke voorzieningen en later te ontwikkelen naar (een combinatie met) onderwijs. De gemeente beschikt in Rivium niet over eigen vastgoed en heeft ook geen grondpositie. Voor zowel de ruimtes voor de wijk als de schoollocatie zal de gemeente middelen voor huur of verwerving reserveren en actief ruimtes/gronden zoeken.
- Zorgpraktijken, zorgcentra en apotheken met hun entrees en lobbys aan de Boulevard, Westlaan, Rivium 1^e, 2^e, 3^e en 4^e Straat; besloten delen grenzen niet aan de straatruimte. Dit betreft steeds een beperkt deel van de straatwanden.
- Ook een in formaat, diversiteit en inrichting voldoende publieke buitenruimte geldt als basisvoorziening. De beoogde buitenruimte van het Nieuwe Rivium is weergegeven bij de hotspots (ambitie 2) en bij de paragraaf Buitenruimte van dit hoofdstuk (ambitie 3). In deze buitenruimte moet binnen passende afstanden voldoende ruimte zijn voor spelen (0,1 m²/inwoner), buitensport (1,2 m²/inwoner), binnenwijken groen (12,5 m²/inwoner) en wijk/buurtpark (4 m² per inwoner m²). Bij maximale inzet op alle onderdelen van de buitenruimte is er voldoende ruimte voor genoemde buitenvoorzieningen. Er is geen sprake van een overschot. Investeren in en maximaal benutten van de recreatieve en groene potentie van alle onderdelen van de buitenruimte van Rivium en haar randen is nodig. Het realiseren van de Groene Boulevard (met knip) is daar een belangrijk deel van. Voor de benodigde sportruimte bieden de buitenruimtes binnen en rond de bouwblokken van Rivium in enige mate een alternatief voor de Zaal aan de Maas. Komt de ruimte van de Zaal niet (tijdig) ter beschikking, dan zullen deze buitenruimtes invulling moeten geven aan een deel van de sportbehoefte.

Sportvelden, sporthallen en een zwembad zijn in de omgeving van Rivium te vinden. Culturele voorzieningen met een stedelijk of regionaal bereik zijn niet gepland in het Nieuwe Rivium. Goed bereikbaar vanuit de wijk is een rijk cultureel aanbod te vinden in Capelle centrum en in Rotterdam. Wel kunnen in de wijk kleinschalige culturele voorzieningen zoals bijvoorbeeld een filmhuis een plek vinden.

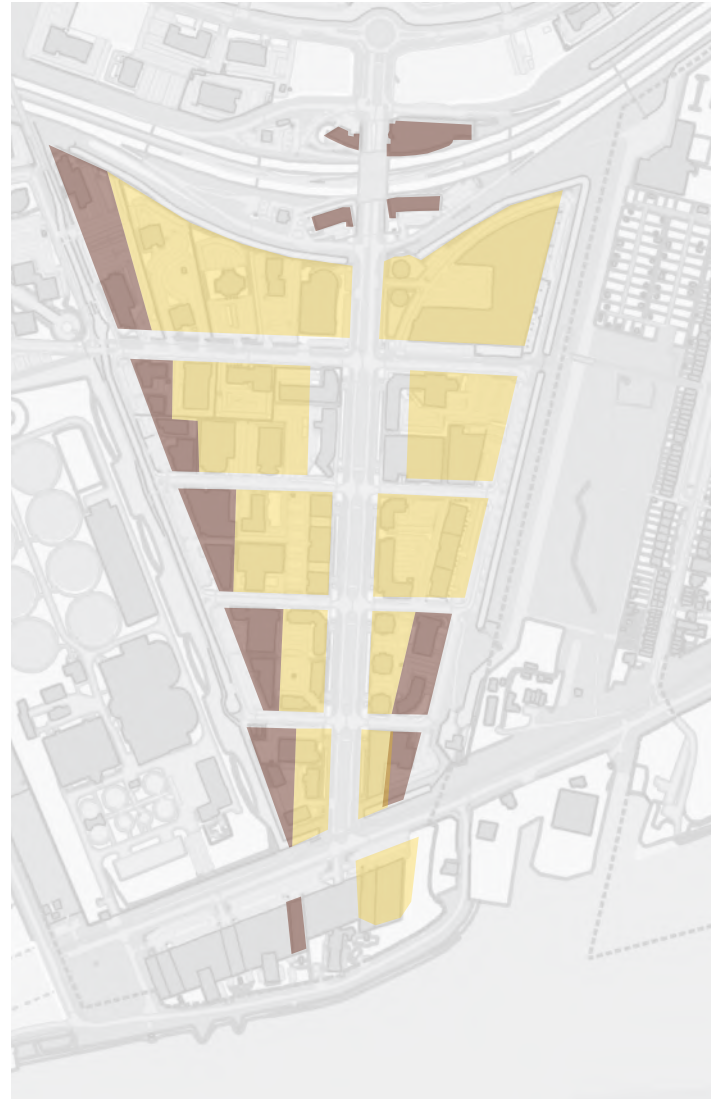
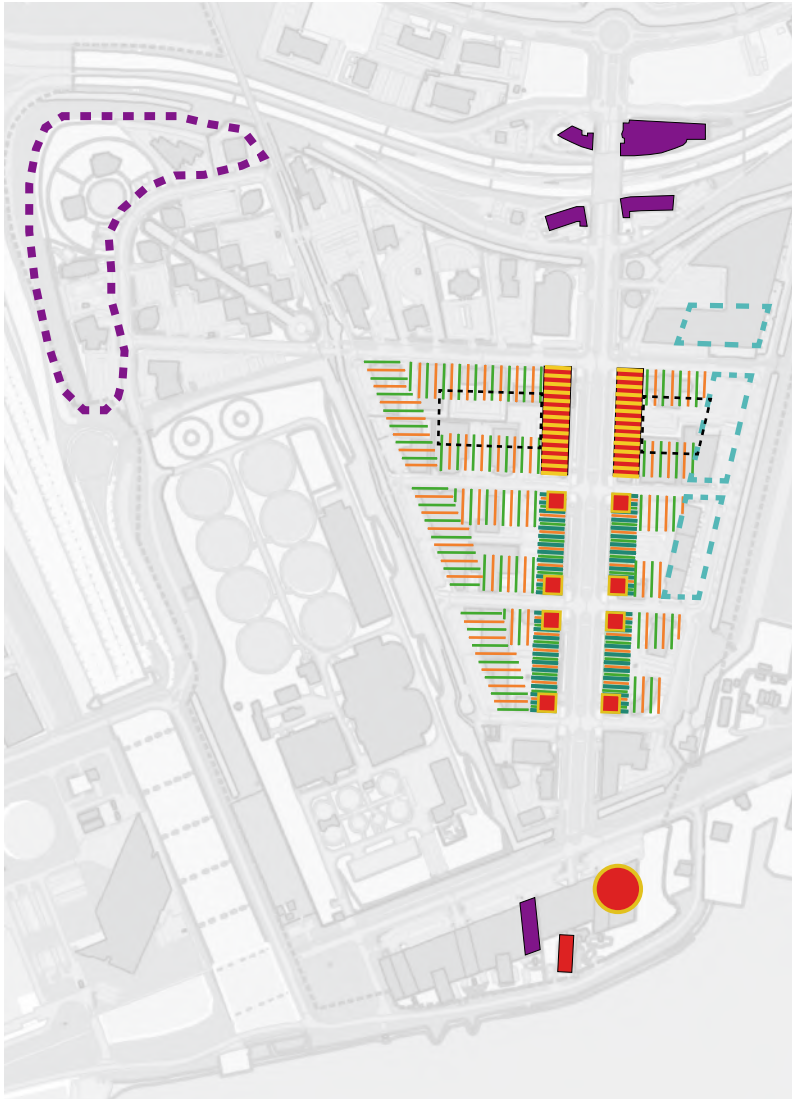
Een deel van de functies kan geen marktconforme huurprijzen opbrengen. Zorgvoorzieningen, welzijn en onderwijs vallen daaronder. De voorzieningen zullen in gebouwen van particuliere ontwikkelaars terecht komen. Met hen zullen afspraken worden gemaakt over het aantal benodigde vierkante meters en de maximale maatschappelijke huurprijs.

Puik plinten









Voor het (be-)leven van de stedelijke wijk is wat er op ooghoogte te zien is sterk bepalend. Boeiende plinten horen dan ook deel uit te maken van de gebouwen. Er is juist in de plinten ruimte voor functies die bijdragen aan de levendigheid. Het Woonhart, de Boulevard, straten en het Maasplein krijgen verschillende plintkarakteristieken door een specifieke omgang met de functies, de toegankelijkheid, de gevelopbouw, de gevelmaterialisering- en detaillering, en de overgang van openbaar naar privé van de betreffende plinten. De beoogde zonering voor de invulling van de plinten van deze wijkdelen is weergegeven in figuur 'zonering van functies/voorzieningen in plinten'.

Binnen de gevelopbouw is de plint herkenbaar met een eigen grote hoogte en kleine schaal en ook met materiaal en detaillering die inspelen op de beleving van de voetganger. Goede plinten appeleren via invulling én ontwerp aan de behoefte van alle type gebruikers in het gebied. De wijze waarop we willen omgaan met de plinten is nader weergegeven in de separate Plintenleidraad RIVIUM (zie bijlage).



Figuur: zonering van functies/voorzieningen in plinten



indicatieve aanduiding van:

-  zoekruimte schoolreservering
-  zoekruimte restaurants/café's
-  horeca, boutiquehotel, cultuurhuis, filmhuis
-  opties zichtlocaties ketenhotel
-  primaire locatie detailhandel
-  zoekruimte supermarkt
-  zoekruimte sportzaal, fitness, huis van de wijk
-  zoekruimte zorgpraktijken, zorgcentra, apotheek, werkplaatsen, ateliers

indicatieve aanduiding van:

-  wonen, kantoren en kleine bedrijvigheid in plinten mogelijk
-  kantoren en bedrijvigheid in plinten mogelijk

* tijdelijke voorzieningen: in het gehele gebied ruimtelijk mogelijk

* bestaande voorzieningen: continuering mogelijk



Kinderen de deur uit



Studenten / Capelse jongvolwassenen



Jonge stellen met kind



Starters / Young professionals



Professionals

Hier woon je fijn!

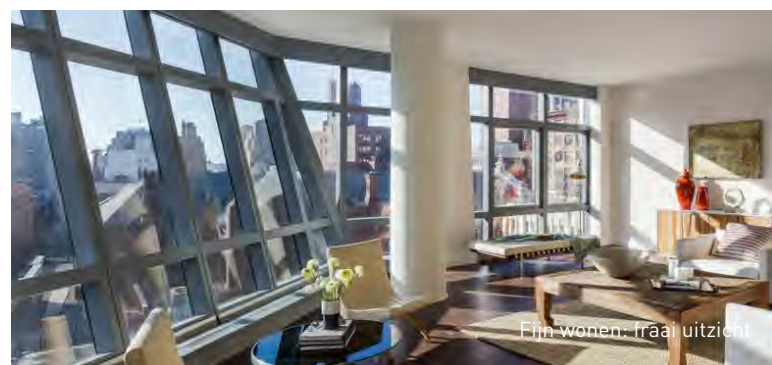
De toekomstige bewoners van het Rivium laten zich niet makkelijk in een hokje stoppen: oud, jong, werkend, studierend, mensen met en zonder kinderen. Toch hebben deze mensen allemaal één ding gemeen: ze voelen zich aangetrokken tot de pioniersmentaliteit en dynamiek in dit gebied. Om een levendig en toekomstbestendig gebied te realiseren voor al deze doelgroepen wordt ingezet op een gedifferentieerd woningaanbod (met verschillen qua koop/huur, prijsklasse en grootte) en ook aanpasbare woningen waarbij woningen afhankelijk van de vraag in de toekomst kunnen worden aangepast. Gebouwen bieden diverse woonmogelijkheden door hun opzet met vernuftige woningindelingen, prettige (private en collectieve) buitenruimte en fraaie uitzichten.

Het Nieuwe Rivium geeft invulling aan de vraag naar woningen vanuit Capelle en vanuit de regio, De Capelse vraag komt voor dit gebied met name van doelgroepen zoals jongeren, starters en ouderen, regionaal betreft het jongeren en ouderen. Binnen het gebied wordt ten minste 10% aan sociale woningen gerealiseerd, waarvan er minimaal 330 woningen tot de categorie gereguleerde sociale huurwoningen (zie begrippenlijst) behoren. De huur van een sociale huurwoning mag niet hoger zijn dan de sociale huurttoeslaggrens. Deze woningen bieden onder andere ruimte aan jongeren/starters uit Capelle die binnen Capelle zelfstandig willen gaan wonen en met een beperkt budget een huurwoning zoeken.

In het gebiedspaspoort 2.0 is de ambitie de realisatie van circa 5.000 woningen. De regionale vraag bestaat met name uit mensen met de rode leefstijl (eigenzinnig, spontaan, dynamisch, avontuurlijk, zelfbewust) die geïnteresseerd zijn in het wonen in het Nieuwe Rivium. Het zijn innovatieve jongeren tot 30 jaar die na de studie een volgende stap willen maken alleen of met een partner. De combinatie van hoge opleiding en een stijgend salaris (en leeftijd) maakt dat ze qua huisvesting meer willen dan het kleine kamertje in de stad. De "blauwe" leefstijl (gericht op presteren, status, succes, controle) moet zeker niet worden uitgesloten in dit gebied. Deze zal er snel op volgen als het gebied een wat meer luxe en hoogwaardige uitstraling heeft met een goed imago. "The place to live". Voorts laat woondoelgroepenonderzoek zien dat de meeste mensen uit de betrokken doelgroep bereid zijn een huur te betalen die ligt boven de huurprijsgrens van sociale huurwoningen. De beoogde diversiteit in het woonprogramma biedt niet alleen ruimte voor diverse doelgroepen, maar tegelijkertijd ruimte voor het doorstromen binnen de wijk.

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.

Om een gedifferentieerd woningaanbod te realiseren zijn uitgangspunten opgesteld met betrekking tot de verdeling koop/huur, prijsklassen en woninggrootte (zie hoofdstuk 3). Deze verdeling is in eerste instantie een opgave per kavel en vraagt dus een inspanning van elke initiatiefnemer.



Fijn wonen: fraai uitzicht



Fijn wonen: goede buitenruimte



Fijn wonen: slimme plattegronden

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. Binnen het gebied en haar stedelijke blokken worden hoog- en laagbouw geïntegreerd, waarbij de menselijke maat en optimistische hoogstedelijkheid tezamen tot uitdrukking worden gebracht. Inzet is nieuwbouw in maat, positie en uitwerking goed te laten verhouden tot bestaande gebouwen. Het opnemen van bestaande gebouwen in bouwblokken draagt bij aan de karakteristiek van het gebied. Zo ontstaat een gebied waarin goed wonen en werken, prettige straten en een opvallende skyline samenkomen.

De opbouw van het gebied wordt bepaald door het samenspel tussen de verschillende stedelijke blokken en de verschillende buitenruimtes. Te onderscheiden zijn het Waterfront, de Parkblokken ten noorden van de Rivium 1^e Straat, de Stadsblokken ten zuiden ervan en daarbinnen straten en randen met hun eigen karakteristieke profielen. De gebieden verschillen in dichtheid en ordening van gebouwen en maat van onbebouwde ruimte. De vormgeving van de gebouwen sluit daarop aan. Het gaat dan om aspecten als de hoogteverhoudingen, de wijze van aaneensluiten, de spreiding, de geleiding en de expressie.

Het gebied tussen de Oostlaan en Westlaan wordt een samenhangend en in hoogte getrappt landschap van gebouwen. De hoogtes kennen een onderlinge samenhang en een samenhang met de bestaande

bebouwing in het Rivium en met de directe en wijdere omgeving. In hoogte zijn nieuwe torens in principe vergelijkbaar met de bestaande torens binnen het Rivium. De hoogste torens bevinden zich in de omgeving van de Boulevard tussen de 1^e en 3^e Rivium Straat, oplopend van de randen (Oosttaan, Westlaan, Rivium Promenade en 1^e Straat) naar de Boulevard en Woonhart. Hoogte-accenten markeren bijzondere punten aan de Boulevard. Naast de bestaande hoogbouw bij de afslag van de Abram van Rijckevorselweg betreft het de mogelijkheid van een extra hoge toren zowel aan het Woonhart als aan het Maasplein.

De gebouwen bieden een waaier van hoogstedelijke leef-, woon- en werkomgevingen. In hun expressie brengen de gebouwen verschillende, typische mogelijkheden daarvan nadrukkelijk tot uitdrukking. Zij worden er het beeldmerk van, net zoals de gebouwen van Rivium nu uitdrukking geven aan de 'corporate identity' van de bedrijvigheid. Door ieder een ander accent te kiezen, vanuit bijvoorbeeld bijzondere woonkwaliteiten, specifieke eisen van doelgroepen, bijzondere bouwwijze etc. krijgen de gebouwen eigenheid en onderscheid, met identiteit en een rijk beeld als resultaat. Initiatiefnemers worden uitgedaagd de mogelijkheden te verkennen en uit te diepen.

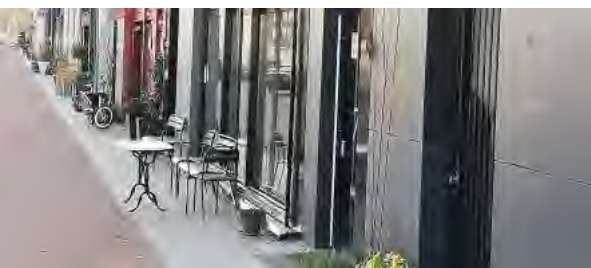
Het combineren van bestaande en nieuwe gebouwen draagt bij aan het profiel van het Nieuwe Rivium.





stevige basis van 6 bouwlagen, met op-topping van 2 bouwlagen met setback

ontspannen rand aan parkzone.



een zichtbare overgang tussen privé en openbaar gebied met ruimte voor entrees, groen, zitplekken etc.



hoge, afwisselende plinten met opvallende entrees

functionele toegangen (tot garages, installaties etc) als deel van de architectuur van de plint



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





Stadsblokken:

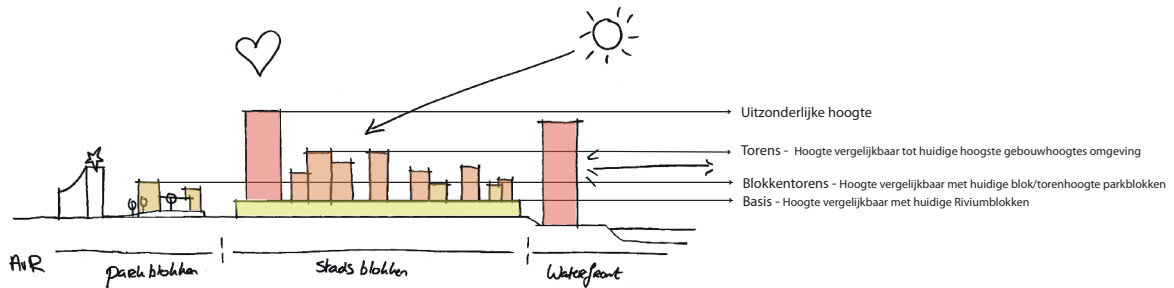
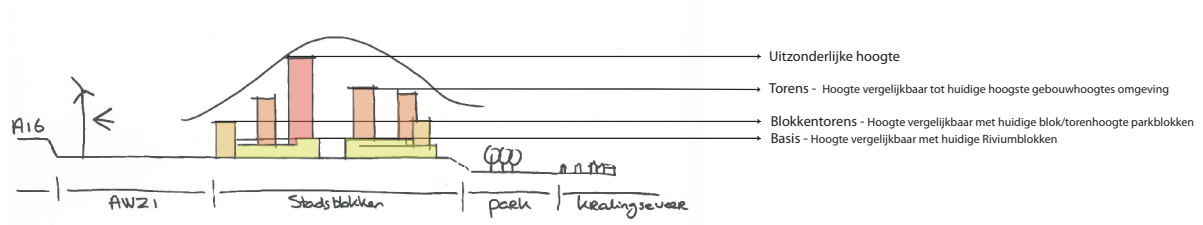
Een stevige basis, torens en een special

In de stadsblokken wordt een **stevige basis** mogelijk gemaakt van zes bouwlagen. Het realiseren van de menselijke maat en het maken van prettige, karakteristieke en continue straatbeelden zijn belangrijke aspecten voor deze basis.

Variatie, zichtbaarheid, entrees, overgangen openbaar-privé, plintvorm en beleving op maaiveld zijn hierbij relevante thema's. Aan de Rivium Boulevard is het mogelijk om de basishoogte uit te breiden met een in vorm afwijkende bouwlaag van twee verdiepingen. De stadsblokken kennen aan de Boulevard en de nummerstraten een voornamelijk gesloten, maar gevarieerd gevelfont. 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 lagen. Er is hier sprake van een ritmiek aan blokbebouwing.

Op of naast de stevige basis is ruimte voor **torens**. Het torenlandschap vertoont een rijk en samenhangend beeld en onderscheid zich van de basis: zij speelt op en ander niveau een rol in het beeld en functioneren van Rivium en geeft uitdrukking aan de optimistische hoogstedelijkheid. Van belang zijn een maatvoering en vormgeving van basis en torens die zorgen voor een goed licht- en luchtbeeld in de straten, in het bouwblok en voor verre omgeving, met ruime (door-)zichten. Torens zijn daarom bijvoorbeeld in principe rank. De torens staan wat binnen de basis van stadsblokken, ook om valwinden te breken. Iedere toren heeft een eigen expressie en een andere hoogte dan de naastgelegen torens, wat bijdraagt aan een gevarieerd beeld.

De particuliere buitenruimtes aan de Boulevard, de 1^e 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.



De particuliere buitenruimte aan de 2^e Straat, 3^e Straat, en 4^e 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.

Parkblokken: ensembles in een park

De parkblokken worden gekenmerkt door een verspreide tot geclusterde bebouwing in een parkachtige setting met grote bomen, paden, velden ed.. Het park kan op maaiveld én op een tweede maaiveld worden gerealiseerd. Streven is een bebouwing waarin ensembles te herkennen zijn. De ensembles zullen verschillend van opzet zijn (bijvoorbeeld een combinatie van geschakelde blokken, hoven en sets aan torens), waarbij het maken van nieuwe verblijfsruimtes/plekken centraal staat. Ten noorden van een brede groenstrook aan de 1^e Straat is ruimte voor een reeks gebouwen met eenzelfde hoogte als de basisbebouwing van de stadsblokken. In het verdere gebied is ruimte voor kleine torens en blokken. De parkblokken hebben aan de 1^e Straat een front waarbij zowel de straatbebouwing als de bebouwing op de terreinen erachter en de ruimte ertussen georiënteerd zijn op de 1^e Straat. Aan de zijde van de Abram van Rijckevorselweg is sprake van een open rand met een afwisseling van groen en verspreide bebouwing.

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. Specials functioneren als baken en oriëntatiepunten in wijk en (ver) erbuiten. Deze zaken komen tot uiting in de totale architectuur van het gebouw en de buitenruimte ervan.

'Special' aan het Woonhart met Marktplaats

Eén van deze specials is geprojecteerd aan het Woonhart met Marktplaats. Deze special omvat in de plint ruimten die werken, recreëren, ontmoeten, voorzieningen en wonen op een opvallende wijze aan elkaar koppelen. Dit is deel van de 'motorfunctie' die zo'n special kan hebben voor Rivium en vormt een aandeel in de placemaking binnen Rivium. Een substantieel oppervlak aan publieke ruimte (gebouwd en buitenruimte) is daar onderdeel van. 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.



Referenties Parkblokken

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 bouwbasis die past bij de verschillende straatprofielen en een bovenbouw met een set van hoogbouwtorens. De bovenbouw is ook beeldbepalend in ruimer verband. Het gebouw is goed doorwaadbaar met ook aansluitingen op de omliggende straten en op ruimtes op andere niveaus binnen het gebouw.

Waterfront met 'special' aan de Nieuwe Maas

De Riverside 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. 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. Voor het vierde gebouw, oostelijk van het Zalmhuis is sloop/nieuwbouw ten gunste van een nieuw gebouw met als functie hotel en/of wonen mogelijk. Het is aan de ontwikkelaar van het vierde gebouw om aan te tonen dat wonen milieuplanologisch haalbaar en uitvoerbaar is. Nieuwbouw en omgeving functioneren als scharnierpunt tussen Boulevard en Waterfront, wat op iconische wijze tot uitdrukking wordt gebracht. Dit vraagt een bijzondere inzet qua ruimte, functie en uitstraling. Om het ensemble herkenbaar te houden willen we de andere gebouwen behouden. Qua beeld is aanvullende nieuwbouw aan de zijde van de dijk en de A16 te overwegen, waarbij bezien moet worden of dit ook past in relatie tot de waterkering en de milieu-omstandigheden. Voor het derde gebouw, westelijk van het Zalmhuis is transformatie naar een hotel mogelijk. Een hotel op deze locatie draagt bij aan de hotspot 'Nieuwe Maasplein'.

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.

In het Nieuwe Rivium zijn twee type daken te onderscheiden. De 'lage' daken; dit zijn de daken van de 'stevige basis' en lage torens/bouwdelen, waar zicht op is vanuit hogere torens. Op deze daken staat een groene inrichting, verblijf en een passend programma centraal: zij functioneren praktisch en/of in beeld als collectieve of particuliere buitenruimte. Door verder te zorgen voor aantrekkelijke verbindingen naar de collectieve daken ontstaat een daklandschap dat deel is van het hoogstedelijk leven in de blokken. De 'hoge' daken omvatten de daken van de hogere torens. Op deze daken staan de beleving van het uitzicht, energievoorzieningen (waaronder zonnepanelen) en harde substraten centraal.

Op alle daken wordt ingezet op een bijdrage aan de waterhuishouding. En op een bijdrage 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.

Daken van parkeergarages in de stadsblokken en de parkblokken worden overal uitgevoerd als ruimtelijk aaneengesloten en in karakter en inrichting samenhangende collectieve buitenruimte. De collectieve buitenruimte is geschikt voor verblijf, sport en/of spel. De hoogte van deze daken ten opzichte van het maaiveld wordt beperkt om een goede relatie met de openbare buitenruimte mogelijk te maken. Er worden diverse fysieke en visuele verbindingen gerealiseerd tussen de collectieve buitenruimte van een blok en de openbare ruimte eromheen. Aan de parkranden langs de Westlaan en de Oostlaan en ook bij de Parkblokken aan de 1^e Straat zijn deze breed, om zo ruime verbindingen en zichten tussen binnen- en buitenruimte te leggen. Daar waar bij de stadsblokken gesloten gevelfronten worden beoogd, zijn de verbindingen smal en ondergeschikt aan de blokwallen. Alle verbindingen zijn aantrekkelijk en uitnodigend en kennen een fraai aanzicht vanaf de openbare ruimte.



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, een essentieel deel van de 'stad op ooghoogte' en de drager van de levendigheid van een wijk. Een publieke ruimte van een voldoende formaat, met een ruime diversiteit en een passende inrichting is een belangrijke factor voor de leefbaarheid van het gebied en voorwaarde voor de ontwikkeling van het ambitieuze programma binnen Rivium. Om zo'n buitenruimte te realiseren is vernieuwing, toevoeging en verbinding van ruimtes nodig. Van de nieuwe buitenruimte maken deel uit: de straten, de Boulevard, het park tussen Rivium en Kralingse Veer, de groene randen van de wijk, de zaal aan de Maas, het Maasplein met de waterkant bij de Nieuwe Maas, en ook de collectieve buitenruimtes van de stads- en parkblokken en het Quadrant.

In de vernieuwde buitenruimte staan verblijf, interactie, beweging en -in collectieve terreinen- toeëigening centraal. Daar zijn straks de buitenplekken van de wijk te vinden waar bewoners, werkers en bezoekers kunnen ontmoeten, spelen, sporten en rusten, en waar natuur en water ruimte krijgen. Door met de gebruikers aantrekkelijke verblijfsplekken te ontwikkelen wordt bijgedragen aan de leefbaarheid, sociale cohesie en veiligheid. De buitenruimte zal klimaat- en weerbestendig, groen en herkenbaar als typisch voor het gebied en haar delen zijn. 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.

Voor het Nieuwe Rivium spelen alle genoemde ruimtes in samenhang een rol. Voor een goed en toekomstbestendig hoogstedelijk Rivium is waarborging van de realisatie en (her-)inrichting van dit geheel terrein essentieel. Daarbij speelt dat delen particuliere (transformatie-)terreinen betreffen, gebieden al in gebruik zijn, en forse delen op het grondgebied van de gemeente Rotterdam liggen. Samenwerking en tijdige, concrete (inhoudelijke, financiële en organisatorische) afspraken met eigenaren/ontwikkelaars en gemeente Rotterdam maar ook overleg met gebruikers en verdere belanghebbenden zijn een cruciaal onderdeel van deze waarborging. Ook een passende fasering hoort daarbij.

Padennet: sport- en wandelrondes

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

Fietsnet: zo op pad

Fietsen wordt sterk gestimuleerd. (Deel-) fietsenstallingen voor bewoners en bezoekers krijgen prominente, aantrekkelijke plekken in de woon- of bedrijfsbebouwing of binnen de buitenruimte van de blokken. In de buitenruimte van de Boulevard zijn fietsenbeugels gedacht bij de haltes van de shuttle. Verkend zal worden wat de mogelijkheden (op termijn) zijn om ook aan de Westlaan ruimte te maken voor beugels voor (deel-) fietsen, met name voor gebruikers van de ParkShuttle. In de overige straten is binnen de openbare ruimte in beperkte mate ruimte voor fietsbeugels; ook de particuliere gronden bieden daarvoor ruimte. Met de Provincie, gemeente Rotterdam en MRDH zal worden gekeken naar de toevoeging/uitbreiding van de fietsroutes en betere verbindingen met de omgeving.

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 ooststrand van het Rivium kan als natuurverbinding richting rivier, dijk en park werken. Door de ontwikkeling van meer bloemrijk gras en enige 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.

Figuur: groen en water, een netwerken van verbindingen



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 het gebied ook in beleving meer een geheel met het totale stedelijk gebied aan het Getijdenpark in ontwikkeling.

-  Ecologische verbinding
-  Natuur hotspots
-  Trottoirs
-  Recreatieve route
-  Ecologische oever
-  Groen plein
-  Groene verbindingen
-  Oeverzone
-  Wandelroute

Waternet: aantrekkelijk klimaat- en weerbestendig

Het is de bedoeling dat de buitenruimte van het Rivium klimaatbestendig wordt 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 op daken. 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. Voor het gebied worden vanuit de gemeente beheerniveaus aangehouden die gelden voor haar kantoren- en bedrijvenparken en die dus aansluiten bij de huidige functie. Vanuit het Parkmanagement van Rivium wordt het actuele verzorgende beheer naar een hoger niveau getild, zodat het gebied nu een sterke buitenruimtekwiteit 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. Vanuit de verandering van functie richting ook wonen/voorzieningen, vanuit de intensiteit en vanuit de natuur/belevingswaarde van groen in deze hoogstedelijke wijk zal er een beheerinspanning nodig zijn die verder gaat dan het huidige beheerniveau. De gemeente zal in afstemming met Parkmanagement passende beheerniveaus en beheerbudgetten voor het Nieuwe Rivium en haar onderdelen vaststellen. Het beheer betreft de gehele publieke ruimte inclusief particuliere terreinen daarbinnen.



Ruimte voor voetgangers, fietsers, hemelwaterberging en natuur vormen belangrijke onderdelen van de karakteristieke en diverse buitenruimte van het nieuwe Rivium.



Ambitie 4.

Te voet, te fiets en met OV

In het Nieuwe Rivium zullen diverse vormen van vervoer beschikbaar zijn. De woonwerkwijk wordt nog sterker dan nu onderdeel van lokale en ruimere verkeersnetwerken. Om een aantrekkelijke, leefbare, onderscheidende én goed bereikbare hoogstedelijke wijk te maken - en te kunnen maken - geldt voor de mobiliteit op Rivium het motto, 'te voet, te fiets of met OV'. Dit is anders dan in het Rivium nu en anders dan in Capelle aan den IJssel gebruikelijk is, maar sluit aan op de nieuwe manieren van het vervoer in de era nast liggende metropool. Met de introductie van wonen naast werken, de komst van nieuwe bewoners en de mogelijkheid hen voorafgaand aan de verhuizing naar Rivium al passende mobiliteitsoplossingen aan te bieden, kan deze trendbreuk worden gerealiseerd. Een breuk die past bij de maatschappelijk trend naar duurzaamheid, minder auto(bezit), groei van deelmobiliteit en fietsgebruik, mede vanuit gezondheidsperspectief. Inzet is deze mobiliteitsaanpak te verankeren in de ontwikkeling van Rivium en daarmee ook de basis te beiden voor het bereikbaar houden van Rivium en het beperken van ongewenste verkeerskundige en mobiliteitseffecten voor de omgeving van Rivium.

LEVENDIGE WIJK? MINDER AUTO'S!

De primaire ambitie voor dit paspoort is een gebied te ontwikkelen waar het prettig wonen, werken en verblijven is. Daarvoor zijn allerlei voorzieningen nodig, en om die levensvatbaar te maken is een omvangrijk aantal woningen/ bewoners nodig. Hoe hoger het aantal woningen en bewoners evenwel, hoe meer verkeer wordt toegevoegd. Een essentiële vraag is dan in welke mate de invulling en de omvang van het programma voor het Nieuwe Rivium de bereikbaarheid beïnvloeden. En andersom, hoe de mobiliteit en bereikbaarheid kunnen worden vormgegeven, zodanig dat zij de ontwikkeling van de beoogde woonwerkwijk ondersteunt en niet hindert. Er is een aantal studies uitgevoerd om grip te krijgen op de mogelijkheden, beperkingen en oplossingsrichtingen om het gebied en haar omgeving bereikbaar en leefbaar te houden. In bijlage 'Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM' zijn de belangrijkste uitgangspunten, onderzoeken, uitkomsten en oplossingen uitgewerkt.

De voornaamste conclusie van de diverse onderzoeken en analyses is dat de hoofdinfrastructuur voor auto's al zwaar belast is en dat het vanuit autonome ontwikkelingen de komende jaren drukker wordt. Voor de bereikbaarheid in het algemeen geldt daarom dat beperking van het autogebruik niet alleen wenselijk, maar ook noodzakelijk is, ongeacht welke ontwikkeling van Rivium dan ook. Temeer omdat elke toekomstige ontwikkeling van Rivium (en Fascinatio) hoe dan ook mobiliteit toevoegt. De mate waarin en met welke effecten dat gebeurt, verschilt nogal per verkend ontwikkelperspectief. Vooral als Rivium volledig in gebruik zou zijn als werkgebied wordt er nog meer autogebruik verwacht. Het combineren van werken en wonen leidt in zijn totaliteit weliswaar ook tot meer verplaatsingen per dag, maar door de tegengestelde verplaatsingspatronen van werken en wonen zijn de spitseffecten heel wat kleiner dan bij alleen werken. Bovendien zijn er bij wonen veel meer verplaatsingen buiten de spitsen. Dat is ook gunstig voor de bezetting van de ParkShuttle, omdat er continu in beide richtingen tegelijk gereisd wordt (van Kralingse Zoom naar Rivium en omgekeerd). Om de realisatie van de beoogde ambitie en het genoemde aantal woningen te kunnen realiseren is noodzakelijk om de alternatieve vervoersmiddelen dan autogebruik toe te voegen in het gebied en het bestaande openbaar vervoer te upgraden.

Bijkomend geldt, dat hoe meer de autoafhankelijkheid en het gebruik ervan daalt, hoe meer mogelijkheden er voor ontwikkeling van woningen zijn. Voorwaarde is dan wel dat alternatieven voor de auto ruim en tijdig beschikbaar en van voldoende kwaliteit zijn en dat er veel minder parkeerruimte beschikbaar is dan in Capelle te doen gebruikelijk. Dat leidt ook tot de ambitie om belangrijke voorzieningen in het gebied zelf te realiseren voor de dagelijkse behoeften, zoals een supermarkt, horeca, gezondheidsvoorzieningen, onderwijs, kinderopvangen en voor bewegen en sporten. Dat wordt verder bevorderd door te zorgen voor goede en uitgebreidere basisvoorzieningen voor lopen en fietsen en door extra capaciteit te creëren in de ParkShuttle.

Daarmee is de primaire leidraad voor de verdere ontwikkeling van Rivium vanuit het oogpunt van mobiliteit: inzetten op lopen, fietsen, OV (hierna afgekort als LV/OV) en deelmobiliteit, samen ingrediënten voor een duurzamer verplaatsingspatroon. We willen in het Nieuwe Rivium een integraal en samenhangend pakket aan maatregelen toepassen om dit mogelijk te maken.

NIEUW IN RIVIUM? PAK HET HOV, VOET OF FIETS!

Op Rivium wonen nu nog weinig mensen, maar dat gaat snel veranderen. Als je ergens nieuw bent, dan zullen je gewoontes zich daar nog gaan vormen, ook die voor mobiliteit. Dit geldt voor zowel nieuwe bewoners als werknemers en bedrijven. Door het aanbieden van een breed scala aan beschikbare, klantvriendelijke, betaalbare alternatieve vervoersmogelijkheden kunnen bewoners en werknemers er direct voor kiezen niet of minder gebruik te maken van auto's. Voor deze groep zal het niet meer vanzelfsprekend of nodig zijn om voor alles de auto te pakken. Een transformatie vindt plaats van bezit naar gebruik(s-diensten) ofwel het inkopen van mobiliteit. De tijdige aanwezigheid van de alternatieven, en een consequente en heldere communicatie hierover binnen het keuzeproces rond wonen en werken zijn voorwaarden voor het verminderen van het autogebruik. Op deze wijze kan een groot verschil worden gemaakt richting duurzame mobiliteit. Om de nieuwe gebruikers van Rivium daarbij te helpen zetten we, samen met ontwikkelende en andere partijen, in op een set aan maatregelen, randvoorwaarden en communicatie-inspanningen. Denk aan de volgende punten:

- Het verbeteren van de beschikbaarheid van vervoersoplossingen:
 - Het uitbreiden en verbeteren van de netwerken voor LV/OV binnen Rivium en omgeving, en voor relaties met de centra van Capelle aan den IJssel en Rotterdam en NS- en metrostations.
- Het aantrekkelijker maken van vervoersalternatieven, door onder meer:
 - Faciliteiten voor LV, deelvoersmiddelen en HOV een prominente, zichtbare en handzame plek in het gebied te geven;
 - Door deze faciliteiten op kwalitatief hoogwaardige wijze te integreren in de architectuur van gebouwen en buitenruimte . Vanaf de voordeur kun je comfortabel en snel/ efficiënt je bestemming bereiken;
 - De routes van en naar de HOV haltes zijn kort, aantrekkelijk en veilig.
- Het vermijden van verplaatsingen (per auto) bevorderen door o.a.:
 - Voorzieningen op loopafstand/om de hoek;
 - Het faciliteren en stimuleren van deelgebruik van fiets, auto of scooter;
 - Gebruik te maken van een Mobility Hub om o.a. het gebruik van deelmobiliteit te bedienen. Een Hub is door een derde partij integraal te organiseren, financieren en beheren;
 - Door aan te haken bij service- en gebruikgerichte mobiliteitsdiensten, zoals MaaS (Mobility as a Service).
- Het hanteren van een passende parkeerstrategie.



EEN PASSENDE PARKEERSTRATEGIE

De auto krijgt een minder prominente en zichtbare plek. Deze verandering vereist een ondersteuning door een ambitieuze parkeerstrategie. Zo'n strategie bepaalt mede de hoeveelheid verkeer van, naar en op Rivium. Wij willen inzetten op een parkeerstrategie voor gemotoriseerd verkeer met de volgende ingrediënten.

- Voor nieuwe woningen en bedrijven binnen nieuwbouw of transformaties in Rivium: het hanteren van lagere parkeernormeringen voor auto's dan de huidige parkeernorm voor Rivium en Capelle; namelijk normen behorende bij 'zeer sterk stedelijk', in plaats van hogere normen die behoren bij een gebied dat als 'stedelijke schil' gekwalificeerd wordt. Deze lage normen zijn praktisch uitvoerbaar door het eerder genoemde, samenhangende pakket aan mobiliteitsmaatregelen. De normen zijn te vinden in bijlage 'Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM'. Bijzonder aspect van deze normering is dat daarin van de ontwikkelaars wordt verlangd dat zij substantieel investeren in HOV met een reductie van de norm tot gevolg, en dat hen wordt gevraagd ook te investeren in, fiets en/of MaaS en deelmobiliteit, waardoor een verdere reductie op de norm wordt gerealiseerd (en dus minder ruimtebeslag en kosten voor parkeerplaatsen).
- Het vrij van parkeerplaatsen maken van de openbare buitenruimte van geheel Rivium, waarbij de vrijgekomen ruimte wordt benut voor voetgangers, (beperkt) fietsparkeren en groen.
- Uitgangspunt is dat parkeren voor bewoners en bezoekers in parkeervoorzieningen binnen de nieuwe bouwblokken wordt ondergebracht, met parkeren niet zichtbaar aanwezig binnen de Stadsblokken, en beperkt binnen de Parkblokken en het Maasplein.
- Het efficiënter gebruiken van bestaande parkeervoorzieningen binnen het gebied (denk aan parkeervoorzieningen bij kantoorpanden die in de avond leegstaan) en realisatie van een eventuele nieuwe Park

& Ride bij de Van Brienoordbrug (parkeren op afstand introduceren). Onderdeel daarvan is het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door werknemers en bewoners.

- De inzet is ten minste 20% van de parkeervraag op te vangen door deelauto's/deelmobiliteit. Op dit moment hanteren wij als rekenregel: één deelauto-parkeerplaats vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen.
- Het parkeren geen deel uit laten maken van de huurprijs/kooprijs van woningen. De inzet is nergens vaste/eigen parkeerplaatsen toe te wijzen (wel eventueel een parkeerrecht), uitgezonderd voor enkele specifieke doelgroepen zoals mindervaliden. Er wordt betaald per tijdseenheid voor gebruik van een beschikbare plek. Daardoor ontstaat bij bewoners meer bewustzijn over de meerkosten van parkeren. Dit komt het bewustzijn ten goede over duurzame keuzes.
- In Fascinatio is overleg gestart met de bewoners voor vergunning-parkeren om het verplaatsen van parkeerdruk te voorkomen. Wij gaan met de gemeente Rotterdam en Kralingse Veer in gesprek om eenzelfde koers te hanteren.

Voor ontwikkelende partijen betekent deze strategie dat wij van hen een grote inspanning verwachten (en afspreken) om deze maatregelen te organiseren en te realiseren.



PARKSHUTTLE EN WATERBUS, VERBINDING MET DE REGIO

Bereikbaarheid en de mogelijkheden van en naar het Nieuwe Rivium te reizen zijn de rode draad van de mobiliteitsambitie. Startpunt is de zelfrijdende ParkShuttle, die sinds 1999 Rivium verbindt met het OV knooppunt Kralingse Zoom. De ParkShuttle is al sinds het begin de verreweg meest kosteneffectieve wijze van openbaar vervoer gebleken. Oplossingen als reguliere bussen of een tram zijn door de chauffeurskosten bij eenzelfde frequentie en capaciteit aanzienlijk duurder en minder betrouwbaar. Bussen hebben ook meer ruimte nodig.

Voor de nabije toekomst is de toevoeging van een nieuw OV knooppunt (de Rivium vervoersknoop) bij het water voorzien. Deze vervoersknoop staat centraal in de bereikbaarheidsvisie voor het Nieuwe Rivium. Op de Schaaldijk, aan de Nieuwe Maas, worden de ParkShuttle, vervoer over water, deelmobiliteit en P+R voorzieningen bij elkaar gebracht. De route van de ParkShuttle is hier in 2019 voor verlengd. De aangepaste route van de ParkShuttle gaat door het hart van Rivium en zorgt voor korte loopafstanden tussen werkplek, woning en de haltes van het OV. De route wordt zo optimaal mogelijk ingepast in de stedelijke omgeving. Begin 2018 heeft de MRDH aan Connexxion een nieuwe ov-concessie gegund, die betekent dat inzet van de nieuwe ParkShuttle tot 2033 is geborgd. In deze concessie is de vernieuwing en uitbreiding in 2019/2020 opgenomen. De zes geheel nieuwe en moderne shuttles van de derde generatie hebben een vergelijkbare capaciteit als de huidige, maar deze zijn wel langer inzetbaar en sneller. Met zes voertuigen kunnen tot ca. 500 passagiers per uur per richting worden vervoerd.

In de aanbesteding voor personenvervoer over water van de Provincie Zuid-Holland en MRDH is vastgelegd dat de waterbus Rivium gaat aandoen vanaf januari 2022. Aan de Schaaldijk zullen passende voorzieningen worden getroffen voor de halte en bijkomende faciliteiten. Hieraan zal nauw worden samengewerkt met de gemeente Rotterdam, van wie de weg is waar deze aansluiting moet komen.

De ParkShuttle wordt ook elders bijzonder gevonden. 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, gaat rijden. Dit moderne en vooruitstrevende karakter past perfect bij de ambities voor Rivium als geheel.

De transformatie van het Nieuwe Rivium naar werk-woongebied leidt tot een forse groei in de vraag naar de ParkShuttle. Ook zal de aard van de vraag veranderen. Inwoners hebben andere verplaatsingspatronen dan werknemers. De capaciteit kan middels enkele aanpassingen worden verhoogd tot maximaal 1.300 passagiers per uur per richting, door:

- uitbreiding van de dienstregeling: op avonden langer doorrijden en ook inzet in de weekenden;
- uitbreiding van de vloot aan shuttles, waarbij de capaciteit van 6 naar 12 shuttles kan gaan en mogelijk tot 1.300 mensen per uur, per richting kunnen worden vervoerd;
- een upgrade van de halte Kralingse Zoom om de groei aan voertuigen en reizigers te kunnen opvangen;
- platooning (treintje rijden) met de shuttles, zodat binnen een zelfde dienstregeling meer mensen kunnen worden vervoerd en slagbomen niet of nauwelijks vaker dicht zijn dan bij de dienstregeling met de vorige generatie shuttles;
- een nieuwe control-room en een grotere of als dat niet kan een nieuwe werkplaats voor onderhoud aan en stalling van de shuttles.

We zetten in op de realisatie van deze capaciteitsverhoging, in pas met de ontwikkeling van het Nieuwe Rivium. Tevens kan in de toekomst gedacht worden aan uitbreiding van routes, bijvoorbeeld via Fascinatio naar Capelse Brug of naar de eindhalte van tram 21/24 op de Esch. Naar de toekomst toe is van belang dat de kwaliteit van het metronetwerk op orde blijft. De ParkShuttle is een first/lastmile met metrostation Kralingse Zoom verbinding en dus voor het gebruik ervan mede daarvan afhankelijk. Rotterdam werkt aan capaciteitsvergroting van de metroverbindingen naar Kralingse Zoom, waar anders vanaf 2025 een knelpunt zou ontstaan. De plannen voor de 3e oeververbinding over/onder de Nieuwe Maas, geprojecteerd ter hoogte van Kralingen/Feijenoord, zijn daarbij van belang. In deze plannen is een tram van Kralingse Zoom naar Zuidplein of eventueel zelfs een metro een serieuze, nader te onderzoeken optie. Realisatie van deze plannen kan tot een verdere toename in het gebruik van de ParkShuttle leiden en maakt ook de genoemde route-uitbreidingen van de shuttle zelf relevanter.

Figuur: verkeersstructuur en parkeervoorzieningen



- Parkeergebouw met leefdak + max 50% parkeren op maaiveld
- Parkeergebouwen met leefdak
- Beoogde primaire zijde toegang parkeren
- Beoogde secundaire zijde toegang parkeren
- Hoofdontsluiting gebied (auto)
- Parkshuttle
- Parkshuttle extra
- Secundaire ontsluiting gebied (auto)
- Fietspaden
- Fietsroute extra
- Beoogde knip in weg
- Wandelroute
- W Beoogde uiteindelijke aanlegplaats Waterbus

EEN PASSENDE VERKEERSSTRUCTUUR

Hoe sterk we ook inzetten op LV/OV, door het toevoegen van het woningbouwprogramma komen er meer auto's in het gebied. Door de LV/OV maatregelen en de parkeerstrategie wordt aan de voorkant bewerkstelligd dat die toename binnen de perken blijft, maar aanvullende verkeerskundige en mobiliteitsmaatregelen zijn evenzeer nodig om de toename van het aantal auto's in goede banen te leiden. Verkeerskundige onderzoeken tonen dat de structuur op Rivium zelf de toename van het aantal auto's in beginsel wel aan kan, maar enkele aanpassingen aan vooral kruispunten blijven nodig en diverse aansluitingen op de omliggende infrastructuur behoeven aandacht.

Fysieke maatregelen op Rivium:

- Het creëren van extra capaciteit op de kruising van de Rivium Boulevard met de Abram van Rijckevorselweg;
- Verkeersregelinstallaties op de Rivium Promenade zijn voorzien voor de kruisingen met de Rivium Boulevard en de Schaardijk ten behoeve van voorrang voor de ParkShuttle;
- Een verkeersregelinstallatie op de kruising Rivium Boulevard - Rivium 1^e Straat;
- Het verleggen van het fietspad op de Rivium 1^e Straat van de noord- naar de zuidzijde van de weg en bijbehorende aanpassingen;
- Een verbeterde ligging van en aansluiting op de fietsbrug op de route van de 1^e Straat naar Kralingse Veer;
- Het knippen van de weg Quadrant bij de aansluiting op de 1e Straat ter hoogte van de ParkShuttle-kruising.

Fysieke maatregelen in de directe omgeving van Rivium:

- Een verkeersregelinstallatie op de kruising IJsselmondselaan en de IJsseldijk, omdat het in spits voor bewoners van Kralingse Veer nauwelijks mogelijk is om op de IJsseldijk te komen;
- Rotondes zijn voorzien op de kruising van het Toepad en Kralingse Zoom en waar het Toepad en de Rivium Quadrant/1^e Straat elkaar kruisen, en tenslotte waar het Toepad overgaat in de Rivium Promenade.

De exacte vorm van de maatregelen hangt mede af van keuzes op Rivium zelf, o.a. met betrekking tot de uiteindelijke parkeercapaciteit.

We gaan voor het autovrij maken van de Rivium Boulevard tussen de 1^e Straat en de 4^e Straat. Deze maatregel is nodig om voldoende openbaar gebied te scheppen en heeft ook menig ander voordeel. Een 'knip' in de Boulevard leidt bijvoorbeeld tot aanzienlijk minder doorgaand verkeer op Rivium (minstens 6.000 voertuigen per dag), wat leefbaarheid, buitenruimte en veiligheid in het gebied aanzienlijk ten goede komt. De knip kan wel tot meer verkeer op de Abram van Rijckevorselweg (AVR) en het Toepad leiden. Door uitvoering van de maatregelen uit onze mobiliteitsaanpak wordt het effect van de knip op de situatie daar blijkens modelstudies van RHDHV grotendeels teniet gedaan. Daarnaast zijn voor de bereikbaarheid op het hoofdwegennet, die door autonome ontwikkelingen nu al onder druk staat, vooral op regionaal niveau maatregelen nodig en deze zijn ook voorzien: de derde oeververbinding over/onder de Nieuwe Maas en plannen om in dat kader de Algera-corrridor aan te pakken. Onder de Algera-corrridor wordt verstaan de verkeersverbinding tussen Kralingse Plein/A16 tot de provinciale weg oostelijk van Krimpen aan den IJssel via de Algera-brug.



RUIMTE GEVEN AAN VOETGANGERS EN FIETSERS

Een belangrijke ambitie is om veel ruimte te geven aan voetgangers en fietsers binnen prettige stoepen en straten. Op de 2^e, 3^e en 4^e Straat, en ook de Westlaan en Oostlaan wordt de ruimte voor auto's beperkt ten gunste van voetgangers, fietsers, groen en de mogelijkheid een bankje of stoel buiten te zetten of er te spelen. Ruimte hiervoor ontstaat onder andere door verwijdering van de autoparkeerplaatsen. Deze wegen dienen voor de ontsluiting van de Stadsblokken, en krijgen in principe éénrichtingsverkeer als het gaat om auto's, met een 30 km/u regime. Fietsers mogen in beide richtingen, Trottoirs worden verbreed. In delen van de 2^e en 4^e Straat wordt rekening gehouden met de reeds gerealiseerde baan voor de ParkShuttle. De Rivium 1^e Straat is naast een belangrijke ontsluitingsweg een groene verbinding tussen de groene ooststrand en het Kralingse Park enerzijds en de Westlaan en de groene rand rond de waterzuivering anderzijds. Bij de reconstructie van de weg ten gunste van de auto-ontsluiting wordt ook gezorgd voor een aantrekkelijke route voor fietsers en wandelaars. Dit gebeurt door langs de betreffende paden groen met meer bomen aan te leggen.

Het netwerk voor fietsers wordt zo compleet mogelijk gemaakt. De ontsluiting Erasmus/Toepad -Rivium -Kralingse Veer/Capelle-West en verder wordt verbeterd door aanpassing van een deel van het fietspad en van (de aansluiting op) de brug bij het park. Met Rotterdam wordt verkend of het fietspad vanaf de Rivium Promenade of 1^e Straat met een rechte lijn onder de A16 kan worden doorgetrokken richting Rotterdam en omgekeerd. Dit levert een verheldering van deze utilitaire én recreatieve hoofdroutes parallel aan de Nieuwe Maas op. In breder verband wordt verkend of een betere en directere fietsverbinding tussen de Esch/Erasmus en Rivium kan worden meegenomen in de ambitie voor plannen betreffende de ontwikkeling van de A-16 zone en/of in het kader van de realisatie van nieuwe snelfietsverbindingen. Tevens kan een verbetering van de snelfietsroute tussen Rotterdam en de Krimpenerwaard helpen om minder autogebruik te genereren aan de Algeracorridor. 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.

Uitgangspunt is dat fietsenstallingen op aantrekkelijke wijze in bouwblokken worden opgenomen. Dit impliceert een veel groter aantal inpandige fietsparkeerplaatsen dan voorheen gebruikelijk. en is vergelijkbaar met andere nieuwe binnenstedelijke inbreidingsplannen.



AANTREKKELIJK ALTERNATIEF

Het zichtbaar maken en het verbeteren van LV, OV en de beschikbaarheid van deelmobiliteit zullen ook een positieve invloed hebben op bestaande gebruikers. Zo heeft een significant aantal bestaande gebruikers van het Rivium in recent onderzoek al aangegeven vaker gebruik te gaan maken van de ParkShuttle na vernieuwing en uitbreiding daarvan. Er worden zo aantrekkelijke alternatieven gerealiseerd voor de auto op loopafstand van woning of werkplek. Neemt niet weg dat bestaande kantoren en bedrijven voor een deel afhankelijk zijn van autogebruik. Dit gebruik blijft op het Nieuwe Rivium ook in de toekomst mogelijk. We zijn en gaan wel actief in gesprek met huidige werkgevers om ook zo optimaal mogelijk van de nieuwe of verbeterde vervoersmogelijkheden gebruik te maken.

BEREIKBAARHEID TIJDENS DE BOUW

Met de realisatie van de ambities van dit gebiedspaspoort worden aanzienlijke stromen bouwverkeer op gang gebracht. Tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden zijn het waarborgen van de bereikbaarheid van het Rivium en de individuele panden van bestaande gebruikers en het beperken van overlast belangrijke aandachtspunten. Uit ervaringen elders blijkt aldus TNO dat maar liefst 50 tot 80% van de verplaatsingen in de bouwfase vermijdbaar zijn bij een goede organisatie (TNO, 2018). Via de in heel Nederland gangbare BLVC plannen (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) dienen ontwikkelaars zichtbaar te maken hoe zij dat vormgeven. Uit eerste verkenningen ten aanzien van de effecten van bouwverkeer blijkt dat Rivium niet als op zichzelf staand gezien moet worden, maar bij voorkeur vanuit een regionale visie en strategie in breder verband wordt opgepakt: niet alleen financieel, maar ook qua veiligheid en risicobeheersing. Het beste is bouwlogistiek vooraf en verder in het gehele ontwikkelproces een plaats te geven ten einde veel onnodige verplaatsingen te voorkomen. Dit reduceert bijbehorende ongewenste effecten onder andere betreffende verkeersveiligheid en veiligheid op de bouwplaats. Het voorkomen van ongevallen heeft daarin een prominente plaats.

Ambitie 5.

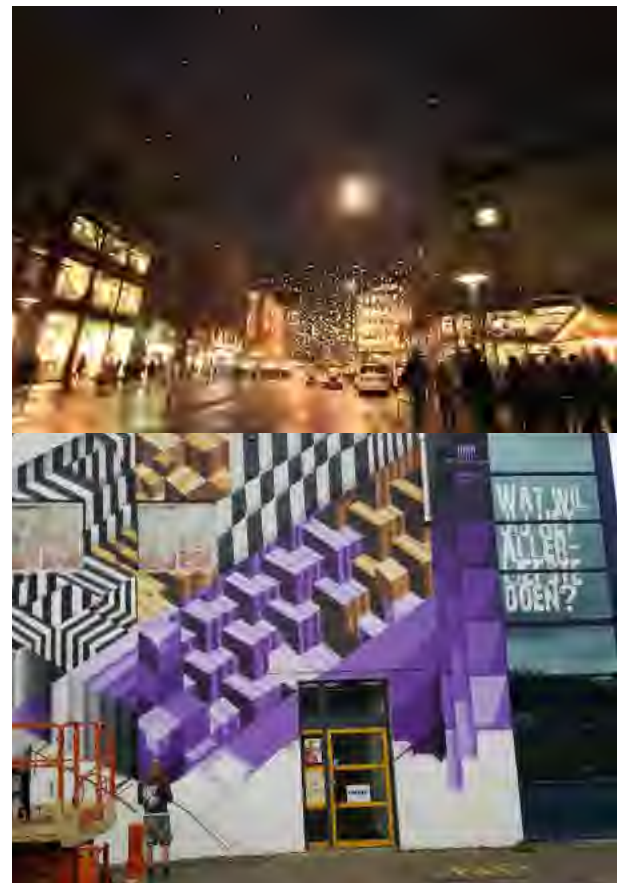
Beleef en geniet!

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 sociale factoren, milieufactoren, duurzaamheid, comfort en veiligheid. Door een multifunctionele wijk te creëren zorgen we ervoor dat er, ook voor de bedrijven en kantoren die blijven, een leefbare en dynamische omgeving ontstaat. De wijk krijgt tevens een nauwere verbinding met de omgeving. Op sommige factoren hebben we bij het Nieuwe Rivium weinig invloed. Het gebied ligt nu eenmaal langs de A16 met haar autogeluid en de windturbine geeft slagschaduw. In planuitwerkingen zal duidelijk getoond moeten worden hoe ook op deze punten een aanvaardbaar woon- en leefmilieu wordt gerealiseerd. De aanwezigheid van voorzieningen en een hoge ruimtelijke kwaliteit zijn ook van invloed op de leefbaarheid. Deze zijn eerder in dit gebiedspaspoort beschreven.

EEN BETROKKEN WIJK

Mensen maken de stad. En dat niet als individu maar samen. Dat begint ermee dat je elkaar kent of in ieder geval kan leren kennen. In een sterke, vitale stad voelen mensen zich verbonden met elkaar en met hun leefomgeving. In Rivium gaat het daarbij om de bestaande gebruikers en de nieuwkomers. We ondersteunen het opbouwen van communities en stimuleren de mogelijkheden voor ontmoeting, gezamenlijke activiteiten en samenwerking. Het realiseren van aantrekkelijke ontmoetingsplekken in de openbare ruimte, in en rondom de verschillende blokken en in plinten is daar onderdeel van. Evenals de realisatie van een ontmoetingsruimte.

Bewoners, ontwikkelaars, bedrijven, maatschappelijke stakeholders en de gemeente hebben elkaar nodig om van het Nieuwe Rivium een vitale wijk te maken. Vanaf het begin van de ontwikkeling van het gebied trekken de diverse stakeholders met elkaar op om plannen te maken, initiatieven uit te werken en faciliteiten te creëren voor een levendige, prettige wijk. In co-creatie werken ze gezamenlijk aan voortdurende placemaking. Voor de organisatie en het aanjagen van deze placemaking is er iemand nodig die stakeholders bij elkaar brengt, zorgt voor monitoring van de sociale wijkontwikkeling, kansen en risico's signaleert en hiervoor een passende aanpak ontwikkelt.

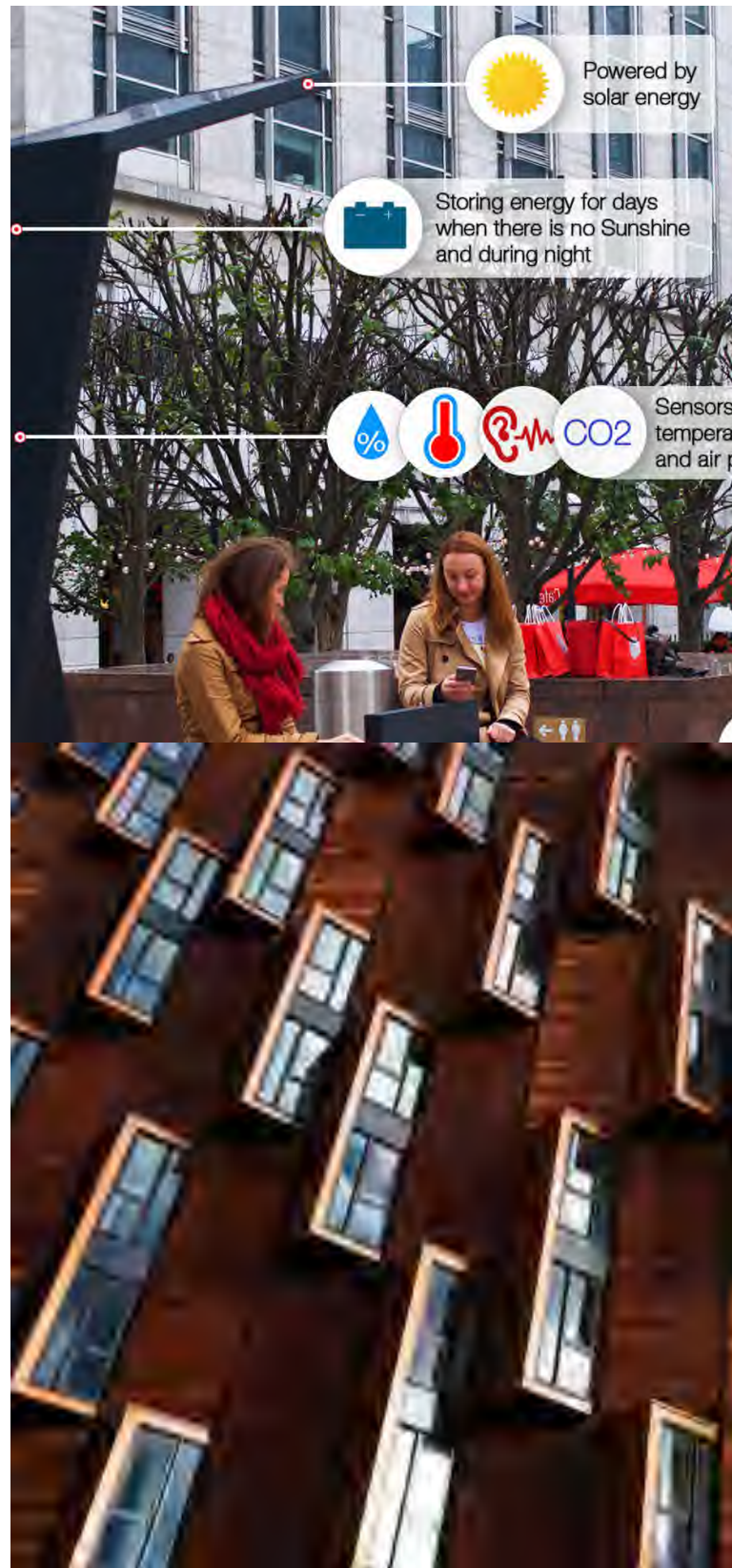


JE VEILIG VOELEN NU EN IN DE TOEKOMST

Het Nieuwe Rivium is een plek waar het veilig, wonen, werken en leven is. Het ontwerp van de gebouwen en de openbare ruimte moet zoveel mogelijk bijdragen aan die veilige omgeving. Een duidelijke relatie van het programma op de eerste 4 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. En het benutten van de kennis die worden ontwikkeld op het gebied van smart cities en veiligheid. 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 uur uitgestorven is. Voor de eerste 113 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 met of (onder voorwaarden) mogelijk maken van (tijdelijke) initiatieven om de levendigheid te vergroten. Of door gevoel van controle van mensen te vergroten door concreet handelingsperspectief te bieden om de kans op slachtofferschap te verkleinen. 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 Nieuwe Rivium wordt een wijk waar innovatieve technologieën de standaard zijn. In de buitenruimte wordt Smart City technology toegepast, zoals slimme lantaarnpalen die ook luchtkwaliteit en geluid kunnen meten of worden ingezet voor cameratoezicht. Ontwikkelaars nodigen we uit om principes van Smart Home toe te passen, zowel gericht op comfort als op energie-efficiëntie. Verwarming en lampen kunnen dan op afstand aan en uitgezet, en de (af)wasmachine draait bijvoorbeeld als de zon schijnt of de wind waait, om zo efficiënt en goedkoper om te gaan met energie. Ook het wijkmanagement kan slimmer. Denk aan sensoren in vuilnisbakken zodat volle bakken direct geleegd kunnen worden. Het resultaat is een schonere wijk en besparing van kosten door innovatieve middelen toe te passen.



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 mobiliteits-concepten. Duurzaamheid is in het Nieuwe Rivium een zichtbaar en merkbaar deel van het gebied en het leven daarbinnen.

De ambitie is de kansen benutten die te vinden zijn in de energietransitie en het slim koppelen van de mobiliteits-, warmte-, koude- en elektriciteitsvraag. Door Smart Home concepten aan te bieden kunnen we ervoor zorgen dat de bewoners van het Nieuwe Rivium in een moderne en toekomstgerichte wijk wonen en zich betrokken voelen bij hun leefomgeving. Coöperatieve vormen van energieopwekking worden gestimuleerd en door gebruik te maken van innovatieve technologieën worden energievraag en opwekking op elkaar afgestemd zonder beperkingen voor de bewoners.

Getransformeerde of nieuwe bebouwing maakt binnen de gebouwen geen gebruik meer van aardgas voor koken of verwarmen. De gemeente staat achter de ontwikkeling van een collectieve warmtevoorziening, waarbij innovatie en het gebruik van lokale warmte- en koudebronnen voorop staan. Lokale bronnen zijn warmte uit oppervlaktewater, bodem of asfalt. De afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard in Rivium zou ook als lokale bron kunnen fungeren. Uit onderzoek blijkt dat dit gezuiverde water zoveel warmte heeft dat hiermee de woningen en een deel van de bestaande bedrijven in Rivium verwarmd kunnen worden. Warmtepompen zorgen voor de juiste temperatuur voor verwarming en tapwater in de woningen en voor voldoende comfort in de zomer in de woningen door te koelen. Door een aansluiting op het smart grid kan er optimaal gebruik gemaakt worden van duurzaam opgewekte stroom.

De mogelijkheden voor lokale energieopwekking worden begrensd door de beoogde hoge bouwdichtheden van het gebied. We zoeken samen met de ontwikkelaars naar koppelkansen voor het zo efficiënt mogelijk sturen van de energievraag voor de maximale benutting van duurzame energiebronnen. De koppeling van de

electriciteitsvoorziening aan een smart grid is daar een voorbeeld van.

De percelen, de blokken en de gebouwen worden zodanig vormgegeven en ingericht dat er een goed binnen- en buitenklimaat heerst. Daarbij wordt zo weinig mogelijk energie gebruikt voor de klimaatbeheersing bijvoorbeeld door waar mogelijk gebruik te maken van passieve zonnewarmte, de koeling van het collectieve warmtesysteem en natuurlijke ventilatie.

Bestaande gebouwen worden verduurzaamd. Vanaf 2023 horen kantoorpanden ten minste energielabel C hebben en vanaf 2030 energielabel A. Zij kunnen in de toekomst op eigen tempo aansluiten op het duurzame collectieve warmtenet in Het Nieuwe Rivium.

Circulair gebruik van water binnen percelen, blokken en gebied wordt nagestreefd. Hemelwater wordt zoveel mogelijk gebufferd en benut binnen percelen en/of blokken, bijvoorbeeld als sproeiwater en spoelwater. De afvoer van hemelwater van deze percelen/blokken naar de omgeving zal geringer moeten worden dan in de huidige situatie; inzet is de hemelwatertoevoer vanuit de omgeving niet meer dan nu te laten zijn.

Door meer openbaar én particulier 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 maken onderdeel uit van de groene inrichting.



MILIEU

In het hoogstedelijke Rivium willen we een goed woon-, werk- en leefklimaat realiseren. Dit is vanuit het oogpunt van milieu een bijzondere opgave, gezien de directe nabijheid van wegen als de A16 en de Abram van Rijckevorselweg, van de windturbine en van bepaalde bedrijven. De wegen, bedrijven en windturbine vormen een gegeven. Het geluid van de wegen en bepaalde bedrijven en de slagschaduw van de windturbine zijn sterk bepalende aspecten als het gaat om de kwaliteit van en de ontwikkelingsmogelijkheden voor (delen van) het Nieuwe Rivium als woongebied.

Om te komen tot een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving is het nodig dat er op het vlak van het voorkómen van hinder van geluid en slagschaduw op ruime schaal inspanningen worden verricht als het gaat om de exacte plaatsing en de vormgeving van gebouwen. Gezien de beoogde hoogte en dichtheid van de bebouwing staat het Nieuwe Rivium ook ten aanzien van zon en wind voor een bijzondere opgave. Dit blijkt uit milieutechnisch onderzoek dat is gedaan in combinatie met 3D-modellering van de bouwmogelijkheden in het gebied. Inzet is te komen tot een hoogwaardige leefomgeving waar er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Om Rivium te transformeren naar een werk-woongebied is het toepassen van innovatieve en creatieve maatregelen binnen de mogelijkheden van de bestaande wet- en regelgeving in de planuitwerkingen noodzakelijk.

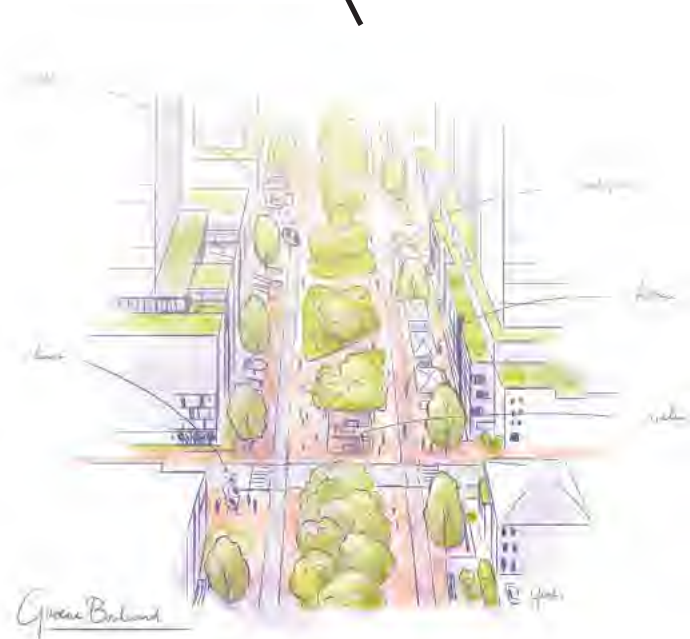
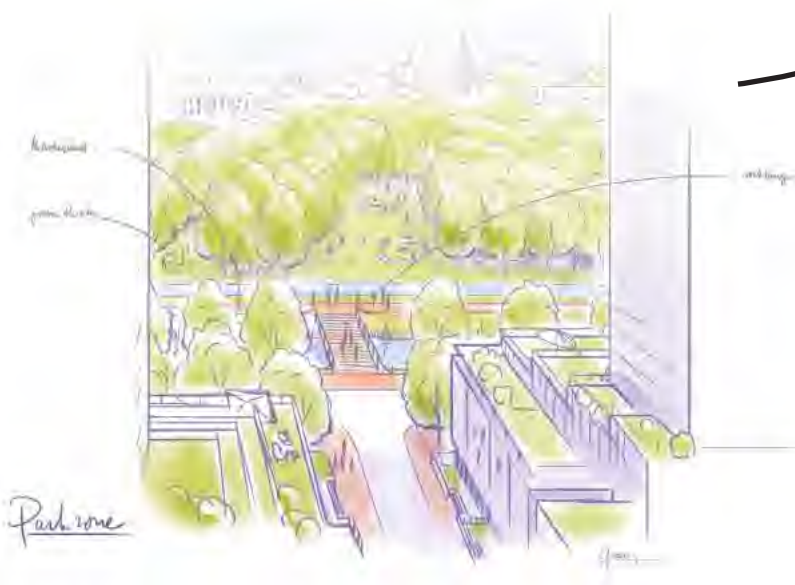
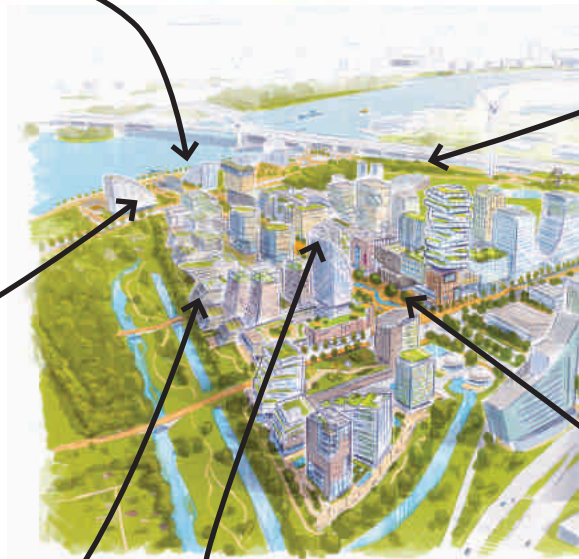
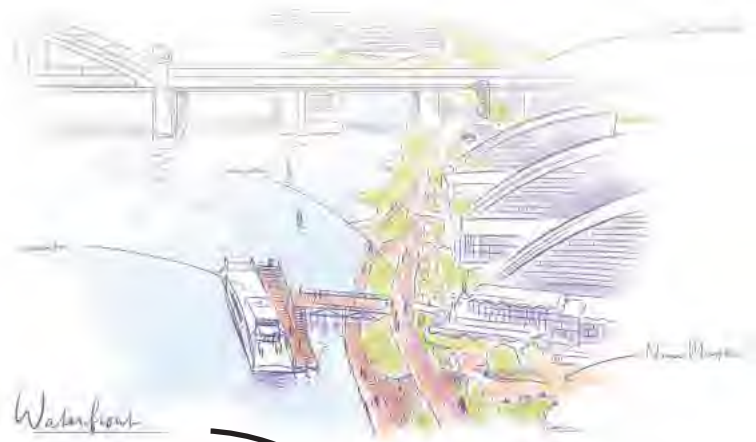
Het Nieuwe Rivium is geen standaard woonwijk maar ligt in een gebied waar veel geluid aanwezig is. Voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is in elk geval nachtrust van essentieel belang. Er zijn verschillende geluidsbronnen: de A16, N210, gezoneerde industrieterrein Stormpolder en individuele bedrijven. Het gehele gebied ligt binnen de invloedssfeer van het wegverkeerslawaai van de verschillende wegen en is boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde voor buitenstedelijke wegen ligt op 53 dB (A16/N210) en voor binnenstedelijke wegen tot 63 dB.

We streven ernaar dat nieuwe bebouwing van Rivium de bezonning van de bestaande bebouwing in de omgeving van Rivium niet beneden de norm brengt die we in de gemeente Capelle hanteren (de lichte TNO-norm). Tevens beogen wij dat hoogbouw in Rivium de bestaande bebouwing in de omgeving van Rivium in de in de norm geldende periode niet meer dan 2 uur per etmaal in de schaduw stelt. Door de mogelijke massa en hoogtes is het niet realistisch nadere eisen te stellen ten aanzien van beschaduwing tussen gebouwen binnen Rivium onderling of daar de TNO-norm te hanteren. Als onderdeel van een kwalitatief prettig leefmilieu is het wel van belang voldoende bezonning te hebben op voldoende collectieve en publieke buitenruimtes die (ook) bedoeld zijn voor verblijf. In algemene zin geldt dat voor de centrale buitenruimtes van Rivium (Groene Boulevard, het Woonhart met Marktplein en het Nieuwe Maasplein) een substantiele bezonning mogelijk moet blijven. Voor de collectieve buitenruimtes van de gebouwen geldt hetzelfde. Voor het bestaande park bij Kralingse Veer is een beperkte afname van de bezonning aan de orde. Ten aanzien van specifieke onderdelen van de buitenruimte (bv locatie voor terrassen) kunnen in verdere planvorming bijzondere zoneisen worden benoemd. In ontwikkelingen moet expliciet worden gemaakt waar kwaliteit op het vlak van bezonning wordt behouden of gerealiseerd.

We gaan voor buitenruimtes met een voldoende windmilieu, waar het nergens gevaarlijk en nergens slecht voor lopen zou mogen worden. Bij de rivier ten zuiden van de Rivium Promenade is een windrijke omgeving te verwachten en is de kans op een matig windklimaat voor lopen acceptabel. In het overige, normaal als luw ervaren gebied, wordt voor lopen een goed windklimaat beoogd. Hiermee is het windmilieu ook steeds voldoende voor fietsers, wat het fietsgebruik ten goede komt. Het is de bedoeling dat bij de plaatsing en vormgeving van gebouwen hiermee rekening wordt gehouden.



impressies





3 Zo gaan we onze ambitie realiseren!

De gezamenlijke ambitie zoals in hoofdstuk 2 is toegelicht, is in hoofdstuk 3 uitgewerkt in heldere uitgangspunten. Dit zijn o.a. programmatische, ruimtelijke en milieukundige uitgangspunten, maar ook uitgangspunten over procedures, overeenkomsten en samenwerking. Tijdens het gehele proces van schetsontwerp tot en met uitvoering zijn de ambities en uitgangspunten leidend voor de dialoog. Dit wordt later per kavel meer concreet gemaakt in een Bouwenvelop. Het voldoen aan de uitgangspunten is overigens geen doel op zich, het voldoen aan de ambities wel. Dat betekent dat op onderdelen, lokaal en incidenteel van de letter van een uitgangspunt kan worden afgeweken indien met een bepaald voorstel gemotiveerd en naar oordeel van de gemeente beter aan de intentie van de uitgangspunten en de gestelde ambities wordt voldaan.

3.1 WE ONTWIKKELEN AAN DE HAND VAN HELDERE UITGANGSPUNTEN

PROGRAMMA

Kantoren en bedrijvigheid

- Binnen de beschikbare locaties voor transformatie en sloop/nieuwbouw wordt per ontwikkeling ten minste 5% van het BVO geschikt voor werken (voorzieningen, bedrijvigheid categorie 0, 1 en 2 waaronder kantoren en (collectieve) werkplaatsen; niet zijnde woonwerkwoonings en horeca).
- Gebouwen buiten het beoogde woon-werkgebied blijven beschikbaar als werklocatie.
- Aan het gebied wordt ten hoogste 100.000 m² BVO kantoren onttrokken. Bedrijvigheid wordt beperkt en goed gemotiveerd onttrokken.
- Verplaatsing van kantoormatige bedrijvigheid, veroorzaakt door een nieuwe ontwikkeling, wordt actief door de betreffende ontwikkelaar begeleid. Ontwikkelaars gaan hierbij op passende wijze om met (de verhuizing van) bestaande huurders. De gemeente kan hierbij een faciliterende rol spelen.
- Stimuleer ondernemen in leegstaande kantoren. De gemeente kan hierbij een faciliterende rol spelen.

Wonen

Op dit moment wordt er ruimte gezien voor ca. 5.000 woningen in totaal. Om een mix van doelgroepen te realiseren, worden de volgende uitgangspunten voor de woningen voor het Nieuwe Rivium nagestreefd (zie begrippenlijst voor definitie GO).

- Ten minste 80% van de woningen is groter dan 50 m² GO. Ten minste de helft hiervan is groter dan 70 m² GO.

- Het aantal kleinere woningen (<50 m² GO) bedraagt ten hoogste 20% (nieuwbouw + transformatie), ten hoogste ¼ daarvan mag een oppervlakte tussen 30-40 m² hebben (hiertoe behoren ook de eventuele specifiek voor studenten en jongeren bestemde woningen).
- Woningen kleiner dan 30 m² GO zijn niet aanwezig.
- Voor de kleinere woningen 30-40 m² bestaat de mogelijkheid de oppervlakte van gemeenschappelijke verblijfsruimten (zoals een inpandige gemeenschappelijke verblijfsruimte) naar rato bij de oppervlakten van deze woningen op te tellen.
- Bouwplannen hebben kwalitatief goede, zo mogelijk innovatieve plattegronden. De woonkwaliteit zit niet alleen in m² vloeroppervlak van de woning, maar ook in goede oplossingen ten aanzien van buitenruimte, plattegronden, beleving, van woning en gebouw. Het is aan de ontwikkelende partijen om op deze kwaliteiten te overtuigen.
- Ten minste 10 % van het woningbouwprogramma bestaat uit sociale huurwoningen (zie begrippenlijst) die onder de huurtoeslaggrens vallen zoals genoemd in artikel 13 lid 1 onder a van de Wet op de huurtoeslag of koopwoningen met een verkoopprijs onder de €225.000,-- v.o.n..
- Binnen het hierboven genoemde minimale sociale prijssegment van 10 % valt ook de opgave van 330 gereguleerde sociale huurwoningen (zie begrippenlijst).

- Ten minste 50 % van alle woningen valt binnen het middeldure prijssegment (middeldure huurwoning (zie begrippenlijst): vanaf de wettelijke huurtoeslaggrens tot € 1.000 maandhuur en/ of middeldure koopwoning € 225.000 – 300.000 koopprijs VON) – prijspeil 2020).
- Het aandeel koopwoningen zal ten minste 30 % van het totale aantal woningen zijn.
- Om bovenstaande mix voor het totale gebied te realiseren gelden bovenstaande uitgangspunten in beginsel als een opgave per kavel; deze kavelopgave kan worden losgelaten als de mix op blok of gebiedsniveau kan worden gerealiseerd. Dit wordt tijdig afgesproken en in een gecoördineerde ontwikkeling binnen een afgesproken, afzienbare periode (ten hoogste 5 jaar) gerealiseerd. De programmatische mix is onderdeel van de te sluiten anterieure overeenkomst en/of kavelpaspoorten.
- De woningbouwplannen worden zodanig ontworpen dat ze de mogelijkheid in zich hebben om in een later stadium bij een veranderende vraagontwikkeling woningen hierop te kunnen aanpassen. Dit draagt ook bij aan de duurzaamheid (toekomstbestendigheid) van het gebouw. De plannen hebben hiervoor in hun principes voor installatietechniek en constructie aantoonbare flexibiliteit, om wijzigingskosten laag te houden.

30-40 m ²	Max	Max 5%	Min 10% sociale woningen, 50% middelduur	Min 30% koopwoningen
40-50 m ²	20 %			
50-70 m ²	Min			
> 70 m ²	80%	Min 40 %		

tabel categorisering programma wonen

Voorzieningen

- Rivium biedt 12.000-15.000 m² BVO ruimte voor voorzieningen. Daarvan is circa 8.000 m² maatschappelijk.
- Bij de plaatsing van voorzieningen in het gebied wordt de zonering gevolgd zoals die gegeven is in de kaart 'zonering van functies/voorzieningen in plinten'.
- Een voorziening draagt bij aan de levendigheid van het gebied, passend bij de doelgroep en gericht op 24 uren economie. Een nieuwe voorziening is een maatwerk toevoeging aan de voorzieningen, waarbij wordt gestreefd naar win-win situaties; de nieuwe voorziening passen binnen de aard en schaal van de omgeving.
- Met de introductie van een voorziening mogen in de omgeving aanwezige voorzieningen niet onevenredig in hun bedrijfsvoering worden geschaad;
- Nieuwe functies mogen geen onaanvaardbare verkeersaantrekkende werking en parkeerdruk tot gevolg hebben.
- Er is ruimte voor de functie supermarkt met bruto ten hoogste 2.000 m² BVO. Daarnaast is er ruimte voor speciaalzaken voor overig dagelijks aanbod (ca 1250 m² BVO) en biedt Rivium kansen voor gecombineerde concepten. De speciaalzaken en combinaties horen primair in plinten.
- Twee hotelformules (voor de zakelijke markt en voor de moderne toerist), mits goed onderbouwd met marktonderzoek. De hotelclassificatie is ten minste drie sterren. Kleinschalige 'boutique-hotels' met een maximum aantal kamers van 15 kunnen langs de Boulevard een plek krijgen. Nieuwe formules als short stay-faciliteiten kunnen mits goed onderbouwd met marktonderzoek op diverse plekken in het gebied.
- Ontwikkelaars bieden tegen een passende vergoeding en in voldoende mate ruimte aan voor startende ondernemers, broedplaatsen, maakbedrijven en aanbieders van zorgvoorzieningen (denk bv aan een huur/omzet-constructie). Zij maken hierover langdurige afspraken (min. 5 jaar). De maximale huurprijzen en de ruimtevraag die in bijlage 'Plintenleidraad RIVIUM: bijlage Maatschappelijke opgave in beeld RIVIUM, tabel Van Mensen naar Meters' worden genoemd zijn daarbij uitgangspunt.

BEBOUWING

Algemeen voor alle bebouwing

- Nieuwbouw vindt plaats binnen in de bouwenvoloppen aangegeven bouwvlakken.
- Ontwikkende partijen geven aan hoe bestaande bebouwing op hun percelen (of delen ervan) op kwalitatieve wijze geïntegreerd kan worden in de nieuwe bebouwing.
- Gebouwen bieden een goed licht- en luchtbeeld in het bouwblok, in de straten eromheen en in de verre omgeving, met ruime doorzichten.
- Het bebouwingsvolume van een initiatief blijft binnen de 'floor space index' (zie begrippenlijst) en het 'aandeel onbebouwd gebied' (zie begrippenlijst), typisch voor het betreffende gebiedsdeel zoals aangegeven op blz. 53 in figuur 'gebiedsmilieus en bebouwingsdichtheid'.
- In hoogte passen nieuwe basisgebouwen van de stads- en parkblokken bij de bestaande bebouwing aan de Rivium straten en Boulevard.
- Nieuwe bebouwing heeft de vormkenmerken als aangegeven in de figuur 'basisbebouwing en randen' op blz. 53.
- In hoogte passen nieuwe torens en blokgebouwen boven de 8 lagen bij de hogere gebouwen binnen Rivium en voegen zich naar naar de opbouw van

relatieve gebouwhoogtes zoals aangegeven in figuur 'torens en specials' op blz. 53.

- Programma binnen gebouwen is afleesbaar aan de gebouwopzet en het gevelbeeld. In expressie van gebouwen gaat bijzondere aandacht uit naar onderdelen die duiden op 'interactie'.
- Hoofdentrees van gebouwen zijn uitnodigend en goed herkenbaar. Zij bevinden zich aan de zijde van de openbare ruimte.
- Voorzieningen voor verplaatsingen (zoals gang, lift en galerij) zijn zoveel mogelijk te vinden binnen gebouwen; gevels gedomineerd door galerijen of liften komen niet voor.
- Gevels kennen een geleding en gelaagdheid.

Plinten van alle gebouwen

- Het Woonhart met Marktplein, de Groene Boulevard, straten en het Nieuwe Maasplein hebben verschillende plintkarakteristieken die verbonden zijn met de sfeer, schaal en functie van de betreffende wijkdelen en hun publieke ruimte. Dit komt tot uitdrukking in de specifieke omgang met de functies, de toegankelijkheid, de gevelopbouw, de gevelmaterialisering- en detaillering, en de overgang van openbaar naar privé van de betreffende plinten.
- Van de gebouwwanden aan de Boulevard en het Maasplein is er een plintheogte van 7 tot 9 m; bij de straten is dat 6,5 tot 7 m. De plintheogte staat in verhouding tot het gebouwde volume. Plinten worden gerekend als twee bouwlagen.
- De plinten passen binnen de ontwerputgangspunten van de Plintenleidraad RIVIUM (zie bijlage).

Specifiek voor Stadsblokken

- Bebouwing in de stadsblokken bestaat uit een basisbebouwing aan de straten in combinatie met torens.
- Het beoogde verschil in het karakter van de straten wordt vormgegeven met diverse samenhangende en in enige mate uit te wisselen middelen, waaronder hoogte(limiet), setbacks, geleding en verschaling.
- Bij een basisbebouwing van 8 bouwlagen is er in voorzien dat de bovenste 2 lagen een setback hebben van 5 meter op meer ten opzichte van de rooilijn en tevens een architectonisch verschil met de onderbouw hebben.
- De onderste bouwlagen tot een hoogte van circa 15 m gaan een duidelijke relatie aan met het maaiveld, zowel overdag als 's nachts.
- Variatie van gebouwen binnen een bouwblok is de norm.
- De Boulevard en straten zijn voorzien van een gesloten gevelfront met ten minste om de 35-40 m een verandering in gevelbeeld, vooral verbonden met wisseling in gebouwopzet.
- De binnenzijde van de stadsblokken hebben een kleinere schaal dan de buitenzijde, bijvoorbeeld dmv geleding of gevelopeningen.

Specifiek voor torens

- Woontorens hebben een eigentijdse stedelijke expressie en hebben particuliere en/of collectieve buitenruimte (waaronder balkons) die in het gevelbeeld bepalend zijn.
- Iedere toren heeft een eigen expressie ten opzichte van andere torens en ten opzichte van de basisbebouwing.
- De toppen van torens zijn als open kronen vormgegeven. Installaties en andere voorzieningen zijn daarin slim geïntegreerd.
- In hoogte verschillen torens 5 of meer verdiepingen van de naastgelegen torens; binnen ensembles van de Parkblokken kan dit verschil geringer zijn, elders alleen als torens in expressie en in kroon al sterk verschillen.
- Torens (inclusief balkons en loggia's) staan ten minste 3 m achter de rooilijn van de basisbebouwing van de straten. Kleinere setbacks over korte lengtes passen indien dit de menselijke maat van straatbeeld en torens versterkt.
- Torens (inclusief balkons en loggia's) staan ten minste 5m achter de rooilijn van de basisbebouwing van de Boulevard met een zodanige variatie in afstand tot de rooilijn dat een 'dynamisch' of gevarieerd beeld van de hoogbouw aan de Boulevard ontstaat.
- Maat en vorm van het grondvlak van torens en de afstand tussen torens dragen in samenhang bij aan een goed licht/luchtbeeld, aan rankheid van torens en aan woongenot.
- De afstand tussen blokken hoger dan 35 m en torens is groter dan de maat van de langste grondvlakzijde voorkomend in het aanzicht van de betreffende gebouwen en minstens 25 m.
- Het grondvlak van een toren is inclusief loggia's, exclusief balkons ten hoogste 625 m²; enige overschrijding (tot 10 % van het grondoppervlak) van de toren) is mogelijk als per toren en/of binnen een blok eenzelfde kwaliteit wordt gerealiseerd via middelen als ruimere afstand tussen torens, verticale geleding, verjonging, terrasserings/fragmentering.
- Als algemeen principe voor de rankheid van torens is het volgende uitgangspunt van toepassing: de breedte van het grondvlak van een toren is kleiner of gelijk aan 1,5 maal de kortste zijde van het grondvlak.

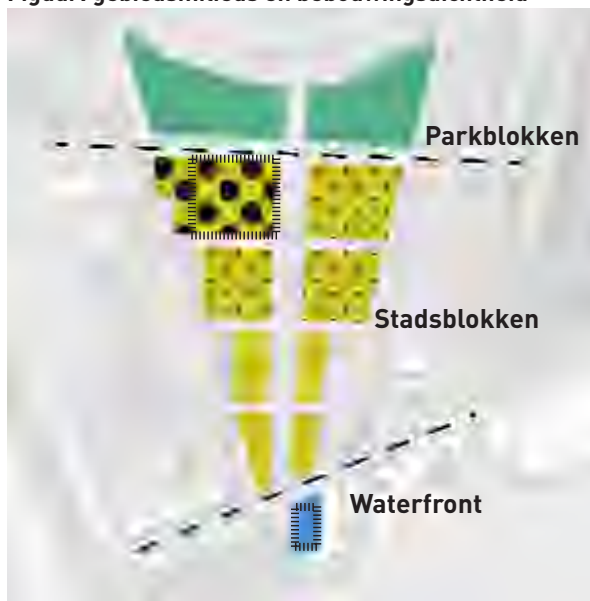
Specifiek voor Oostrand







- Bebouwing heeft een kleinere schaal en een regelmatig diep verspringende of onderbroken gevellijn.
- Ruimtes aan en tussen gebouwen krijgen een inrichting aansluitend op die van de parkinrichting van de Oostlaan.

Specifiek voor Westrand

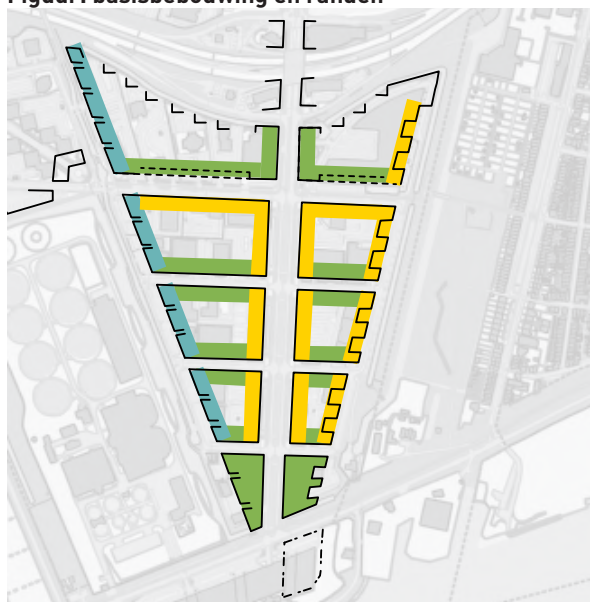
- Er is sprake van een ritmiek aan blokbebouwing.










Figuur: gebiedsmilieus en bebouingsdichtheid



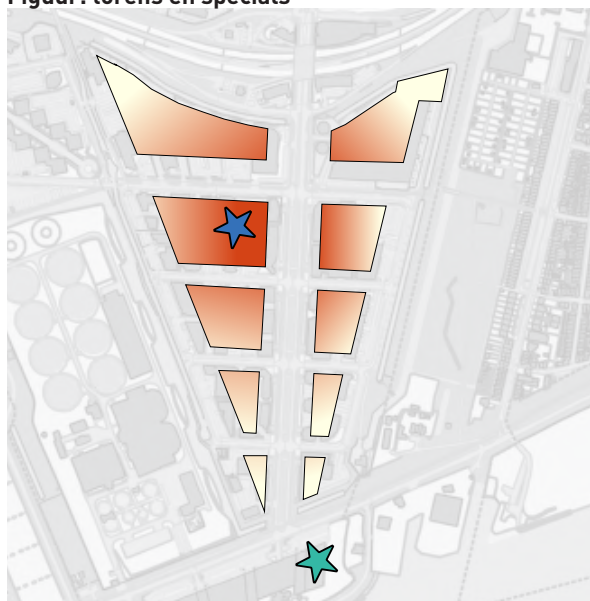
	FSI *	Aandeel onbebouwd *
	3,2-4,1	maaiveldniveau > 40% 2 ^e maaiveldniveau > 65%
	5,5-8,5	
	5,2-6,0	maaiveldniveau > 10% 2 ^e maaiveldniveau > 45%
	4,5-5,5	
	specialblok	
	5,5-8,4	2 ^e maaiveldniveau > 60%



Figuur: basisbebouwing en randen



	basis
	basis + optie 2 bouwlagen extra met setback
	blokken
	gesloten gevelfront, openingen < 10m
	verspringend/onderbroken front > 20m
	open front, openingen > 15m
	open rand
	reeks blokken
	indicatie grens nieuw bouwvlak

Figuur: torens en specials



	Special aan de Markt (uitzonderlijke hoogte mogelijk)
	Special aan Maasplein (uitzonderlijke hoogte mogelijk)
Hoger	Relatieve bouwhoogte nieuwbouw torens en blokgebouwen
Lager	

* zie begrippenlijst

Specifiek voor Parkblokken

- Bebouwing binnen de parkblokken bestaat uit ensembles van gebouwen binnen een parkachtige setting.
- De inrichting en het groen van zowel maaiveld als verhoogde maaivelden dragen bij aan de parkachtige setting. Paden, velden en bomen van de 1^e orde grootte maken hier deel van uit. Een goed parkdek met ook zeer geleidelijke aansluitingen op de omgeving kan park op maaiveld vervangen; het aandeel bebouwd op maaiveld kan door meer parkdek het uitgangspunt genoemd in figuur 'gebiedsmilieus en bebouwingsdichtheid' overschrijden.
- De ensembles van gebouwen verschillen in opzet en uiterlijk van elkaar; tbv eigenheid en sterkere samenhang van ensembles kan in delen van ensembles plaatselijk afgeweken worden van de voorgeschreven maatverhouding/footprint voor torens.
- Nabij de 1^e Straat is langs een te respecteren groenzone aan de straat, ruimte voor een reeks basisgebouwen, met in de aansluitende velden ensembles van torens en blokken.
- De bebouwing en buitenruimte aan en de collectieve buitenruimtes achter het front van de 1^e Straat zijn gericht op de 1^e 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.
- Voor het 3^e gebouw (westelijk van het Zalmhuis) is transformatie richting hotel bespreekbaar.
- Voor het vierde gebouw, oostelijk van het Zalmhuis is sloop/nieuwbouw ten gunste van een nieuw gebouw met als functie hotel en/of wonen mogelijk (zie uitgangspunten special Maasplein). Het is aan de ontwikkelaar van het vierde gebouw om aan te tonen dat wonen milieuplanologisch haalbaar en uitvoerbaar is.

Specials

- Specials zijn wenselijk rondom twee hotspots: het Marktpllein en het Maasplein. De in de kaarten aangeduide locaties van de special zijn indicatief, ze staan in relatie tot de gewenste hotspots en zijn aangeduid op basis van nu bekende initiatieven.
- Voor de specials gelden eigen -hierna beschreven- uitgangspunten voor de onderdelen: setbacks en hoogte betreffende de basisbebouwing en torens, de expressie en de footprint van gebouwen, en er is ruimte voor een verdergaande plaatsspecifiek vormgeving van het gebouw indien daarmee de ambitie van een uitzonderlijk, plaatsgebonden gebouw met bijzondere bijdrage aan het concept en de publieke zaak op uitmuntende wijze tot uitdrukking wordt gebracht.

Specifiek voor de special aan het Marktpllein

- Het gebouw kent in hoofdopzet en functioneel-ruimtelijke uitwerking een sterke oriëntatie en aansluiting op het Marktpllein.
- De blokplint omvat een grote publieke ruimte (gebouwde delen waaronder commerciële ruimte en vrij toegankelijke buitenruimte in de open lucht) sterk verbonden met de Boulevard. De vloer van de publieke ruimte in de open lucht bevindt zich bij voorkeur ten minste 50 % op maaiveld, overige vloer 7 m of minder boven het huidige maaiveld.
- Voor een optimale aansluiting van de publieke ruimten van gebouw en Boulevard kan een deel van het Boulevardfront teruggelagd worden ten opzichte van de vaste gevellijn van de Boulevard. Bij de 1^e en 2^e Straat volgt de gevel de blokgevellijn, bij Oostlaan is er sprake van een overgangsruiimte zonder vaste gevellijn voor de special.
- De special omvat blokbebouwing en diverse torens welke een samenhangende compositie en op (boven-)gebiedsniveau een beeldbepalende eenheid vormen door hun onderlinge positionering, vorm en expressie.
- De special kent een goed licht- en luchtbeeld in het bouwblok, in de straten eromheen en in de verre omgeving, met ruime doorzichten.
- De opzet van de blokbebouwing sluit aan op de beoogde profielen en opbouw van gevelbeeld van de aanliggende straatruimten. De blokbebouwing is geleed met een setback bij 6 tot 8 lagen (op 21 tot 28 m hoogte) van ten minste 5 m breed; aan de Boulevard is de basisbebouwing niet hoger dan 28 m; aan de straten is de blokbebouwing niet hoger dan 40 m.
- De special mag torens met een uitzonderlijke hoogte omvatten; torens onderscheiden zich in hun hoogte nadrukkelijk van de blokbebouwing. Torens staan minimaal 5 m uit de rooilijnen langs de Boulevard en de straten.
- Indien de special een goedgeplaatste en karakteristieke toren boven de 120 m bevat is een fsi van ten hoogste 9,5 mogelijk binnen het specialblok aangeduid in de figuur 'gebiedsmilieus en bebouwingsdichtheid'. Fsi van het totale stadsblok blijft binnen de uitgangspunten als aangegeven in dezelfde figuur; overige uitgangspunten (oa qua licht/lucht, zon, aandeel onbebouwd) blijven gelden en kunnen hierop van invloed zijn.
- Maat en vorm van het grondvlak van torens en de afstand tussen torens dragen in samenhang bij aan een goed licht/luchtbeeld, aan rankheid van torens en aan woongenot. Voor torens geldt ook hier als uitgangspunt de benoemde verhoudingsnorm voor het grondvlak, zoals omschreven onder kopje 'specifiek voor torens'.

- Plaatselijke afwijkingen van de uitgangspunten tav wandhoogtes, setbacks en grondvlakverhouding zijn mogelijk als deze leiden tot een beter ontwerp irt genoemde ambities en kwaliteiten voor de special en omgeving.

Specifiek voor de special aan het Maasplein

- De bebouwing maakt ruimte voor een aantrekkelijke fysieke en visuele verbinding vanaf Rivium Boulevard naar de waterkant. Zij draagt door haar 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.
- De buitenruimte rond de bebouwing is integraal onderdeel van een aaneengesloten en vrij toegankelijke pleinruimte die ligt op het niveau van de bestaande buitenruimte op de parkeerdekken, en heeft goede aansluitingen op de niveaus van de buitenruimte in de omgeving.
- Omvat de special één of meerdere torens, dan mogen deze een uitzonderlijke hoogte hebben; ook hierbij geldt als uitgangspunt de benoemde verhoudingsnorm voor het grondvlak, zoals omschreven onder kopje 'specifiek voor torens'. Afwijking van deze grondvlakverhouding is mogelijk als dit leidt tot een beter ontwerp irt genoemde ambities en kwaliteiten voor de special en omgeving.
- Indien de special een goedgeplaatste en karakteristieke toren boven de 120 m bevat is een fsi van ten hoogste 9,5 mogelijk binnen het specialblok aangeduid in de figuur 'gebiedsmilieus en bebouwingsdichtheid'. Overige uitgangspunten (oa qua zon, aandeel onbebouwd) blijven gelden en kunnen hierop van invloed zijn.
- De nieuwbouw respecteert het Zalmhuis onder andere door meer afstand dan nu te houden. In het ontwerp van het gebouw wordt aangegeven op welke wijze verder rekenschap wordt gegeven van de aanwezige bebouwing, inclusief ensemble.
- In de uitwerking van gebouw en omgeving wordt de historische betekenis van de plek en haar omgeving tot uitdrukking gebracht.
- De plint van het gebouw bevat horeca.
- Parkeerplaatsen en stallingen van nieuwe ontwikkelingen aan het Maasplein zijn binnen overdekte parkeergarages. De in paragraaf 'parkeren' geformuleerde uitgangspunten ten aanzien van de dakinrichting, randen en toegangen van de garages gelden ook hier.
- Gezien de eigendomsgrenzen is uitgangspunt dat er een integraal plan en gezamenlijke afspraken wordt gemaakt voor bebouwing, parkeren en buitenruimte van het gehele Maasplein.

DUURZAAMHEID

- Nieuwe of getransformeerde gebouwen zijn aardgasloos.
- De bouwplannen voldoen aan een gemiddelde score van 8 binnen GPR Gebouw® voor de vijf thema's energie, milieu, gezondheid, gebruikswaarde en toekomstwaarde met een minimum GPR-score van 7,0 voor alle thema's. Het gebruik van een vergelijkbaar duurzaamheidsinstrument is bespreekbaar, indien dit meerwaarde oplevert ten aanzien van de gebiedsambities. Bewijslast hiervoor ligt bij de ontwikkelaar.
- Toe te voegen woningen in het nieuwe Rivium maken zoveel mogelijk gebruik van lokale warmte, dat geleverd wordt via een collectief warmtenet. Bij voorkeur kan via het collectief warmtenet ook koeling worden geleverd.
- De afvoer van hemelwater naar de omgeving van kavels/blokken is geringer dan in de huidige situatie.
- Minstens 50% van elk perceel binnen Parkblokken en minstens 40% van elk perceel binnen Stadsblokken en Waterfront kent een groene inrichting, waarbij geldt dat een overlap van groen en zonnepanelen mogelijk is van ten hoogste 10% van het totaalterrein. Groene gevels zijn een pré. Onder groen wordt verstaan met levende begroeiing.
- Natuurinclusief bouwen is mede uitgangspunt voor de inrichting van daken en de vormgeving van gevels. Voorbeeld daarvan is het integreren van voorzieningen voor vleermuizen, wilde bijen en vogels zoals de toepassing van vleermuiskasten, grind/zanddaken en mussenvides.

MILIEU

- Ten aanzien van geluid zijn van toepassing de wettelijke grenswaarden voor geluidsbelastingen op de gevel van woningen conform de Wet geluidhinder. Waar gevelmaatregelen nodig zijn is toepassing van dove gevels mogelijk; evenals het realiseren van gesloten balkons, loggia's of serreachtige ruimtes waardoor de geluidsbelasting ter plaatse van de achtergelegen gevel van de woning wordt verlaagd tot de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de binnengevel. Uitgangspunt is dat er daarbij sprake is van compensatie door de aanwezigheid van geluidsluwe collectieve buitenruimtes.
- Hoogbouw in Rivium is zodanig dat bestaande bebouwing in de omgeving voldoet aan de lichte TNO-norm: er moet ten minste twee uren per etmaal bezonning mogelijk zijn in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. En met

hoogbouw in Rivium wordt de bestaande bebouwing in de omgeving van Rivium in dezelfde periode niet meer dan 2 uur in de schaduw gesteld.

- Nieuwbouw wordt zodanig vormgegeven dat er per dag ten minste 4 uur bezonning mogelijk is in de periode van 21 juni tot 21 september op de Groene Boulevard, de Markt, het Maasplein en op de collectieve buitenruimtes (maaiveld, verhoogd maaiveld en daken), waarbij het bij ieder onderdeel ten minste de helft van de buitenruimte betreft. Voor het bestaande park bij Kralingse Veer is alleen een beperkte afname van de bezonning tussen 19 februari en 21 oktober acceptabel. Ten aanzien van specifieke onderdelen van de buitenruimte (bv locatie voor terrassen) kunnen specifieke uitgangspunten aan de orde zijn, die bij verdere planvorming zullen worden uitgewerkt. In ontwikkelingen moet hiermee rekening worden gehouden en expliciet worden gemaakt waar kwaliteit op dit vlak wordt behouden of gerealiseerd.
- Planvorming voldoet aan de bouwbesluiteisen tav daglichttoetreding, daarnaast worden woningen beoordeeld op zicht- en zonkwaliteit.
- Met nieuwbouw mag de windgevaarkans in het gehele gebied nergens op het niveau gevaarlijk komen; de windhinderkans voor lopen nergens slecht en in het deel van Rivium ten noorden van de Rivium Promenade voor lopen ook niet matig. Eea volgens de criteria en bepalingmethoden van NEN 8100. Om het windklimaat aan de voorkant van het proces te waarborgen moeten door ontwikkelaars windonderzoeken worden gedaan op het niveau van het gebouw binnen het gebied, startend bij het Voorlopig Ontwerp. Bij hoogbouw moet altijd (ook) windtunnelonderzoek van het gebouw binnen het gebied worden gedaan door de initiatiefnemer(-s).
- Voor slagschaduw van de windturbine is voor gebouwen anders dan kantoren en bedrijfsgebouwen van toepassing het Activiteitenbesluit milieubeheer artikel 3.12: daaruit blijkt dat er per jaar hoogstens 6 uur slagschaduw op ramen van deze gebouwen mag zijn. De wettelijke mogelijkheden betreffende slagschaduw (bv tav toepassing van schermen) worden door de gemeente verkend.

MOBILITEIT

Fietsparkeren

- Het aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers voldoet aan de normen voor fietsparkeren opgenomen in bijlage 'Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM', bijlage Parkeernormen RIVIUM. Dit is in eerste instantie een opgave per kavel.
- Bewoners stallen hun fiets in hun eigen of collectieve berging.
- Bezoekersparkeren vindt plaats in openbaar toegankelijke stallingen binnen de blokken.

Autoparkeren

- Het aantal autoparkeerplaatsen voldoet aan de normen voor parkeren opgenomen in bijlage 'Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM', bijlage Parkeernormen RIVIUM. Dit is in eerste instantie een opgave per kavel.
- Parkeerplaatsen binnen de stadsblokken zijn overdekte parkeergarages.
- Parkeerplaatsen in de parkblokken zijn ten minste 50% overdekte parkeergarages.
- Het dak van de garages is (buiten de delen binnen gebouwen) ingericht als een toegankelijke en grotendeels groene buitenruimte.
- Parkeergarages worden begrensd door gebouwen of door kwalitatief hoogwaardige verbindingen tussen het dek en de overige buitenruimte (groene taluds, trappen, groene wanden 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 uit tot hoogstens 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 niet meer dan 200 meter tussen woning of wooncomplex en parkeerplaats geldt als uitgangspunt.
- Alle parkeervoorzieningen zijn EV-ready. Draadloos opladen en snel opladen heeft hier de voorkeur.

MaaS en mobiliteitsarrangementen

- In het kader van MaaS (Mobility as a Service) worden binnen kavels voor bouw of transformatie de fysieke mogelijkheden gerealiseerd voor duurzame mobiliteitsoplossingen als deelauto's, deelfietsen, fietsgebruik en lopen. Ontwikkelaars hebben de verantwoordelijkheid te zorgen dat al hun nieuwe huurders of kopers, bewoners dan wel werkgevers en hun werknemers via MaaS providers toegang krijgen tot deze middelen en diensten en ov, en dragen actief bij aan het promoten dan wel aantrekkelijker maken van het gebruik ervan.
- 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.

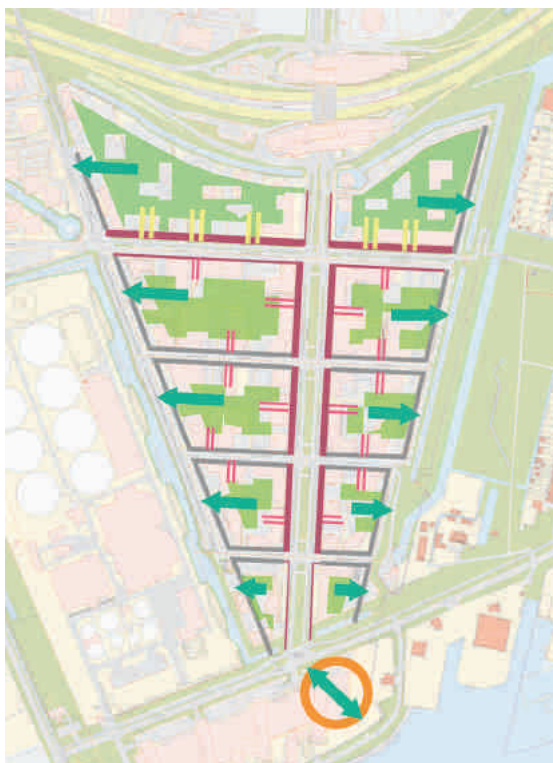
Overig

- Laden- en lossen wordt grotendeels inpandig en/of binnen de rooilijnen van de blokken gefaciliteerd en afgewikkeld.
- Voorzieningen voor afvalopslag- en verwijdering (alle fracties behalve glas en textiel) zijn inpandig c.q. bevinden zich binnen de rooilijnen van de blokken.

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 vormen een zichtbare en bruikbare overgang tussen privé- en openbaar gebied. Hoog opgaande erfafscheidingen mogen niet voorkomen.
- De stadsblokken en de parkblokken omvatten ieder een ruimtelijk aaneengesloten en in karakter en inrichting samenhangende collectieve buitenruimte met een vloer 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. Opgaand groen in de vorm van grote bomen maakt er deel vanuit. Hekken zijn niet aanwezig.
- Aan de basisgebouwen van de stadsblokken kan

Figuur: particuliere buitenruimte en relatie met openbare ruimte



aan de binnenzijde van de blokken een particuliere buitenruimte met een breedte tot 5m worden gerealiseerd. De vormgeving van deze particuliere buitenruimte sluit aan op die van de gebouwen. Hekken zijn niet aanwezig.

- Richting Westlaan/westrand en richting Oostlaan/oostrand is er per blok een open (fysieke en visuele) verbinding in de vorm van open ruimte tussen afzonderlijke bouwblokken tussen collectieve binnenruimte en openbare buitenruimte van ten minste 20 m breed.
- Bij beoogde gesloten gevelfronten zijn de verbindingen en andere openingen tussen gebouwen in beeld ondergeschikt aan of deel van de samenhangende wand, en in principe ieder niet breder dan 10 m; breder kan alleen als met de vormgeving ten minste eenzelfde effect wordt bereikt.
- In het open front van de parkblokken aan de 1^e Straat zijn de openingen in de vorm van open ruimte tussen afzonderlijke bouwblokken ieder 15 m of meer breed.
- Alle verbindingen zijn aantrekkelijk, geleidelijk en uitnodigend en kennen een fraai aanzicht vanaf de openbare ruimte. Ten minste 1 verbinding per blok is ook geschikt voor rolstoelgebruikers.
- De daken van de 'stevige basis' en lage torens/ bouwdelen, waar zicht op is vanuit hogere torens zijn grotendeels geschikt gemaakt voor gebruik als collectieve of particuliere buitenruimte. De collectieve daken zijn op aantrekkelijke wijze te bereiken.
- Een deel van de daken van hoge bouwdelen wordt uitgevoerd met een toplaag van zand of grind. Hiermee ontstaat een leefgebied voor wilde bijen (nestgelegenheid) en broedplaats voor vogels als visdief en scholekster. Dit valt niet onder groen.

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/intern.
- Plannen voldoen aan de wettelijke en gemeentelijke normen, tenzij het bestuur anders daarover beslist.

	Reeks openingen > 15 m breed		Privé - openbaar één met publiek karakter
	Visuele en/of fysieke verbindingen < 10 m breed		Zichtbare overgang privé - openbaar
	Collectieve buitenruimte max 7 m boven maaiveld		Private ruimte met publiek karakter
	Buitenruimte op maaiveld		Open verbinding > 20 m breed

3.2 WE GAAN HET LEUKER MAKEN

Het Nieuwe Rivium is een grote en ingrijpende ontwikkeling waarbij op verschillende momenten en manieren wordt gestuurd op o.a. kwaliteit, planning en draagvlak. In Capelle zetten we in op een helder proces voor initiatiefnemers ten behoeve van een optimale dienstverlening. Op hoofdlijnen voorzien we het volgende proces met bijbehorend instrumentarium. Dit stappenplan wordt t.z.t. nader uitgewerkt en voorzien van bijvoorbeeld indieningsvereisten en wordt via de gemeentelijke projectwebsite beschikbaar gesteld. Bij vaststelling van Gebiedspaspoort 2.0 komt Gebiedspaspoort 1.0 (vastgesteld door de gemeenteraad op 12 maart 2018) te vervallen.

STAP 1 INTAKE

Initiatiefnemers wordt gevraagd hun eerste ideeën conform een vast format voor te leggen aan het ambtelijke Intaketeam. Het ambtelijke Intaketeam doet een eerste toets op hoofdlijnen met betrekking tot het type initiatief, de ambitie en de wenselijkheid. Het intake team zorgt dat de relevanten disciplines worden betrokken bij deze eerste toets op hoofdlijnen. Dit zijn in ieder geval stedenbouw, mobiliteit, economische zaken en milieu. Afhankelijk van de aard en omvang van het initiatief kunnen andere disciplines worden betrokken. Als het advies positief is kan er door de initiatiefnemer gewerkt worden aan het schetsontwerp (SO).

STAP 2 SO, ADVIES

Het SO van een initiatief wordt ter beoordeling voorgelegd aan de ambtelijke werkgroep en het het Q-team(plus) Rivium wordt erover geconsulteerd. Voor Rivium bestaat het Q-team(plus) uit het ambtelijke Q-team met daaraan toegevoegd interne ambtelijke expertise en tevens een aantal externe adviseurs die ervaring hebben op het gebied van hoogstedelijkheid en een grote mate van professionaliteit en zelfstandigheid kennen.

De externe adviseurs dragen in deze stap bij aan de borging van de integrale, duurzame en karakteristieke kwaliteit van het gebied in de verdere uitwerking van de plannen. Het kan hierbij dan gaan om bijvoorbeeld de stedenbouwkundige kwaliteit en samenhang, om de inrichting van de buitenruimte en om de woon/gebruikskwaliteit van de verschillende onderdelen van het plan. Doel van deze externe adviseurs is het stimuleren en inspireren van de landschappelijke, stedenbouwkundige en architectonische kwaliteiten en het garanderen van continuïteit. De expertise van deze adviseurs betreft o.a. stedenbouw, architectuur en mobiliteit.

Bij de beoordeling worden de plannen getoetst aan de in het Gebiedspaspoort 2.0 opgenomen ambities en uitgangspunten, de bijbehorende bijlagen

en de samenhang met andere initiatieven en de buitenruimte. Ernaast is er de mogelijkheid om met specifieke disciplines, zoals stedenbouw, verkeer of duurzaamheid in gesprek te gaan betreffende het SO en VO. Het Q-team(plus) Rivium adviseert aan de ambtelijke werkgroep. Bij een positief advies kan over worden gegaan naar stap 3.

STAP 3 BOUWENVELOP EN ANTERIEURE OVEREENKOMST

Het Gebiedspaspoort 2.0 is een ambtiedocument en biedt op zichzelf nog onvoldoende grond voor de beoordeling van een aanvraag om vergunningverlening. Om die reden zal voor elke ontwikkeling een Bouwenvelop worden opgesteld, waarin kaders specifiek worden uitgewerkt. De Bouwenvelop zal worden gebaseerd op een ambtelijk gedragen SO en zal in ieder geval inzicht bieden in de volgende onderwerpen:

- Context en samenhang in gehele gebied.
- Ruimtelijke kaders (rooilijnen, hoogten).
- Programmatisch kader (aantallen woningen, differentiatie in woonprogramma, maatschappelijk en commercieel vastgoed).
- Leefmilieureisen (buitenruimte, woningplattegronden) en beeldkwaliteitsthema's.
- Mobiliteit (ontsluting, parkeren, afval, logistiek).

De Bouwenvelop omvat de verdere uitwerking van de ambitie en uitgangspunten van het Gebiedspaspoort 2.0 RIVIUM in toetsingskaders per plot: de gedetailleerde stedenbouwkundige randvoorwaarden en het programma per locatie. De concept-bouwenvelop wordt met verzoek om reactie voorgelegd aan de initiatiefnemer. Het Q-team wordt geconsulteerd. De bouwenveloppen worden vastgesteld door B&W.

Paralel aan de Bouwenvelop wordt een anterieure overeenkomst afgesloten. Hierin wordt een directe koppeling gemaakt met alle kwalitatieve en

kwantitatieve ambities en uitgangspunten. Tevens worden er afspraken gemaakt over de financiële bijdrage aan de collectieve voorzieningen (zoals de ParkShuttle) en het openbaar gebied. De anterieure overeenkomst zal altijd gesloten worden voordat de vergunningsaanvraag ingediend kan worden. Een toets van de wet Bibob maakt ten alle tijden deel uit van de procedure. De wet (artikel 2.20, eerste lid van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) voorziet in de mogelijkheid om een omgevingsvergunning vanwege integriteitaspecten te weigeren.

STAP 4 VO, ADVIES

Na vaststelling van de Bouwvelop en het ondertekenen van de anterieure overeenkomst kan er aan het Voorlopig ontwerp (VO) worden gewerkt. Het VO wordt ter beoordeling voorgelegd aan de ambtelijke werkgroep en aansluitend aan het Q-team(plus) Rivium. Het Q-team(plus) Rivium adviseert aan de ambtelijke werkgroep. Een positief advies is een voorwaarde om over te kunnen gaan tot stap 5.

STAP 5 DO, TOETS EN VERGUNNING

Na vaststelling van de Bouwvelop en het ondertekenen van de anterieure overeenkomst kan er aan het DO worden gewerkt en de vergunningaanvraag worden ingediend. Ook in deze stap zal de ambtelijke werkgroep het initiatief beoordelen.

Welstand

Ook de formele toets ten aanzien welstand vindt plaats in de DO-fase. De adviesrol met betrekking tot welstand is formeel toebedeeld aan het Q-team(plus). Het Q-team(plus) adviseert daarnaast aan B&W in het kader van de Omgevingsvergunning en het vooroverleg daarop. Dat is voor Rivium dus het Q-team(plus) Rivium: het Q-team aangevuld met interne expertise en genoemde externe adviseurs.

Procedure

De meeste kavels op het Rivium hebben in het bestemmingsplan Rivium de bestemming 'bedrijventerrein' of 'kantoor'. Ontwikkelingen en transformaties kunnen passend zijn binnen deze bestemmingen, maar zeker niet altijd. Als de gewenste functie niet passend is, is 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 uitgangspunten van dit door de gemeenteraad vastgestelde Gebiedspaspoort en de nog op te stellen Bouwvelop, dan kan die proceduretijd worden verkort tot circa 14-16 weken. Daarmee creëert de gemeente een eenvoudiger proces voor initiatiefnemers met een optimale dienstverlening en vermindering van administratieve lasten.

Coördinatie

Om het vergunningenproces sneller en overzichtelijker te laten verlopen, is de gemeente voornemens om de coördinatieregeling 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. Een initiatiefnemer kan dan kiezen deze procedure te volgen.

STAP 6 REALISATIE!

3.3 WE DOEN HET SAMEN!

Inspraakperiode

De ontwikkeling van een nieuwe wijk zoals Rivium heeft een aanzienlijke impact. Niet alleen voor gebruikers van het Rivium zelf, maar ook daarbuiten zoals in Kralingse Veer of Fascinatio. Dit is dan ook de reden dat er voor en tijdens de inspraakperiode (van 6 mei tot 3 juni 2019 heeft het concept Gebiedspaspoort 2.0 ter inzage gelegen), meerdere bijeenkomsten hebben plaatsgevonden.

De reacties uit deze bijeenkomsten zijn zeer gevarieerd. De gesprekken en inspraakreacties hebben geleid tot aanscherpingen en nadere onderzoeken. De resultaten zijn verwerkt in dit Gebiedspaspoort 2.0 en de bijlagen. Het complete overzicht van inspraakreacties is te vinden in de Nota van Beantwoording, die gelijktijdig met dit Gebiedspaspoort ter besluitvorming wordt aangeboden.

Blijvend ontwikkelen in co-creatie

De participatie en co-creatie houdt niet op na de inspraakperiode. Ieders (werknemers, burens, bewoners, ondernemers) inbreng voor de ontwikkeling van het Nieuwe Rivium blijft belangrijk. Iedereen is dan ook (nog steeds) van harte uitgenodigd om mee te denken én actief mee te ontwikkelen.

Placemaking maakt deel uit van deze aanpak. Hierbij worden inwoners, gebruikers en andere belanghebbenden gevraagd om mee te denken en te werken bij de ontwikkeling van omgeving en plekken daarbinnen. Dit kan verrassende inzichten opleveren,

vergroot het eigenaarschap en bevordert het gebruik van de plekken. Placemaking, participatie en co-creatie worden ingezet om de samenwerking tussen gebruikers, ontwikkelaars en gemeente te organiseren.

De gebiedsorganisatie is zichtbaar aanwezig in het gebied en staat open voor input. De wijze waarop dit gebeurt is vindbaar via de website www.capellebouwtaandestad.nl. Daarnaast worden periodiek bijeenkomsten georganiseerd 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 uitgangspunten van dit gebiedspaspoort. We gaan het Nieuwe Rivium immers samen ontwikkelen om op deze manier onze gezamenlijke ambitie te verwezenlijken.

Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten voor initiatiefnemers:

- 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 past de Capelse Doe Mee aanpak toe;
- Bij werkzaamheden ruim van te voren bedrijf-aan-bedrijf / huis-aan-huis brieven verspreiden met de benodigde informatie en



impressie inspraakperiode

contactgegevens, een afschrift hiervan wordt eveneens aan parkmanagement verzonden.

- BLVC-plan (bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, communicatie) moeten indienen, waarin o.a. ook de bouwlogistiek is verwerkt.

Initiatiefnemers

De uitnodiging van Gebiedspaspoort 1.0, het concept-Gebiedspaspoort 2.0 en diverse trends en ontwikkelingen in de markt hebben geleid tot diverse verschuivingen en initiatieven op Rivium. Zo zien we hernieuwde aandacht voor Rivium vanuit de kantorenmarkt, wat heeft geleid tot minder leegstand, zijn enkele bedrijven binnen Rivium verhuisd om ruimte te maken voor woningbouw en zien we dat verschillende panden van eigenaar zijn gewisseld.

In het Rivium zijn op dit moment meerdere ontwikkelaars actief met plannen voor woningbouw. Met ontwikkelaars zijn diverse gesprekken geweest om input te verzamelen voor het gebiedspaspoort. De ontwikkelaars brengen actuele kennis in, bijvoorbeeld over de technische en financiële haalbaarheid van dit perspectief. Gebiedspaspoort 2.0 vormt hierdoor niet alleen een ambitieuze, maar ook een haalbare visie op Het Nieuwe Rivium.

Regie op voorzieningen

Voor de sociale wijkontwikkeling werken ontwikkelaars, gemeente, bewoners, bedrijven en maatschappelijke stakeholders gezamenlijk aan plannen en initiatieven voor een levendige, prettige wijk. Eén van de belangrijkste succesfactoren om een levendige en prettige wijk te kunnen maken is het realiseren van goede plinten. De Plintenleidraad, die gelijktijdig met het Gebiedspaspoort 2.0 ter besluitvorming wordt aangeboden, verwoordt de gezamenlijke plint-ambitie, geeft houvast bij het toetsen van de plannen en vertaalt onze kwaliteitsambitie als het gaat om de leefbaarheid van het Nieuwe Rivium naar de plinten. Nu en in de toekomst.

Voor het verkrijgen van gevulde plinten, met de gewenste mix aan voorzieningen, het uitproberen werkt in de plint en wat nog moet worden versterkt, is het nodig dat een professional zich vanuit gebiedsperspectief (dus breder dan het gebouwperspectief) met de invulling van plinten bezighoudt. De rol en vorm van de plintregie kunnen verschillend zijn op korte, middellange en lange termijn. Dit is verder uitgewerkt in de eerder genoemde Plintenleidraad. Zeker bij de start van de

gebiedsontwikkeling is experimenteeruimte nodig om te ervaren hoe de plinten zich ontwikkelen en kunnen bijdragen aan een prettige leefomgeving. Na vaststelling van het gebiedspaspoort, dus in de eerste periode van ontwikkeling, gaat een plintencoördinator aan de slag. Deze brengt belanghebbenden in en rond de ontwikkeling van het gebied samen om te werken aan de plinten en aan andere initiatieven die de levendigheid van het Nieuwe Rivium vergroten. Er zullen intensieve gesprekken worden gevoerd met (maatschappelijke) stakeholders, waaronder Park Management en initiatiefnemers, om de gebiedsregie voor het Nieuwe Rivium verder op te zetten. Vanuit de gemeente Capelle aan den IJssel wordt hiervoor (op termijn) de inzet van een gebiedsregisseur overwogen.

Voor de realisering van maatschappelijke voorzieningen zoals eerstelijnszorg, kinderopvang en sport, pakt de gemeente de regie. Realisering van deze voorzieningen is geen verplichting voor de gemeente. Dit laat onverlet dat deze voorzieningen noodzakelijk zijn voor een sociaal duurzame wijk. De gemeente vervult daarom een faciliterende rol om samen met marktpartijen te zorgen voor voldoende betaalbaar vastgoed voor deze functies.

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. Tijdens de bouw wordt een bouwcoördinator aangesteld. 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 bedrijven kunnen blijven functioneren en bereikbaar blijven.

De planning wordt op de site opgenomen en regelmatig geüpdatet op basis van de actuele ontwikkelingen.

3.4 EEN GEFASEERDE AANPAK

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

- In het paspoort is een clustering van gebiedsvoorzieningen opgenomen op specifieke locaties. Deze locaties leveren een grotere bijdrage aan de realisatie van de ambities dan andere locaties.
- De transitie moet op dusdanige wijze plaatsvinden dat het huidige functioneren (als werkmilieu) niet onnodig wordt beperkt of zelfs onmogelijk gemaakt wordt. Een gefaseerde plaatsgebonden aanpak clustert de bouwwerkzaamheden zodat overlast locatie gebonden blijft en een specifieke duur kent.
- Om de transitie met de gestelde ambities mogelijk te maken is het van belang zo veel mogelijk grote ontwikkelingen vroeg in de fasering te laten plaatsvinden. De daarmee behaalde kritische massa faciliteert de ontwikkeling van de geschetste ambities.
- De transitie is berekend op een bepaalde capaciteit van programma en mobiliteit. Een gefaseerde aanpak moet het functioneren van de transitie borgen, de ontwikkelingen worden gemonitord om bij te kunnen sturen.

Ook milieuaspecten en bouwlogistiek zorgen ervoor dat de ontwikkeling gefaseerd moet worden. Dit heeft geresulteerd in de volgende fasering:

Geel (fase 1):

- We beginnen rondom de twee belangrijkste hotspots van Het Nieuwe Rivium: Het Woonhart met Marktplein en het Nieuwe Maasplein. Deze aangewezen strategische locaties omvatten een clustering van voorzieningen die nodig is voor de transitie naar wonen.
- Daarnaast is de zichtlocatie langs de Abram van Rijckevorselweg van strategisch belang. Nieuwe ontwikkelingen fungeren als uithangbord voor de transitie van het gebied, de hiermee verkregen publiciteit is cruciaal voor de eerste fase van de transitie.
- Grootschalige planvorming is in deze fase wenselijk. Partijen die diverse percelen binnen één blok in eigendom kunnen dit type planvorming mogelijk maken.

Oranje (fase 2):

Na het opstellen van de Bouwenveloppen van fase 1, wordt op basis van monitoring (mobiliteit, leefbaarheid, programma, differentie etc.) bezien

hoe groot de ontwikkelruimte is voor fase 2. Vanuit de dan vastgestelde ruimte kunnen voor deze kavels ook Bouwenveloppen worden opgesteld:

- Om invulling te geven aan een van de belangrijkste openbare ruimtes voor het Nieuwe Rivium is het voor de overige (oranje) blokken ook bespreekbaar om sloop-nieuwbouw toe te passen, te beginnen bij de oranje blokken langs de Rivium Boulevard.
- De oranje locatie langs de 1^e Straat is een van de weinige locaties die eventueel geschikt zou zijn voor onderwijsdoeleinden. Ontwikkeling van deze locatie is bespreekbaar, mits er een keuze is gemaakt of er een onderwijslocatie nodig is op Rivium.

Worden niet binnen een afzienbare termijn uitgewerkte planvoorstellen met een voldoende massa en kwaliteit ingediend voor delen aangeduid als fase 1, dan kan worden overwogen voorstellen voor delen aangeduid als fase 2 eerder deel uit te laten maken van de gebiedsontwikkeling.

Rood (fase 3):

Vanuit de geschetste ambities is sloop-nieuwbouw op deze locaties denkbaar. Deze locaties komen echter pas later in overweging vanuit diverse motieven: de huidige milieucontouren maken een transitie complex en duur, bestaande eigenaren hebben de wens uitgesproken vooralsnog geen wijzigingen te willen doorvoeren.

Monitoring en GP 3.0, 4.0

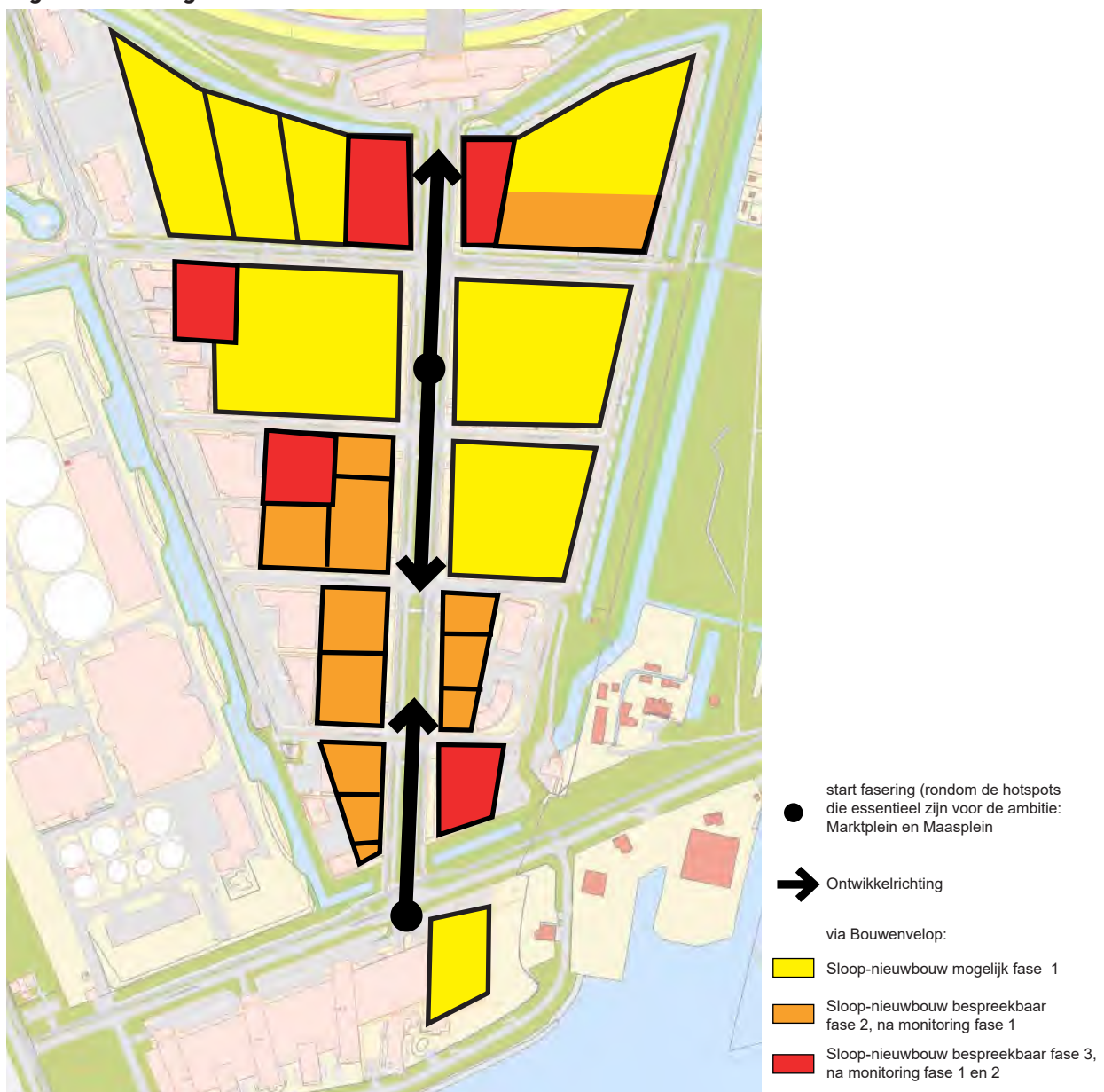
De ontwikkelingen op het Rivium kennen een hoge dynamiek. Versie 2.0 is het bewijs hoe snel ontwikkelingen kunnen gaan. Gebiedspaspoort 1.0 is in 2018 vastgesteld en dient al geüpdatet te worden naar Gebiedspaspoort 2.0.

Op dit moment wordt er ruimte gezien voor ca. 5.000 woningen. Tijdens de ontwikkelingen daarvan wordt er gemonitord hoe het gebied zich ontwikkelt (mobiliteit, leefbaarheid, programma, differentie etc.). Deze evaluaties dienen telkens als basis voor de volgende fase binnen het Gebiedspaspoort 2.0. Zoals eerder omschreven is het aantal woningen dat mogelijk gemaakt wordt o.a. gerelateerd aan het aantal vervoersbewegingen van de gebruikers (bewoners en werknemers) en de leefbaarheid van het gebied. Bij meer automobilititeit dan voorzien kunnen er mogelijk minder woningen gerealiseerd worden, bij minder automobilititeit dan voorzien kunnen er mogelijk weer meer woningen en voorzieningen gerealiseerd worden. Als uit monitoring de komende jaren blijkt dat er nog meer ontwikkelruimte is, kan dat aanleiding zijn voor het opstellen van een GP 3.0, 4.0, waarbinnen

nieuwe mogelijkheden voor nieuwbouw en tranformatie denkbaar zijn. Ook andere trends en ontwikkelingen die op ons afkomen, zoals innovaties of marktontwikkelingen kunnen aanleiding zijn voor een GP 3.0.

De ruimtelijk/planologische visie die de gemeente met dit gebiedspaspoort toont is onder meer opgesteld vanuit nu bekende initiatieven. De gemeente behoudt zich het recht voor deze visie bij te stellen wanneer dit het bereiken van de gebiedsontwikkeling en de bijbehorende ambities bevordert.

Figuur: fasering in kaart



Let op: grenzen zijn niet exact, deze worden in de fase van de Bouwveloppen nader bepaald.

BEGRIPPENLIJST

Gereguleerde sociale huurwoningen

Onder gereguleerde sociale huurwoningen wordt verstaan, woningen:

1. met een netto kale huurprijs die valt onder de sociale huurprijs zoals genoemd in artikel 13 lid 1 onder a van de Wet op de huurtoeslag (< € 737, prijspeil 2020);
2. die zijn bestemd voor de sociale doelgroep [tot de door overheid vastgestelde inkomensgrens]. Dit is tot inkomen van € 39.055 (prijspeil 2020);
3. die een minimale oppervlakte hebben van 40m² GO;
4. die voor een periode van 20 jaar toegankelijk zijn voor de sociale doelgroep (ook na eerste verhuring), ofwel blijven vallen onder de bij punt 1 bedoelde huurprijs en voor mensen met inkomen < € 39.055 (prijspeil 2020).;
5. die onder de jaarlijkse huuraanpassingen conform de wettelijke huurverhogingen voor sociale huurwoningen vallen. Wel worden de mogelijkheden benut om voor een zittende huurder die 'te veel' verdient de huur extra te verhogen. Hiermee wordt gestimuleerd dat mensen verleid worden door te stromen naar de middeldure huurcategorie, waardoor de gereguleerde sociale huurwoningen weer beschikbaar komen voor de sociale doelgroep. Bij mutatie worden de huren van deze woningen weer teruggebracht tot onder de onder punt 1 genoemde huurtoeslaggrens;
6. die bij een particuliere ontwikkeling, aan inwoners van Capelle aan den IJssel voorrang verlenen bij de woningtoewijzing (binnen de eerdergenoemde uitgangspunten).

Sociale huurwoningen

Onder sociale huurwoningen worden verstaan woningen:

1. met een netto kale huurprijs die valt onder de sociale huurprijs zoals genoemd in artikel 13 lid 1 onder a van de Wet op de huurtoeslag (< € 737, prijspeil 2020);
2. die voor een periode van 20 jaar toegankelijk zijn voor de sociale doelgroep (ook na eerste verhuring), ofwel blijven vallen onder de bij punt 1 bedoelde huurprijs;
3. die onder de jaarlijkse huuraanpassingen conform de wettelijke huurverhogingen voor sociale huurwoningen vallen.

FSI of 'floor space index'

Ten behoeve van de toepassing van het uitgangspunt betreffende de FSI of 'floor space index' van bebouwing wordt hieronder verstaan: m² bruto vloeroppervlakte (BVO) totaal boven het huidige maaiveld gedeeld door de kaveloppervlakte in particulier eigendom; met BVO gedefinieerd conform NEN 2580, en exclusief gebouwgebonden buitenruimten als dakterrassen en die in de vorm van balkons, veranda's, en niet gesloten galerijen indien zij zich zichtbaar onderscheiden van het hoofdvolume (uitsteken ten opzichte van de gevel, transparant) en een beperkt aandeel van de gevel vormen; en inclusief overdekte parkeerterreinen/garages boven huidig maaiveld, waarbij bij de Parkblokken geldt dat 50% van het parkeeroppervlak niet meegerekend wordt in de m² BVO.

Aandeel onbebouwd: aandeel van het aantal vierkante meters zonder bebouwing ten opzichte van de totale kaveloppervlakte in particulier eigendom uitgedrukt in procenten;

- op maaiveldniveau: het aandeel zonder bebouwing gemeten op het niveau van het maaiveld;
- op 2e maaiveldniveau: het aandeel zonder bebouwing gemeten net boven het niveau van verhoogd maaiveld;
- bebouwing is inclusief dekken boven parkeerterreinen/garages.

Gebruiksoppervlakte (GO) – twee meetprincipes

A. Meet voor het bepalen van de gebruiksoppervlakte altijd binnen de buitenste- of woningscheidende wanden (muren)*, inclusief dragende en niet-dragende binnenwanden. *Dit zijn de wanden/muren die de ene woning van de andere woning scheiden en de muren die de woning van de buitenwereld afscheiden.

B. Meet altijd per verdieping op vloerniveau tussen de opgaande scheidingsconstructies (muren). Incidentele inspringende gebouwdelen [met een oppervlakte kleiner dan 0,5 m²], zoals bijvoorbeeld een kolom, worden tot de gebruiksoppervlakte gerekend. Er dient gemeten te worden langs de muur. Radiatoren, leidingen, kabelgoten, wandgoten, kozijnen, vensterbanken etc. kunnen bij de meting worden genegeerd.

Welke oppervlakten mogen aan gebruiksoppervlakte worden toegerekend?

- Keuken, vaste kast, meterkast, gang, trapkast, badkamer en toilet binnen de woning;
- bijkeuken, pantry, wasmachine- of cv-ruimte, of overige ruimte binnen de woning, mits deze ruimten zich binnen de woning bevinden en deze ruimten verwarmd/geïsoleerd zijn;
- voor woningen met een oppervlakte tussen de 30 en 40 m² (GO) mogen de oppervlakten van gemeenschappelijke ruimten (ruimten die qua oppervlakte een bepaalde woonfunctie van de woning aanvullen, zoals gemeenschappelijke woonkamer, gemeenschappelijke wasruimte) die specifiek voor bewoners van deze woningen bedoeld en toegankelijk zijn, naar rato verdeeld over de woningen worden meegeteld;
- de oppervlakte "onder de wand" die tussen een GO wonen en een oppervlakte overige inpandige ruimte staat.

Welke oppervlakten mogen niet aan gebruiksoppervlakte worden toegerekend?

- De oppervlakte met een netto hoogte die lager is dan 1,5 m, met uitzondering van de oppervlakte onder een trap;
- ruimten die niet voor mensen toegankelijk zijn;
- een trapgat, een vide of een combinatie van beiden, indien deze 4,0 m² of groter is;
- een leidingschacht, inspringend bouwdeel of van een vrijstaande bouwconstructie, indien deze 0,5 m² of groter is;
- een liftschacht;
- een nis die kleiner is dan 0,5 m²;
- inspringende gebouwdelen met een oppervlakte groter dan 0,5 m²;
- de bij de woning behorende parkeerplaats(en), gemeenschappelijke fietsenberging;
- overige inpandige ruimte (zie volgende paragraaf).

Overige inpandige ruimte: een oppervlakte behoort tot de overige inpandige ruimte, indien één van de volgende voorwaarden geldt:

- het hoogste punt van de ruimte tussen 1,5 en 2,0 meter hoog is;
- het hoogste punt van de ruimte boven de 2,0 meter hoog is, maar het aaneengesloten oppervlak hoger dan 2,0 meter kleiner is dan 4,0 m² (alleen van toepassing voor gedeelten die als woonruimte dienen en alleen wanneer er ook sprake is van gedeelte van de ruimte met een hoogte van minder dan 2,0 meter);
- de ruimte bouwkundig slechts geschikt is als bergruimte. Voorbeelden hiervan zijn een kelder, een fietsenstalling of een garage;
- er sprake is van een bergzolder*.

*een bergzolder is een voor mensen toegankelijke zolder die alleen geschikt is voor incidenteel gebruik. Dit is bijvoorbeeld het geval als de zolder niet met een vaste trap bereikbaar is en/of sprake is van een zolder met onvoldoende daglichttoetreding (raamoppervlakte kleiner dan 0,5 m²).

MaaS: Mobility as a Service staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument (deel)mobilititeit inkoopt, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Een essentiële verandering hierin is het concept van denken in service levels. Nieuwe services zullen een combinatie vormen tussen openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en privé voertuigen

Mobility Hub

Een Mobility Hub is een fysiek concept dat bestaat uit onder meer een fysieke mobiliteitswinkel, waar ov kan worden ingekocht. Allerlei vormen van deelmobiliteit zijn te verkrijgen en waar voorzieningen zijn voor leveranciers om pakjes af te leveren. Al deze faciliteiten zijn toegankelijk via één app of pas. In meerdere gebouwen kunnen deze faciliteiten aanwezig zijn, maar de toegang tot de diensten zal voor een ieder gelijk moeten zijn en voldoende keuzemogelijkheden bevatten.

BIJLAGEN

Plintenleidraad RIVIUM

Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM

Het Nieuwe Rivium

8.

PARKEERNORMEN RIVIUM

d.d. **07-04-2020**



Bijlage 2.22 bij mobiliteitsrapport Raadsvoorstel Rivium parkeernormen





Titel:

Subbijlage 2.2.1 - Parkeernormen RIVIUM april 2020 def.

Datum

7-4-2020

Auteurs:

Michel Uittenbroek

Rien van der Knaap

Patrick Verbunt

CONCEPT



Inhoud

H1.	Inleiding	4
H2.	Overzicht kaders beleid Capelle aan den IJssel, nu en in de toekomst.....	5
H3.	Onderbouwing voorstel aanpassing auto parkeernorm 'Het Nieuwe Rivium'	6
	Geldende parkeernormen en overwegingen voor aanpassingen ervan.....	6
	Onderbouwing verlaging parkeernormen.....	6
	Parkeervoorzieningen EV Ready	8
H4.	Auto-parkeernormen het Nieuwe Rivium.....	9
H5.	Onderbouwing normen Fiets-parkeren.....	13
	Onderbouwing 1: bijstelling normen voor niet-woonfuncties.....	13
	Onderbouwing 2: gemeenschappelijke stalling voor appartementen.....	14
	Onderbouwing 3: waar mogelijk meer fietsruimte bij woningen	15
	Onderbouwing 4: maak nieuwe autogarages altijd fietstoegankelijk.....	15
	Onderbouwing 5: zorg voor voldoende fietsparkeerplaatsen voor bezoekers	15
H6.	Ontwerpeisen voor stallingen fiets en scooter	18
	Inleiding.....	18
	Toegankelijkheid	18
	Inrichting en bruikbaarheid	18
H7.	Kaart parkeernormgebieden	20

H1. Inleiding

Dit document is bijlage 2.22 bij 'Het Nieuwe Rivium, Mobiliteitsaanpak 2019-2030'. Dit document bevat 5 afzonderlijke onderdelen die horen bij het Raadsbesluit 'Actualisatie Nota parkeernormen 2015 en parkeernormen het Nieuwe Rivium'.

Aanleiding tot de actualisatie is dat de parkeernormen zoals vastgesteld in de Nota parkeernormen 2015 aanpassing behoeven naar aanleiding van voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen, zowel voor Capelle als geheel, als specifiek door de omvorming van Rivium van werk- naar werk-woonlocatie met een zodanige mate van stedelijkheid dat hiervoor een andere gebiedstypering nodig is en daarmee ook andere bijbehorende parkeernormen.

In dit document zijn navolgende onderdelen opgenomen:

H 2 geeft een overzicht van de beleidskaders voor Capelle aan den IJssel, nu en in de nabije toekomst
H 3 onderbouwing van het voorstel tot herziening van de auto parkeernormen voor 'Het Nieuwe Rivium'

H 4 overzicht van de nieuwe auto parkeernormen voor het Rivium

H 5 onderbouwing van het tot voorstel tot herziening van de fietsparkeernormen

H 6 uitwerking van de ontwerpeisen voor stallingen voor fietsen en scooters

H 7 overzichtskaart van het Rivium gebied waarvoor de nieuwe norm 'zeer sterk stedelijk' van toepassing is

Op navolgende pagina is allereerst een kort overzicht opgenomen van de belangrijkste kaders en normen voor huidig parkeerbeleid in Capelle aan den IJssel en de voorstellen voor aanpassing ervan voor Rivium 2020 en daarna voor geheel Capelle voor 2021-2026. In de verdere bijlagen wordt nader op deze normen ingegaan.

H2. Overzicht kaders beleid Capelle aan den IJssel, nu en in de toekomst

<u>Landelijk</u>	<u>Gemeentelijk 2015</u>	<u>Rivium 2020</u>	<u>Gemeentelijk 2021 - 2026</u>
Bouwbesluit 2012 of rechtsopvolger	Nota parkeernormen 2015	Actualisatie fietsparkeren tbv Rivium	Actualisatie fietsparkeren tbv geheel CapelleRivium
Berging geregeld minimaal 5 m2	fietsparkeren geregeld voor woningen en voorzieningen	Fietsparkeren verder uitgewerkt naar appartement grootte en bezoekers woningen (delftse norm)	Fietsparkeren verder uitgewerkt naar appartement grootte en bezoekers woningen (delftse norm)
mogelijkheid om kleinere berging toe te passen mits er voorzieningen zijn waar de stalling van fietsen en de mogelijkheid tot het opslaan van afval e.d. is geregeld door middel van collectiviteit	geen collectieve mogelijkheid ingebouwd	Spelregels en normen vastgesteld voor het maken van een collectieve fietsenstalling	Spelregels en normen vastgesteld voor het maken van een collectieve fietsenstalling
Ontwikkelaar dient verzoek in om te mogen afwijken per ontwikkeling	In principe niet mogelijk om collectieve stalling te maken	Spelregels zijn bekend des ontwikkelaar kan op basis van Bouwbesluit 2012 of de rechtsopvolger in 2022 het verzoek in dienen om gebruik te maken van de afwijkmogelijkheid voor kleinere bergingen mits hij voldoet aan de capelse regeling voor collectieve stallingen. Echter ook het huisvuil inzameling moet dan geregeld zijn of o straat (ondergronds) of inpandig met vuilopslagmogelijkheden.	Spelregels zijn bekend des ontwikkelaar kan op basis van Bouwbesluit 2012 of de rechtsopvolger in 2022 het verzoek in dienen om gebruik te maken van de afwijkmogelijkheid voor kleinere bergingen mits hij voldoet aan de capelse regeling voor collectieve stallingen. Echter ook het huisvuil inzameling moet dan geregeld zijn of o straat (ondergronds) of inpandig met vuilopslagmogelijkheden.

Overzicht van de verhouding tussen landelijk beleid parkeren, parkeernota 2015 Capelle aan den IJssel, de voorgestelde normen voor Rivium 2020 en voorstellen voor bijstelling van het parkeerbeleid 2021-2026 van Capelle aan den IJssel.

H3. Onderbouwing voorstel aanpassing auto parkeernorm 'Het Nieuwe Rivium'

Geldende parkeernormen en overwegingen voor aanpassingen ervan

De huidige parkeernormen voor de gemeente Capelle aan den IJssel zijn in 2015 vastgesteld. Deze normen zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeerbehoefte voor specifieke gebieden zoals het centrumgebied en de afzonderlijke wijken of bedrijfsterreinen. Deze normen zijn gemeentebreed bezien nog steeds actueel voor de meeste gebieden, maar niet voor alle.

Bij het toepassen van de geldende normen voor enkele specifieke functies / deelgebieden bleek dat deze normen bijstelling behoeven naar de actualiteit. Een van de gebieden waar dat voor geldt, is Het Nieuwe Rivium. Door de geplande mate van de verstedelijking krijgt de nieuwe wijk andere eigenschappen dan de rest van Capelle aan den IJssel. De beoogde ambitie voor Het Nieuwe Rivium en het daarvoor gewenste mobiliteitsprofiel leiden tot de vaststelling, dat de landelijke CROW parkeernorm voor hoogstedelijke gebieden meer van toepassing is op Het Nieuwe Rivium dan de geldende gemeentelijke parkeernorm. .

Onderbouwing verlaging parkeernormen

In Rivium wordt gestreefd naar een veel lager aandeel van de auto in verplaatsingen dan in Capelle gebruikelijk. Om een aanpassing van normen mogelijk te maken dient in het beleid voldoende ruimte te zijn voor maatwerk en dan vooral ruimte voor verlaging van de auto-parkeereis. Een basis daarvoor is aanwezig: in het parkeerbeleid van 2015 en het paraplubestemmingsplan parkeren van 2018. Voor Rivium is aanpassing nodig i.v.m. hoogstedelijke karakter. De bouwstenen hiervoor zijn:

Dubbelgebruik en saldering. De afwijkende normen hiervoor zijn ook in de Nota Parkeernormen 2015 al van toepassing. Het gaat om verlaging van de parkeereis vanwege dubbelgebruik en als er gesaldeerd mag worden vanwege functieverandering. Dit laatste is door het rijk en jurisprudentie afgedwongen: De parkeereis geldt in deze gevallen alleen voor de extra parkeerbehoefte.

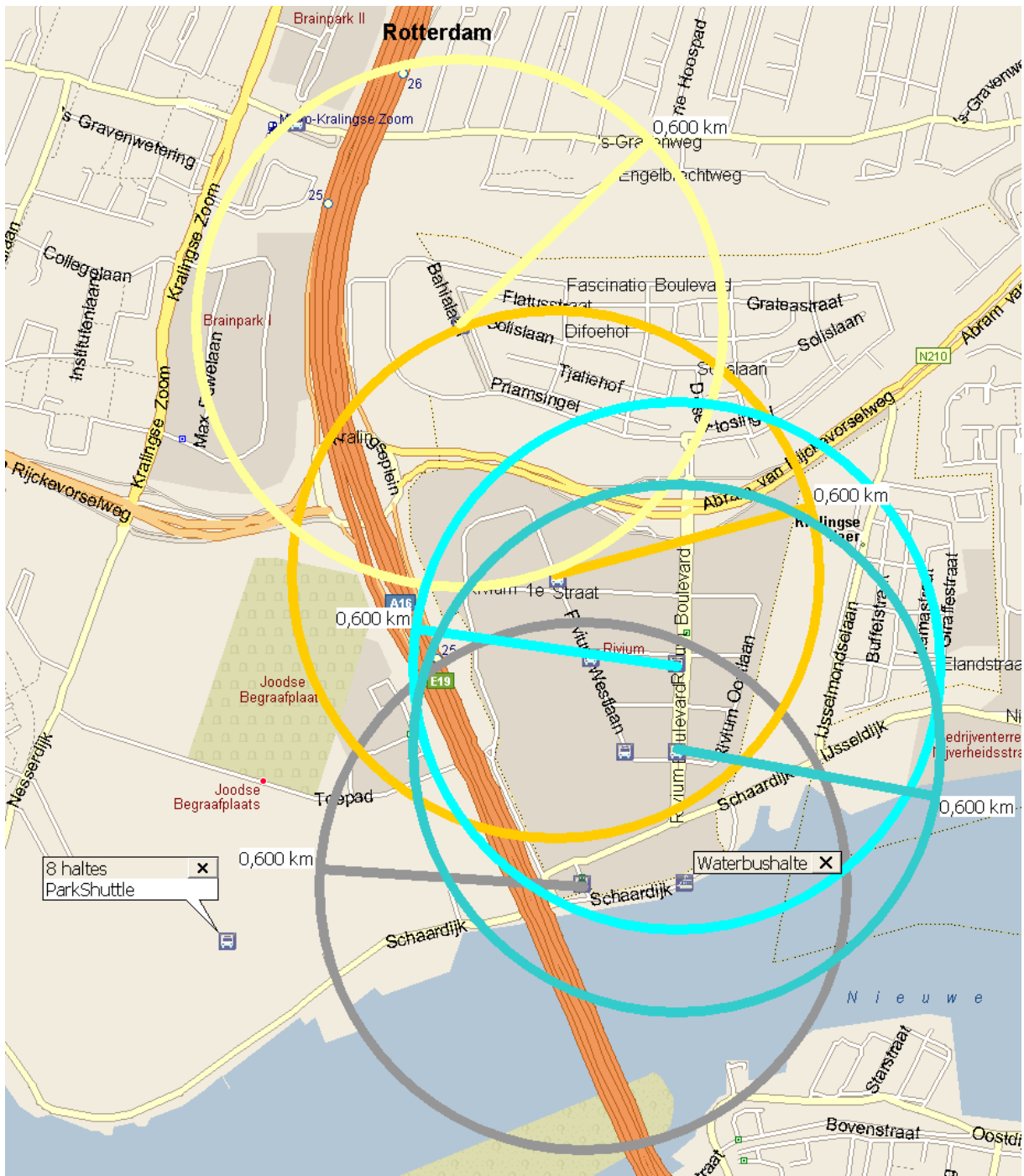
In de volgende situaties kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld.

- a. **Dubbelgebruik:** als de initiatiefnemer aantoont dat parkeervoorzieningen voor meerdere functies kunnen worden gebruikt kan de parkeereis worden verlaagd. Het dubbelgebruik moet onderbouwd worden met een parkeerbalans;
- b. **Saldering:** bij een bouwontwikkeling of gebruikswijziging hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte. De parkeereis kan daarom worden verminderd met de parkeereis van het laatste legale gebruik, tenzij er sprake is van langdurige leegstand.

Bijzondere verlagingen van de parkeereis. Bijzondere verlagingen hebben te maken met de locatie van de ontwikkeling en mogelijkheden voor de inzet van alternatieve modaliteiten die de vraag naar autoparkeerplaatsen kunnen verlagen. Door toepassing van de bijzondere verlagingen ontstaat een bandbreedte in de totale parkeereis. De volgende bijzondere verlagingen zijn van toepassing:

- **Nabijheid Hoogwaardig Openbaar Vervoer/Hoog Frequent Openbaar Vervoer:** Als een ontwikkeling wordt gerealiseerd nabij haltes van de ParkShuttle (maximaal 600 meter loopafstand) wordt de auto-parkeereis (voor bewoners en bezoekers) verminderd met 20%;

OV-haltes	Hemelsbrede afstand ontwikkeling -entree OV halte
	0-600 meter
Metro haltes	-20%
ParkShuttle haltes	-20%



Figuur Loopafstanden 600 meter vanaf haltes van de ParkShuttle en vanaf de halte Waterbus

- **Extra fietsparkeerruimte:** Als een ontwikkelaar er voor zorgt dat bij een gezamenlijke interne fietsparkeervoorziening meer plaatsen worden gerealiseerd dan beleidsmatig geëist wordt, dan kan de auto-parkeereis met 10% worden verlaagd voor bewoners. Voor elke minder aangelegde autoparkeerplaats moeten minimaal twee extra fietsparkeerplaatsen worden aangelegd;
- **Deelmobiliteit, Mobilityhubs en Mobility as a Service (MaaS):** als bij een ontwikkeling in een parkeergebied voor alle toekomstige gebruikers Deelmobiliteit, Mobilityhubs en Mobility as a Service tijdsbestendig, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, actief beschikbaar wordt gesteld, wordt de autoparkeereis voor bewoners met maximaal 20% verlaagd. De ontwikkelaar moet

aantonen dat dit geborgd is in de huur- dan wel koopovereenkomsten met de gebruikers van deze voorzieningen. Voor een deelauto wordt er van uit gegaan dat één deelautoparkeerplaats vier gewone autoparkeerplaatsen vervangt.

Parkeervoorzieningen EV Ready

1. *Collectieve parkeervoorzieningen op eigen terrein bij nieuwbouw of transformatie moeten in voldoende mate voorbereid zijn op het kunnen laden van elektrische voertuigen (EV Ready).*
2. De initiatiefnemer moet een EV plan aan de gemeente Capelle aan den IJssel kunnen overleggen, waaruit blijkt dat:
 - a. op iedere autoparkeerplaats horend bij de ontwikkeling, laadinfrastructuur gerealiseerd **kan** worden, direct bij oplevering of eventueel later in de tijd, zonder dat hiervoor bouwkundige aanpassingen noodzakelijk zijn. Bij gebleken behoefte dient de eigenaar dit aantal uit te breiden;
 - b. een netaansluiting gerealiseerd wordt met voldoende capaciteit. Daaronder wordt verstaan dat gelijktijdig laden mogelijk is op ten minste 20% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen. Het verdient aanbeveling IT-oplossingen toe te voegen als een Smartgrid, zodat de auto's ook eventueel energie terug kunnen geven aan het net.

H4. Auto-parkeernormen het Nieuwe Rivium.

Onderstaand zijn per functie de parkeernormen uitgewerkt voor de daarbij onderscheiden categorieën voor de typering 'zeer sterk stedelijk'. Daarbij is voorts aangegeven met welk percentage deze norm wordt verlaagd omdat ontwikkelaars bijdragen aan respectievelijk OV, deelmobiliteit, een Mobility hub en MaaS en extra stallingsruimte voor fietsen.

Wonen	Categorie	Eenheid	Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom)	Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V./H.F.O.V.	Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS	Vrijstelling extra fietsstalling
Appartement	<50 m2	per woning	0,4	20%	20%	10%
	bezoekers	per woning	0,3	20%	0%	0%
Appartement	van 50 m2 tot 80 m2	per woning	0,4	20%	20%	10%
	bezoekers	per woning	0,3	20%	0%	0%
Appartement	van 80 m2 tot 100 m2	per woning	0,6	20%	20%	10%
	bezoekers	per woning	0,3	20%	0%	0%
Appartement	van 100 m2 tot 120 m2	per woning	0,9	20%	20%	10%
	bezoekers	per woning	0,3	20%	0%	0%
Appartement	van 120 m2 tot 160 m2	per woning	0,9	20%	20%	10%
	bezoekers	per woning	0,3	20%	0%	0%
Appartement	> 160 m2	per woning	1,1	20%	20%	10%
	bezoekers	per woning	0,3	20%	0%	0%
Appartement	aanleunwoning/Serviceflat	per kamer	0,4	20%	20%	10%
	bezoekers	per kamer	0,3	20%	0%	0%
Appartement	Zelfstandig (niet studenten)	per kamer	0,3	20%	20%	10%
	bezoekers	per kamer	0,2	20%	0%	0%
Appartement	studenten niet zelfstandig	per kamer	0,1	20%	20%	10%
	bezoekers	per kamer	0,2	20%	0%	0%

Werken		Eenheid	Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom)	Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V.	Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS	Vrijstelling extra fietsstalling
Commerciële dienstverlening	kantoor met baliefunctie	per 100m2 bvo	1,1	20%	20%	10%
	bezoekers		0,3	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	kantoor zonder baliefunctie	per 100m2 bvo	0,85	20%	20%	10%
	bezoekers		0,05	0%	0%	0%

Winkelen en boodschappen		Eenheid	Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom)	Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V.	Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS	Vrijstelling extra fietsstalling
Wijkcentrum	klein	per 100m2 bvo	3,1	20%	0%	10%
Buurtsupermarkt		per 100m2 bvo	1,6	20%	0%	10%
Full service supermarkt	middel- en hoog prijsniveau	per 100m2 bvo	2,9	20%	0%	10%
Grote supermarkt	XL	per 100m2 bvo	5,6	20%	0%	10%

Onderwijs		Eenheid	Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom)	Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V.	Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS	Vrijstelling extra fietsstalling
Kinderdagverblijf		per 100m2 bvo	1	20%	0%	10%
basisschool		per leslokaal	0,5	20%	0%	10%

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen		Eenheid	Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom)	Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V.	Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS	Vrijstelling extra fietsstalling
Huisartsenpraktijk		per behandelkamer	2,1	20%	0%	10%
Fysiotherapiepraktijk		per behandelkamer	1,1	20%	0%	10%
Gezondheidscentrum		per behandelkamer	1,5	20%	0%	10%
Tandartsenpraktijk		per behandelkamer	1,7	20%	0%	10%
Apotheek		per apotheek	2,7	20%	0%	10%

Horeca en (verblijfs-)recreatie		Eenheid	Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom)	Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V.	Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS	Vrijstelling extra fietsstalling
Hotel 1*		per 10 kamers	2,2	20%	0%	10%
Hotel 2*		per 10 kamers	3,6	20%	0%	10%
Hotel 3*		per 10 kamers	4,2	20%	0%	10%
Hotel 4*		per 10 kamers	6,3	20%	0%	10%
Café, bar, cafetaria		per 100 m2 bvo	5	20%	0%	10%
Restaurant		per 100 m2 bvo	12	20%	0%	10%

Sport, cultuur en ontspanning		Eenheid	Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom)	Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V.	Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS	Vrijstelling extra fietsstalling
Sportschool/fitness		per 100 m2 bvo	3,2	20%	0%	10%
Fitnesscentrum		per 100 m2 bvo	4,3	20%	0%	10%
Bibliotheek		per 100 m2 bvo	0,6	20%	0%	10%
Museum		per 100 m2 bvo	0,9	20%	0%	10%
Bioscoop		per 100 m2 bvo	8,1	20%	0%	10%
Filmhuis/Filmtheater		per 100 m2 bvo	5,0	20%	0%	10%

Theater/Schouwburg		per 100 m2 bvo	7,4	20%	0%	10%
Musical Theater		per 100 m2 bvo	3,0	20%	0%	10%
Casino		per 100 m2 bvo	5,6	20%	0%	10%
Bowling centrum		per 100 m2 bvo	1,7	20%	0%	10%
Dansstudio		per 100 m2 bvo	3,7	20%	0%	10%
Biljart/Snookercentrum		per 100 m2 bvo	0,8	20%	0%	10%
Wellness-centrum		per 100 m2 bvo	8,3	20%	0%	10%
Sauna Hammam		per 100 m2 bvo	5,0	20%	0%	10%
Sporthal		per 100 m2 bvo	2,4	20%	0%	10%
Sportzaal		per 100 m2 bvo	2,4	20%	0%	10%
Tennishal		per 100 m2 bvo	0,3	20%	0%	10%
Squashhal		per 100 m2 bvo	2,5	20%	0%	10%
Zwembad overdekt		per 100 m2 bvo	9,6	20%	0%	10%
Sportveld		per 100 m2 bvo	13,0	20%	0%	10%
Indoor speeltuin (gemiddeld/klein)		per 100 m2 bvo	1,9	20%	0%	10%
Indoor speeltuin (groot)		per 100 m2 bvo	2,8	20%	0%	10%

H5. Onderbouwing normen Fiets-parkeren

De fietsparkeer-eisen voor Rivium betreffen 5 afzonderlijke onderdelen. Elk van deze onderdelen wordt hierna benoemd en vervolgens toegelicht. Het betreft:

1. Bijstelling normen voor niet-woonfuncties
2. Gemeenschappelijke stallingen voor appartementen
3. Fietsparkeerruimte bij woningen
4. Fietstoegankelijkheid auto-parkeergarages
5. Aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers

Onderbouwing 1: bijstelling normen voor niet-woonfuncties

Fietsparkeernormen zijn nodig om het (groeiende) fietsgebruik door bezoekers en werknemers te faciliteren en te voorkomen dat de openbare ruimte als gevolg daarvan te veel belast wordt met geparkeerde fietsen. Goede stallingsvoorzieningen zijn ook nodig om het fietsgebruik bij inwoners in de stad verder te stimuleren.

Regels voor fietsparkeren zijn niet nieuw. Voor nieuwe woningen schrijft het Bouwbesluit 2012 een (fietsen-)berging voor. Voor niet-woonfuncties zoals kantoren, horeca en winkels, zijn op grond van overgangsrecht de voorschriften uit het Bouwbesluit 2003 nog van kracht. Op grond hiervan moet een te bouwen bouwwerk een stallingsruimte voor fietsen hebben. Deze voorschriften vervallen in 2022. Gemeenten die deze eis willen handhaven en willen borgen dat wordt voorzien in een gebouwde stallingsruimte, dienen daarvoor beleid op te stellen. In deze nota is dit beleid voor deze gemeente uitgewerkt. Door verwijzing in het (paraplu)bestemmingsplan Parkeren naar het vastgestelde beleid, zoals deze nota, kan dit beleid worden toegepast. Zo is het ook voor de niet-woonfuncties verplicht voldoende (in pandige) stallingsmogelijkheden voor deze voorzieningen te realiseren.

De in deze nota gehanteerde fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties wijken af van de normen zoals deze in het Bouwbesluit 2012, op grond van het overgangsrecht, zijn opgenomen. Het is echter ook de bedoeling van de wetgever geweest dat gemeenten hiervoor eigen beleid vaststellen.

De aangepaste fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de CROW kencijfers fiets-parkeren, die gepubliceerd zijn in de 'Leidraad Fiets-parkeren' (2010). De CROW kencijfers gelden voor een 'gemiddeld' fietsgebruik. Het fietsgebruik in Capelle aan den IJssel ligt, met 2,1 fietskilometers per dag per inwoner, lager dan het landelijk gemiddelde van 2,9 kilometer per dag per inwoner. Aan bevordering van het fietsgebruik zal in het Programma Mobiliteit verdere aandacht worden gegeven. De gemeentelijke ambitie is om het fietsgebruik voor het Nieuwe Rivium en heel Capelle aan den IJssel te laten groeien.

Aanvullende beleidskeuzes bij deze fietsparkeernormen:

- Bij elke (her)ontwikkeling dienen op eigen terrein voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Kleine projecten tot 600 m² BVO worden ongeacht hun functie standaard vrijgesteld van de fiets-parkeereis. Voor horecafuncties geldt dat projecten tot maximaal 200 m² worden vrijgesteld, in verband met de grote impact op piekmomenten, waardoor je voor de gebruikelijke situatie teveel plaatsen aan zou leggen. Andere (gedeeltelijke) vrijstellingen zijn mogelijk bij dubbelgebruik (meerdere functies maken gebruik van dezelfde voorzieningen op andere tijdstippen) of als binnen acceptabele loopafstand (bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de ingang) structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, een alternatieve parkeervoorziening beschikbaar is.
De **norm** door fietsparkeerruimte voor lang-parkeren, langer dan twee uur, (personeel, scholieren, studenten, etc.): moet altijd op eigen terrein, bij voorkeur in pandig, worden gerealiseerd;
- Voor de tabel met (minimum-)normen per functie is aangesloten bij de kencijfers uit de Leidraad Fietsparkeren (CROW, 2010), tenzij uit onderzoek (door de initiatiefnemer) of eerdere ervaring

van Capelle aan den IJssel blijkt, dat een andere norm beter aansluit op de werkelijke parkeerbehoefte. Voor niet vermelde functies wordt een soortgelijke functie als uitgangspunt genomen. Als zo'n functie niet voorkomt, is **maatwerk** noodzakelijk;

- Voor scooters, brommers, bakfietsen e.d. is geen afzonderlijke norm gehanteerd. In plaats daarvan wordt als **norm** geëist dat minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen zodanig groot (minimaal 1x2 m₁) wordt uitgevoerd dat deze geschikt zijn voor het stallen van scooters, bakfietsen en andere fietsen met een afwijkende maat.

Onderbouwing 2: gemeenschappelijke stalling voor appartementen

Het Bouwbesluit heeft te weinig aanknopingspunten voor gemeenschappelijke stallingen voor appartementen. Navolgende maakt dat inzichtelijk:

- Het Bouwbesluit 2012 schrijft bij nieuwbouw van woningen een individuele bergruimte voor van minimaal 5 m², o.a. voor het stallen van fietsen. Voor woningen kleiner dan 50 m² gbo (gebruiksoppervlakte) is in plaats van een individuele bergruimte ook een gemeenschappelijke bergruimte toegestaan van minimaal 1,5 m² per woning. De oppervlakte van de berging heeft geen relatie met de omvang van de woning. Bij grotere woningen is de voorgeschreven berging vaak te klein om alle tweewielers van een huishouden (fietsen, maar ook scooters en brommers) te kunnen stallen;
- Individuele bergingen in appartementencomplexen zijn vaak slecht ontsloten en lastig te bereiken met een fiets. De dagelijks gebruikte fietsen komen dan in de openbare ruimte terecht;
- Bergingen worden voor andere zaken gebruikt, waardoor er geen ruimte overblijft voor de fiets;
- bij bestaande bouw is het voorschrift niet van toepassing. Bij functiewijziging van bestaande bouwwerken naar woningen kan geen fiets-parkeereis gesteld worden.

Ook de eisen voor bergruimten in het Bouwbesluit 2012 sluiten niet altijd goed aan op de behoefte. Deze eisen zijn in het Besluit bouwwerken leefomgeving (de definitieve in werkingtreding moet nog worden vastgesteld), naar het zich laat aanzien, niet gewijzigd. Vanuit de markt komen echter steeds vaker verzoeken om de verplichte bergruimte bij met name appartementengebouwen niet te realiseren. In plaats daarvan wordt voorgesteld om voor fietsen een gemeenschappelijke stallingsruimte te realiseren. Vaak is het voor ontwikkelende partijen goedkoper een gemeenschappelijke stalling te realiseren dan individuele bergingen. Daarnaast is een gemeenschappelijke stalling doorgaans stedenbouwkundig eenvoudiger in te passen.

Verwacht wordt dat bewoners een gemeenschappelijke stalling goed zullen gebruiken voor de (dagelijkse) fiets, in tegenstelling tot een individuele berging. Een gemeenschappelijke stalling moet dan wel goed ontsloten zijn vanaf de weg en er moet een logische routing zijn tussen de weg, de stalling en de woningen. Overigens dienen ook megastallingen te worden voorkomen, omdat ook deze blijken te leiden tot fietsparkeren op straat.¹

Het Bouwbesluit 2012 schrijft bij woningen een individuele bergruimte voor, maar er mogen ook 'gelijkwaardige oplossingen' toegepast worden. Een gemeenschappelijke stalling kan onder voorwaarden gelijkwaardig zijn aan de individuele berging. Per individueel geval zal worden beoordeeld of een gelijkwaardige oplossing zal worden toegepast. De aanvrager omgevingsvergunning moet dan een gemotiveerd verzoek tot gelijkwaardigheid indienen bij de aanvraag omgevingsvergunning.

¹ Door grote stallingen te maken ontstaat het effect van onoverzichtelijkheid. Het is beter om de stallingen te compartimenteren.

Onderbouwing 3: waar mogelijk meer fietsruimte bij woningen

Een nadeel van het Bouwbesluit 2012 voor de berging is dat er geen relatie is met de omvang van de woning. Met een berging van 5 m² per woning wordt altijd aan het voorschrift voldaan, maar bij grotere woningen is dat in de praktijk te klein. De gewenste stallingsbehoefte voor fietsen is in bijgaande tabel opgenomen.

Tabel 1 Fietsparkeernorm bij gebouwde gemeenschappelijke stallingen naar woninggrootte

Gebouwde gemeenschappelijke stalling				
Woningen	per	aantal	kencijfer	totaal
Woningen < 40 m ²	woning	0	1	0
Woningen 40 - 65 m ²	woning	0	2	0
woningen 65 - 85 m ²	woning	0	3	0
woningen > 85 m ²	woning	0	4	0

Kanttekening:

Bij de transformatie van een bestaand gebouw van een niet-woonfunctie naar een woonfunctie kent het Bouwbesluit 2012 geen voorschrift voor bergingen. Er wordt uitgegaan van het 'rechtens verkregen niveau' of 'niveau bestaande bouw'. De initiatiefnemer moet dan (minimaal) voldoen aan de regels zoals die golden bij de realisatie van het bouwwerk. Als destijds geen (fietsen)berging was voorgeschreven - wat bijna altijd zo is - dan kan die niet alsnog op basis van het Bouwbesluit 2012 geëist worden. Een dergelijke eis kan wel worden gesteld in het kader van verlenen van planologische medewerking voor het afwijken van het bestemmingsplan.

Goede fietsparkeervoorzieningen zijn juist in (transformatie) projecten in bestaand stedelijk gebied van groot belang, enerzijds voor een goede bereikbaarheid van de woningen, anderzijds voor het behoud van de kwaliteit van de openbare buitenruimte. Ook hier geven wij hierbij de voorkeur aan een gemeenschappelijke stalling bij appartementsgebouwen op basis van de normen die opgenomen zijn in tabel 1.

Onderbouwing 4: maak nieuwe autogarages altijd fietstoegankelijk

Dit voorstel is feitelijk een aanvullende ontwerpeis voor nieuwe gebouwde (collectieve) autogarages: maak deze ook toegankelijk voor de fiets en andere tweewielers en houdt de scheiding tussen beide delen flexibel. Deze eis is niet direct van invloed op de parkeereis, maar geeft wel belangrijke flexibiliteit voor de toekomst. Met deze ontwerpeis kan beter worden ingespeeld op veranderingen in de voertuigkeuze. Daarnaast maakt deze eis de functionele invulling van het gebouw ook groter, wanneer een nieuwe functie om een andere verhouding van auto's en fietsen vraagt.

Onderbouwing 5: zorg voor voldoende fietsparkeerplaatsen voor bezoekers

Dit voorstel is nergens, ook niet bij CROW, verankerd in richtlijnen of criteria in het bouwbesluit 2012. Voor voorzieningen zijn deze bekend en vastgesteld in de Nota Parkeernormen 2015. Echter voor bezoekers van woningen is dit, zoals aangegeven, niet terug te vinden. Voor het Nieuwe Rivium stellen we een aantal aanpassingen voor in de normen voor voorzieningen – zie tabel 2. Ook na herziening liggen deze normen voor voor bezoekers/visite van woningen niet vast. Bij navraag bij diverse andere gemeenten blijkt dat tot op heden het aantal fietsparkeerplaatsen ruw wordt geschat. Er is geen norm. In overleg met de gemeente Delft is besloten om uit te gaan van 0,15

fietsparkeerplaats per woning in de openbare ruimte. Met als kanttekening, dat dan wel uitgegaan moet worden van dubbel gebruik met nabij gelegen voorzieningen en dat deze norm van 0,15 fietsparkeerplaats alleen geldt voor appartementencomplexen.

Fietsparkeren voor bezoekers van woningen en voorzieningen dient plaats te vinden middels gebouwde openbaar toegankelijke fietsparkeervoorzieningen. In gevallen dat dit niet volledig mogelijk is mag maximaal 20% van de benodigde fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden in de openbare ruimte. 80 % dient te zijn gerealiseerd in de eerder vernoemde, gebouwde openbare fietsparkeervoorziening. Gemeenten die deze eis willen handhaven en willen borgen dat wordt voorzien in een gebouwde stallingsruimte, dienen daarvoor beleid op te stellen.

In tabel 2 is een overzicht opgenomen van de fietsparkeernormen voor verschillende functies.

CONCEPT

Tabel 0-2 Fietsparkeernormen voor diverse functies naar soort

Fietsparkeren					
Kantoren					
Kantoor	locatie	aantal	kencijfer	per	totaal
Kantoor personeel	Zeer sterk Stedelijk	0	1,7	100 m2 bvo	0
Kantoor met balie	Zeer sterk Stedelijk	0	5	balie	0
Scholen					
Onderwijs	schoolgrootte	aantal	kencijfer	per	totaal
Crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	Zeer sterk Stedelijk	0	1,9	100 m2 bvo	0
Basisschool (leerlingen)	Zeer sterk Stedelijk	0	5	10 leerlingen	0
Winkelen en boodschappen					
Winkelen en boodschappen	locatie	aantal	kencijfer	per	totaal
supermarkt	Zeer sterk Stedelijk	0	2,9	100 m2 bvo	0
Horeca					
Horeca en verblijfsrecreatie	locatie	aantal	kencijfer	per	totaal
Fastfoodrestaurant	Zeer sterk Stedelijk	0	9	locatie	0
Restaurant (eenvoudig)	Zeer sterk Stedelijk	0	9	100 m2 bvo	0
Restaurant (luxe)	Zeer sterk Stedelijk	0	18	100 m2 bvo	0
Hotel 3*	Zeer sterk Stedelijk	0	0,4	per hotelkamer	0
Hotel 4*	Zeer sterk Stedelijk	0	0,4	per hotelkamer	0
Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen					
Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	locatie	aantal	kencijfer	per	totaal
Apotheek (bezoekers)	Zeer sterk Stedelijk	0	11	locatie	0
1ste lijn gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)		0	1,7	100 m2	0
Sport, cultuur en ontspanning					
Sport, cultuur en ontspanning	locatie	aantal	kencijfer	per	totaal
Fitness	Zeer sterk Stedelijk	0	2,5	100 m2 bvo	0
Woningen (bezoek)					
Woningen (bezoek)	per	aantal	kencijfer	totaal	
Appartementen	woning	0	0,15	0	0

H6. Ontwerpeisen voor stallingen fiets en scooter

Inleiding

Het gebruik van een stalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Er zijn voorbeelden van stallingen waar fietsers onvoldoende gebruik van maken, terwijl er in de omgeving toch grote behoefte aan fietsparkeerplaatsen is. De aanwezigheid van een fietsenstalling is dus geen garantie dat hij goed wordt gebruikt. Er kunnen diverse redenen zijn voor tegenvallend gebruik van een stalling. Naast slechte vindbaarheid speelt slechte toegankelijkheid een rol: een moeizaam openende toegangsdeur, een te steile hellingbaan of een te steile trap met fietsgoot, lastig te nemen bochten, etc. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de(on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen.

De Leidraad Fietsparkeren gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste Capelse kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en);
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangsuitgang in de richting van de eindbestemming;
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd;
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.);
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 1:20, indien het te overbruggen hoogteverschil groter is dan 0,5 meter; een trap heeft een aantrede van 500 mm en een optrede van 210 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 210 mm. De breedte van de treden is altijd minimaal 800 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden; Voor een stalling waarin ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen gestald worden, kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage blijft hierbij echter 1:20, bij een te overbruggen hoogteverschil dat groter is dan 0,5 meter en/of zodanig zijn dat het hoogteverschil doorbakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden;
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, meteen eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer;
- Voor bestemmingen voor kinderen moet rekening gehouden worden met het feit dat deze kleineren minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage en de hoogte van de trap.

Inrichting en bruikbaarheid


De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en een goed bruikbare fietsenstalling zijn:

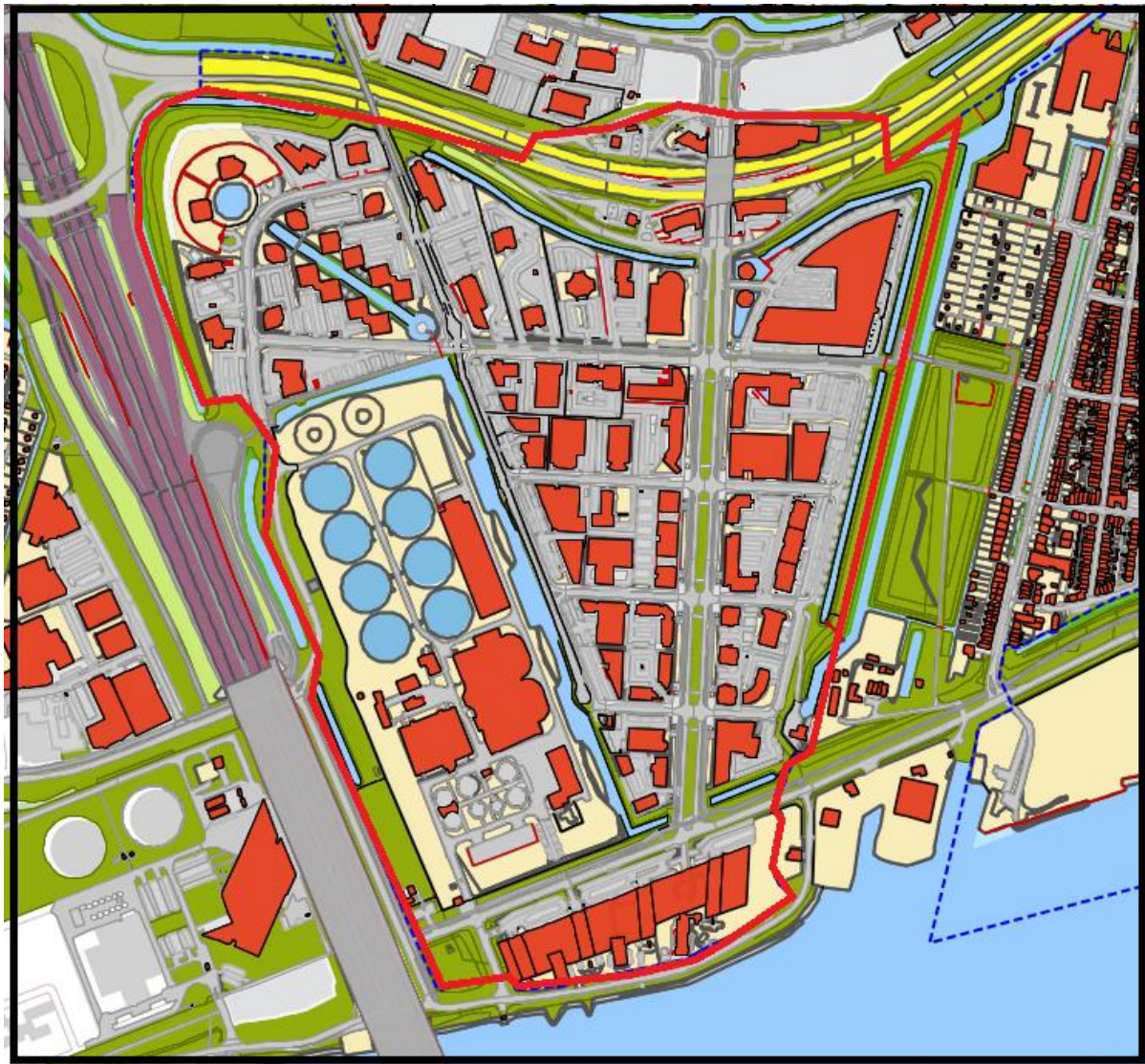
- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld;
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is er een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling;

- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting, bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden;
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren; Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur14 of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm; de minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaagse rekken te kunnen plaatsen;
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed; De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed);
 - minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrekpassen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem, waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald;
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers;
- De netto-afmetingen van een scooter parkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed en 1800 mm lang.

Nb. Stallingen waar scooters met verbrandingsmotoren mogen staan, moeten aan de geldende milieu- en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van (rook)gassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloeistofdichtheid).

H7. Kaart parkeernormgebieden

Rivium: de afbakening van het gebied waarvoor geldt dat woon- en niet woonfuncties zeer sterk stedelijk zijn (binnen het rode kader ).



9.

**RUIMTE VOOR
MAATSCHAPPELIJKE
VOORZIENINGEN
RIVIUM**

d.d. 01-05-2020

RIVIUM

gemeente **Capelle**
aan den IJssel



versie: 1 mei 2020

Ruimte voor maatschappelijke voorzieningen RIVIUM

Ruimte voor Maatschappelijke Voorzieningen RIVIUM

1. Visie op maatschappelijke voorzieningen
 - 1.1. Gewenste locatie van voorzieningen; plintenvisie
 - 1.2. Maximale maatschappelijke huurprijzen
2. Wettelijke verplichtingen voor de realisering van maatschappelijk vastgoed
 - 2.1. Onderwijs
 - 2.2. Ontmoeting, hulpverlening en ondersteuning
 - 2.3. Overig maatschappelijk vastgoed
 - 2.3.1. Eerstelijnszorg
3. Capels beleid voor de realisering van maatschappelijk vastgoed
 - 3.1. Onderwijs
 - 3.1.1. Ruimtevrage onderwijshuisvesting
 - 3.1.2. Onderwijs capaciteit in de omgeving
 - 3.1.3. Monitoring van de actuele vraag naar onderwijshuisvesting
 - 3.1.4. Conclusie onderwijs
 - 3.2. Sociaal domein
 - 3.2.1. Huis van de Wijk
 - 3.2.2. Toegang tot hulpverlening en ondersteuning
 - 3.2.3. Overige voorzieningen
 - 3.2.4. Tijdelijke voorzieningen en placemaking

1. Visie op maatschappelijke voorzieningen

De gemeente Capelle aan den IJssel zet in op vitale, leefbare wijken met een hoogwaardig voorzieningenniveau en een goede gebiedskwaliteit. Capellenaren willen graag wonen in een wijk waar ze zich thuis kunnen voelen, waar ze zich verbonden voelen met hun buurt en waar ze voorzieningen vinden die hun dagelijks leven vergemakkelijken: zorg, onderwijs, aantrekkelijke buitenruimte, leuke ontmoetingsplekken enz. Investeren in de ontwikkeling van een sterke sociale wijk zorgt direct voor maatschappelijk rendement. Bewoners wonen er met veel plezier en de wijk is aantrekkelijk voor nieuwkomers. Op de langere termijn levert een vitale wijk ook financieel rendement op. Sociaal duurzame wijken kennen minder veiligheids- en andere sociale problematiek die om inzet van gemeentelijke middelen vraagt.

De wens voor een vitale en leefbare wijk is ook aanwezig voor het Rivium. Hiervoor is een aantal zaken nodig, namelijk:

- Investeren in voldoende maatschappelijke voorzieningen voor diverse doelgroepen in de nieuwe wijk;
- Ontwikkelen van een leefomgeving die uitnodigend is voor ontmoeten, sporten en bewegen zodat dit bijdraagt aan een positief en gezond leefklimaat;
- Creëren van aantrekkelijke plinten die de gebouwde omgeving en de buitenruimte aan elkaar verbinden en zo zorgen voor een levendig gebied.
- Betrekken van de bewoners en andere stakeholders bij placemaking en andere vormen van gemeenschapsvorming.

Voor de realisatie van maatschappelijke voorzieningen is ruimte nodig. Het 'Van mensen naar meters'-model (zie bijlage) geeft hier een richtlijn voor. Deze richtlijn is gebaseerd op landelijke en Capelse kengetallen en is op basis van bevolkingsprognoses toegepast op Rivium. In Rivium heeft de gemeente geen grond of vastgoed in bezit. Door tijdig afspraken met ontwikkelaars te maken over het benodigde aantal vierkante meters, voorkomen we dat de gemeente op een later moment maatschappelijke voorzieningen niet kan verwezenlijken door ruimtegebrek.

Het belang van een vitale, leefbare en sociaal duurzame wijk staat voorop, de wet- en regelgeving en het gemeentelijk beleid dienen als onderbouwing hiervoor. In de volgende hoofdstukken volgt vanuit wettelijke verplichtingen (wat moeten we) en gemeentelijke doelen en visies (wat willen we) een inschatting van het aantal vierkante meters dat nodig is voor de maatschappelijke voorzieningen in Rivium.

1.1 Gewenste locatie van de voorzieningen; plintenvisie

In een verdichte stedelijke wijk als Rivium is gebiedskwaliteit (kwaliteit van de buitenruimte en aantrekkelijke plinten) belangrijk voor de leefbaarheid. Sommige voorzieningen hebben een plek in de plint (onderkant van gebouwen) nodig op een locatie die publiek trekt. Dit is voornamelijk het geval voor welzijnsvoorzieningen; zoals huiskamers van de wijk. Het is belangrijk dat dit soort voorzieningen zichtbaar zijn en mensen uitnodigen om binnen te stappen. Ook kinderopvang verkiest een plek in de plint. Zorgvoorzieningen hoeven niet per se in plinten gevestigd te zijn. Soms is het zelfs beter om ze elders te vestigen omdat ze niet altijd bijdragen aan een levendige uitstraling van het gebied. Afgeplakte gevels om de privacy van patiënten te beschermen zijn heel begrijpelijk, maar dragen niet bij aan de leefbaarheid. Een apotheek kan wel zorgen voor meer levendigheid in de plinten. Een gedetailleerde kijk hierop is te vinden in de Plintenvisie.

1.2 Maximale maatschappelijke huurprijzen

Maatschappelijke voorzieningen, zowel gefaciliteerd door de gemeente als niet, kennen soms financiële begrenzingen. Huisartsen hebben bijvoorbeeld door een landelijke tariefstelling een

maximum dat zij aan huur van hun praktijk kunnen besteden. Om ervoor te zorgen dat de nodige maatschappelijke voorzieningen in Rivium terecht kunnen, zullen er afspraken met projectontwikkelaars gemaakt moeten worden over maximale maatschappelijke huurprijzen voor bijvoorbeeld zorgvastgoed, kinderopvang en scholen.

2. Wettelijke verplichtingen voor de realisering van maatschappelijk vastgoed

Er zijn wettelijke verplichtingen omtrent maatschappelijke voorzieningen waaraan alle gemeenten moeten voldoen. Deze worden hieronder benoemd en daarna gespecificeerd voor Rivium.

2.1 Onderwijs

De gemeente heeft de wettelijke verplichting om te voorzien in onderwijshuisvesting voor het primair en voortgezet onderwijs. Verdere uitwerking hiervan volgt onder het kopje 'Capels beleid'.

2.2 Ontmoeting, hulpverlening en ondersteuning

Binnen het sociaal domein heeft de gemeente verantwoordelijkheden in de hulpverlening en ondersteuning aan hun inwoners op het gebied van zorg, participatie en zelfredzaamheid, werk en jeugdhulp. Deze taken zijn vastgelegd in verschillende wetten: Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo), Participatiewet, Jeugdwet en Wet gemeentelijke schuldhulpverlening.

Vanuit deze wetten volgt concreet de verplichting om:

- Ontmoeting te faciliteren (bijvoorbeeld een Huis van de Wijk op een buurthuis);
- Toegang te bieden tot hulpverlening en ondersteuning (bijvoorbeeld spreek of praktijkruimte voor jeugdhulpverlening of een sociaal team, plekken voor dagbesteding).

2.3 Overig maatschappelijk vastgoed

Voor het realiseren van andere maatschappelijke voorzieningen zoals eerstelijnszorg, kinderopvang en sport gelden geen wettelijke verplichtingen voor het realiseren van vastgoed. Dit laat onverlet dat deze voorzieningen noodzakelijk zijn voor een sociaal duurzame wijk en dat de gemeente hierbij een faciliterende rol heeft. In de beleidskaders Vastgoed (vastgesteld in 2012) is deze rol als volgt beschreven: *"De gemeente voert regie over een passend maatschappelijk voorzieningenniveau en ondersteunt de bewoners en/of instellingen in het zoeken naar passende huisvesting."* Bijdragen aan de ontwikkeling van een gezondheidscentrum/HOED of aan de realisering van een KinderLab, horen bij deze rol.

2.3.1 Eerstelijnszorg

Per 2000 inwoners is ongeveer 1 huisarts nodig. Als Rivium over een aantal jaren 7500 inwoners kent, zijn er 4 huisartsen nodig. Vooruitlopend op deze ontwikkeling is clustering van zorgvoorzieningen met huisartsen en andere dienstverleners logisch. Om hier ruimte voor te faciliteren, kan de gemeente deze voorziening opnemen in een bouwvelop en/of een zorgvastgoedontwikkelaar inschakelen die de ontwikkeling en realisatie van het zorgvastgoed kan organiseren.

3. Capels beleid voor de realisering van maatschappelijk vastgoed

3.1 Onderwijs

Het gemeentelijk beleid omtrent het vastgoed voor schoolgebouwen is verwerkt in twee documenten:

1. de Huisvestingsverordening onderwijs;
2. het Strategisch huisvestingsplan onderwijs (SHO).

De in het SHO opgenomen visie op onderwijshuisvesting luidt: *“De gemeente levert op het gebied van onderwijshuisvesting een bijdrage aan kwalitatief goed onderwijs, door voldoende ruimte voor onderwijs te garanderen. Vierkante meters in onderwijsgebouwen die niet in gebruik zijn bij het onderwijs worden effectief en efficiënt ingezet, bij voorkeur voor kindgerelateerde maatschappelijke voorzieningen. Indien dit niet mogelijk is, wordt het aantal vierkante meters omlaag gebracht.”*

In Capelle geldt dat voor het stichten van een basisschool een (beoogd) schoolbestuur aan de hand van prognoses aannemelijk moet maken dat de stichtingsnorm wordt gehaald. Dit houdt in dat aangetoond moet kunnen worden dat binnen 5 jaar minimaal 327 leerlingen op de nieuwe school zitten en dat dit aantal na 15 jaar nog steeds wordt behaald. Als aan deze voorwaarden is voldaan en er is geen alternatief voorhanden, dan geldt voor de gemeente een wettelijke plicht om in een nieuwe onderwijshuisvesting te voorzien.

Voor de bereikbaarheid van een school wordt in Capelle een straal van 2 km rond de woning gehanteerd. Concreet betekent dit dat scholen in de wijken Fascinatio, Capelle West en 's Graveland bereikbaar zijn voor de basisschoolleerlingen uit Rivium. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de ruimtevraag van onderwijshuisvesting in Rivium: hoeveel ruimte is er nodig, hoe wordt dat berekend en is het nodig dan wel gewenst dat er een school in Rivium wordt gesticht of gaat de voorkeur uit naar het onderbrengen van kinderen op nabijgelegen scholen?

3.1.1 Ruimtevraag onderwijshuisvesting

De ruimte voor onderwijs wordt berekend met de volgende formule:

$$5,03 \times \text{aantal leerlingen} + 200 \text{ m}^2 = \text{aantal benodigde m}^2$$

De 200m² is de vaste voet voor zelfstandige scholen. Als een school in Rivium een uitbreidingslocatie wordt van een andere Capelse school, dan is deze 200m² waarschijnlijk niet nodig. Bij de m² voor klaslokalen en andere aan de school gerelateerde ruimtes komt de verplichting om een gymzaal te realiseren. De omvang van een gymzaal voor een school is 450m².

Door de ontwikkelaar van onderwijsprognoses is op basis van het woonprogramma, de beoogde doelgroep en het aantal woningen een prognose voor Rivium opgesteld met de volgende uitgangspunten:

- Rivium wordt een wijk met zeer jonge bewoners (gemiddelde leeftijd =30);
- Het aantal eengezinswoningen is minder dan 5%;
- De WG/bg (= wegingsfactor) is kleiner dan 10 kinderen uit 100 woningen. Deze waarde is gekozen om (grote) meerkamerappartementen of flats, waarin wel veel kinderen kunnen wonen uit te sluiten, zoals bijvoorbeeld de traditionele Bijlmer. Rivium richt zich niet op dat type woningen;
- De gemiddelde woningwaarde is kleiner dan € 300.000.

Uit deze prognose komt een mogelijk aantal basisschoolkinderen tussen 350 – 450. De bevolkingsprognose is opgenomen in bijlage 1.

Of de verwachte groep starters/kleine huishoudens daadwerkelijk naar Rivium komt en hoe lang ze in de wijk blijven wonen, is op voorhand moeilijk in te schatten. Het grote aantal kleine woningen zou het kindertal kunnen beperken. Tegelijkertijd is het doel om 2000 woningen met een oppervlakte groter dan 70m² te realiseren. Deze woningen zijn in principe geschikt voor (kleine) gezinnen. Of die zich ook in Rivium zullen huisvesten hangt af van hun woonwensen en de doorstroommogelijkheden naar gezinswoningen. Op dit moment zijn die mogelijkheden zeer beperkt.

Als Rivium een andere doelgroep trekt en zich bijvoorbeeld meer zal ontwikkelen volgens een Capels scenario (Rivium kent een vergelijkbare bevolkingsopbouw als andere Capelse wijken) dan kan het aantal kinderen in de basisschoolleeftijd volgens een prognose zo'n 1.200 bedragen bij een wijk met 5000 woningen en 7500 inwoners. Zie bijlage 1.

3.1.2 Onderwijs capaciteit in de omgeving

De benodigde ruimte voor onderwijs hoeft niet in Rivium te worden opgelost als in de buurt (binnen een straal van 2 kilometer) voldoende onderwijs capaciteit beschikbaar is. Als de situatie in de scholen in de omgeving gelijk blijft of de prognoses volgt, kan de vraag naar onderwijshuisvesting vanuit Rivium (gedeeltelijk) worden opgevangen door onderwijs capaciteit in de omgeving. In omringende wijken (Fascinatio, Capelle West en 's Graveland) zijn scholen met leegstaande klaslokalen. Volgens de huidige prognose gaat het om zo'n 17 lokalen die plaats bieden aan 425 leerlingen.

Bij het inzetten op onderwijs capaciteit in de omgeving, moet rekening worden gehouden met een aantal aspecten:

- De lokalen worden wel deels ingevuld door kinderopvang en andere functies (zo'n 10 lokalen). Formeel moet kinderopvang plaatsmaken voor onderwijs. In de praktijk zal voor kinderopvang een alternatieve plek gevonden moeten worden;
- Een school in de wijk is vaak meer dan alleen een plek voor onderwijshuisvesting. Het schoolplein is een ontmoetingsplek voor jonge ouders en buiten schooltijd kan het vastgoed/gymzaal ook voor andere functies worden ingezet. Een school in Rivium is daarmee ook belangrijk voor de sociale infrastructuur in de wijk;
- In Fascinatio worden de komende jaren zo'n 1000 extra woningen gebouwd. Een groot deel hiervan is bedoeld voor 1 persoonshuishoudens. Er komen ook woningen voor (kleine) gezinnen die tot een extra onderwijsvraag kunnen leiden.

3.1.3 Monitoring van de actuele vraag naar onderwijshuisvesting

Op welke termijn in Rivium een concrete vraag naar onderwijshuisvesting komt en of die vraag kan worden opgevangen met capaciteit in de omgeving, is nu nog lastig voorspelbaar. Door monitoring krijgt de gemeente zicht op de daadwerkelijke behoefte aan basisschoolonderwijs.

Jaarlijks is inzicht nodig in de volgende data:

- Het aantal jonge kinderen (0-12 jaar) dat in Rivium woont;
- De reële beschikbare onderwijs capaciteit (bezetting en leegstand) bij scholen in de omgeving.

Op basis van deze data kan de gemeente tijdig inspelen op de onderwijsbehoefte en indien nodig de ruimteclaim voor een onderwijsvoorziening bij de ontwikkelaars in Rivium inlossen.

3.1.4 Conclusie onderwijs

Onzekerheid over de bevolkingssamenstelling in Rivium en mogelijke fluctuaties in de onderwijs capaciteit in de omgeving, maken het noodzakelijk om rekening te houden met een potentiële vraag naar onderwijshuisvesting in Rivium. Door nu ruimte te reserveren, houdt de gemeente de mogelijkheid om een basisschool te realiseren als dat nodig is.

Nu geen rekening houden met deze optie, kan betekenen dat de gemeente later voor hoge kosten komt te staan omdat de ruimte in Rivium voor andere functies wordt ingezet en de gemeente de medewerking van de vastgoedeigenaren nodig heeft om alsnog onderwijs te kunnen huisvesten.

Voor de ruimtereservering is een gemiddelde genomen van de verschillende bevolkingsprognoses. Op basis van deze gegevens kan een aantal van 750 basisschoolleerlingen in Rivium worden verwacht. Voor onderwijshuisvesting van dit aantal leerlingen is een reservering van 4000 m2 nodig.

3.2 Sociaal domein

In het beleidsdocument 'Capelle: Voor Elkaar!' verwoordt de gemeente de Capelse visie op het sociaal domein als volgt: *"In Capelle werken we aan een samenleving waarin bewoners zich verantwoordelijk voelen voor elkaar, werken, actief meedoen en waarin de gemeente als het nodig is een handje helpt. In Capelle is zorg en ondersteuning goed geregeld. Wij zijn er voor elkaar!"*

In Capelle wordt ingezet op een leefomgeving die uitnodigend is voor ontmoeten, sporten en bewegen zodat dit bijdraagt aan een positief en gezond leefklimaat. Elke Capelse wijk vraagt daarin om maatwerk. Hoe dit maatwerk voor Rivium eruit zal zien, is afhankelijk van de doelgroepen die in de wijk komen wonen en hoe hun behoefte rond ontmoeting, ondersteuning in hulpverlening zich ontwikkelt. Zo kan er ook in Rivium een vraag ontstaan naar een ruimte voor verschillende dienstverleners: bijvoorbeeld een KinderLab of Stichting Welzijn Capelle.

3.2.1 Buurthuis/Huis van de Wijk

Op basis van de ambities en het woonprogramma lijkt een buurthuis in de traditionele zin geen voor de hand liggende optie. De verwachting is dat de toekomstige bewoners behoefte hebben aan ontmoetingsplekken waar zij zelf verschillende activiteiten kunnen ontplooiën. Een laagdrempelige, toegankelijke plek waar alle bewoners terecht kunnen en zelf voor programmering kunnen zorgen, draagt bij aan de groei van sociaal weefsel in een nieuwe wijk. Zo'n plek met een open karakter is een andere voorziening dan gemeenschappelijke ruimtes in wooncomplexen die voornamelijk zijn bedoeld voor de bewoners van het desbetreffende pand.

In Fascinatio is ervaring opgedaan met 'open ruimte' voor wijkbewoners; het Huis van de Wijk Fascinatio. Dit voorbeeld biedt aanknopingspunten voor Rivium. Fascinatio is net als naar verwachting het toekomstige Rivium een wijk met zogenaamde zelfredzame burgers. Ruimtes in het Huis van de Wijk kunnen daar worden gehuurd door diverse aanbieders van cursussen en workshops. De huur bedraagt zo'n 15 euro per uur en vormt daardoor geen belemmering voor het programmeren van wijkgerichte activiteiten. De lage huur faciliteert hier community building; mensen met gelijke interesses kunnen elkaar ontmoeten door aan verschillende activiteiten deel te nemen.

3.2.2 Toegang tot hulpverlening en ondersteuning

Capelle zorgt er samen met partners in zorg en welzijn voor dat zo min mogelijk mensen in de zorg terechtkomen. De gemeente biedt faciliteiten waardoor mensen actief kunnen zijn en zo goed mogelijk voor zichzelf kunnen zorgen, weerbaar zijn en mee kunnen doen. Het doel is dat Capellenaren zich veilig en prettig voelen in hun wijk en daar trots op kunnen zijn. Om dit te bereiken, is een stevige, sociale basisinfrastructuur nodig en is het belangrijk steeds voldoende in te zetten op preventie. Hierbij is het belangrijk dat verschillende hulp-/zorgverleners elkaar makkelijk kunnen vinden. Een ruimte waar diverse professionals met elkaar kunnen samenwerken en hun dienstverlening kunnen organiseren (zoals in een zorgcentrum/HOED) past hierbij.

Voor de ruimteclaim voor vastgoed met sociale functies is gebruik gemaakt van referentiegegevens uit andere Capelse wijken. Op basis van deze referenties en uitgaande van een nieuwe wijk met circa

7500 inwoners, is in Rivium circa 450m2 nodig voor vastgoed dat kan worden ingezet voor sociale functies.

3.2.3 Overige voorzieningen

Culturele voorzieningen met een stedelijk of regionaal bereik zijn niet gepland in het Nieuwe Rivium. In de nabijheid van Rivium en in Rotterdam is een rijk cultureel aanbod met onder andere theaters en bioscopen. In Rivium wordt wel ruimte geboden aan een kleinschalig filmhuis of een andere op de wijk gerichte culturele voorziening.

Sportterreinen en een zwembad bevinden zich eveneens in de omgeving. In het Nieuwe Rivium zijn geen nieuwe gemeentelijke sportvoorzieningen gepland. Sportscholen en andere op beweging gerichte activiteiten, overdekt of in de buitenruimte, worden nadrukkelijk gestimuleerd.

3.2.4 Tijdelijke voorzieningen en placemaking

De komende jaren zijn tijdelijke voorzieningen nodig die de vraag naar maatschappelijke dienstverlening invullen en bijdragen aan het proces van wijkontwikkeling. Placemaking is een aanpak waarbij de gebruikers van het gebied gezamenlijk plannen maken en uitvoeren om aantrekkelijke plekken te ontwikkelen en het sociaal weefsel te versterken. Tijdens de ontwikkeling van de wijk biedt placemaking een kans de om te experimenteren met verschillende activiteiten en tijdelijke voorzieningen.

BIJLAGE TABEL VAN MENSEN NAAR METERS

Tabel 'Van Mensen naar Meters'

Benodigde ruimte maatschappelijke voorzieningen Rivium		Aantal inwoners: 3875		Aantal inwoners: 7500		Indicatie maximale maatschappelijke huurprijs Prijspeil 2019
		Jaar: 2025		Jaar: 2030		
		m2 per voorziening	totale m2	m2 per voorziening	totale m2	
Zorg	Huisartsen	140		280		€150,- per m2
	Apotheken	110		220		€150,- per m2
	Overig (tandartsen, fysiotherapeuten, etc.)	550		1100		€150,- per m2
			800		1600	
Onderwijs		2000	2000	4000	4000	€100,- per m2
Kinderopvang		800	800	1600	1600	€150,- per m2
Welzijn Huis van de Wijk/hulpverlening/ondersteuning		225	225	450	450	€100,- per m2
TOTAAL			3825		7650	

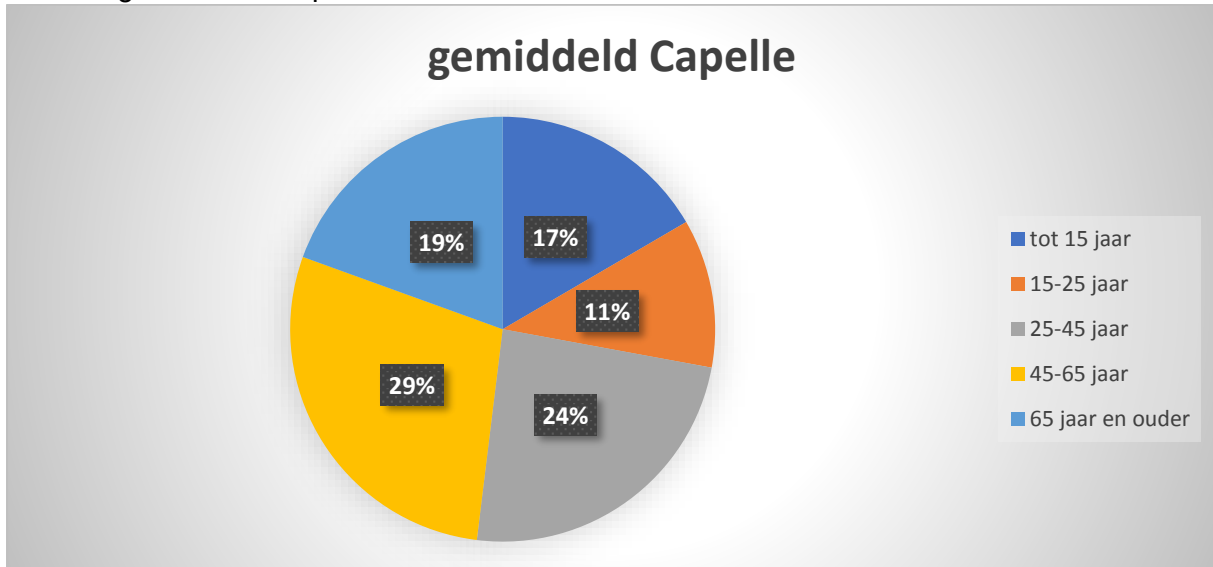
Berekening kengetallen

Zorg	Huisartsen	0,43 fte huisartsen per 1.000 inwoners; 80 m2 voor solopraktijk
	Apotheken	0,14 apotheken per 1.000 inwoners, 200 m2 voor een zelfstandige apotheek
	Overig (tandartsen, fysiotherapeuten, etc.)	0,14 m2 per 1000 inwoners
Onderwijs		5,03 x aantal leerlingen + 200 m2 = aantal benodigde m2 [+450m2 voor een gymzaal]
Kinderopvang		0,093 m2 per bewoner
Welzijn	Huis van de Wijk/hulpverlening/ondersteuning	Kengetal gebaseerd op 'Vastgoed voor Welzijn' van overige Capelse wijken.

Bevolkingsscenario's Rivium opgesteld door de afdeling Vastgoed

- Een Capels scenario (gemiddeld Capelle, gemiddelde leeftijd =42) waarbij ervan uit wordt gegaan dat Rivium zich op een vergelijkbare manier ontwikkelt als de gemeente Capelle
- Een zeer jong scenario (jong2, gemiddelde leeftijd = 30) waarbij de aanname is dat Rivium een zeer jonge bevolkingssamenstelling houdt.

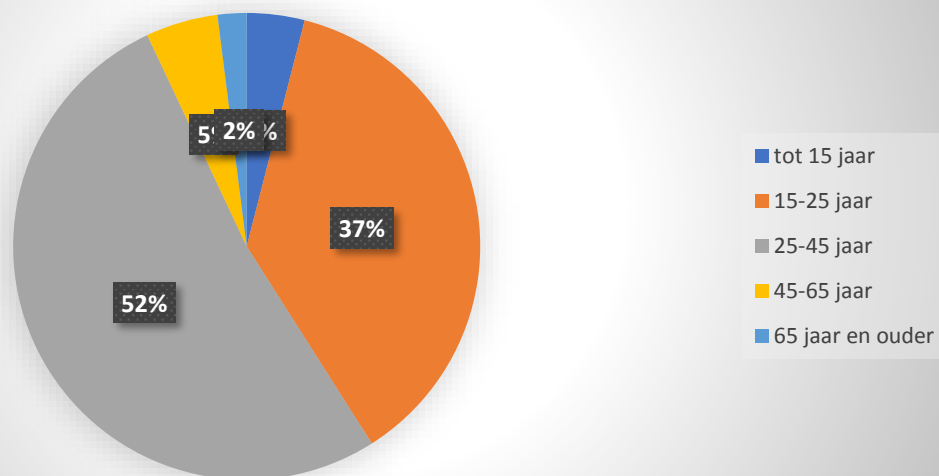
Bevolkingsscenario 'Capelle



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	111	200	1.000	1.700	2.425	3.150	3.875	4.600	5.325	6.050	6.775	7.500
Capelle gemiddeld tot 15 jaar	18	33	166	282	402	522	643	763	883	1.004	1.124	1.244
(42 jaar) 15-25 jaar	13	23	113	192	274	356	438	520	602	684	766	848
25-45 jaar	27	48	240	409	583	757	932	1.106	1.280	1.455	1.629	1.803
45-65 jaar	32	57	286	486	693	900	1.108	1.315	1.522	1.729	1.937	2.144
65 jaar en ouder	22	39	195	331	472	613	755	896	1.037	1.178	1.319	0

Bevolkingsscenario 'jong Rivium'

jong2



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	111	200	1.000	1.700	2.425	3.150	3.875	4.600	5.325	6.050	6.775	7.500
Rivium jong tot 15 jaar	4	8	40	68	97	126	155	184	213	242	271	300
(27 jaar) 15-25 jaar	41	74	370	629	897	1.166	1.434	1.702	1.970	2.239	2.507	2.775
25-45 jaar	58	104	520	884	1.261	1.638	2.015	2.392	2.769	3.146	3.523	3.900
45-65 jaar	6	10	50	85	121	158	194	230	266	303	339	375
65 jaar en c	2	4	20	34	49	63	78	92	107	121	136	150

Prognose kinderen Rivium volgens Dick Postmus (opsteller van onderwijsprognoses)

Voor Rivium heeft hij een alternatief prognosemodel opgesteld dat aansluit op de verwachte woningtypen en doelgroep voor de wijk.

Hiertoe zijn aan de hand van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek zijn referentiewijken voor Rivium bepaald. Voorwaarden die op de selectie zijn toegepast zijn:

1. Het aantal eengezinswoningen is minder dan 5%
2. de WG/bg is kleiner dan 10 kinderen uit 100 woningen. Deze waarde is gekozen om (grote) meerkamer appartementen of flats, waarin wel veel kinderen kunnen wonen uit te sluiten, zoals bijvoorbeeld de traditionele Bijlmer. Rivium richt zich niet op dat type woningen.
3. De gemiddelde woningwaarde is kleiner dan € 300.000

De selectie op de eerste 2 voorwaarden levert 33 referentiewijken op. Na toevoeging van de woningwaarde blijven er 14 wijken over. De Gwb/bg is respectievelijk 5,1 en 2,4 kind per 100 woningen. De standaardreferentie lijn uit de methode woningbouw nieuw is met deze uitkomsten herrekend in een maximum en minimum variant.

Uitkomst minimum- en maximumvariant.

De uitkomst van de minimumvariant is een tiende ten opzichte van de basisgeneratie volgens de standaardmethode. Mede het gevolg van het feit dat de GWB/bg voor de standaardmethode 24 is en die uit de minimumvariant 2,4. De maximumvariant geeft ruim het dubbele.

De vraag rijst of de uitkomst methode een betrouwbaar beeld oplevert dan wel representatief is. Voor de referentiewijken die op basis van de eerste 2 voorwaarden zijn samengesteld liggen de uitersten tussen 9 tot 0,5 kinderen per 100 woningen. Wordt de derde voorwaarde eraan toegevoegd dan ligt het bereik nog altijd tussen 7 tot 0,5 kinderen. Geprojecteerd op Rivium ligt de maximale bandbreedte dan respectievelijk tussen 450 en 25 kinderen of 350 en 25 kinderen.

Prognose Rivium, minimum variant

Standaard referentielijn	0,28 0,37 0,42 0,46 0,48 0,5 0,49 0,45 0,41 0,37 0,34 0,31 0,29 0,27 0,25 0,24 0,24 0,24 0,24 0,24 0,24 0,24																							
Algemeen Vruchtbaarheidscijfer	Gemeente	46	Correctiefactor		0,100																			
percentage eengezinswoningen	Landelijk	44,8																						
		10																						
jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	Stabiel
aantal woningen *)	113	80	0	937	0	0	1470	800	800	0	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
gemid. woningbezetting	0,028	0,037	0,042	0,046	0,048	0,05	0,049	0,045	0,041	0,037	0,034	0,031	0,029	0,027	0,025	0,024	0,024	0,024	0,024	0,024	0,024	0,024	0,024	
jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	
Woningen	113	193	193	1.130	1.130	1.130	2.600	3.400	4.200	4.200	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
2019	3	4	5	5	5	6	6	5	5	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
2020		2	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
2021			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2022				26	35	39	43	45	47	46	42	38	35	32	29	27	25	23	22	22	22	22	22	
2023					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2024						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2025							41	54	62	68	71	74	72	66	60	54	50	46	43	40	37	35	35	
2026								22	30	34	37	38	40	39	36	33	30	27	25	23	22	20	19	
2027									22	30	34	37	38	40	39	36	33	30	27	25	23	22	20	
2028										0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal basisgeneratie	3	6	8	34	44	49	94	130	170	185	213	224	224	219	207	195	182	167	155	145	136	129	124	120

10.

**MAATSCHAPPELIJKE
OPGAVE IN BEELD
RIVIUM**

d.d. **01-05-2020**

RIVIUM

gemeente **Capelle**
aan den IJssel



versie: 1 mei 2020

Maatschappelijke opgave in beeld RIVIUM

De Maatschappelijke Opgave in Beeld RIVIUM

Zorgen voor een vitaal en sociaal duurzaam Rivium



Mei 2020

Karen Welp en Mariska Schabbing

Inhoudsopgave

1. Introductie van de maatschappelijke opgave
2. Maatschappelijke voorzieningen
 - Toelichting per voorziening
 - Zorgvoorzieningen
 - Onderwijs
 - Sociaal domein: huiskamer van de wijk & vastgoed voor hulpverlening en ondersteuning
 - Kinderopvang
 - Sport/buitenruimte
 - Overige voorzieningen
3. Gebiedskwaliteit, stad op ooghoogte
 - Aantrekkelijke plekken voor ontmoeting door placemaking
 - Plinten
4. Sociale binding
5. Het belang van diversiteit en inspelen op de lokale woonvraag
6. Organisatie van de maatschappelijke opgave

1. Introductie van de maatschappelijk opgave

In deze notitie staat de vraag centraal hoe het Nieuwe Rivium een wijk wordt waar bewoners nu en in de toekomst met plezier wonen. De maatschappelijke opgave en de bijbehorende aanpak voor een vitale en sociaal duurzame wijk worden in beeld gebracht. Daarbij komen de volgende aspecten aan bod:

- Het belang van diversiteit voor sociale duurzaamheid.
- Sociale infrastructuur/maatschappelijke voorzieningen die nodig zijn in het dagelijks leven van inwoners en die de dienstverlening bieden die mensen in hun woonomgeving zoeken.
- Het belang van goede openbare ruimte en plinten voor een leefbare en veilige wijk.
- Personele inzet die nodig is om de maatschappelijke opgave in te vullen.

2. Maatschappelijke voorzieningen

Met woningen alleen bouw je geen vitale wijk. Een van de randvoorwaarden voor een leefbare complete stad is een divers en hoogwaardig voorzieningenniveau.

Om zicht te krijgen op de benodigde sociale infrastructuur is het model van 'Mensen naar Meters' op Rivium toegepast. Dit model legt een verband tussen bevolkingsomvang en benodigde ruimte voor verschillende maatschappelijke voorzieningen. Hiervoor zijn landelijke en Capelse kengetallen gebruikt.

Op basis van wettelijke verplichtingen (wat moeten we) en gemeentelijke doelen en visies (wat willen we) is vervolgens voor verschillende maatschappelijke voorzieningen een inschatting gemaakt van het aantal vierkante meters dat nodig is in Rivium. De notitie 'Ruimte voor maatschappelijke voorzieningen in Rivium' geeft een nadere toelichting op de bepaling van de ruimtebehoefte.

Maatschappelijke voorzieningen verdragen geen marktconforme huurprijzen. Om ervoor te zorgen dat Rivium een complete wijk wordt met maatschappelijke voorzieningen moet met ontwikkelaars afspraken worden gemaakt over maximale huurprijzen.

Tabel 'Van Mensen naar Meters'

Benodigde ruimte maatschappelijke voorzieningen Rivium		Aantal inwoners: 3875		Aantal inwoners: 7500		Indicatie maximale maatschappelijke huurprijs Prijspeil 2019
		Jaar: 2025		Jaar: 2030		
		m2 per voorziening	totale m2	m2 per voorziening	totale m2	
Zorg	Huisartsen	140		280		€150,- per m2
	Apotheken	110		220		€150,- per m2
	Overig (tandartsen, fysiotherapeuten, etc.)	550		1100		€150,- per m2
			800		1600	
Onderwijs		2000	2000	4000	4000	€100,- per m2
Kinderopvang		800	800	1600	1600	€150,- per m2
Welzijn	Huis van de Wijk/hulpverlening/ondersteuning	225	225	450	450	€100,- per m2
TOTAAL			3825		7650	

Berekening kengetallen

Zorg	Huisartsen	0,43 fte huisartsen per 1.000 inwoners; 80 m2 voor solopraktijk
	Apotheken	0,14 apotheken per 1.000 inwoners, 200 m2 voor een zelfstandige apotheek
	Overig (tandartsen, fysiotherapeuten, etc.)	0,14 m2 per 1000 inwoners
Onderwijs		5,03 x aantal leerlingen + 200 m2 = aantal benodigde m2 [+450m2 voor een gymzaal]
Kinderopvang		0,093 m2 per bewoner
Welzijn	Huis van de Wijk/hulpverlening/ondersteuning	Kengetal gebaseerd op 'Vastgoed voor Welzijn' van overige Capelse wijken.

Toelichting per voorziening

Hieronder volgt per voorziening(engroep) een korte toelichting.

Zorgvoorzieningen

Als Rivium straks 7500 inwoners kent, zijn ongeveer vier huisartsen in de wijk nodig. Voor een apotheek en andere zorgvoorzieningen (bijvoorbeeld tandartsen en fysiotherapeuten) is dan ook voldoende draagvlak. Het clusteren van zorg heeft voordelen voor zorgverleners en patiënten. Ontwikkeling van een zorgcentrum of HOED (huisartsen onder één dak) is wenselijk. De huurprijs voor zorgvastgoed kan ongeveer €150,- per m2 bedragen. Hogere huurprijzen kunnen ertoe leiden dat deze voorzieningen zich niet in de wijk kunnen of willen vestigen. Huisartsen zijn gebonden aan landelijke tarieven en kunnen daardoor geen marktconforme huur betalen. Andere zorgverleners hebben vaak wat ruimere huisvestingsbudgetten, maar ook voor hen geldt dat zij commerciële huurprijzen niet kunnen opbrengen.

Onderwijs

De gemeente heeft de wettelijke plicht om voor onderwijs te zorgen. Deze verplichting hoeft niet in Rivium te worden opgelost als in de buurt voldoende onderwijscapaciteit beschikbaar is. Op basis van prognoses kan een school op termijn een noodzakelijke voorziening in Rivium zijn. Door jaarlijks het aantal basisschoolleerlingen te monitoren en zicht te houden op leegstaande lokalen in de omgeving, houdt Capelle grip op deze onderwijsvraag. Om de optie voor de ontwikkeling van een school in Rivium open te houden is nu een ruimtereservering van 4000 m2 noodzakelijk. In de notitie Ruimte voor Maatschappelijke voorzieningen wordt dit toegelicht.

Sociaal domein: huiskamer van de wijk & vastgoed voor hulpverlening en ondersteuning

Plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten dragen bij aan sociale cohesie. Een buurthuis in de traditionele zin, is geen voor de hand liggende ontwikkeling in Rivium. De toekomstige inwoners hebben waarschijnlijk behoefte aan 'Huiskamers in de wijk' waar zij de mogelijkheid hebben om zelf diverse activiteiten te programmeren. Het is belangrijk dat deze Huiskamers toegankelijk zijn voor alle wijkbewoners en zich bevinden op een goed zichtbare plek.

Voor hulpverlening en ondersteuning is ruimte nodig voor verschillende dienstverleners in het sociaal domein. Een gemeenschappelijke ruimte faciliteert de gewenste samenwerking.

Kinderopvang

Kinderopvang is een must voor een nieuwbouwwijk. De gemeente heeft geen verplichting om deze voorziening te ontwikkelen, maar kan via afspraken met marktpartijen organiseren dat er voldoende betaalbare ruimte beschikbaar komt. In Rivium is momenteel een kinderdagverblijf gevestigd dat

plaats biedt aan 12 baby's en 12 peuters. Ook is er een BSO met plek voor 30 kinderen. De organisatie huurt momenteel 500m² voor een relatief lage huurprijs van €84,- . Met de ontwikkeling van Rivium, zal het aantal kinderopvangplekken waarschijnlijk gestaag groeien. Naar verwachting is hiervoor 1600 m² nodig. Deze ruimtebehoefte zal op termijn ontstaan.

Sport / buitenruimte

In een hoogstedelijke omgeving is een prettige buitenruimte essentieel. Belangrijk is de ontwikkeling van een leefomgeving die uitnodigend is voor ontmoeten, sporten en bewegen zodat dit bijdraagt aan een positief en gezond leefklimaat.

Rivium biedt mogelijkheden voor sporten en recreëren op verschillende plekken in de buitenruimte. Het park gelegen tussen Rivium en Kralingse Veer, de waterkant bij het Zalmhuis, de boulevard met knip en de ruimte onder de Van Brienoordbrug, bieden mogelijkheden voor ontmoeting, sport, spelen en andere activiteiten. Sportvelden, sporthallen en een zwembad bevinden zich in nabijgelegen wijken. In Rivium worden mogelijkheden gecreëerd voor sport en bewegen in de openbare ruimte en in commerciële voorzieningen zoals sportscholen.

Tussen de nieuwe appartementencomplexen komen semi openbare tuinen. Verder wordt ingezet op groene daken die in sommige gevallen toegankelijk zijn als ontmoetingsplek.

Overige voorzieningen

Culturele voorzieningen met een stedelijk of regionaal bereik zijn niet gepland in het Nieuwe Rivium. In de nabijheid van de wijk in Capelle en in Rotterdam is een rijk cultureel aanbod met onder andere theaters en bioscopen.

Kleinschalige culturele wijkvoorzieningen en evenementen kunnen veel waarde aan de wijkontwikkeling toevoegen. Culturele evenementen kunnen de wijk bekendheid geven en aantrekkelijk maken voor nieuwe bewoners. Voor de bewoners dragen deze voorzieningen bij aan ontmoeting en gemeenschapsvorming.

3. Gebiedskwaliteit, stad op ooghoogte

Voor de leefbaarheid van Rivium is de 'stad op ooghoogte' een belangrijk aangrijpingspunt. Hiermee wordt het gezichtspunt van de gebruiker bedoeld. Kwaliteit van de openbare ruimte is een bepalende factor voor de leefbaarheid en het gevoel van veiligheid. Straten, pleinen, parken zijn de plekken waar bewoners en gebruikers elkaar tegenkomen en waar toevallige ontmoeting en sociale interactie plaatsvindt. Publieke ruimte moet goed functioneren als verkeersruimte en als verblijfsplek. In de PlintenVisie wordt het ontwerp, invulling en de behoefte van de gebruiker bij de ontwikkeling van plinten en de buitenruimte nader toegelicht.

Startende bedrijven, broedplaatsen voor economische ontwikkeling en maakbedrijven kunnen een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van een levendig gebied en passen bij het pionierskarakter van het Nieuwe Rivium. Deze ondernemingen kunnen sociale en economische doelen combineren. Net als de maatschappelijke voorzieningen kunnen deze semi-commerciële voorzieningen meestal geen marktconforme huurprijs betalen.

Aantrekkelijke plekken voor ontmoeting door placemaking

Goed functionerende plekken trekken mensen aan en leveren een bijdrage aan sociale cohesie. Placemaking is een aanpak waarbij inwoners en andere belanghebbenden gevraagd wordt om mee te denken en te werken aan de ontwikkeling van zulke ontmoetingsplekken. Dit vergroot de

betrokkenheid en bevordert het gebruik: een anonieme plek wordt dan 'onze plek'. Placemaking en cocreatie helpen de samenwerking tussen gebruikers, ontwikkelaars en gemeente te versterken.

Het placemaking diagram helpt om aantrekkelijke plekken te ontwikkelen of bestaande plekken te evalueren. In de binnenste ring staan de belangrijkste kenmerken, in de middelste ring de tastbare kwaliteiten en in de buitenste ring de meetbare data.



Plinten

Goed functionerende plinten kennen functiemenging. Het is prettig als plinten levendigheid uitstralen doordat er ongeveer elke 10 meter een nieuwe functie/uitstraling is. Door gebruik van diverse 'warme' materialen en inspringende gevels ontstaat de diversiteit die gebruikers waarderen.

Voor het verkrijgen van gevulde plinten, met een gewenste mix aan voorzieningen, is het nodig dat een professional zich vanuit gebiedsperspectief (dus breder dan het gebouwperspectief) met de invulling van plinten bezighoudt. Deze professional kan dan experimenteren met wat werkt in de plint en wat nog moet worden versterkt.

4. Sociale binding

Een sterke, vitale wijk kent bewoners die zich verbonden voelen met elkaar en met de buurt. De ontwikkeling van het sociaal weefsel kan de gemeente een handje helpen door in te zetten op gemeenschapsvorming en tijdig sociale problematiek te signaleren en aan te pakken.

Voor het creëren van sociale binding is het faciliteren van interactie nodig. Sommige inwoners gaan naar buiten om te sporten of te wandelen en ontmoeten daar hun buurtgenoten. Anderen maken gebruik van horeca of andere voorzieningen. Naast uitnodigende plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, is een aanbod aan activiteiten, evenementen en dienstverlening wenselijk. Hiervoor is ruimte binnen en buiten nodig die bewoners zelf kunnen programmeren, zoals bijvoorbeeld de laagdrempelige Huiskamers van de Wijk en aantrekkelijke verblijfsplekken in de buitenruimte.

Het 'cement van de samenleving' krijgt vorm door de betrokkenheid van alle belanghebbenden: bewoners, ontwikkelaars, zittende bedrijven, maatschappelijke stakeholders en de gemeente. Zij kunnen met elkaar van Rivium een levendige wijk maken waar mensen graag willen wonen. Vanaf het begin van de ontwikkeling van het gebied is het belangrijk dat deze stakeholders elkaar treffen en met elkaar plannen maken, initiatieven uitwerken en faciliteiten creëren voor een sterke sociale basis in het gebied.

5. Het belang van diversiteit en inspelen op de lokale woonvraag

Voor een vitale wijk is het van belang dat Rivium woningen biedt voor een brede doelgroep. Hiermee ontstaat ruimte voor een veelzijdig voorzieningenaanbod. Bovendien maakt een divers woningaanbod een wooncarrière in de wijk mogelijk en vergroot zo de kans dat inwoners zich voor langere tijd aan de wijk binden en het sociaal weefsel kan groeien.

Het is belangrijk dat het veelzijdige woningprogramma dat in het Gebiedspaspoort is opgenomen, zijn weerslag krijgt in de programma's van de ontwikkelaars en dat de neiging om vooral veel kleine huurwoningen te bouwen wordt begrensd. Voorkomen moet worden dat Rivium een doorstroomwijk wordt met beperkte sociale cohesie.

Rivium kent straks een ruimer woningaanbod dan nodig is voor de lokale woningvraag vanuit de gemeente Capelle. Het Programma Wonen stelt dat de gemeente tot 2040 een verwachte bevolkingsgroei kent van 4%: zo'n 2100 nieuwe inwoners. Rivium biedt in 2030 mogelijk huisvesting aan 7500 mensen. Dit overschot aan aanbod biedt kansen om in te spelen op specifieke woningbehoeften van de Capelse bevolking. Volgens het Programma Wonen bestaat er een specifieke vraag vanuit vooral van oudere inwoners en jongeren. Tot 2030 verdubbelt het aantal 80-plussers en neemt het aantal 65-plussers met een derde toe. Daarnaast is er vanuit jongeren behoefte aan betaalbare huur- en koopwoningen. Door woningen voor deze doelgroepen te ontwikkelen kan Rivium een bijdrage leveren aan de Capelse woningopgave.

6. Organisatie van de maatschappelijke opgave

Voor het organiseren van de maatschappelijke opgave zijn verschillende onderdelen van belang.

1. Zorg voor voldoende en betaalbare ruimte voor maatschappelijk vastgoed.
Het is belangrijk dat met ontwikkelaars afspraken worden gemaakt over voldoende betaalbare viekante meters voor maatschappelijke voorzieningen. In een nieuwbouwwijk is het aantal voorzieningen aanvankelijk beperkt. Door tijdelijke voorzieningen mogelijk te maken, kan in de behoefte van bewoners worden voorzien.
2. Zorg voor aantrekkelijke plinten en goede buitenruimte
Aantrekkelijke plinten en een goede buitenruimte zijn noodzakelijk voor een leefbaar en levendig gebied. Dit is verder uitgewerkt in de PlintenVisie.

3. Zorg voor sociale wijkontwikkeling om sociale binding en gemeenschapsvorming te versterken. Een 'sociale ontwikkelaar' is nodig om de stakeholders (bewoners, ontwikkelaars, zittende bedrijven, maatschappelijke organisaties en de gemeente) met elkaar te verbinden. Zij hebben een gedeeld belang bij het werken aan een leefbare en toekomstbestendige wijk. Deze wijkontwikkelaar kan samen met stakeholders zorgen voor onder andere placemaking, tijdelijke activiteiten/voorzieningen en evenementen die bijdragen aan binding en ontmoeting.

Een tweede belangrijke rol voor deze professional is zorgen voor monitoring van de sociale wijkontwikkeling. Door de vinger aan de pols te houden, kunnen kansen en risico's voor de sociale ontwikkeling in het Nieuwe Rivium tijdig worden gesignaleerd en van een passende aanpak worden voorzien. Sociale wijkontwikkeling is een gemeenschappelijke opgave voor alle stakeholders. Een verbindende organisatievorm kan ondersteuning bieden om partijen op basis van gelijkwaardigheid te laten samenwerken.

Voorbeeld: Club Rhijnhuizen.

Club Rhijnhuizen is ontstaan uit de vraag van diverse ontwikkelaars, gemeente Nieuwegein en Provincie Utrecht om meer samenwerking te realiseren in de transformatie van Rijnhuizen. De club werkt nauw samen met de gemeente en provincie, maar is geen onderdeel van de gemeente en opereert zelfstandig; bekostigd en aangestuurd door leden. Club Rhijnhuizen is voor iedereen die in en om Rijnhuizen woont, werkt, eigendom heeft en ontwikkelt. Partijen werken samen aan een hogere gebiedskwaliteit, evenementen en activiteiten, (mobiele) horeca, bedrijfsbezoeken, hardloopclubs voor medewerkers en bewoners, mobiliteit, duurzaamheid, gebiedsmarketing en placemaking.

4. Organiseer dat SROI (social return on investment) gelden worden inbesteed in het Nieuwe Rivium. De komende jaren zal de gemeente voor de inrichting van de openbare ruimte grote opdrachten verstrekken aan diverse aannemers en uitvoerders. Maximaal 5% van de aanneemsom kan worden ingezet voor SROI. Als dit bedrag wordt teruggesluisd naar de wijk, ontstaat een mooi investeringsbedrag voor de ontwikkeling van verschillende wijkvoorzieningen in het Nieuwe Rivium.

Capelle aan den IJssel kent het protocol 'Social Return' waarin wordt beschreven dat SROI kan worden ingezet voor arbeidsparticipatie, maatschappelijke activiteiten en opdrachten voor sociale werkvoorziening. Op basis van dit protocol kunnen afspraken worden gemaakt over de inzet van SROI middelen voor het Nieuwe Rivium.