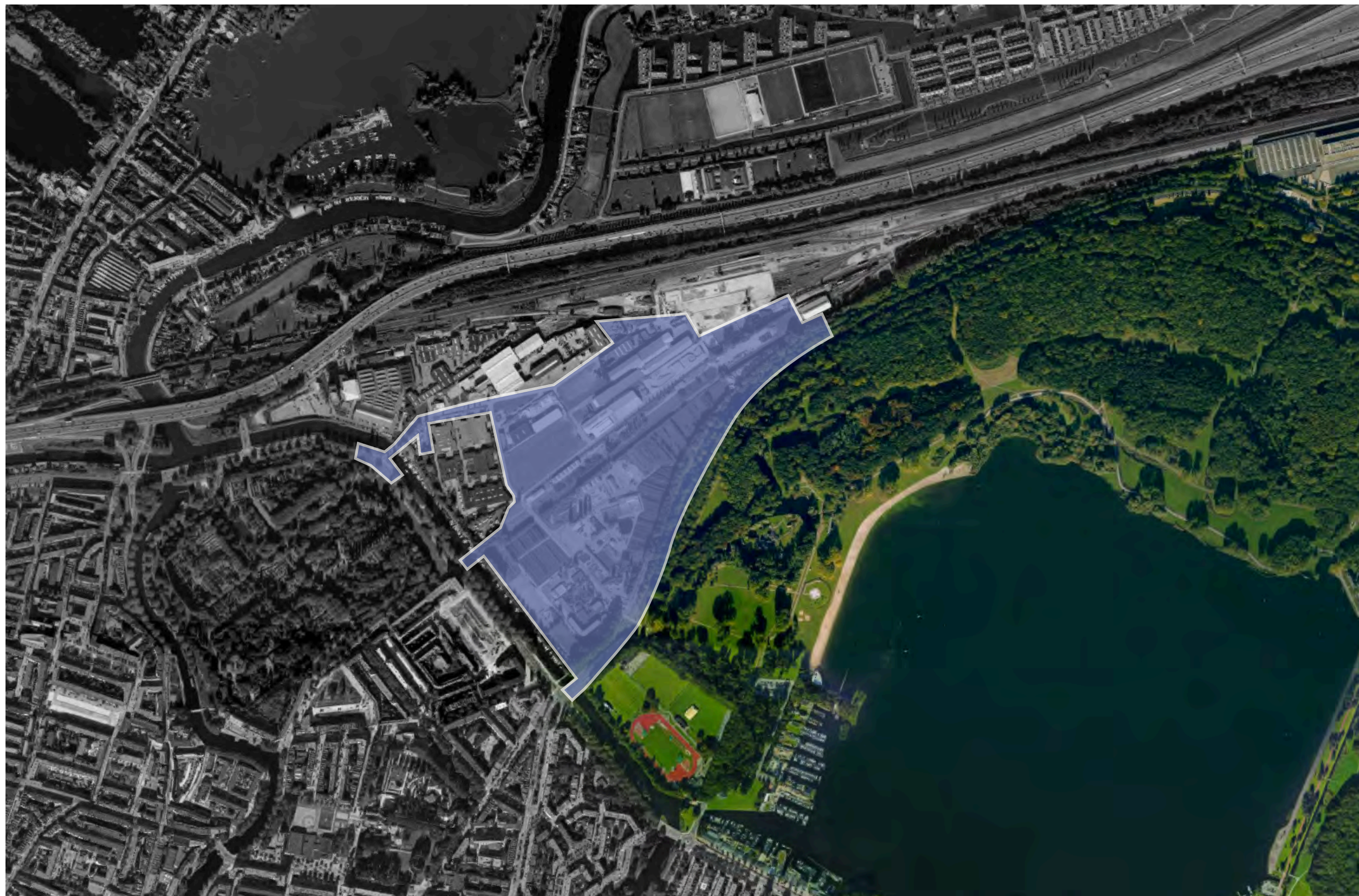




NIEUW KRALINGEN
GEBIEDSVISIE



ERA Contour - Heijmans • Rotterdam januari 2018



Gebiedsvisie Nieuw Kralingen

De stad Rotterdam is in ontwikkeling. De laatste jaren is de stad niet alleen kwalitatief gegroeid, maar ook wonen er steeds meer mensen. De stad trekt steeds meer bezoekers en maakt een ontwikkeling door van transitstad naar verblijfstad. Om Rotterdam als ideale woonstad te laten groeien heeft de gemeente beleidsdocumenten opgesteld zoals de Stadsvisie en de Woonvisie. Samen met ontwikkelaars, corporaties en andere belanghebbenden worden vanuit deze documenten de besproken ambities in de stad verder ontwikkeld.

Eén van de locaties waar een nieuwe stadswijk wordt ontwikkeld is het huidige Bedrijventerrein Boezembocht, ten noordenwesten van de Kralingse Plas. Sinds een aantal jaar zijn marktpartijen ERA Contour en Heijmans in samenspraak met de gemeente Rotterdam, bezig met een studie hoe deze wijk –Nieuw Kralingen genoemd– vorm kan krijgen. Deze gebiedsvisie is de leidraad voor de ontwikkeling van Nieuw Kralingen, waarin het beeld van de wijk dat wij voor ogen hebben, wordt geschetst.





Inhoud

1. INLEIDING	7
2. CONTEXT & IDENTITEIT	13
3. VISIE	17
4. RUIMTELIJKE KWALITEIT	31
5. FUNCTIONEEL PROGRAMMA	67
6. BEELDKWALITEIT	75
7. MOBILITEIT	84
8. DUURZAAMHEID	95
9. MILIEUTECHNISCHE RANDVOORWAARDEN	101
10. PLANNING & FASERING	106
11. BESTEMMING & UITWERKING	108
12. PARTICIPATIE	110



Deze gebiedsvisie is het product van de samenwerking tussen gemeente Rotterdam en marktpartijen ERA Contour en Heijmans. Beschreven wordt wat de essenties van de nieuwe wijk zijn, voor wie de wijk wordt gemaakt en hoe dit past binnen het gemeentelijk beleid.



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Sinds 2004 zijn ERA Contour en Heijmans bezig met de ontwikkeling van Nieuw Crooswijk. Ten tijde van de ontwikkeling van dit gebied ontstond het gesprek over het gebied aan de andere kant van de Boezemlaan, het huidige Bedrijventerrein Boezembocht. Dit gesprek heeft in 2016 geleid tot een Intentieovereenkomst met de gemeente. Onder de noemer Nieuw Kralingen zou dit gebied zich de komende jaren kunnen ontwikkelen tot een gewilde woonwijk in het hogere segment voor een doelgroep die nu relatief vaak vertrekt uit Rotterdam.

De aanleiding voor het vertrek van deze doelgroep wordt duidelijk in het onderzoek 'Komen en Gaan' (2013) en de Woonvisie 2030 van de gemeente Rotterdam. Het ontbreken van een passend woonproduct in een gewenst woonmilieu binnen de stadsgrenzen zorgt er voor dat men buiten deze grenzen gaat zoeken. Deze doelgroep zoekt naar een rustig stads- en grondgebonden woonmilieu, maar juist aan dit milieu is een tekort in Rotterdam, zo onderstreept ook De Grote Woontest.

De belangrijkste reden dat juist nu tot een grootschalige ontwikkeling van Nieuw Kralingen kan worden overgegaan, is de samenvallende afloop van een groot aantal (huur)contracten van bedrijven die tot voor kort op het bedrijventerrein waren gevestigd.

Buiten het feit dat in 2016 een aantal grondverhuringen afliepen, hebben een aantal bedrijven tussentijds de huur opgezegd en is een aantal bedrijven failliet gegaan. Dat betekent dat de locatie in de toekomst getransformeerd kan worden tot een woongebied zonder uitplaatsing van bedrijven. Daarnaast valt deze ontwikkeling binnen het nationale, provinciale en gemeentelijke beleid om steden meer te verdichten.

Nieuw Kralingen wordt een stadswijk in een rustig stadse setting. Maar het dient ook een wijk te zijn die aansluiting bij de stad vindt en de kwaliteit bezit om bewoners gelukkig te maken. Goede bereikbaarheid, kwalitatief goede woningen en een goede aansluiting met het Kralingse Bos maken dit mogelijk.





1.2 Rotterdam woonstad

Rotterdam is de afgelopen jaren flink gegroeid, in zowel aantallen als kwalitatief. Sinds 2008 is het inwonertal van de stad met ruim 33.500 toegenomen. Rotterdammers zijn daarnaast massaal trotser geworden op hun stad: van 56% in 2010 tot 72% in 2015 (bron: Woonvisie 2030).

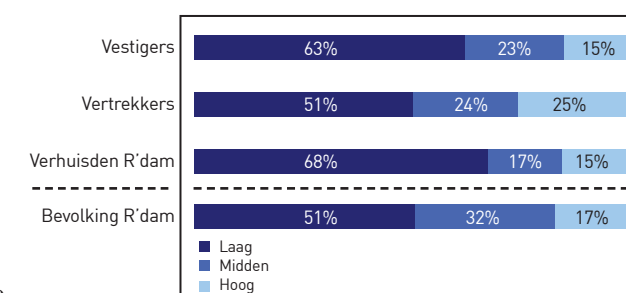
Ook het type inwoner van de stad verandert. De landelijke vergrijzing laat zich ook zien in Rotterdam, zij het in mindere mate. In Rotterdam stijgt het aandeel seniore inwoners van 15% (2015) tot 18% in 2030, terwijl dit aandeel landelijk van 18% tot 24% zal stijgen. Bijna een kwart van de bewoners bevindt zich in de leeftijdscategorie tussen de 20 en 35 jaar, dit is 6% hoger dan het landelijk gemiddelde. Maar ook het percentage hoogopgeleiden is toegenomen, van 26% in 2002 tot 35% in 2014.

Woonmilieus voor hogere inkomens

De gemeente Rotterdam stelt zich in de Woonvisie 2030 als doel om meer aantrekkelijke woonmilieus te realiseren. Er is in toenemende mate een woningvraag van huishoudens met een modaal- of hoger inkomen, terwijl het aantal beschikbare woningen in de gevraagde woonmilieus achterblijft. Volgens de Grote Woontest van 2012

(SmartAgent, figuur 1.2 pag. 9) is er een groot tekort aan Rustig Stedelijk wonen.

Uit het onderzoek Komen en Gaan van de gemeente (2013) blijkt dat er een verschil zit tussen toestroom en uitstroom van hoge inkomens van en naar de stad, zie ook figuur 1.1 en 1.3. Meer huishoudens met hoge inkomens verlaten de stad dan dat zij zich er vestigen. Genoemde argumenten om te verhuizen hebben vaak betrekking op de afmetingen van de woning, het type buurt en de mate van kindvriendelijkheid.



Grensbedragen (netto) inkomensklassen:

- Laag (tot modaal) : tot 1.850,-
- Midden (modaal tot 2x modaal) : 1.850 - 3.200,-
- Hoog (meer dan 2x modaal) : meer dan 3.200,-

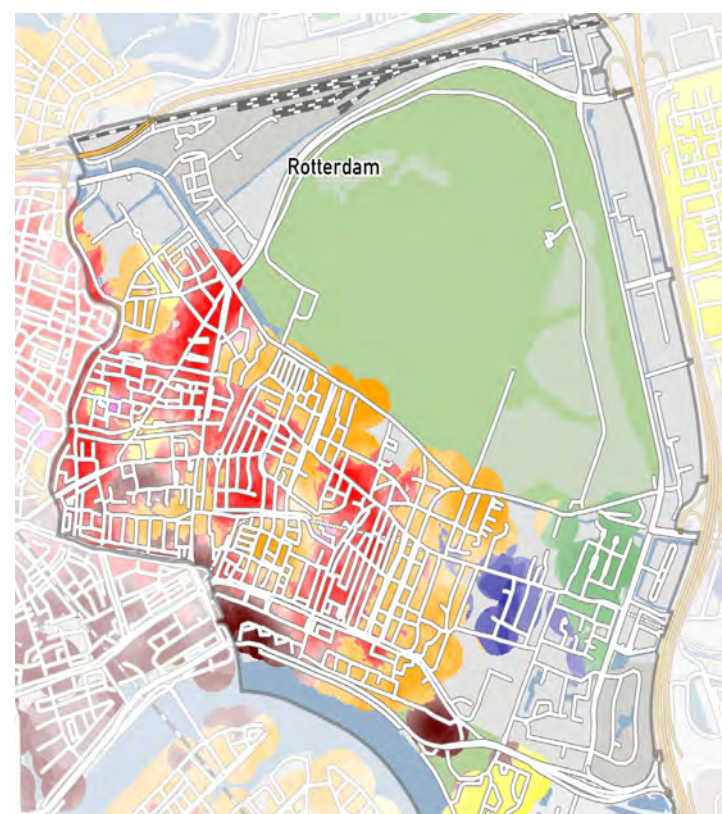
Figuur 1.1 Binnenlandse migratie Rotterdam naar inkomen (Woonvisie Rotterdam)



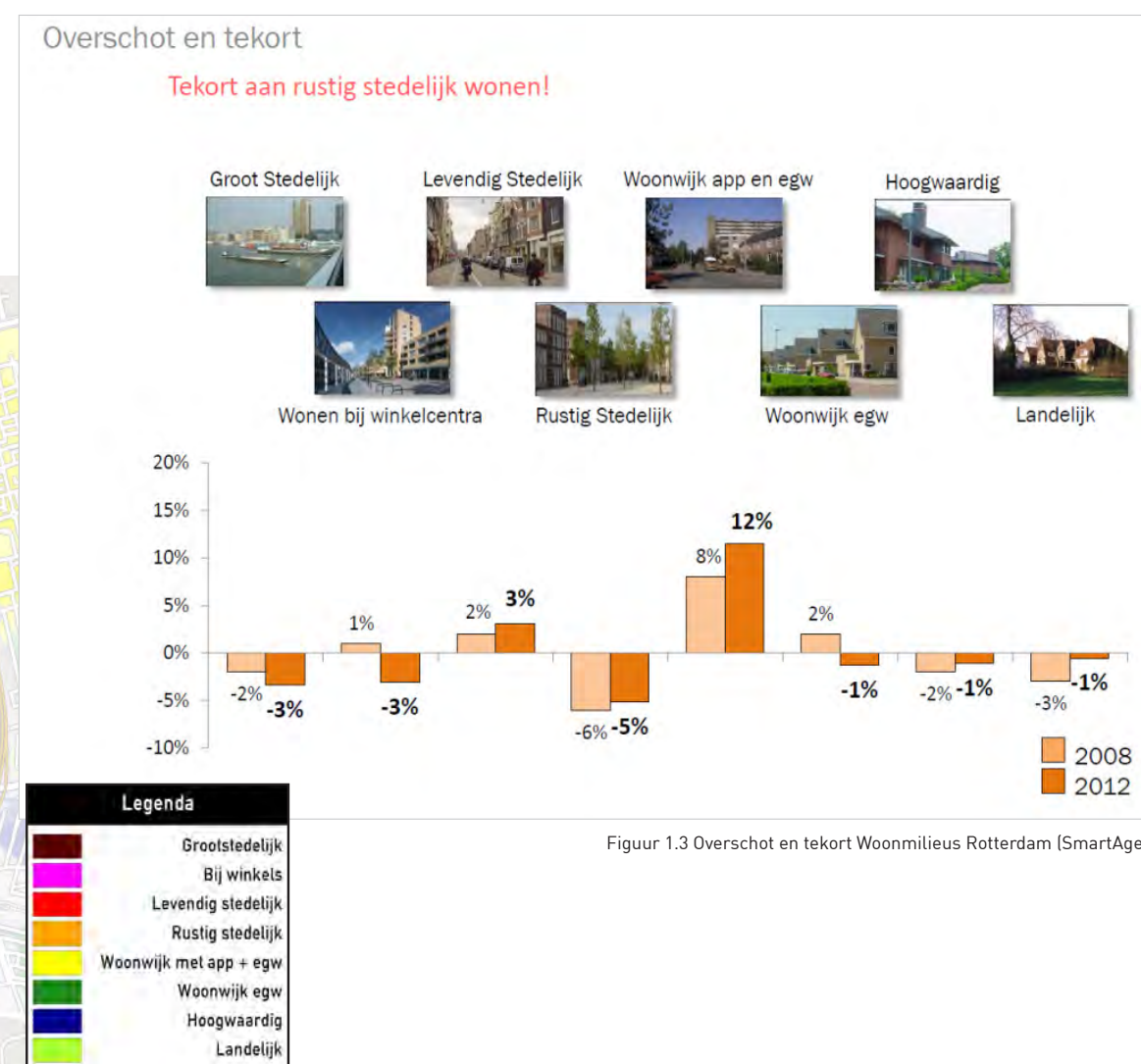
Nieuw Kralingen

Er is een groot tekort aan woningen in een Rustig Stedelijk woonmilieu, maar ook is er een gebrek aan woningen in een Hoogwaardig milieu (zie figuur 1.3). Beide zijn relatief vaak in trek bij hoogopgeleiden en mensen met een hoog inkomen, exact de doelgroep die Rotterdam nu nog relatief vaak verlaat. Een nieuwe stadswijk, geïnspireerd op Kralingen Oost, zou het behoud van deze doelgroep binnen de stadsgrenzen mogelijk maken. Gezien de ligging aan het Kralingse Bos, de afstand tot het centrum en de ontsluitingswegen is het huidige Bedrijventerrein Boezembocht een zeer geschikte locatie om met deze uitgangspunten Nieuw Kralingen te ontwikkelen.

Ruim driekwart van de bewoners van Kralingen Oost is hoogopgeleid (79%, De Grote Woontest 2012), en 46% van de bewoners heeft een hoog inkomen. Dit hogere segment toont zich ook in de waardering van de woningen in Kralingen Oost, de WOZ-waarde hier ligt ruim 2,5 keer hoger (€ 411.000,-) dan gemiddeld in Rotterdam (€ 155.000,-). De meest voorkomende woonmilieus in Kralingen Oost zijn Rustig Stedelijk en Hoogwaardig.



Figuur 1.2 Woonmilieus in Kralingen/Crooswijk (SmartAgent)



Figuur 1.3 Overschot en tekort Woonmilieus Rotterdam (SmartAgent)



1.3 Doelstellingen partijen

Gezamenlijke doelstellingen

In de Intentieovereenkomst tussen de gemeente, ERA Contour en Heijmans zijn een aantal doelstellingen genoemd. De belangrijkste doelstellingen zijn:

- Nieuw Kralingen moet meerwaarde hebben op niveau van de stad, de wijk en het Kralingse Bos.
- Het aantrekken en vasthouden van een doelgroep bestaande uit mensen met hoge inkomens en/of hoge opleidingsniveaus in Rotterdam.
- Maximale toegevoegde waarde voor de stad;
- Ontwikkeling past zo veel mogelijk binnen de ambitie van het programma Duurzaam 2015-2018;
- Toegankelijkheid van het Kralingse Bos en Plas verbeteren voor heel Rotterdam;
- Het realiseren van een hoogwaardige, rustig stedelijke stadswijk in het vrije marktsegment om mensen met hoge inkomens en/of hoge opleidingsniveaus te bedienen;
- Het borgen van de essenties van Nieuw Kralingen zoals opgesteld in dit document.

Doelstellingen gemeente Rotterdam

Naast de gezamenlijke doelstellingen heeft de gemeente Rotterdam de volgende –voor deze gebiedsvisie relevante– doelstellingen bij de ontwikkeling van Nieuw Kralingen:

- De Stadsvisie 2007 beschrijft dat het Bedrijventerrein Boezembocht kan worden getransformeerd tot een rustig stedelijk woonmilieu, waarbij de kracht van het Kralingse Bos benut wordt;

Uitwerking essenties

Essenties zijn richtlijnen en ambities voor de verdere uitwerking van het plan. Indien de essenties op de juiste manier worden vertaald, resulteert dit in een wijk die de kracht van het Kralingse Bos en Kralingen Oost combineert in een hoogwaardige nieuwe stadswijk.



1.4 Gebiedsvisie

Nieuw Kratingen is niet binnen een dag af. We moeten onszelf de ruimte geven om te anticiperen op de toekomst. Zo kan de markt veranderen en kan mobiliteit over tien jaar wellicht hele andere vormen aannemen.

Dit document geeft daarom onze gezamenlijke visie weer, niet een compleet uitgewerkt plan voor de komende 15 jaar. Want een aantal zaken die in Nieuw Kratingen belangrijk zijn, zijn overstijgend aan mobiliteit en marktomstandigheden. Juist die elementen worden in dit document verkend, getoetst en toegepast op gebiedsniveau, zodat we de komende 15 jaar de nodige houvast hebben. De genoemde essenties dienen daarmee als toetsingskader voor de verdere uitwerking van Nieuw Kratingen. Naast het feit dat keuzes binnen de kaders van beleid en marktsituatie dienen te worden gemaakt, moeten deze ook passen bij de essenties op gebieds- en/of woonmilieuniveau.

Opbouw gebiedsvisie

De visie begint met een analyse van de locatie (ligging, kwaliteiten, stakeholders) in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt de visie op kwalitatieve wijze opgebouwd vanuit een analyse van de doelgroep en Kratingen Oost. Vervolgens wordt toegewerkt naar de gebiedsessenities (in paragraaf 3.3) die in hoofdstuk 4 worden ingezet om de ruimtelijke

kwaliteit op te bouwen. Hierbij wordt stilgestaan bij de nader te onderzoeken onderwerpen van de ruimtelijke visie en de aansluiting op zowel Kratingse Plas als de stad. Er wordt ingegaan op de ruimtelijke sfeer die in Nieuw Kratingen naar voren komt en eindigt met de rol die spelen, groen en water hierin hebben.

Hoofdstuk 5 gaat in op het te realiseren programma in Nieuw Kratingen. Het type woningen en voorzieningen, maar ook welke bedrijven wel en niet zijn toegestaan in het gebied. In het hoofdstuk daarna wordt de ambitie met betrekking tot de beeldkwaliteit voorgelegd, welke een eerste aanzet vormt richting een nader op te stellen welstandsparagraaf. Hoofdstuk 7 heeft betrekking op mobiliteit, met onderwerpen als de invloed van het aanpassen van de verkeersstructuur, fietsrouting en parkeren. In hoofdstuk 8 wordt de duurzaamheidsambitie neergezet. De milieutechnische randvoorwaarden voor de ontwikkeling worden weergegeven in hoofdstuk 9.

Hoofdstuk 10 (planning & fasering) en 11 (bestemming & uitwerkingen) hebben betrekking op de vervolgstappen na het participatietraject en schetsen de wijze waarop dit kan worden ingevuld.





2. CONTEXT & IDENTITEIT

DE GEBIEDSVISIE BEGINT BIJ EEN ANALYSE VAN DE ONTWIKKELLOCATIE. DE LIGGING, BEREIKBAARHEID EN DE BELANGRIJKE STAKEHOLDERS IN EN RONDOM DE LOCATIE. ER WORDT KORT ONDERZOCHT WELKE KWALITEITEN ER IN DE BUURT AANWEZIG ZIJN EN HOE DEZE VOOR NIEUW KRALINGEN KUNNEN WORDEN INGEZET.

2.1 Locatie

De ontwikkellocatie Nieuw Kralingen vormt een driehoekig gebied tussen de huidige Bosdreef, de Boezemlaan en het rangeerterrein (deels bedrijventerrein) van de NS. Ten (zuid)oosten vormt de huidige Bosdreef de grens, die als 70-km weg een fysieke en mentale grens tussen het plangebied van Nieuw Kralingen en het Kralingse Bos vormt.

Het huidige gebruik van de gronden in Nieuw Kralingen is zeer divers (zie hiervoor ook figuur 2.7). Er zijn er 2 grote gebruikers in het gebied, de zogenoemde gemeentekwerkerij en het bedrijventerrein Veilingweg met als grondeigenaar NS Stations. Het bedrijventerrein van NS Stations is zo goed als onbebouwd. De nog zittende bedrijven worden uiterlijk in 2018 leeg opgeleverd. Langs de boezem bevinden zich de aanlegsteigers en boten behorende bij Watersportvereniging Schieland en Jachthaven Valkhof. Voor beide geldt dat zij een opslagruimte voor boten en een

clubhuis c.q. restaurant hebben. Langs de Boezem bevinden zich verder gezelligheidsvereniging het Haasje, korfbalvereniging Velox en een terrein van het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard. Daarnaast is er de VMBO- en MBO school het Wellantcollege, die medio 2016 heeft aangegeven de locatie in 2018 te zullen verlaten.

Direct achter de Boezem bevindt zich het bedrijvenpark Boezembocht, waarin onder andere de ambulancedienst ruimte huurt. Aan de Boezembocht bevinden zich een uitrit van het politiekantoor, het tankstation, een parkeerterrein, een kantoor en 2 metaalbedrijven, te weten Forest Metals en Lion Metals.



Figuur 2.1 Ligging ontwikkellocatie Nieuw Kralingen



2.2 Identiteitsdragers

Het huidige terrein is geen sprankelend woonmilieu. Wel zijn er rondom het plangebied dragers aan te wijzen die het plan de nodige identiteit geven. De belangrijkste drie hiervan zijn ligging ten opzichte van de stad, Kralingse Bos en Plas en het Stoomdepot.

• Ligging ten opzichte van de stad

Nieuw Kralingen ligt binnen de ring, maar direct naast de twee belangrijke snelwegen A16 en A20. Het centrum van Rotterdam is daarnaast goed bereikbaar per fiets. Hierdoor is de (psychologische) afstand tot de stadskern zeer beperkt.

• Kralingse Bos en Plas

De grootste aantrekkingskracht van het gebied wordt gevormd door de ligging naast het Kralingse Bos en Kralingse Plas. Deze heeft een groene opzet met veel bomen en waterpartijen die binnen de wijk kunnen worden getrokken. Het heeft een chic karakter door de statige panden in het Bos en aan de Plas, maar ook vanwege de aanwezigheid van de verschillende verenigingen en horecagelegenheden. Voor de genoemde doelgroep –hogere inkomens en hogeropgeleiden–

spreekt dit karakter uitermate aan. Ook bevindt zich in het Bos een kinderboerderij (waar veel kinderen graag komen).

• Stoomdepot

Net buiten het plangebied aan de noordoostzijde ligt het Stoomdepot museum. Dit is een museum met een aantal locomotieven en treinstellen uit het begin van de 20e eeuw. Op dit moment is het lastig te vinden, maar door het museum te betrekken bij de wijk kan het een extra gebiedstrekker worden.

Kralingen Oost

Zoals al aangegeven in de inleiding is Kralingen Oost een uitstekende referentie voor de ontwikkeling van Nieuw Kralingen. Het huidige Kralingen heeft een grote bekendheid en goede naam bij mensen van binnen én buiten de wijk. De uitstraling van de wijk is chic en is zeer aantrekkelijk voor hoger opgeleiden en hogere inkomens. Met de naam Nieuw Kralingen wekt de toekomstige wijk eenzelfde verwachting op.



Figuur 2.2 Ligging van het Bedrijventerrein Boezembocht naast het Kralingse Bos en Kralingse Plas



Figuur 2.3 Museum Stoomdepot



	Nieuw Kralingen	Park 16-Hoven	Terbregge	Kralingen Oost
Supermarkt	900m (Aldi)	1700m (Plus)	1200m (Marqt)	< 500m (AH)
Supermarkt (AH)	1200m	2100m	1500m	< 500m
Stadscentrum	3000m	3400m	4000m	2800m
Park/ontspanning	< 500m	< 500m	800m	< 500m
Basisschool	700m	< 500m	700m	< 500m
Sportfaciliteiten	< 500m	< 500m	< 500m	1000m
Aansluiting snelweg	1000m	1100m	1900m	1700m

Tabel 2.4 Afstand tot primaire voorzieningen

	Nieuw Kralingen	Park 16-Hoven	Terbregge	Kralingen Oost
Supermarkt	4 min.	5 min.	8 min.	1 min.
Supermarkt (AH)	4 min.	7 min.	9 min.	1 min.
Basisschool	4 min.	2 min.	6 min.	1 min.
Aansluiting snelweg	2 min.	4 min.	6 min.	5 min.
Centrum	5 min.	7 min.	9 min.	4 min.

Tabel 2.5 Bereikbaarheid met de auto



Figuur 2.6 Politiebureau Boezembocht

Voorzieningen en bereikbaarheid

Er bevinden zich op dit moment geen voorzieningen voor de beoogde doelgroep in het plangebied. Zoals beschreven wordt in de essenties (paragraaf 3.3) zijn bepaalde vormen van voorzieningen in de toekomstige wijk of in de nabijheid daarvan wel gewenst. De tabel hierboven geeft aan hoe primaire voorzieningen zich op dit moment verhouden ten opzichte van Nieuw Kralingen en hoe dit bij vergelijkbare (ontwikkel)locaties is. Het Bedrijventerrein Boezembocht heeft op dit moment géén directe aansluiting op het OV.

2.3 Huidige gebruikers

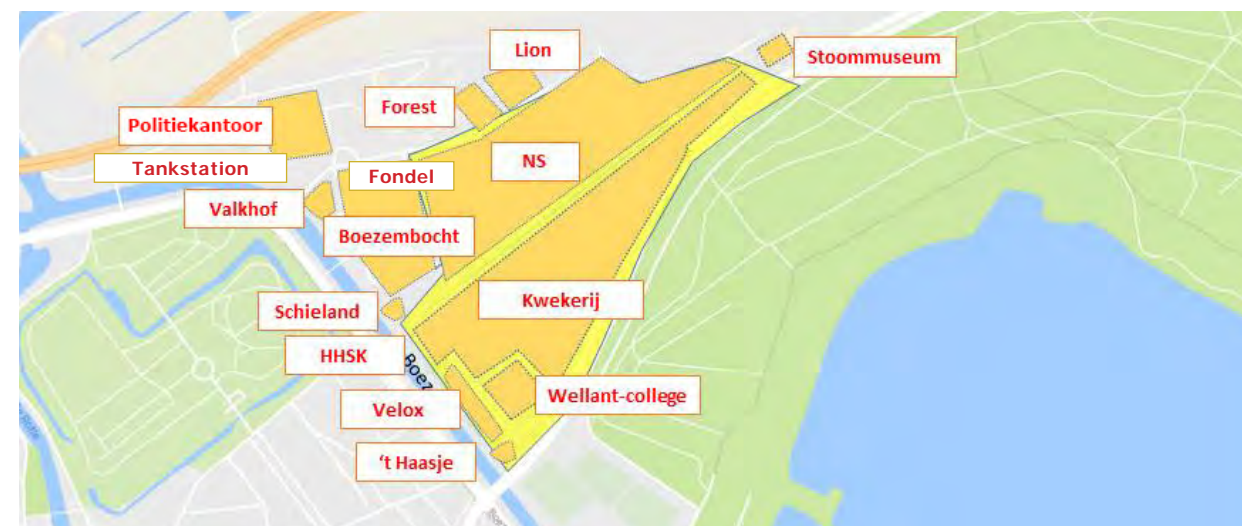
Voor de huidige gebruikers in en in de nabijheid van Nieuw Kralingen gaat het een en ander veranderen. Onderstaande stakeholders hebben een rol in de gebiedsontwikkeling óf worden hierdoor beïnvloedt. Met alle partijen zijn gesprekken gevoerd om dit door te nemen. In een aantal gevallen zijn deze nog niet afgerond:

- Wellantcollege: sluit per medio 2018 de deuren. Doelstelling is dat de locatie onderdeel wordt van de gebiedsontwikkeling;
- Korfbalvereniging Velox: deze locatie is onderdeel van de gebiedsontwikkeling, wordt ontwikkeld (medio 2018);

- Gezelligheidsvereniging Haasje: deze locatie is onderdeel van de gebiedsontwikkeling, wordt ontwikkeld (medio 2018);
- Jachthaven Valkhof: deze locatie is gedeeltelijk onderdeel van de gebiedsontwikkeling vanwege de wijzigingen in infrastructuur rondom de locatie. Onderzocht wordt nog of deze jachthaven in kleinere vorm gehandhaafd kan blijven waarbij de bereikbaarheid van de locatie afhankelijk is van Businesspark Boezemlaan;
- Watersportvereniging Schieland: blijft op haar huidige locatie bestaan en kan mogelijk uitbreiden;
- Gemeentekwekerij: deze locatie is onderdeel van gebiedsontwikkeling; in nader overleg af te stemmen wanneer welke onderdelen vrij komen ten behoeve van de ontwikkeling;
- NS stations: de NS-gronden binnen het plangebied zijn onderdeel van de ontwikkeling en worden bestemd ten behoeve van de ontwikkeling van woningbouw, bedrijven (met de daarvoor geldende voorwaarden) en wegen;
- Businesspark Boezembocht: een klein deel van het Boezembocht terrein (noordrand) is onderdeel van de gebiedsontwikkeling ten behoeve van de realisatie van de Verlegde Bosdreef;
- Tankstation: onderdeel van verhuuring door NS. Gedeelte is onderdeel van gebiedsontwikkeling;
- Fondel; gedeelte terrein is onderdeel van gebiedsontwikkeling;

- Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard: defosfateringsinstallatie en waterstructuur in het plangebied worden onderdeel van de gebiedsontwikkeling, waarin wordt onderzocht of de defosfateringsinstallatie kan worden verplaatst, waarbij de waterverbinding van boezem richting Alexander gehandhaafd blijft, al dan niet in haar huidige vorm;
- Stoom Stichting Nederland: het Stoommuseum valt buiten het plangebied, maar de locatie wordt door de gebiedsontwikkeling zichtbaarder en toegankelijker;

- Forest Metal Group en Lion Metals: deze metaalbedrijven vallen buiten het plangebied, maar vormen onderdeel van de milieutechnische randvoorwaarden (geluid) behorende bij de gebiedsontwikkeling;
- Politiekantoor Boezembocht: valt buiten het plangebied, maar vormt onderdeel van de verkeerskundige randvoorwaarden (vluchtrouting) behorende bij de gebiedsontwikkeling. Daarnaast zijn er plannen voor uitbreiding op en aansluitend aan de locatie.



Figuur 2.7 Huidige gebruikers in en nabij Nieuw Kralingen





3. VISIE

DE VISIE VOOR NIEUW KRALINGEN IS TOT STAND GEKOMEN DOOR VIER ASPECTEN TE ANALYSEREN EN IN TE VULLEN:

WIE, WAAROM, HOE EN WAT. DIT HOOFDSTUK OMSCHRIJFT AL DEZE PUNTEN.

HOOFDSTUK 4 -RUIMTELIJKE KWALITEIT- BESCHRIJFT DE INTERPRETATIE EN INVULLING VAN DE VISIE OP DE LOCATIE.

Wie (3.1)

- Mensen met een (middel) hoog inkomen
- Binding met Rotterdam (binnen de ring)
- Hoogwaardig & rustig stedelijk milieu
- Hoogopgeleiden

Waarom (hoofdstuk 1)

- Nieuw Kralingen als inbreidingslocatie van Rotterdam
- Gunstige ligging ten opzichte van Kralingse Bos & Plas en stad
- Verdichting van steden

Hoe (3.3 - 3.5)

- Sfeervol Kralingen Oost als inspiratiebron
- Nieuw Kralingen als verbindingsstuk tussen Bos, Plas en stad
- Diverse woonmilieus, passend bij de doelgroep(en)
- Kwalitatief goede woningen (met tuin) en chique allure

Wat (3.6)

- Woningen in een hoog segment
- Woningen met de kwaliteit van nieuwbouw, een wijk met de charme en identiteit van Kralingen Oost

Nieuw Kralingen





3.1 Doelgroepen

Doelgroepen

De verschillende doelgroepen voor Nieuw Kralingen hebben een aantal zaken gemeen: ze zijn vaak hoogopgeleid en/of hebben een hoog inkomen, hebben een band met de stad, maar houden ook van rust en groen. Ze hebben overwegend een 'blauwe' (hoogwaardig milieu) en 'rode' leefstijl (rustig stedelijk milieu): ze zijn ambitieus, houden veelal van controle, luxe en zijn in een aantal opzichten relatief individueel ingesteld.

Om een levendige wijk te creëren is het essentieel om een doelgroepmix te hebben die bestaat uit mensen in verschillende levensfasen. Jong gefortuneerden kunnen bijvoorbeeld een deel van de doelgroep vormen, net als emptynesters die nu buiten de stad wonen, maar weer dichterbij willen wonen, of ouderen eventueel gecombineerd met een woonzorg voorzieningen. Deze verschillende doelgroepen vragen verschillende typen woonproducten in zowel het segment koop als huur. Zo vraagt een weduwe een andere woning dan een jong gezin. In Nieuw Kralingen komen al deze typen woningen, waardoor een breed scala binnen de genoemde doelgroepen kan worden bediend.

Gemeenschappelijke karakters

Zoals beschreven hebben de verschillende (sub) doelgroepen een aantal zaken met elkaar gemeen. Dit zijn onder andere, maar niet uitsluitend:

- Hoger inkomen tot zeer vermogend
- Willen in (de buurt van) de stedelijke activiteit wonen
- Zijn kritisch en hoog opgeleid
- Behoeft aan privacy en eigenheid, niet te veel collectiviteit
- Geen pioniers (bewezen technieken)
- Invloed op eigen woning en gevoelig voor karakteristieke architectuur en details
- Focus op zelfontplooiing



3.2 Sfeer & identiteit

Karakter van Kralingen Oost

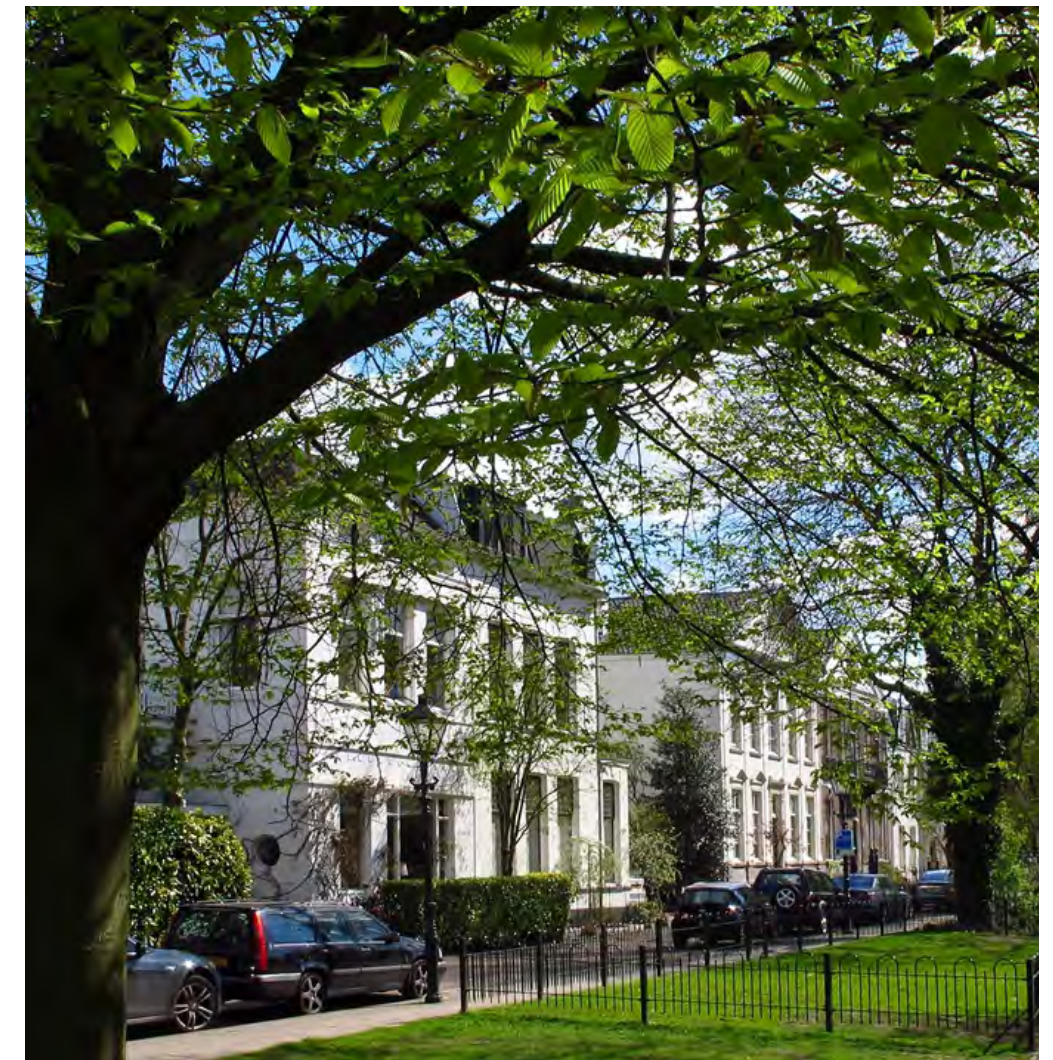
Kralingen Oost is zowel wat betreft doelgroep als sfeer de belangrijkste referentie. Het karakter van Nieuw Kralingen wordt hier dan ook door geïnspireerd. De elementen die dit karakter maken staan hieronder:

- **Intieme, romantische straten**
Rondom de Hofvijver hebben alle straten een zekere mate van kromming. Hierdoor wordt de focus niet gelegd op de doorkijk van de straat, maar op de straat zelf. De straten zijn relatief smal en vrijwel zonder uitzondering eenrichtingsverkeer, waardoor het intieme karakter wordt versterkt.
- **Hoogwaardige materialen in openbaar gebied**
De straten rond de Hofvijver zijn uitgevoerd in (oude) gebakken klinkers. Geen betontegels maar warme kleuren op straat. Daar waar parkeervakken zijn aangegeven, is dit gedaan door witte markeringen, waarbij de vakken zelf in dezelfde materialen zijn uitgevoerd als de straat of in beton tegels.
- **Langdurige ontwikkeling**
Kralingen Oost is niet in een paar jaar ontstaan. Sterker, de meeste woningen in dit deel van de stad dateren van tussen 1830 en 1930. Vervolgens zijn er puntsgewijs nieuwe woningen gebouwd en ingepast in het bestaande weefsel, met iedere keer de op dat moment geldende architectuurstijlen. Deze afwisseling zorgt voor het gevoel van een historie van de wijk.
- **Diversiteit in volumes**
Er is veel verscheidenheid tussen de woningen in Kralingen Oost. Vrijstaande panden worden afgewisseld met meerkappers, en geen woning is hetzelfde. Beneden-bovenwoningen, herenhuizen, kleinschalige appartementen, tweekappers, villa's en klassieke tussenwoningen wisselen elkaar af. Ook in de opbouw is grote verscheidenheid: verschillende beukmaten, bouwhoogtes, kapvormen en verdiepingshoogtes, waarbij plinten in de meer stadse straten vaak worden gebruikt voor kleinschalige detailhandel.
- **Groots groen**
Ook het groen straalt uit dat de wijk al een tijd bestaat. Door de grote hoeveelheid aan volwassen groen in het straatpatroon, maar ook in de tuinen van bewoners, is Kralingen Oost een buurt met meer dan alleen waarde in stenen.
- **Stad en Bos**
Kralingen Oost is een overgangspunt tussen het groen en de stad. Vanuit een woning ben je net zo snel in de stad als in het bos. Dit geeft de bewoners van Kralingen de mogelijkheid om af te wisselen tussen de stadse drukte en de rust van buiten.





Figuur 3.1 Romantische straat met groot groen rondom de Hofvijver



Figuur 3.2 Romantische wandelpaden in Kralingen Oost



3.3 Gebiedsessenties

De realisatie van Nieuw Kralingen heeft een looptijd van vele jaren. Gedurende die jaren is het cruciaal om een gedragen en gemeenschappelijke gebiedsvisie te blijven hanteren. Er kan echter niet worden voorspeld hoe de wereld er over 10 jaar uit ziet, waardoor de nodige flexibiliteit dient te worden ingebouwd in de uitwerking van deze visie.

De gebiedsvisie is om die reden allereerst vertaald in een aantal essenties. Dit zijn de belangrijkste kwalitatieve eigenschappen van de wijk op verschillende schaalniveaus. Zo zijn er gebiedsessenties en essenties voor de woonmilieus. Zij omschrijven hoe het gebied werkt, welke aspecten extra aandacht verdienen en zij zorgen –bij naleving van wat er geschreven staat– dat er een wijk ontstaat volgens het gemeenschappelijk gedachtengoed. Met de kwaliteit, leefbaarheid en aantrekkingskracht die alle betrokkenen nastreven.

De gebiedsessenties vormen het vertrekpunt voor heel Nieuw Kralingen. Ze zijn overkoepelend, dus komen ook terug in de verschillende woonmilieus. In totaal zijn er tien essenties die de wijk kwalitatief beschrijven. De eerste zijn gebiedsessenties op structuurniveau:

Onderdeel van de stad

Nieuw Kralingen wordt een volwassen buurt. Ondanks het feit dat het een inbreidings-nieuwbouw project is, moet de wijk niet uitstralen dat zij dit is; kortom het mag geen enclave worden. Daarnaast geldt dat iedere associatie die Nieuw Kralingen met een traditionele nieuwbouwwijk heeft, resulteert in het niet halen van onze ambities voor de wijk. Géén overduidelijke planmatige verkaveling, maar een organisch gegroeide verkaveling die aansluiting vindt bij de bestaande stadse structuur.

Bos naar binnen

Eén van de belangrijkste kwaliteiten van Nieuw Kralingen is dat het grenst aan het Kralingse Bos. Nieuw Kralingen staat of valt bij een goede verbinding met dit bos, waardoor het naar binnen trekken van het bos essentieel is. Dit gebeurt onder andere door het creëren van een goede rand/overgangszone naar dit bos en andersom én het aanplanten/verplaatsen en behouden van volwassen groen in de wijk.

Kwaliteit aan de randen

Nieuw Kralingen heeft vijf randen/overgangszones naar omliggende gebieden. De noordelijke (Verlegde Bosdreef) en noordwestelijke (bedrijventerrein) randen vragen om relatief weinig interactie met Nieuw Kralingen, door de scheidende werking van de verlegde Bosdreef en het bedrijventerrein aan de overkant. Wel moet de bebouwing aan weerszijden van deze weg de hoogwaardige kwaliteit van de wijk daarachter al uitstralen. In de noordoostelijke hoek sluit Nieuw Kralingen aan op het Stoomdepot museum. Aangezien dit één van de identiteitsdragers is moet deze overgang dusdanig worden vormgegeven dat het museum bij de wijk wordt getrokken. De zuidwestelijke rand (Boezemlaan) zorgt voor de (visuele) aantakking met Nieuw Crooswijk en met Rotterdam. Belangrijk is hier om een overgang met passende dichtheid, hoogte en architectuur te creëren die hier recht aan doet en een goede entree naar het Kralingse Bos en Nieuw Kralingen te creëren.

De zuidoostelijke rand (Kralingse Bos) vormt een echte overgangszone, die op zichzelf al een gebiedsessentie verdient (zie hierboven). Voor ieder van deze randen moet dus goed worden nagedacht hoe de betreffende overgang - inclusief ontsluiting - wordt gecreëerd.



Figuur 3.3 Relaties van randen met het omliggende gebied



Chique diversiteit

Kralingen staat bekend om haar chique karakter, dat het onder andere ontleent aan de rijkdom van verschillende type woningen in verschillende dichtheden. Datzelfde karakter dient terug te komen in Nieuw Kralingen.

Verschillende woonmilieus geven deze diversiteit wat betreft dichtheid, doelgroep en woningtypologie. Een wooncarrière wordt hierdoor mogelijk binnen de buurt. Ook de rijkdom aan architectuurstijlen en details in de gevel zorgt voor het chique, diverse karakter.

Mobiliteit en gezondheid

Nieuw Kralingen wordt een stadswijk waarin gewoond en geleefd wordt.

Het dient een gezonde wijk te worden, waarbij het Kralingse Bos reeds positieve invloed uitoefent. Vanuit mobiliteit wordt langzaam verkeer gestimuleerd, in de zin van het toevoegen van drie doorgaande fietsverbindingen en goede voetgangers bereikbaarheid. Daarnaast worden er alternatieven geboden om het gebruik van de auto te verminderen. Dit heeft ook invloed op de ruimtelijke structuur van de wijk.

De volgende zijn gebiedessenties op wijkniveau:

Intermediair als overgang tussen openbaar en privé

Nieuw Kralingen wordt een buurt in het hogere segment, met overwegend blauwe en rode

leefstijlen. Een zekere mate van individualiteit is hierbij belangrijk. In Nieuw Kralingen wordt dit gecreëerd door er voor te zorgen dat men vanuit het openbaar terrein niet direct het leven binnen in de woningen kan volgen. Veel privacy binnen de woning dus. Een intermediair tussen de straat en de woning zelf zorgt hiervoor. Dit kan een voortuin zijn met een (groene) erfafscheiding, een Delftse stoep met een bel-etage of een herenhuis met een trappetje naar de voordeur. Deze typen overgangen worden niet eenduidig per woonmilieu vastgelegd maar worden per straat of zelfs woning afzonderlijk bepaald.

Volwassen groen

Voortbordurend op de kwaliteiten van het groen aan de zuidoostkant van het plan, komt ook in de wijk veel groen. Kralingen ontleent een deel van haar kwaliteit aan het volwassen groen dat hier te vinden is. Ook in Nieuw Kralingen is het daarom zaak om vanaf het begin zoveel mogelijk volwassen groen te hebben. Dit zijn zowel de bomen in het openbaar gebied als juist ook de groene erfafscheidingen als deze als intermediair worden gekozen. Bijkomend is dat dit punt bijdraagt aan het vermijden van een nieuwbouwwijk associatie.



Figuur 3.5 Verschillende intermediairs in Kralingen Oost



Figuur 3.4 Diversiteit in de woningtypologie in Kralingen Oost



Figuur 3.6 Volwassen groen: Jericholaan vandaag de dag en na oplevering (ansichtkaart)



Hoeken als begin

De grote diversiteit in typologieën en architectuur in Kralingen Oost uit zich niet alleen aan de voorzijde van de panden. Ook de hoeken en kopgevels zijn onderdeel van dit geheel. Ze vormen geen beëindiging maar de aanvang van een blok. Voor Nieuw Kralingen wordt daarom getracht zo veel mogelijk hoeken en kopgevels te maken die mee doen in het straatbeeld. Dit kan vanuit het woningontwerp worden meegenomen, maar ook door middel van eventuele groenstructuren die de hoeken accentueren.

Buiten voor iedereen

Het Kralingse Bos is er voor iedereen in Nieuw Kralingen en daarbuiten. Maar sommige bewoners van de wijk hebben behoefte aan speel- en recreatieruimte dicht bij huis. Hoe jonger de kinderen, hoe kleiner hun actieradius als het aankomt op buitenspelen. Ouders willen een overzichtelijk speelterrein in de buurt van het huis, waarbij dit naarmate kinderen ouder worden steeds verder kan zijn. In Nieuw Kralingen wordt er daarom ook voor de jonge doelgroep rekening gehouden met speelvoorzieningen dichtbij huis, zodat iedereen naar buiten kan gaan.

De volgenden zijn gebiedsessentialen op gebruiksniveau:

Duurzaamheid vanuit de doelgroep Nieuw Kralingen ontleent haar kracht en identiteit aan het hoogwaardige milieu en de referentie/verbinding die het maakt met Kralingen en het Kralingse Bos. Dat is stedelijke duurzaamheid. De hoogopgeleide doelgroep wil daarnaast voorlopen op het gebied van techniek, maar enkel als deze bewezen is. Zij wil vrijheid in de keuzes ten aanzien van welke systemen zij kiest en kunnen mee gaan met de nieuwste technologische ontwikkelingen, maar wel binnen de gestelde duurzaamheidsambities zoals in hoofdstuk 8 verder toegelicht.

Méér dan een woonwijk

In Nieuw Kralingen wordt niet alleen gewoond, er wordt ook geleefd. Dit betekent dat er ook overdag activiteit is op straat. Er is ruimte voor bezoekers van de Kralingse Plas, maar ook voor werken aan huis. Op een aantal plaatsen is een horeca-voorziening mogelijk. Retail is in het huidige gemeentelijke beleid uitgesloten, waardoor deze bestemming niet wordt gegeven aan de panden in de nieuwe wijk. Indien daar in de toekomst aanleiding voor is kan er op pandniveau specifiek worden onderzocht in hoeverre wijkondersteunende voorzieningen mogelijk zijn, en hier moet dan dus ruimte voor zijn op de begane grond.



Figuur 3.7 Hoekoplossing Lusthofstraat en Voorschoterlaan



3.4 Woonmilieus

Passend bij de verschillende doelgroepen worden de woningen in Nieuw Kralingen in een aantal woonmilieus ontwikkeld. Het betreft voornamelijk koopwoningen, maar ook een aantal vrije sector huurwoningen. Alle woonmilieus dragen de kerneigenschap 'rustig stedelijk' mee (volgens de SmartAgent terminologie), waarbij een aantal woningen ook het milieu 'hoogwaardig' betreft.

Vanzelfsprekend komen sommige woonmilieus in meer of mindere mate voor. Dit heeft alles te maken met zowel de verwachte vraag vanuit de doelgroep(en), de ruimte in de wijk én de opbouw van Nieuw Kralingen.

We hebben drie hoofdwoonmilieus gedefinieerd, ieder met haar eigen sfeer, dichtheid en karakter. Deze zijn geïnspireerd op straten in Kralingen en hebben daarom ook referenties uit die wijk.

- Stads
- Stadspark
- Bosrand

Het woonmilieu Stadspark is nader uitgesplitst in twee submilieus. Beide trekken eenzelfde doelgroep aan, maar verschillen in maat en sfeer.

Over het algemeen kan gezegd worden dat de woningen dicht bij het Bos minder dicht op elkaar staan dan die richting de overige randen. Dit heeft te maken met zowel het realiseren van passende overgangen naar de omgeving als de diversiteit die gevraagd wordt. Op kleinere schaal lopen woonmilieus op een aantal plaatsen direct in elkaar over, zoals ook te zien in het huidige Kralingen. Zo ontstaat een prettige mix van groot en klein en blijft een menselijke maat de boventoon voeren (zie figuur 3.13).

Om de verschillende woonmilieus te onderscheiden wordt stilgestaan bij de volgende onderwerpen:

- Referentie Kralingen Oost
- Typologie & doelgroep
- Dichtheid & aantallen

Per woonmilieu hebben we nog verschillende essenties (o.a. straatprofielen, overgangen naar openbaar gebied en typologie), deze worden besproken in 5.1.



Figuur 3.8 Mogelijke speelvoorziening Nieuw Kralingen



Woonmilieu Stads

Kralingen Oost kent een aantal verschillende woonmilieus. Eén van de bekendste straten in de wijk is de Jericholaan, maar ook de Waterloostraat, Voorschoterlaan en Avenue Concordia zijn voorbeelden van stadse straten in de wijk. De woning dichtheid is hoger dan in de rest van Kralingen Oost en woningen zijn vaak betaalbaarder dan die in de andere woonmilieus.

Referentie

Voor dit woonmilieu worden de referenties Jericholaan en Kralingse Plaslaan (stedelijke randen, zoals Verlegde Bosdreef) gehanteerd. Beiden zijn stadse straten met verschillende bebouwingstypologieën en activiteit in de plint.

Typologie & doelgroep

De doelgroep voor het stads woonmilieu wordt voornamelijk vertegenwoordigd door starters en jonge gezinnen. Er is een verdere differentiatie te maken door de woningtypen in dit woonmilieu uiteen te zetten. De woningen hebben uiteenlopende beukmaten om een divers woningaanbod te kunnen presenteren.

Dichtheid & aantallen

In het stads woonmilieu komen circa 475 woningen. Er heerst een relatief stadse dichtheid. In hoofdstuk 3.5 staat genoemd welke woonproducten er in dit woonmilieu voorkomen.



Figuur 3.9 Referentie stads woonmilieu: Jericholaan



Woonmilieu Stadspark 1

Dit woonmilieu Stadspark vertegenwoordigt de sfeer en het type woningen waar aan wordt gedacht als men aan Oud-Kralingen denkt. Een variëteit aan grondgebonden woningtypen, met diepe tuinen en smalle romantische straten. De dichtheid is lager dan die bij het stads milieu.

Referentie

Het woonmilieu Stadspark heeft als referentie het gebied rondom de Hofvijver. Gekromde straten, een esthetische waterpartij en fraaie woningen lijken hier organisch in elkaar door te lopen.



Figuur 3.10 Referentie Woonmilieu Stadspark 1, Hofvijver Kralingen Oost

Woonmilieu Stadspark 2

Het woonmilieu Stadspark 2 concentreert zich in Kralingen-Oost rondom Park Rozenburg. Meerkappers tot circa 6 woningen onder een kap tot vrijstaande woningen staan hier door elkaar heen. Alle woningen hebben een statig karakter, en relatief brede beukmaat en een voortuin tussen de straat en de woning.

Referentie

Als referentie voor het woonmilieu Stadspark 2 wordt de Meeklenburglaan genomen. De woningen in deze laan hebben een zeer statig karakter en zijn allemaal in de periode 1900-1930 gebouwd. De eenrichtingsstraat is grotendeels recht en heeft (eenzijdig) langsparkeren, maar er wordt ook geparkeerd op een aantal van de kavels. Het profiel van de straat is breed en groen.



Figuur 3.11 Referentie Woonmilieu Stadspark 2, Meeklenburglaan

Typologie & doelgroep

De woningen in de woonmilieu's Stadspark worden voornamelijk ontwikkeld voor gezinnen en empty nesters. Voor de differentiatie worden verschillende typen meerkappers meegenomen in de ontwikkeling, maar ook zijn vrije kavels mogelijk. Behalve grondgebonden woningen zijn ook kleinschalige appartementengebouwen mogelijk. Deze staan op zichzelf en hebben 10 tot 20 appartementen.

Dichtheid & aantallen

De woonmilieu's Stadspark hebben een kleinere korrel dan die van het woonmilieu Stads. De woningen hebben zowel een voor- als een achtertuin, waarvoor een bepaalde maat nodig is. In het Stadspark woonmilieu van Nieuw Kralingen komen in totaal circa 300 woningen.



Woonmilieu Bosrand

De woningen in het woonmilieu Bosrand zijn de duurste van Nieuw Kralingen. Ze liggen het dichtst bij het Kralingse Bos (niet in het bos) en hebben veelal relatief grote tuinen.

Referentie

Deze woningen hebben hun eigen referentie. Een aantal van deze woningen ligt direct naast het Bos, waarvoor villa's aan de Plaszoom als referentie dienen. Op een aantal plaatsen is de ruimte in dit woonmilieu vrijer en grenst deze aan een veld of vijverpartij. Hiervoor dienen de meer stedelijke woningen aan de Kralingse Plaslaan als referentie ter hoogte van Park Rozenburg.



Figuur 3.12 Referentie woonmilieu Bosrand

Typologie & doelgroep

De woningen in de bosrand zullen worden bebouwd met grondgebonden, over het algemeen vrijstaande woningen. De doelgroep heeft veel te besteden. Dit kunnen empty nesters of rijke gezinnen zijn. Zij nemen hun eigen architect mee en verwachten dat zij geen omkijken hebben naar de randzaken.

Dichtheid & aantallen

Er komen circa 25 woningen in dit zeer specifieke woonmilieu Bosrand.

Verdeling woonmilieu's

Zoals gezegd lopen de verschillende woonmilieus in elkaar door. Zo kunnen relatief stadse woningen vlak bij het Bos voorkomen, maar kunnen er ook tot diep in de wijk vrijstaande woningen komen te staan. Deze verspreiding wordt versterkt doordat straten en openbare ruimten veelal loodrecht op de huidige Bosdreef zijn georiënteerd. Op die manier ontstaan zichtlijnen tot en over de Plas en vindt de wijk de beste aansluiting met het Bos. De voornamelijk stadse woningen aan Avenue Plaszicht kijken via de groenzone zó richting de Molens aan de overkant van de Plas.

Door het stratenpatroon en de water- en groenstructuren wordt het gebied organisch verdeeld in een aantal ontwikkelzones. In deze zones kunnen verschillende woonmilieus voorkomen, zodat de verschillende doelgroepen in iedere fase van het plan terecht kunnen.

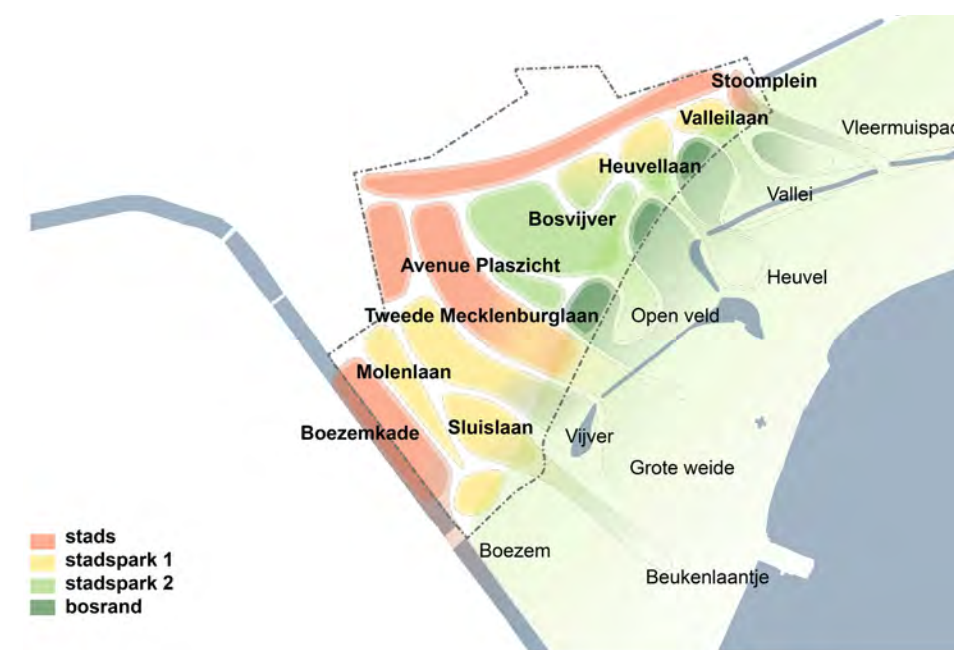
Stadse kernen

Het woonmilieu Stads beslaat een groot deel van

Nieuw Kralingen. Kleinschalige voorzieningen zoals benoemd in de gebiedsessenties worden echter zoveel mogelijk op twee locaties geconcentreerd: het gebied rondom het huidige Wellantcollege en het gebied nabij het Stoomdepot museum. De randzone naast de Verlegde Bosdreef heeft enkel een hogere dichtheid en een stadse uitstraling, maar heeft geen of nauwelijks voorzieningen in zich.

In de zone bij de Boezembocht rondom het huidige Wellantcollege komen de meeste wijkondersteunende voorzieningen. Hier is de dichtheid in de wijk het hoogst en is de concentratie van voorzieningen logisch én nodig voor de levendigheid in het gebied.

Daarnaast zorgt deze specifieke locatie voor een makkelijke bereikbaarheid vanuit de rest van Rotterdam. Bij het Stoommuseum kunnen andersoortige voorzieningen hun plek vinden, zoals een goed restaurant met regionale aantrekkingskracht.



Figuur 3.13 Visie op verdeling woonmilieus (zie verder hoofdstuk 4.1)



3.5 Woningtypologieën

De verschillende doelgroepen hebben behoefte aan verschillende typen woningen. Per woonmilieu komen deze in meer of mindere mate voor.

Op basis van de maximaal 800 woningen die nu in de plannen voor Nieuw Kralingen zijn opgenomen, is per woonmilieu de volgende verdeling mogelijk:

Woonmilieu Stads

- Beneden-bovenwoningen: ca. 60-90
- Kleinschalige appartementen: ca. 150-180*
- Herenhuisen: ca. 110-140
- Stadswoningen: ca. 90-120

Woonmilieu Stadspark 1 & 2

- 2-6 kappers ca. 220-250
- Kleinschalige appartementen ca. 20-40
- Vrijstaand ca. 20-40

Woonmilieu Bosrand

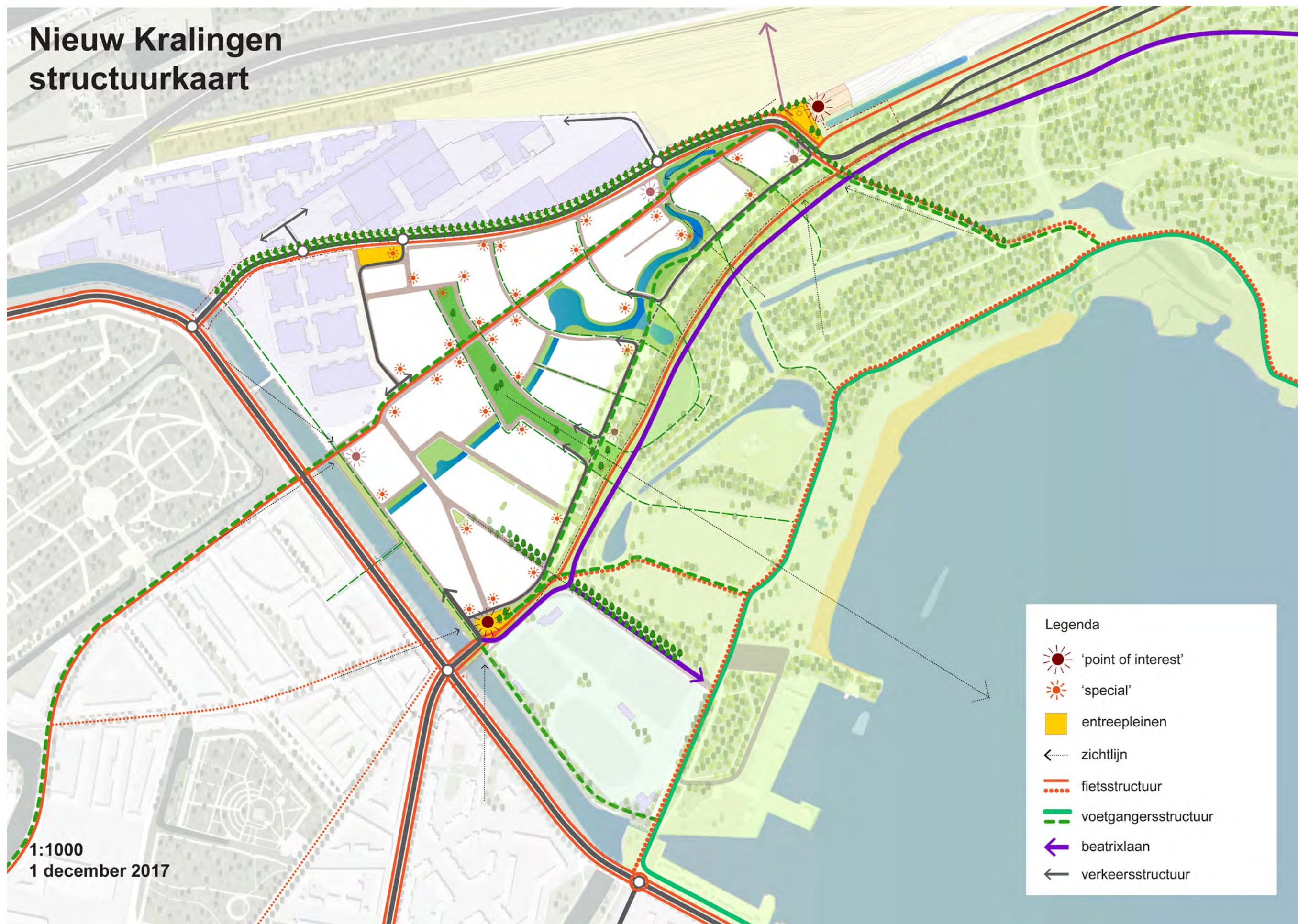
- Vrijstaande woningen ca. 10-20
- Geschakelde woningen ca. 10-20

Binnen de woningtypologieën wordt er op verschillende plaatsen de mogelijkheid voor zelfbouw geboden. Zie hiervoor ook hoofdstuk 4.1.

** Hieronder vallen ook circa 70-80 sociale huurwoningen in de vorm van één- of tweepersoonshuishoudens voor ouderen*



Nieuw Kralingen structuurkaart



Legenda

- ☀ 'point of interest'
- ☀ 'special'
- entreepleinen
- ← zichtlijn
- fietsstructuur
- voetgangersstructuur
- ← beatrixlaan
- ← verkeersstructuur

1:1000
1 december 2017



4. RUIMTELIJKE KWALITEIT

DE VERTALING VAN DE GEBIEDSESENTIES IN EEN STEDENBOUWKUNDIGE VISIE IS OPGEBOUWD UIT EEN AANTAL STAPPEN. HET VOLGEN VAN DEZE STAPPEN LEIDT TOT DE VASTSTELLING VAN EEN AANTAL RUIMTELIJKE RANDVOORWAARDEN (DRAGERS) EN EEN AANTAL SPECIFIEKE RUIMTELIJKE ONDERWERPEN DIE NADERE INVULLING DIENEN TE KRIJGEN, ZOALS DE WIJZE WAAROP DE WIJK AANSLUIT OP HET BOS EN OP DE STAD, MAAR OOK HOE DE NIEUWE ENTREE VANUIT ALEXANDER VORM KRIJGT. MIDDELS EEN AANTAL MOGELIJKE PROFIELEN WORDT DE AMBITIE VOOR DE SFEER IN DE WIJK WEERGEGEVEN, ZONDER HIERBIJ NADRUKKELIJK STIL TE STAAN BIJ DE TECHNISCHE DETAILS DIE DAAR UITEINDELIJK BIJ HOREN. OOK DE AMBITIES VOOR SPELEN, VERBLIJVEN EN DE GROENE EN BLAUWE STRUCTUUR WORDEN HIER BESPROKEN.

4.1 Stedenbouwkundige visie

Nieuw Kralingen refereert in veel opzichten aan Kralingen Oost. Zowel de doelgroep als de woonmilieus vertonen grote overeenkomsten. Toch zijn er in Nieuw Kralingen een aantal unieke factoren die het plan anders maken zoals de relatie met het Stoomdepot museum en de boezem. Maar ook de zichtlijn op de molens aan de overkant van de Kralingse Bos. De kwaliteit van het Kralingse Bos wordt daarnaast zoveel mogelijk benut, waardoor een groen, rustig stedelijk woonmilieu kan ontstaan.

Aantallen & dichtheid

Nieuw Kralingen wordt een woonwijk van maximaal 800 woningen. De grootste dichtheden zullen zich bevinden bij het entreeplein (Boezem) en aan de Verlegde Bosdreef. Zoals geschreven zorgen de afwisseling van woonmilieus voor een divers straatbeeld. Er ontstaan verschillende zones in Nieuw Kralingen, die ieder hun eigen karakter hebben, die we bijpassende namen kunnen geven. Zo doen de woningen rondom de Bosvijver veel denken aan de woningen rondom de Hofvijver in Kralingen.

Planopbouw

De kaarten op de volgende pagina's geven weer hoe onze visie is opgebouwd.

Begonnen wordt met de locatie en haar kwaliteiten en hoe deze kunnen worden benut om de gestelde ambities te behalen. Daarna wordt van grof naar fijn de stedenbouwkundige opzet van de nieuwe wijk gepresenteerd. In de kantlijn worden de betreffende gebiedessenties genoemd.



Figuur 4.2 Gevorkte straat



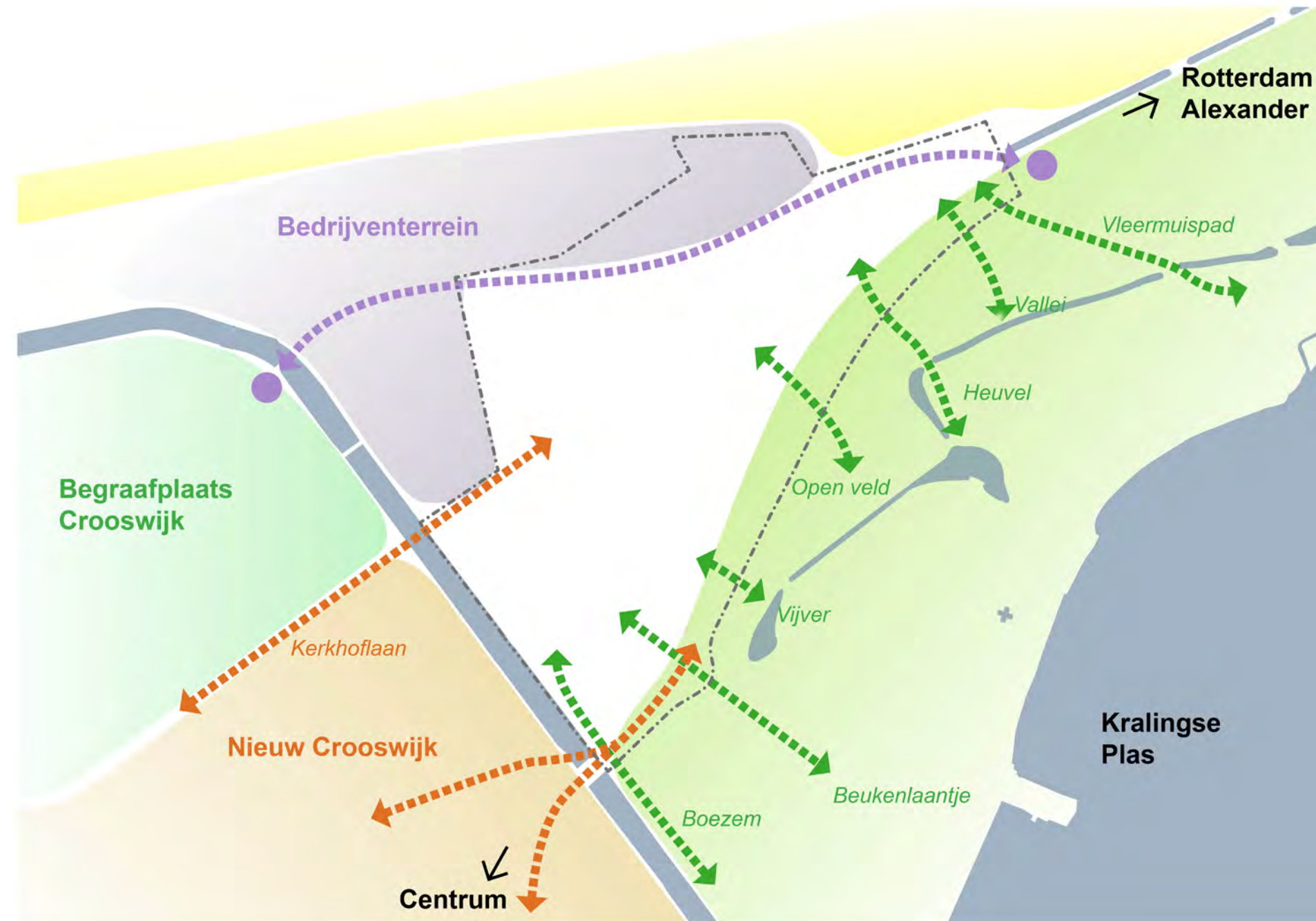
Gebiedessenties bij kaart

- Onderdeel van de stad
- Bos naar binnen
- Kwaliteit aan de randen
- Chique diversiteit
- Mobiliteit en gezondheid
- Intermediair als overgang
- Volwassen groen
- Hoeken als begin
- Buiten voor iedereen
- Duurzaamheid doelgroep
- Méér dan een woonwijk

1. Ligging ten opzichte van stad/Bos en mogelijkheden voor aansluiting

Nieuw Kralingen vormt een driehoekig gebied met zijdes die aansluiten op het Kralingse Bos, de stad en het bedrijventerrein. Deze ligging biedt kansen om verschillende kwaliteiten uit de omgeving naar binnen te halen en het gebied vorm én kwaliteit te geven.

Om een hoogwaardig woonmilieu te realiseren is de belangrijkste factor in de kwaliteit van Nieuw Kralingen de aansluiting op het Kralingse Bos en Plas. Hiervoor dient de Bosdreef verlegd te worden naar de noordzijde van het plangebied (paarse lijn). Als deze verlegd is kunnen meerdere (groene) structuren die nu al aanwezig zijn in het Bos doorgezet worden in het plangebied, om op die manier de verbinding tussen wijk en Bos te bewerkstelligen (groene lijnen). Ook de verbinding met de binnenstad is een belangrijke factor. De verschillende (langzaam)verkeersstructuren vanuit Nieuw Crooswijk worden aangewend en doorgezet om de wijk ook op verkeersvlak aan te laten sluiten bij de stad (oranje lijnen).



Figuur 4.3: Visiekaart: Ligging ten opzichte van stad/Bos en mogelijkheden voor aansluiting



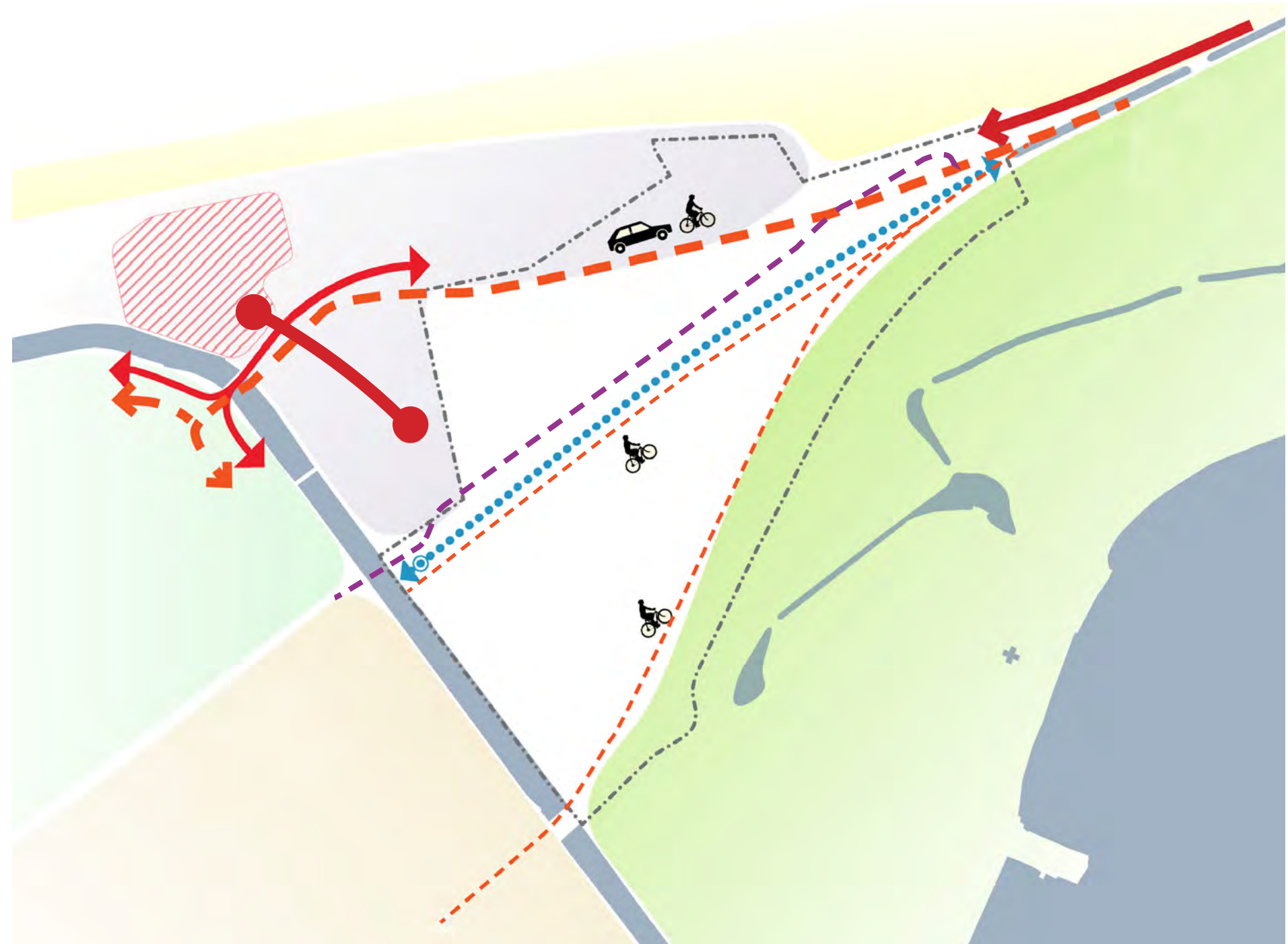
Gebiedessenties bij kaart

- Onderdeel van de stad
- Bos naar binnen
- Kwaliteit aan de randen
- Chique diversiteit
- Mobiliteit en gezondheid
- Intermediair als overgang
- Volwassen groen
- Hoeken als begin
- Buiten voor iedereen
- Duurzaamheid doelgroep
- Méér dan een woonwijk

2. Gegevens plangebied

Naast het aanwenden van de kwaliteit van de randen gelden er een aantal locatievoorwaarden die een plek moeten krijgen in de wijk. Ondergronds ligt een hoogspanningsleiding die bovengronds ruimtelijke consequenties heeft (paars). De boezem dient via watergangen en/of duikers verbonden te worden met de watergang aan de noordoostelijke zijde van het plangebied (blauw).

Vanuit de hulpdiensten is een goede uitrukroute richting het oosten, het westen en het centrum noodzakelijk (rood) (in hoofdstuk 7.4 wordt nader stilgestaan bij de routing van de hulpdiensten). Als andere relevante randvoorwaarde geldt dat de doorgaande fietsroute tussen het centrum van Rotterdam en Alexander in stand dient te worden gehouden, al dan niet in haar huidige tracé (oranje). Ditzelfde geldt vanzelfsprekend ook voor het autoverkeer.



Figuur 4.4: Kaart: Gegevens plangebied (hulpdienst routing nader toegelicht in hoofdstuk 7.4)



Gebiedessenties bij kaart

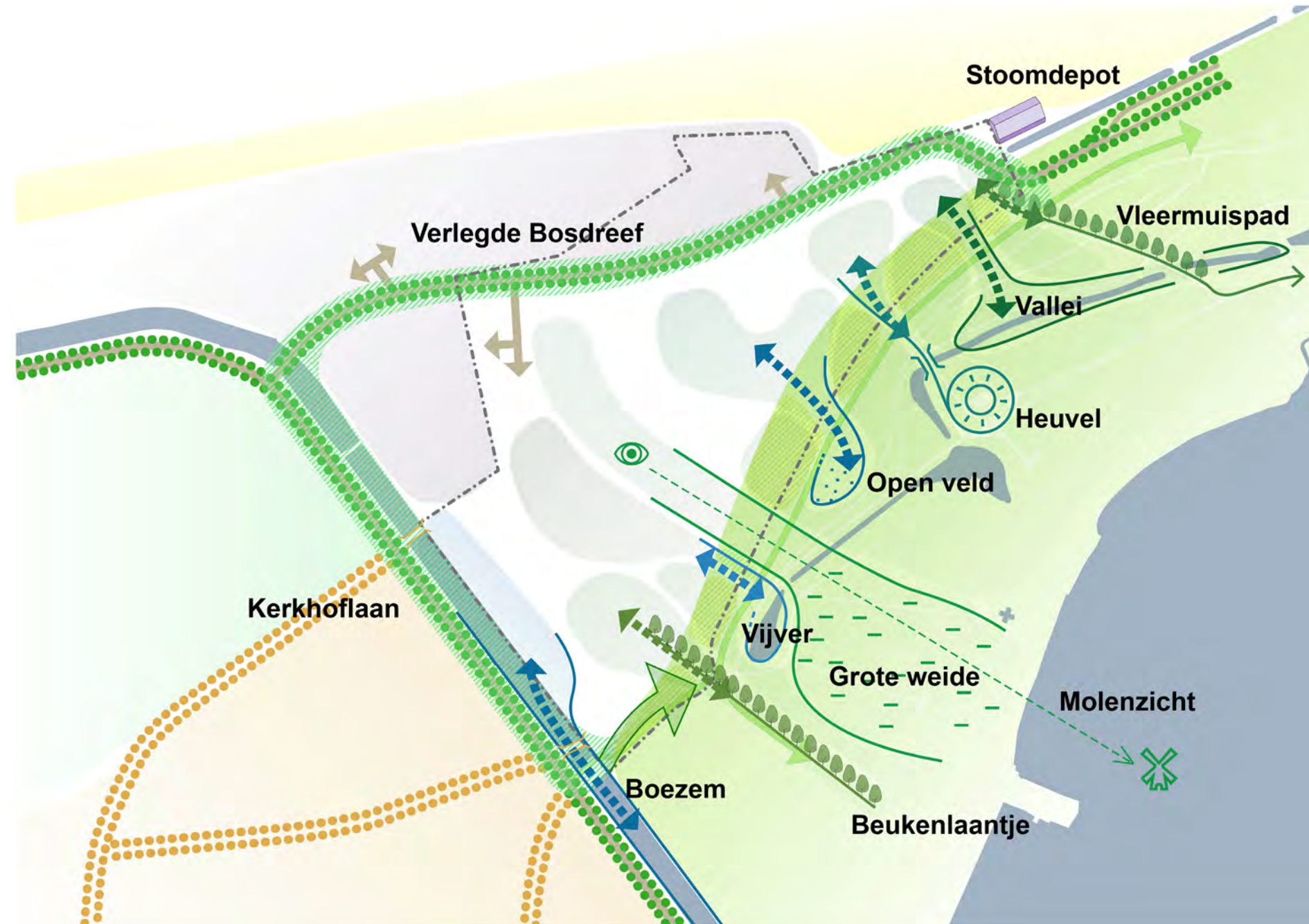
- Onderdeel van de stad
- Bos naar binnen
- Kwaliteit aan de randen
- Chique diversiteit
- Mobiliteit en gezondheid
- Intermediair als overgang
- Volwassen groen
- Hoeken als begin
- Buiten voor iedereen
- Duurzaamheid doelgroep
- Méér dan een woonwijk

3. Nieuwe randen

Na de realisatie van de Verlegde Bosdreef wordt de wijk verder aangesloten op het Bos. Ieder van de aanwezige kwaliteiten in het Bos doet dit op haar eigen manier. Hierdoor ontstaan meerdere aanleidingen én invullingen tot diep in de wijk, om deze en het Bos zowel visueel als fysiek te verbinden. Zo kunnen bezoekers en bewoners van Nieuw Kralingen vanuit meerdere plekken in de wijk het Bos, maar zelfs ook tot over de Plas zien.

De omliggende wegen (Boezemlaan, Verlegde Bosdreef) zijn beide uitgevoerd als lanen. Het groene beeld dat hiermee wordt ingeleid zet zich door in Nieuw Kralingen. Door de Verlegde Bosdreef wordt de zichtbaarheid en bereikbaarheid van het Stoomdepot museum vergroot en kan deze als identiteitsdrager bij de gebiedsontwikkeling worden betrokken. De stedelijkheid van Nieuw Crooswijk vormt een schakel naar die van Nieuw Kralingen.

De Boezem is na het Kralingse Bos het tweede aanwezige cadeau. Het water, gecombineerd met de prachtige bomen van de Boezemlaan leidt tot een idyllisch beeld. In de Boezem liggen een groot aantal ligplaatsen voor boten en sloepen. Gestreefd wordt om deze ligplaatsen mede beschikbaar te maken voor de bewoners van Nieuw Kralingen. Watersportvereniging Schieland heeft aangegeven hierin geïnteresseerd te zijn. Tegelijkertijd zal een deel van de ligplaatsen mogelijk verdwijnen door gedeeltelijke of gehele opheffing van jachthaven Valkhof.



Figuur 4.5: Visiekaart: Nieuwe randen Nieuw Kralingen



Gebiedessenties bij kaart

- Onderdeel van de stad
- Bos naar binnen
- Kwaliteit aan de randen
- Chique diversiteit
- Mobiliteit en gezondheid
- Intermediair als overgang
- Volwassen groen
- Hoeken als begin
- Buiten voor iedereen
- Duurzaamheid doelgroep
- Méér dan een woonwijk

4. Stedelijkheid aan de randen

Daar waar de kwaliteiten van het Kralingse Bos de wijk naar binnen worden gebracht, worden aan de noord- en westzijde van de locatie stedelijke wanden gemaakt. Aan de noordzijde is dit enerzijds om een nieuwe, hoogwaardige stadsentree vanuit noordoostelijke richting mogelijk te maken middels de begeleiding van een stedelijke wand en anderzijds het kwalitatief inleiden van de nieuwe wijk achter deze woningen.

Aan de westzijde is een hogere mate van stedelijkheid gewenst als antwoord op de (hoog) stedelijke bebouwing van Nieuw Crooswijk. De stedelijke wand van Nieuw Kralingen is echter minder hoog en nadrukkelijk dan de bebouwing aan de Boezemlaan, maar vormt een duidelijke geleiding langs de boezem en zorgt voor de continuïteit van de stad richting de nieuwe wijk. De rooilijn vanuit Nieuw Crooswijk richting het Kralingse Bos wordt ook gehanteerd in Nieuw Kralingen.



Figuur 4.6: Visiekaart: Stedelijkheid aan de randen



Gebiedessenties bij kaart

- Onderdeel van de stad
- Bos naar binnen
- Kwaliteit aan de randen
- Chique diversiteit
- Mobiliteit en gezondheid
- Intermediair als overgang
- Volwassen groen
- Hoeken als begin
- Buiten voor iedereen
- Duurzaamheid doelgroep
- Méér dan een woonwijk

5. Kralingse straten

De structuur van Kralingen Oost is opgebouwd uit een afwisseling van verschillende romantische straten. Gevorkte, geknikte en gebogen straten zorgen voor een prettige sfeer en de nieuwsgierigheid om dóór de wijk te passeren.

Om ditzelfde karakter te creëren wordt eenzelfde stratenpatroon op Nieuw Kralingen geprojecteerd, waarbij deze wordt verbonden aan de kwaliteiten van het Kralingse Bos. Rechte lanen zoals de Beukenlaan (verlengde van beuken langs Prinses Beatrixlaan), maar ook open velden en verre zichtlijnen worden ingeleid en gekoppeld aan het stratenpatroon. Waar mogelijk wordt bij de verbindingen hetzelfde type bomen gebruikt, zodat aan de verlengde Beukenlaan óók beuken staan.

Het stratenpatroon wordt daarnaast gekoppeld aan de ruimtelijke voorwaarden zoals de hoogspanningsleiding. Op deze manier wordt Nieuw Kralingen op een natuurlijke wijze ingedeeld in verschillende gebieden.



Figuur 4.7: Visiekaart: Kralingse straten



Kralings stratenpatroon

Eén van de elementen die ervoor zorgt dat Kralingen een zeer gewilde woonwijk is, is de stedenbouwkundige opzet. Verschillende typen straten wisselen elkaar af en leiden continu nieuwe stukken van de wijk in. Men kan met een korte wandeling een enorm divers pallet aan straten, openbare ruimten en bebouwingen tegenkomen, die veelal hun oorsprong vinden in de opzet van de wijk.

In Nieuw Kralingen zullen dezelfde typologieën en een afwisselend straatbeeld worden gehanteerd. Op die wijze kunnen bijvoorbeeld zowel de romantische als de meer stedelijke straten ook in Nieuw Kralingen hun waarde toevoegen.



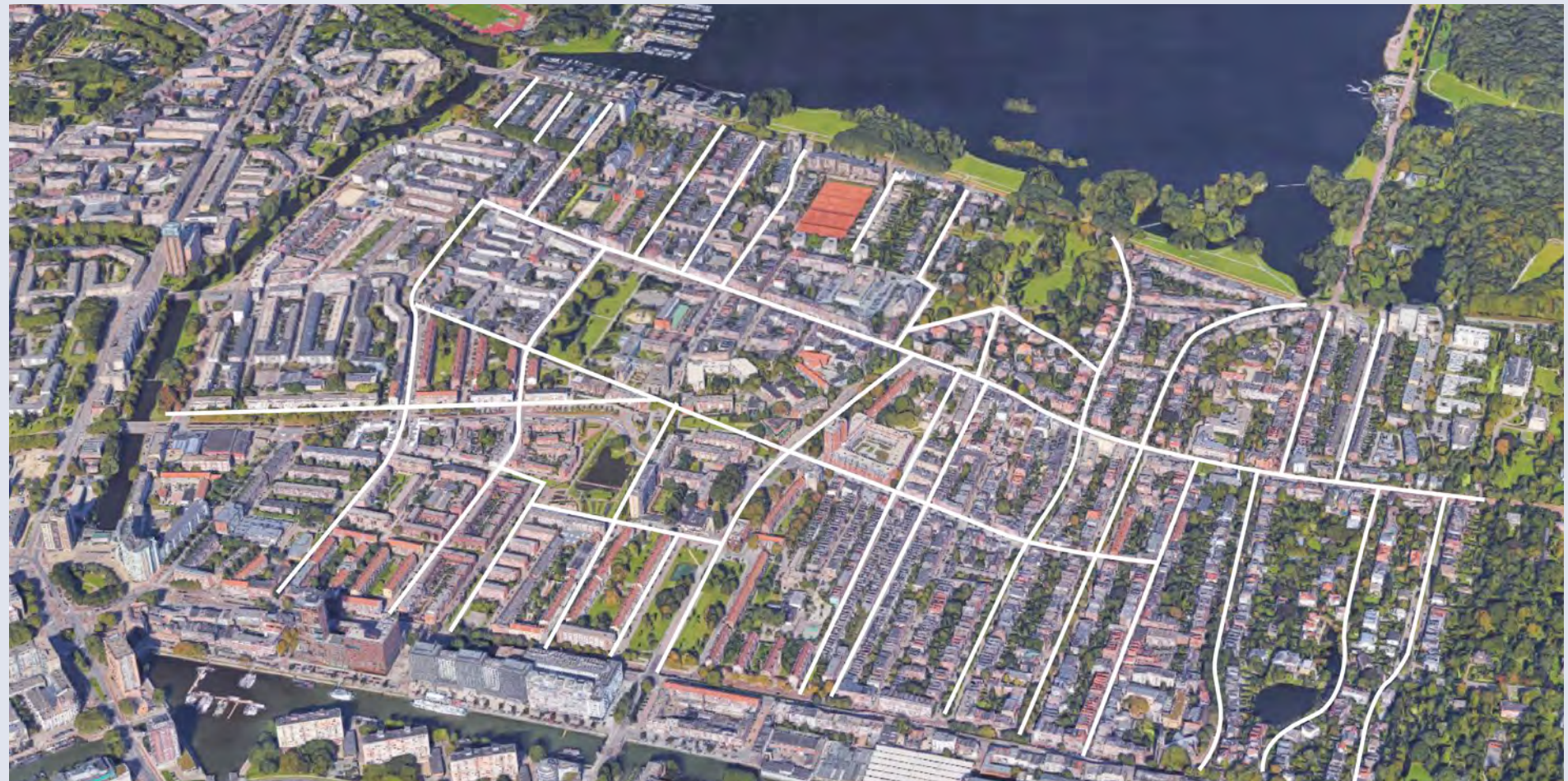
Figuur 4.8 Gebogen straat



Figuur 4.9 Geknikte straat



Figuur 4.10 Vrije vorm



Figuur 4.11 Overzicht straten en oriëntatie ten opzichte van Kralingse Plas



Gebiedessenties bij kaart

- Onderdeel van de stad
 Bos naar binnen
 Kwaliteit aan de randen
 Chique diversiteit
 Mobiliteit en gezondheid
 Intermediair als overgang
 Volwassen groen
 Hoeken als begin
 Buiten voor iedereen
 Duurzaamheid doelgroep
 Méér dan een woonwijk

6. Verschillende woonmilieus

Ieder van deze gebieden kan op een unieke manier worden ingevuld. Combinaties van verschillende woonmilieus zoals besproken in hoofdstuk 3 geven daarvoor de mogelijkheid, en zorgen daarbij voor de gewenste chique diversiteit die Kralingen Oost zo aantrekkelijk maakt. Vanzelfsprekend zijn er verschillen in dichtheden (dichter aan de stedelijke randen) en heeft ieder gebied een eigen sfeer, maar alle hebben het karakter zoals dat voortkomt uit de gebiedsessenties.



Figuur 4.12: Visiekaart: Verschillende woonmilieus



Gebiedessenties bij kaart

- Onderdeel van de stad
 Bos naar binnen
 Kwaliteit aan de randen
 Chique diversiteit
 Mobiliteit en gezondheid
 Intermediair als overgang
 Volwassen groen
 Hoeken als begin
 Buiten voor iedereen
 Duurzaamheid doelgroep
 Méér dan een woonwijk

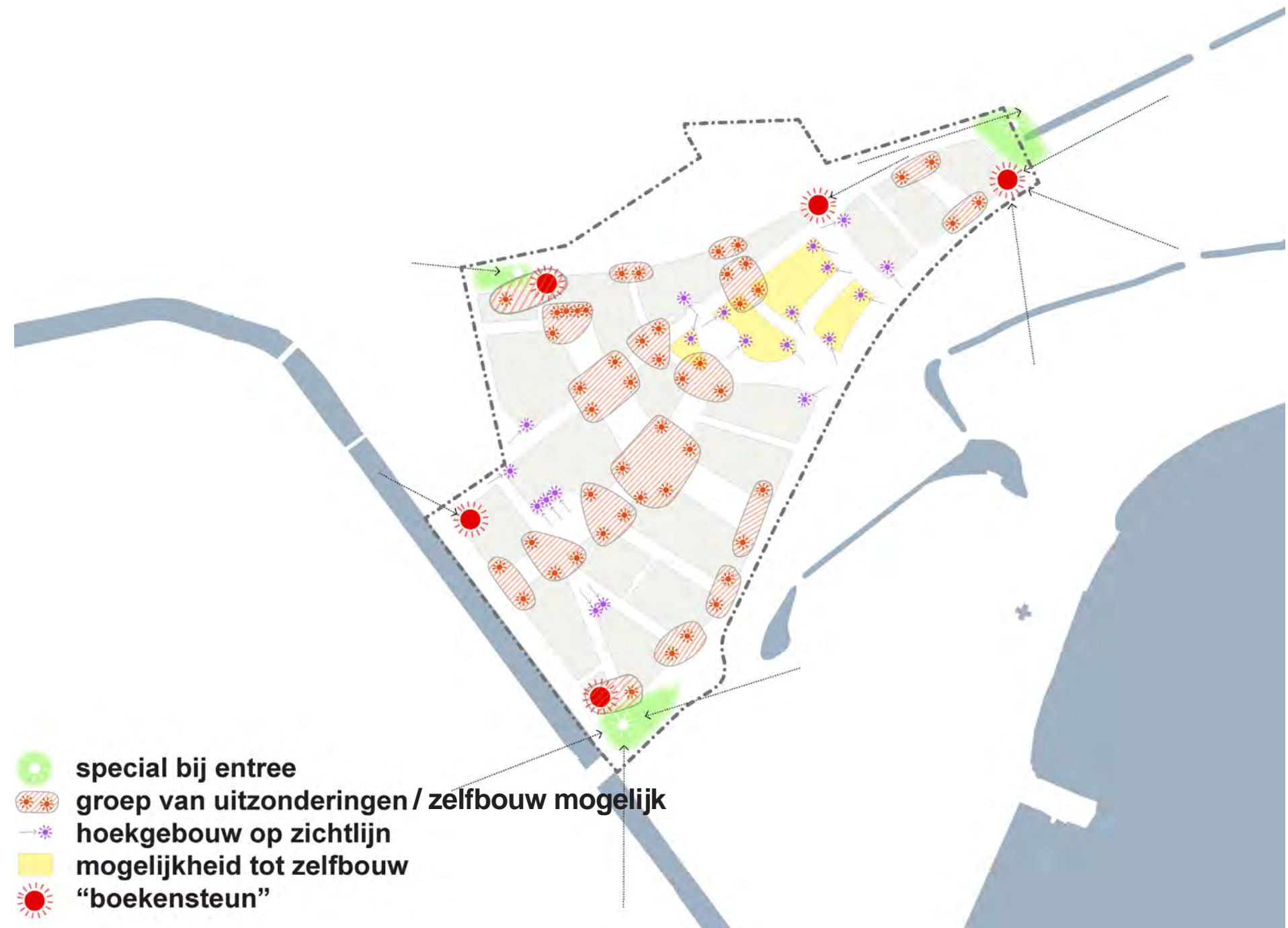
7. Verbijzonderingen in structuur

Het diverse stratenpatroon in combinatie met de woonmilieus en de groene en blauwe structuren zorgt er voor dat iedere hoek anders is. Net als in Kralingen Oost zijn er echter groepen van hoeken te maken die vanuit de openbare ruimte duidelijke gelijkenissen vertonen, zónder dat deze in hetzelfde bouwblok te hoeven staan. Op die manier ontstaan herkenbare kruispunten en worden de verschillende gebieden aan elkaar verbonden. Ook kunnen er accenten worden aangebracht middels groene elementen.

De entrees bij het stoomdepot en boezem worden verbijzonderd met specials. Accenten in bebouwing benadrukken deze entrees en maken een duidelijke verbinding met (de functies op) het maaiveld. Zo ontstaan duidelijke en kwalitatief hoogwaardige entrees die vanuit meerdere zichtlijnen herkenbaar zijn.

De entree nabij bedrijventerrein Boezembocht is onderdeel van de bebouwing aan de Verlegde Bosdreef en wordt niet gekenmerkt door een "special"

In Nieuw Kralingen wordt de mogelijkheid tot zelfbouw geboden. De bouwvelden rondom de bosvijver en de groepen van uitzonderingen kunnen zich hier goed voor lenen. Binnen de kaders van de welstandsparagraaf (zie hoofdstuk 6) kan de ruimte worden gezocht voor verdere verbijzonderingen in de bebouwing.



Figuur 4.13: Visiekaart: Verbijzonderingen in structuur





Figuur 4.14 Basiskaart Nieuw Kralingen



4.2 Planopzet

De ontwikkeling van Nieuw Kralingen gebeurt binnen een aantal ruimtelijke kaders. Hier binnen zijn meerdere invullingen mogelijk, ieder met haar eigen kwaliteiten. Gedurende de looptijd van het project zullen omstandigheden veranderen die invloed hebben op het plan, waardoor we verschillende opties in kaart moeten hebben. De combinatie van de –in het huidige licht- beste opties is de basiskaart, zoals hiernaast te zien is.

Dragers

Binnen de planopzet zijn een aantal zaken gegeven, óf zijn ze van zulke grote kwalitatieve meerwaarde dat ze hoe dan ook een plek moeten krijgen. Dit zijn de Dragers.

KV-leidingtracé

Deze leiding ligt in het verlengde van de Kerkhoflaan, richting het stoommuseum. Voor het grootste deel ligt deze in een rechte lijn en oefent zij door haar (ondergrondse) aanwezigheid een bepalende invloed (bovengronds) uit. Het leidingtracé vormt in Nieuw Kralingen één van de zichtlijnen op het museum en is daarmee vanuit zowel praktische als stedenbouwkundige redenen een vaste waarde in het plan.

Avenue plaszicht

De aansluiting op de Kralingse Bos en Plas geschiedt voor een belangrijk deel door het naar binnen halen van groen de wijk in. Analooë aan onder andere Avenue Concordia in Kralingen

komt ook in Nieuw Kralingen een brede avenue met zicht op het bos en de plas. Deze vormt de groene kern binnen de wijk, én heeft een directe aansluiting op de omliggende groene kwaliteit.

Bosvijver

Net als in Kralingen komt ook in Nieuw Kralingen een esthetisch waterelement. De Bosvijver in Nieuw Kralingen heeft naast haar esthetische functie ook een praktische: in het kader van Rotterdam als veerkrachtige stad is de toevoeging van oppervlaktewater gunstig voor de opvang / buffering van regenwater. Zo ontstaat een aantrekkelijk milieu binnen de wijk die er daarnaast voor zorgt dat men droge voeten houdt.

Wijkontsluiting

Met de fiets is de wijk op 3 plaatsen ontsloten namelijk richting Oude Noorden/Hillergersberg, Kerkhoflaan en Nieuwe Boezemstraat. Er komen twee wijkontsluitingen voor de auto. Eén ter plekke van de huidige aansluiting Bosdreef – Boezemlaan, en één bij de Verlegde Bosdreef, nabij het bedrijventerrein de Boezembocht. Voor beide geldt dat de exacte invulling van deze ontsluitingen nog moet worden bepaald, maar dat zij intern verbonden worden staat vast. Bij de verdere uitwerking hiervan wordt (de mogelijkheid voor) sluisverkeer geminimaliseerd. De entree t.p.v. het stoommuseum is een visuele entree maar geen wijkontsluiting.



Figuur 4.15 Ruimtelijke dragers van Nieuw Kralingen



Alternatieven

De basiskaart geeft het huidige voorkeursmodel aan, maar het is niet de enige mogelijke uitwerking van Nieuw Kralingen. Los van meer gedetailleerde oplossingen op woning- en/of straatniveau zijn er vier zones te benoemen die een alternatieve invullingen kunnen krijgen, indien dit gewenst zou zijn.

Wellantcollege

Zoals aangegeven zal het Wellantcollege haar locatie verlaten. In de basiskaart gaan wij uit van volledige sloop- nieuwbouw van dit pand, maar een alternatief zou kunnen zijn om hier een renovatie/transformatie-opgave aan te binden. Gezien de vorm en uitstraling van het pand en de gewenste sfeer en identiteit van Nieuw Kralingen is de keuze nu gemaakt om het college volledig te vervangen met nieuwbouw.

J.P. Kosterlaan

De verbinding tussen de twee genoemde entrees van Nieuw Kralingen is essentieel voor zowel de interne doorstroming als de hulpdiensten. De huidige J.P. Kosterlaan zou hiervoor dienst kunnen doen, waarbij bij behoud géén nieuwe weg aangelegd hoeft te worden. Ruimtelijk gezien is het behoud van deze straat in de uiteindelijke situatie echter minder wenselijk. Idealiter wordt allereerst het Beukenlaantje (visueel) verlengd naar binnen de wijk. Ten tweede geniet een gevorkte opzet van

het deelgebied rondom het huidige Wellantcollege de voorkeur vanwege de romantische analogie met Kralingen Oost.

Bosrand

Nieuw Kralingen sluit direct aan op het Kralingse Bos. De wijze waarop zij dit doet kan echter meerdere invullingen krijgen. Vanuit sociaal en stedenbouwkundig perspectief is het wenselijk om voorkanten richting het Bos te maken, zoals in de basiskaart wordt gesuggereerd. Een alternatief is om de voorkanten van de woningen richting de wijk te leggen, waardoor deze woningen gevoelsmatig meer in het bos komen te liggen. In ieder deelgebied zou hier een specifieke oplossing kunnen worden gevonden, waarbij bovenstaand én het behoud van bomen sturend zijn.

Verlegde Bosdreef – Avenue Plaszicht

De bebouwing aan de Verlegde Bosdreef heeft een geluid afschermende functie voor de achterliggende wijk. Daarnaast vormt het de stedenbouwkundige geleiding van de nieuwe stadsentree. Om deze reden is het niet wenselijk om een directe verbinding te maken tussen de Verlegde Bosdreef en Avenue Plaszicht. Alternatieven binnen dit deelgebied concentreren zich rondom de te realiseren entree van de wijk, waarbij bovenstaand én een eenduidige voortzetting van de rooilijn aan de Verlegde Bosdreef uitgangspunten zijn.



Figuur 4.16 Alternatieven verkaveling



Figuur 4.17 Alternatieven verkaveling





Figuur 4.18 Verbeelding Nieuw Kralingen





Figuur 4.19 Vleermuispad in het Kralingse Bos



Figuur 4.20 Schema binnenhalen groen naar de wijk

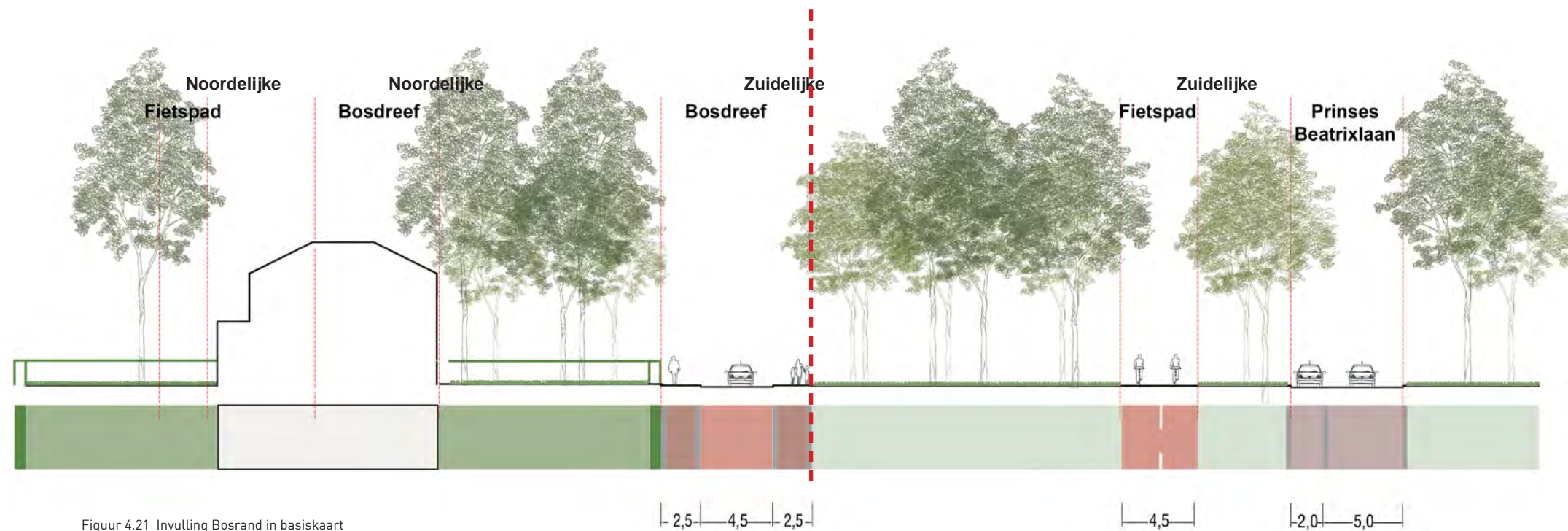
4.3 Bosdreef & Bosrand

Bosdreef

Het belangrijkste ingrediënt om tot het wensbeeld van Nieuw Kralingen te komen is het verleggen van de huidige Bosdreef. Deze verbindingsweg, met 2 x 2 rijbanen, vormt op dit moment een fysieke en mentale barrière tussen de locatie van Nieuw Kralingen en het Kralingse Bos. Door deze te verplaatsen naar de noordrand van het gebied tussen het Stoommuseum en de brug bij het hoofdkantoor van de politie wordt deze barrière opgeheven.

Het verleggen van de Bosdreef maakt de eerder genoemde orthogonale verbindingen mogelijk. Deze takken aan op de oude scheggenstructuur van het Kralingse Bos en vormen de natuurlijke overgang de wijk en het Bos. De plangrens van de wijk naar het Bos ligt op de rand van de rijbaan van de Bosdreef en de zijberm het dichtst bij het Bos (zuidelijke Bosdreef).





Figuur 4.21 Invulling Bosrand in basiskaart

Bosrand

Door het verleggen van de Bosdreef is het mogelijk een woonwijk te maken aan het Kralingse Bos zonder dat deze wordt afgesneden door een drukke weg. De oude 2x2 rijbanen van de Bosdreef worden gebruikt om hier de woningen en nieuwe infrastructuur te realiseren. Uitgangspunt is dat de woningen ter plaatse van de huidige noordelijke Bosdreef worden gerealiseerd en de ontsluiting plaatsvindt via de zuidelijke Bosdreef. Dit betekent dat de hoofdontsluiting van de woningen naar het

Bos wordt gerealiseerd wat de sociale veiligheid in het Bos ten goede komt. In de ontwikkeling ligt de uitdaging om de doorgaande rand van het Bos te combineren met een sociaal veilig gevoel in Nieuw Kralingen en het Kralingse Bos.

Samengevat gelden er voor de aansluiting van de wijk op het Bos de volgende uitgangspunten:

- Handhaven van de doorgaande bosrand t.p.v. het zuiden van de huidige zuidelijke Bosdreef

- Het realiseren van logische verbindingen tussen de wijk en het Bos
- Het realiseren van woningen en infrastructuur t.p.v. de 2x2 rijbanen van de huidige Bosdreef
- Het vergroten van de sociale veiligheid in relatie tot de doorgaande bosrand





Figuur 4.22 Strategie ten aanzien van bomen op basis van structuur Nieuw Kralingen



Bestaande bomen

Om een goede invulling te kunnen geven aan bovenstaande uitgangspunten in relatie tot de bomen die op dit moment in het gebied staan zijn alle bomen geïnventariseerd en kwalitatief beoordeeld. In de bosrand zijn 3 zones te definiëren. Het is belangrijk zorgvuldig om te gaan met de bestaande bomen. Per zone moeten de juiste afwegingen gemaakt worden (zie figuur 4.22).

1. woningen en infrastructuur t.p.v. de bosrand (blauwe zone)

In deze zone zijn de bestaande bomen een onlosmakelijk onderdeel van de woonconcepten in het woonmilieu Bosrand. De woningen, infrastructuur en bestaande bomen worden op elkaar afgestemd. Hierbij dient rekening gehouden te worden met:

- selecteren van de kwalitatief beste bomen,
- benodigde afstand t.o.v. gevels, wegen en nutsvoorzieningen
- afstemmen vloerpeilen met huidig maaiveld
- benodigde ruimtereservering tijdens bouw

- bescherming tijdens de bouw
- opnemen in koopovereenkomst

2. doorzichten/doorsteken naar het Bos (groene zone)

Ter plaatse van de doorzichten/doorsteken worden de kwalitatief beste bomen geselecteerd en onderbeplanting verwijderd, rekening houdend met het in tact laten van de doorgaande bosrand.

3. bosrand (donker groene zone)

In deze zone dient de balans gevonden te worden tussen het opschonen/uitdunnen van de onderbeplanting in relatie tot de sociale veiligheid langs deze zone. Aangezien de bosrand nu aan de wijk komt te liggen wordt het beheer daar op afgestemd.

Proces

In de verdere ontwikkeling zal een fijnere afstemming plaatsvinden tussen de bestaande bomen en bovengenoemde uitgangspunten. Hierover zal de Raad in een later stadium door middel van een “bomennota” worden

geïnformeerd. Conform de testverkaveling is in de grondexploitatie rekening gehouden met circa 70 woningen in de zone langs de bosrand met daarbij behorende grondopbrengsten. Het wijzigen van de uitgangspunten door bijvoorbeeld het verplaatsen van de plangrens of het kunnen realiseren van minder woningen is hierop negatief van invloed.



4.4 Cultuurhistorische verkenning

Het gebied Nieuw Kralingen is in de Stadsvisie (2007) aangewezen als mogelijke locatie voor woningbouw. Als input voor de gebiedsvisie is door Steenhuis / Meurs een Cultuurhistorische verkenning voor het gebied en het Kralingse Bos gemaakt. Dit hoofdstuk geeft hiervan een samenvatting én een afweging met betrekking tot keuzes ten aanzien van Nieuw Kralingen.

Locatie Nieuw Kralingen (samenvatting)

Voor de beoogde locatie van de woonwijk geldt, dat er vanuit cultuurhistorie nagenoeg geen waardevolle tastbare elementen op het terrein zelf zijn aangetroffen. De bouwlocatie bevindt zich in de voormalige Spiegelnisserpolder, die vóór 1874 nog een uitgestrekte plas was, genaamd de Spiegelnisse. Deze polder werd ontwaterd via de Spiegelnissertocht, met wegen daarlangs en tuinderswoningen. Na 1940 werden hier achtereenvolgens een barakkenkamp voor TBC-lijders, een groenteveiling met spoorlijnen en veilinggebouw en de stadskwekerij gevestigd. Van deze functies zijn, hoewel er nog bomen gekweekt worden, geen elementen van waarde overgebleven. Eén sloot wordt van waarde geacht als cultuurhistorisch element in het plangebied.

Bosdreef (samenvatting)

De opvallende breedte van de Bosdreef is een erfenis uit de periode 1968-1974, toen de al bestaande Bosdreef een aantakking kreeg op het in aanleg zijnde snelwegknooppunt Terbregge. Omdat de aanleg van de Ruit om Rotterdam en in het bijzonder de A20 vertraging had opgelopen, liep het verkeer van en naar Utrecht en Gouda hopeloos vast. De Bosdreef werd verbreed tot een profiel met 2 x 2 rijstroken, gescheiden door een groene middenberm. Met de opening van de Ruit om Rotterdam in 1974 had de Bosdreef zijn vitale functie verloren, maar is nooit weer afgeschaald naar een stadsboulevard met één rijbaan.

Kralingse Bos (samenvatting)

Het grootste aandachtspunt vanuit cultuurhistorie ligt in de aansluiting van de wijk Nieuw Kralingen op het bosontwerp. De nieuwe wijk zal na de omlegging van de Bosdreef het bos flankeren, en daarom is het van belang precies te kijken naar de ruimtelijke definitie van wijk en bos. Kernpunt is dat de Prinses Beatrixlaan, de 'ontspanningsweg' door het bos, uitgevoerd als landelijke klinkerweg, te allen tijde in een bossetting ervaarbaar blijft. Dat betekent dat de westrand van de Prinses Beatrixlaan een substantiële 'boswand' zal moeten zijn en blijven, die zo min mogelijk onderbroken wordt.

De dominante ontworpen richting van dit deel van het park is noord-zuid. Rotterdammers komen hier vanuit de stad het park binnen en verspreiden zich over de zonneweide langs het strandbad. In de rug ervaren zij een wand van bos, een gesloten, veilig gevoel tegenover de openheid van de plas. De vraag is dus: hoe sluiten nieuwe paden van de wijk, die een oost-west oriëntatie hebben, aan op de noord-zuid georiënteerde parkaanleg met Wolvenvallei, speelweiden en heuvel? Uitgangspunt is dat de wijk nevenschikt is aan het bos. Met andere woorden, het bos is niet de voortuin van de wijk. Uiteraard zijn er routes van de wijk naar het bos mogelijk; maar meer als informele 'doorsteekjes'.

Voor de hoofdentry aan de stadskant geldt, dat de ervaring van het binnentreden van het park (het verwachtingsvolle overgangsmoment van de stenige stad naar de groene oase, waar de recreatie van het individu wacht) kan worden hersteld / verbeterd. Er komen sinds 1968 op deze plek verschillende soorten verkeer met verschillende bestemmingen samen. Nu is de kans om weer een zelfstandige route het park in te ontwerpen, die zich niet vermengt met de afwikkeling van het ontsluitingsverkeer van de nieuwe wijk.

Afweging en keuzes cultuur historie in Nieuw Kralingen (toepassing)

In de gebiedsvisie is gekozen om de huidige Bosdreef als grens van Nieuw Kralingen te hanteren. Dat betekent dat de zone bosplantsoen tussen de huidige Bosdreef en de Prinses Beatrixlaan (inclusief het huidige fietspad) als boswand gehandhaafd blijft. Daarmee is geborgd dat de Prinses Beatrixlaan zijn huidige groene setting van laan in het bos behoudt.

Oversteken vanuit de wijk over de Prinses Beatrixlaan sluiten aan op bestaande paden en structuren in het bos. Deze doorsteken worden niet extra benadrukt, maar wel zodanig vorm gegeven dat er meer sociale veiligheid ontstaat. Dat betekent dat er sprake zal zijn van "informele" doorsteken, maar wel dusdanig van maat dat mensen zich er prettig voelen.

Door met de hoofdopzet van de wijk zoveel mogelijk aan te sluiten op de bestaande structuur van het Kralingse Bos blijft de dominante noord-zuid ontwerprichting van het bos gehandhaafd. Dat vertaalt zich in een continue rand van bebouwing van de wijk, parallel aan de huidige Bosdreef. Er is dus op basis van de cultuurhistorie nadrukkelijk gekozen om niet een vrije, verspringende rand van bebouwing langs het



bos te realiseren, maar een continue rand die de noord-zuid richting van het bos benadrukt.

In de gebiedsvisie gaat veel aandacht uit naar de hoofdentree aan de stadskant. Door de nieuwe bebouwing hier niet op het huidige profiel van de Bosdreef te plaatsen, maar verder naar achter in lijn met de bebouwing aan de Paradijslaan, wordt er meer ruimte aan deze entree gegeven. De route naar het Bos zal wel samen vallen met de ontsluiting van de wijk, maar door de royale maat zal het park veel zichtbaarder worden vanaf de Boezemlaan. Daarmee krijgt het Bos de royale entree aan de zijde van de stad (Crooswijk).

De cultuurhistorisch waardevol geachte sloot in het gebied zelf, wordt deels behouden, maar er is er voor gekozen om de sloot wat vrijer als waterloop vorm te geven. Zo kan meer kwaliteit aan de ruimtelijke opzet van de wijk worden gegeven.

Op deze manier is vorm gegeven aan de cultuur historie van het gebied en het bos in de gebiedsvisie voor de nieuwe wijk.



Figuur 4.23 Het Kralingse Bos met noord-zuid oriëntatie



4.5 Entrees

Nieuw Kralingen is vanuit drie hoeken benaderbaar. Bij de huidige Bosdreef (Boezementree), bij het Stoommuseum en bij het Business Boezembocht. De Boezementree is niet alleen de ingang vanuit de stad naar Nieuw Kralingen, maar ook naar het Kralingse Bos en de Plas. Deze entree moet bezoekers van beide verwelkomen en daar de kwaliteit van beide werelden laten zien. De entree bij het Stoommuseum vormt de entree naar de stad vanuit het noordoosten. De laatste entree, bij het Businesspark Boezembocht, heeft een ontsluitingsfunctie voor de wijk en Businesspark

Boezementree

De kwaliteit van Nieuw Kralingen wordt voor een groot deel ontleent aan de ligging aan het Kralingse Bos en de Plas. De Boezementree vormt de ingang voor alle Rotterdammers richting diezelfde Plas én naar de wijk. Met een goed vormgegeven entree worden bezoekers ontvangen en krijgen zij een doorkijk naar de omgeving.

De Bosdreef verdwijnt, waardoor er veel ruimte ontstaat om een goede entree te realiseren. Hoe deze wordt vormgegeven is nog onderwerp voor studie, maar een aantal aspecten zullen daarbij extra aandacht worden gegeven.

- Een hoogwaardige entreezone die bewoners en bezoekers verwelkomt in Bos en wijk
- Activiteit bij entree (bijvoorbeeld horeca)
- Logische en zoveel mogelijk ongestoorde doorstroom fietsers centrum- Alexander
- Goede aantakking Prinses Beatrixlaan en Beukenlaan
- Uitkomsten uit verkeerskundige studie
- Tijdelijke situatie vóór verlegging Bosdreef

Entree bij Stoommuseum

Op dit moment is de Bosdreef een verkeersader waar men met 70km per uur de Boezembrug benaderd. De Verlegde Bosdreef loopt echter direct langs de nieuwe woonwijk, waardoor een lagere snelheid vanuit veiligheid, milieu en geluid gewenst is. Om deze lagere snelheid natuurlijk af te dwingen komt er een S-bocht (wordt nader uitgewerkt voor de definitieve versie van de gebiedsvisie) naast het stoommuseum, waardoor het verkeer vanuit het noordoosten genoodzaakt is om af te remmen en een duidelijke binnenkomst van de stad wordt gerealiseerd. Op de kopse kanten van deze bocht staat aan de ene kant het Stoommuseum, op de andere kant komt een stedenbouwkundig accent. Dit accent benadrukt de entree van de stad.

De Verlegde Bosdreef komt ten zuiden van het museum te liggen. Er dient daardoor extra aandacht uit te gaan naar het ontwerp van deze zone zodat het stoommuseum bij de wijk kan worden betrokken, ondanks het gegeven dat er circa 20.000 auto's per dag over de weg zullen rijden. Daarom wordt deze zone ontworpen aan de hand van:

- Een middel waardoor verkeer natuurlijk afremt
- Verbinden doorgaande fietsroutes
- Een veilige oversteek tussen plein en wijk
- Een leefbaar en prettig plein vóór het museum (bijvoorbeeld horeca), waarop zicht is vanuit de verlengde Kerkhoflaan
- De mogelijkheid voor een langzaam-verkeersverbinding naar Terbregge
- Een entreezone met één of meerdere hoogteaccent(en) die verkeer vanuit Alexanderpolder ontvangt
- Aantakking Vleermuispad/Bos
- Afslag ten behoeve van bereikbaarheid museum inclusief parkeerplaatsen ten behoeve voor medewerkers (ca. 10 stuks)

Het stoommuseum kan mogelijk worden uitgebreid met een nieuw gebouw ten zuidoosten. Als dit het geval is kan de mogelijkheid ontstaan om de Verlegde Bosdreef aan de noordzijde van het museum te leggen, zodat deze weg volledig om Nieuw Kralingen heen komt te liggen. Deze mogelijkheid wordt de komende tijd nog nader onderzocht.







4.6 Ruimtelijke kwaliteit Verlegde Bosdreef

De Verlegde Bosdreef vormt een belangrijke ontsluitingsroute voor Rotterdam. Dit moet zij dan ook uitstralen, zodat passanten vanuit Alexander direct hier de stad binnenkomen. De maat en materialisering van het straatprofiel, het gebruik van groen en de kwaliteit van de aangrenzende bebouwing hebben hier grote invloed op. In hoofdstuk 6 wordt stil gestaan bij de beeldkwaliteit van deze bebouwing, hier wordt de opbouw van de nieuwe weg en de interactie met de wijk aan de ene kant, én het bedrijventerrein aan de andere kant, beschreven.

Hoofdprofiel

De Verlegde Bosdreef wordt grotendeels uitgevoerd als een laan, zoals genoemd bij de stadsstructuur in de Rotterdamse Stijl. In dit profiel wordt echter gesproken van een losliggend fietspad. In dit geval worden de twee fietspaden gecombineerd met de ventweg, waarbij parkeren ook enkel op de ventweg plaatsvindt. De Verlegde Bosdreef

wordt uitgevoerd met 2x1 rijbaan. De breedte van de hoofdstructuur is zo bepaald dat er voor de hulpdiensten een vrijliggende hulpdienstenstrook in één richting aanwezig is, zodat in geval van congestie de hulpdiensten hierover kunnen passeren.

Bedrijven

De bedrijven aan de noordkant van de Verlegde Bosdreef zijn georiënteerd op deze weg. Zo hebben ze een duidelijke interactie en zien passanten wat er binnen de gebouwen gebeurt. De bevoorradingszones van deze bedrijven ligt echter aan de andere kant, zodat vrachtwagens geen overlast aan de Verlegde Bosdreef-zijde veroorzaken. De bedrijven hebben dus:

- Voorzijde aan de zijde van de Verlegde Bosdreef
- Zekere mate van transparantie
- Laden- en lossen via achterzijde
- Parkeren aan achterzijde

De hoogte van de bebouwing wordt al dan niet vastgelegd door de keuze voor geluid beperkende maatregelen voor de achterliggende metaalbedrijven (zie ook hoofdstuk 8). Indien hier géén beperkende maatregelen aan de bron kunnen worden getroffen dienen de nieuwe bedrijven aan de Verlegde Bosdreef een minimale hoogte van 10 meter te hebben om de geluidsdruk op Nieuw Kralingen op te vangen. Indien wél aan de bron kan worden beperkt kan nader onderzocht worden welke hoogtes specifiek in het straatbeeld passen.

Woningen

De woningen aan de Verlegde Bosdreef moeten op een kwalitatief hoogwaardige manier de achterliggende wijk inleiden. Stedenbouwkundig gezien doen zij dit door onder andere:

- Voordeuren aan de zijde van de Verlegde Bosdreef
- Stadse intermediairs zoals beschreven in hoofdstuk 5

- Hoofdzakelijk vier-laagse bebouwing met kleine verspringen en afwijkende bouwhoogtes op een beperkt aantal plekken (hooger én lager)
- Voornamelijk platte daken
- Duidelijke begeleiding vanuit rooilijn

Groen

Het profiel kent twee groene zijbermen naast de hoofdrijba(a)n(en) en over het grootste deel van het tracé drie bomenrijen. In de zone tussen de woningen en de hoofdrijbaan zijn dit twee bomenrijen om de (gevoelsmatige) afstand tot de rijbaan te vergroten. Deze asymmetrie zorgt voor een accentuering van het verschil tussen de noordelijke (bedrijven) en zuidelijke (woningen) bebouwing.



4.7 Ruimtelijke sfeer

De sfeer in Nieuw Kralingen wordt geïnspireerd door die in Kralingen Oost. Zoals eerder beschreven wordt deze onder meer verkregen door diversiteit in volumes, romantische straten en rijke gevelarchitectuur en bijpassende details.

Mogelijke doorsnedes van typische straten in Nieuw Kralingen kunnen de volgende zijn. Zij geven een beeld van de sfeer –voortkomend uit de stedenbouw- die passanten ervaren als zij door de wijk gaan. Hierin spelen ook verschillende mogelijkheden voor intermediairs en daken een grote rol, waarbij geen van deze doorsnedes als definitieve profielen mogen worden geïnterpreteerd.



Figuur 4.24 Ligging mogelijke sfeerprofielen



Figuur 4.25 1. Studie sfeerprofiel Molenlaan en Sluislaan





Figuur 4.26 2. Studie sfeerprofiel Bosvijverlaan



Figuur 4.27 3. Studie sfeerprofiel Tweede Mecklenburglaan





Figuur 4.28 4. Studie sfeerprofiel Nieuw Kralingse Tussenstraat



Figuur 4.29 5. Studie sfeerprofiel Avenue Plaszicht





Figuur 4.30 6. Studie sfeerprofiel Avenue Plaszicht



Figuur 4.31 7. Studie sfeerprofiel Verlengde Kerkhoflaan





Figuur 4.32 8. Studie sfeerprofiel Bosdreef met ventweg



Figuur 4.33 9. Studie sfeerprofiel Bosdreef met ventweg ter plekke van Bedrijvenpark Boezembocht





Figuur 4.34 10. Studie sfeerprofiel Boszichtlaan (op locatie oude wegprofiel noordelijke Bosdreef)





Figuur 4.35 11. Studie sfeerprofiel Vijversingel



Figuur 4.36 12. Studie sfeerprofiel Boezemkade





4.8 Spelen en verblijven

Nieuw Kralingen wordt een wijk waarin wordt gewoond en geleefd. Dit betekent dat er aanleiding moet zijn om naar buiten te gaan, voor zowel kinderen als ouderen. De Kralingse Plas en Bos vervullen hier reeds een grote rol in, maar ook binnen de wijk zelf zullen plekken ontstaan waar gespeeld kan worden. Op basis van de visie 'Kom op naar buiten' worden daarom in de wijk plaatsen gecreëerd voor jong en oud.

Spelen voor jong en oud

Voor kinderen wordt er in het gebied voldoende ruimte gereserveerd in de vorm van formele en informele speelplekken. De formele speelplekken

liggen verspreid over het plan in het groen-blauwe raamwerk, zoals in Avenue Plaszicht. Naast de formeel aangewezen speelplekken komen er ook ruimschoots informele speelplekken in de vorm van grasveldjes en autovrije/-luwe straatjes en speelstoepen.

De kinderen maken op hun eigen manier gebruik van deze speelplekken. De allerkleinsten van 0 tot 6 jaar spelen in de voor- of achtertuin en soms op straat; in ieder geval op een plek, binnen het terrein van een bouwblok waar de ouders goed in de gaten kunnen houden. Het speelgebied van de kinderen tussen 6 en 12 jaar is al wat groter.

Ze gebruiken bijvoorbeeld het binnenterrein van een bouwblok of een nog niet bebouwd gedeelte van de wijk of het gras in het nieuwe openbaar gebied als speelplek. De ouders weten dat ze dan voor hun huis of direct om de hoek spelen. De jongeren tussen 12 en 18 jaar bewegen zich meer door de wijk en zijn op zoek naar plekken aan de rand van de wijk. Elders in het plangebied zijn ontmoetingsplekken voor ouderen.

Onbestemde ruimtes

Niet iedere ruimte in Nieuw Kralingen hoeft te worden gedefinieerd; juist ook 'restruimte' kan uitdagend zijn. Omdat er geen invulling aan

is gegeven, kunnen dit dé plekken zijn om de fantasie de vrije loop te laten. Een deel van de restruimtes in Nieuw Kralingen is braakliggend terrein, in afwachting van bebouwing (zeker in de tijdelijkheid). Hier kunnen tijdelijke initiatieven of speelplaatsen een plek vinden, maar ook alvast groen worden geplant om de wijk te vormen.



4.9 Groene & Blauwe structuur

Groene en blauwe randen

De randen aan het Kralingse Bos en de boezem hebben de beste kwaliteit. Nieuw Kralingen wordt hier dus ook zoveel mogelijk op aangehaakt. Ook de blauwe delen aan de bosrand zouden naar binnen kunnen worden getrokken om nóg meer kwaliteit toe te voegen.

Waterpeil

Ter voorkoming van onnatuurlijke ophoging van het gebied en het benutten van de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater is gekozen voor aansluiting bij het polderpeil.

Nieuw Kralingen ligt aan een aantal bijzonder waterhuishoudkundige systemen. Enerzijds de Rotte en de Boezem, de hoofdwatergangen die gebruikt worden om het water vanuit de polders af te voeren naar o.a. de Maas. Het peil van de Rotte en boezem is -1,02 m NAP. Aan de andere zijde van Nieuw Kralingen ligt de Kralingse Plas met een peil van -2.35 m NAP. De Kralingse Plas ligt derhalve aanzienlijk lager dan de Boezem. Nieuw Kralingen valt binnen peilgebied GPG 155 met een door het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (HHSK) te handhaven peil van -1,30 m -NAP.

In dit gebied kan gekozen worden om aansluiting te zoeken bij het hoge boezempeil of bij het lagere polderpeil. Wanneer aangesloten wordt bij het boezempeil brengt dit kansen met zich mee om vanaf je huis zo de Boezem op te varen naar de Rotte of de Maas. Tegelijkertijd leidt dit tot nieuwe waterkeringen, beschermingszones en dient een groot deel van de locatie opgehoogd te worden. Wanneer wordt aangesloten bij het polderpeil betekent dit regen- en oppervlaktewater binnen het gebied vastgehouden kan worden en via natuurlijke hoogteverschillen afgevoerd kan worden naar lagere polders.

De maaiveldniveaus moeten nog worden vastgesteld; als functie van:

- optimale drooglegging met het oog op civieltechnische draagkracht, waterberging en wooncomfort
- civieltechnische kwaliteit om ervoor te zorgen dat een robuuste, klimaatbestendige en zettingsarme wijk ontstaat.

Daarbij moet een weging gemaakt worden tussen onder meer de volgende effecten:

- Verlaging van de grondwaterstand geeft extra zettingen
- Ophoging veroorzaakt ook extra zetting
- Veel grondverzet is uit oogpunt van kosten en duurzaamheid ongewenst.



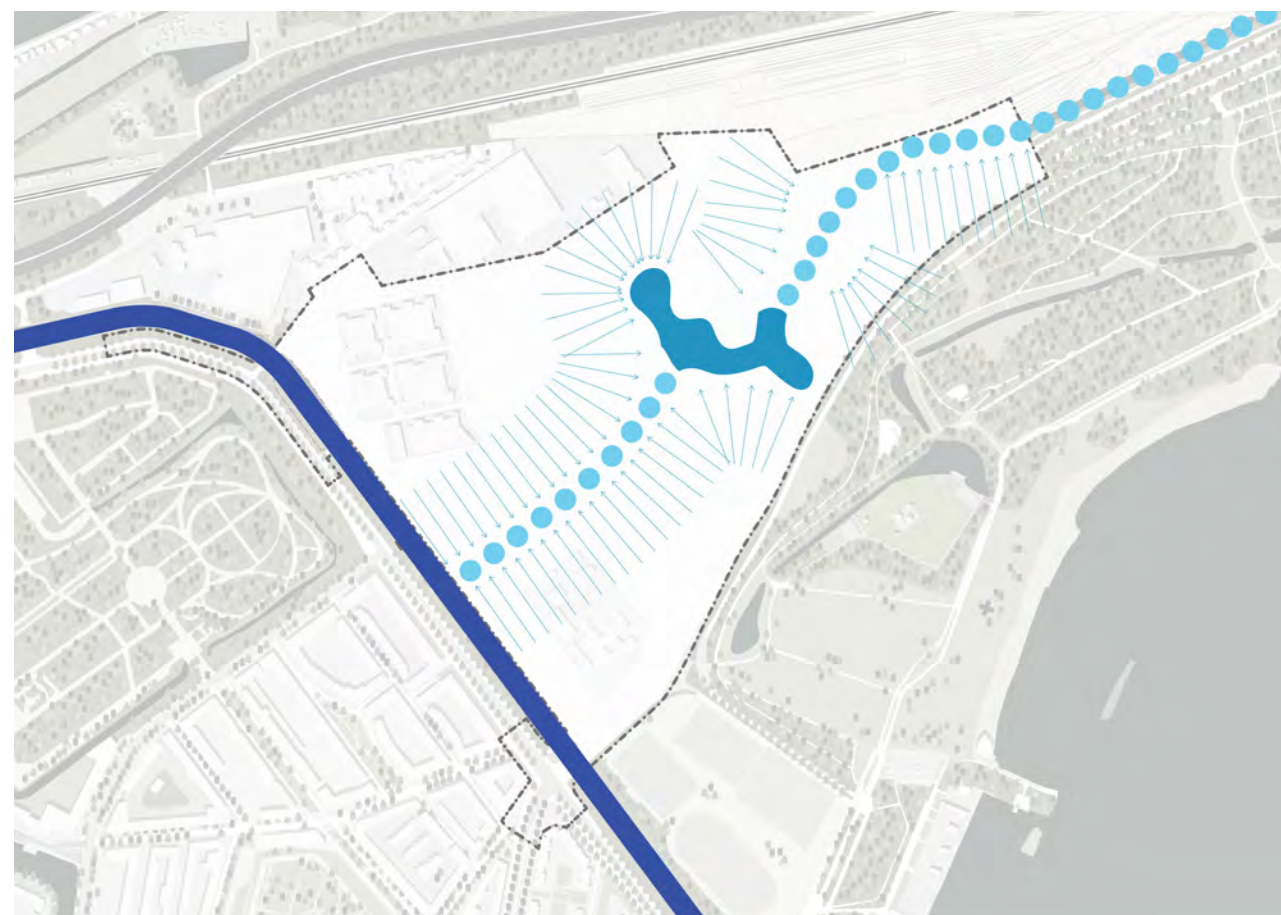
Figuur 4.37 Boezem





Figuur 4.38 Waterpeilen

Als eerste benadering wordt uitgegaan van het handhaven van het huidige polderpeil in deze zone zijnde -1,30 m NAP). Bij de definitieve vaststelling zullen stedenbouwkundige, waterhuishoudkundige en civieltechnische in onderlinge samenhang worden beoordeeld en afgestemd.



Figuur 4.39 Afwateringsstructuur





Defosfatering

In het gebied bevindt zich een bijzondere installatie, de defosfateringsinstallatie. Hier wordt water uit de boezem ingelaten in het gebied, kunstmatig gevoed met ijzer wat zich bindt aan nutriënten. Nutriënten zijn verantwoordelijk voor de blauwalg in de Kralingse Plas. Door de binding aan water slaan de nutriënten neer op de bodem en de oever, waardoor nutriëntarm water (via een duiker) de Wolvenvallei wordt ingelaten. Deze inlaat is noodzakelijk om de Kralingse Plas 'bij te vullen' in droge tijden. Deze installatie staat momenteel midden in het plangebied, waarbij de watergangen en oevers volledig roestbruin zijn als gevolg van het neergeslagen ijzer met nutriënten. Om een aantrekkelijk woon- en leefklimaat te maken en om verbetering van de defosfateringsinstallatie mogelijk te maken, is het voornemen deze te verplaatsen naar een locatie in het bos of langs de bosrand. De uiteindelijke locatie is nog in onderzoek.

Ambitie voor water

Gestreefd wordt naar een robuust en veerkrachtig watersysteem met een duurzaam karakter. Deze ambities zijn zowel voor het kwantitatieve als wel het kwalitatieve functioneren. Als wordt uitgegaan van de norm is dit nog geen garantie voor een toekomstbestendige inrichting van de wijk. Door het veranderende klimaat ontstaan er vaker intensievere buien en krijgen we te maken met langere warme periodes. De intensievere buien kunnen wateroverlast veroorzaken op het particulier terrein of in de woning ondanks dat aan de norm wordt voldaan. Door hier rekening mee te houden bij de inrichting van het particuliere en openbare gebied wordt dit voorkomen.

Hiermee wordt een toekomstbestendige inrichting gerealiseerd. Klimaatadaptief ontwikkelen wil onder andere zeggen dat water langer wordt vastgehouden in een gebied en zo mogelijk helemaal niet in een rioolstelsel terecht komt. Dit water kan gebruikt worden voor allerlei doeleinden onder andere ook de waterversing in de Kralingse Plas. Maatregelen die genomen kunnen worden zijn onder te verdelen in maatregelen op woningniveau en maatregelen in het openbaar gebied.

Maatregelen op woningniveau (particulier terrein)

Bij voorkeur worden maatregelen zo genomen, dat deze ook bijdragen aan de bewustwording van de bewoners. De volgende maatregelen kunnen worden toegepast:

1. Gebruik regenwater voor sproeien tuin, toiletspoeling en wasmachine. Standaard een regenton opnemen bij de woning. Dit draagt niet alleen bij aan watercompensatie, maar maakt bewoners bewust van de mogelijkheid van gebruik van regenwater.
2. Groene daken / multifunctionele daken. Groene daken dragen bij aan biodiversiteit, hebben een langere levensduur en zorgen voor een beter binnenklimaat. Het streven is om op plaatsten waar dit mogelijk is vanuit stedenbouw/ architectuur en duurzaamheidsoplossing, groene daken toe te passen.
3. Ondergrondse waterberging, bv d.m.v kratten. Hierbij valt te denken aan kratten onder het terras in de tuin, waarin water gebufferd wordt en er geen enorme piekbelasting op het systeem is.

Een optie is om bewoners te adviseren over de inrichting van de tuin om te voorkomen dat deze "versteend" en kunnen er voorzieningen worden meegenomen om regenwater te bergen.

Maatregelen in openbaar gebied

Bij voorkeur wordt regenwater op eigen terrein opgevangen, zoals hiervoor beschreven. Het overtollige water, bij buien van meer dan 50 mm, kan via bovengrondse weg worden afgevoerd naar openbaar gebied. De volgende maatregelen kunnen worden toegepast:

1. Bovengrondse berging, bijvoorbeeld met een waterplein / waterpartij.
2. Ondergrondse berging, bijvoorbeeld kratten, waterbergende fundering, HWA-riolering.

De dimensionering en uiteindelijke keuze voor een systeem wordt gemaakt aan de hand van het bodemonderzoek, de grondwaterstand en de uitgangspunten van het Hoogheemraadschap. Voorsnog wordt geconcludeerd dat er voldoende ontwateringsdiepte is en er voldoende waterberging mogelijk is. De centrale ligging van de watergangen langs de Ralph Hartkornweg is ideaal om regenwater eerst vast te houden en bovengronds naar toe te laten stromen. Idealiter is het niet meer noodzakelijk om een hemelwaterriool (HWA) aan te leggen.





Figuur 5.1 Referentie Kralingen - Eigen oprit naar woning, ruime voortuin als intermediair



5. FUNCTIONEEL PROGRAMMA

DE PROGRAMMATISCHE INVULLING VAN NIEUW KRALINGEN GEBEURT IN DIT HOOFDSTUK. PER WOONMILIEU WORDT BESCHREVEN WELKE ESSENTIES ER BIJ DE VERSCHILLENDE GELDEN, VOORTKOMEND UIT HET PROGRAMMA. OOK DE MOGELIJKE VOORZIENINGEN EN TYPE BEDRIJFVIGHEID IN DE WIJK WORDEN BENOEMD.

5.1 Essenties Woonmilieus

De woonmilieus hebben ieder hun eigen specifieke karakter binnen Nieuw Kralingen. Om de verschillen tussen de milieus te duiden worden acht essenties benoemd die per milieu een andere invulling krijgen.

Essenties Stads woonmilieu

Doelgroep

Starters en jonge gezinnen, die zowel in een eengezinswoning als een beneden boven woning zouden kunnen wonen. De beneden boven woning vormen ook interessante producten voor jonge stellen zonder kinderen én senioren. De eengezinswoningen worden verder voornamelijk gekozen door doorgroeende gezinnen en een enkele herontdekker.

Typologie

De woningen in het stads woonmilieu zijn niet allemaal hetzelfde, maar ook niet allemaal verschillend. Woningblokken van 2-5 wat betreft stijl aaneengeschakelde beukmaten/woningen voeren de boventoon (geen pandje-pandje) alle wel verwerkt in aaneengesloten rijen, want de bouwblokken zijn zoveel mogelijk gesloten. Het type woningen zijn eengezinswoningen (herenhuizen), bebo's en kleine appartementengebouwen.

Intermediair

Er zijn geen groene voortuinen in het stads woonmilieu. Bel-etages, Delftse stoepen, kadewoningen en andere (verharde) intermediairs komen hier voor.

Profiel

Er komen zowel straten als lanen voor in het stads gebied. Lanen hebben twee éénrichtingsstroken, gescheiden door een groene middenberm. Parkeren gebeurt in vakken aan één zijde van de iedere strook. Een stoep scheidt de parkeervakken met de intermediair richting de woningen. De straten zijn één óf twee richtingen en recht. Daar waar mogelijk zijn ze voornamelijk éénrichting. De stoep bevindt zich tussen de straat en de intermediair.

Voorzieningen

Naast gewoond wordt er ook gewerkt in Nieuw Kralingen. In het stadse woonmilieu komen dienstverlening en andere kleinschale voorzieningen (geen detailhandel) - zoals horeca en werken aan huis - naast elkaar voor. De woning typologieën moeten dit mogelijk maken en het bestemmingsplan dient hiervoor de ruimte te laten.

Groen

In de straten bevindt het groen zich voornamelijk binnen de blokken; in mindere mate op straat. Bij de lanen is er groen binnen de blokken, maar ook in de groene middenberm tussen de eenrichtingsbanen die de laan vormen

Water

Er komt geen nieuw water in het stadse woonmilieu: geen gracht in het straatprofiel, noch aan de achtertuinen van de woningen, waar woningen (directe) interactie mee hebben.



Figuur 5.2 Referentie Jericholaan – Kratingen. Gesloten bouwblok, horeca. Bebo-typologie



Figuur 5.3 Referentie Jericholaan – Kratingen. Parkeren in vakken naast de straat. Middenberm met groen. Gesloten bouwblokken



Essenties Woonmilieu Stadspark 1

Doelgroep

Dit woonmilieu is voornamelijk bedoeld voor gezinnen en empty nesters met een voornamelijk blauwe leefstijl.

Typologie

Alle woningen zijn grondgebonden woningen. Hier is een afwisseling van vrijstaande woningen en meerkappers (tot ca. 6 woningen) mogelijk. De architectuurstijl wisselt sterk.

Intermediair

Deze kan zowel hard als zacht zijn, en is kwalitatief hoogwaardig. Een Delftse stoep met een bel-etage woning of een voortuin(tje) met volwassen groene erfafscheiding kunnen elkaar afwisselen. Ook een verharde voortuin met een hek is denkbaar.

Profiel

Alle straten zijn éénrichtingsverkeer. Op een aantal plaatsen is er géén stoep, voornamelijk direct aan de vijver. Meer doorgaande straten hebben wel een (smalle) stoep, die qua bestratingmateriaal hetzelfde is uitgevoerd als de straat zelf. Parkeervakken zijn hierop aangegeven met witte markeringen. Straten hebben een (lichte) kromming die de zichtlijnen onderbreekt.

Voorzieningen

Hier wordt hoofdzakelijk gewoond. Er kan incidenteel een woon/werk-woning worden gecreëerd (bijvoorbeeld notaris of advocatenkantoor).

Groen

In dit milieu bevindt het groen zich zowel binnen als buiten de blokken. In de straatprofielen hebben bomen zoveel mogelijk een standplaats gekregen tussen de stenen. De voortuinen met een groene afscheiding hebben de nodige maat.

Water

In dit woonmilieu wordt de referentie gemaakt met Oud-Kralingen, rondom de hofvijver. Dit esthetisch water krijgt een plek in dit woonmilieu in Nieuw Kralingen en het grenst aan zowel private als openbare ruimten.



Figuur 5.4 Referentie Hoflaan – Kralingen. Parkeren aan één zijde (buitenbocht), volwassen groen, profiel in zelfde materiaal



Figuur 5.5 Referentie Slotlaan – Kralingen. Géén stoep, esthetisch water, bel-etage i.c.m. Delftse stoep als intermediair





Figuur 5.6 Referentie Bolwerk – Utrecht. Kleinschalig complex in het groen. Parkeren onder het complex, éénrichtingsverkeer



Figuur 5.7 Referentie Mecklenburglaan – Kralingen. Rechte straten met stoep en groenzone. Voortuinen als intermediair, statige panden

Essenties Woonmilieu Stadspark 2

Doelgroep

Gezinnen en empty nesters vormen de doelgroep voor dit woonmilieu. Allen hebben een overwegend blauwe leefstijl.

Typologie

In dit milieu komen voornamelijk grondgebonden woningen voor, maar ook kan een (klein) appartementengebouw (zoals het Bolwerk (Utrecht) voor komen. Dit kunnen op een beperkt aantal plekken vrijstaande woningen zijn, maar korte, geschakelde blokken voeren de boventoon. Dit zijn blokken van 2 tot ca. 4 woningen die een hoge mate van statigheid uitstralen.

Intermediair

Een groene voortuin vormt de intermediair tussen de straat/stoep en de woning. Deze heeft een lage erfafscheiding (groen óf gemetseld) en de woning staat direct op maaiveld, maar door de afmetingen van de voortuin wordt de eerder genoemde scheiding tussen privé en openbaar toch ervaren.

Profiel

Waar mogelijk zijn de straten in dit woonmilieu éénrichtingsverkeer. De straten zijn hoofdzakelijk recht, maar een kleine kromming is mogelijk. Daar waar twee richtingen wenselijk is kan dit en gebeurt dit zónder tussenberm (smal profiel). Naast de parkeervakken bevindt zich een smalle stoepzone voor de voortuinen begint, die aan de Rotterdamse Stijl voldoet.

Voorzieningen

In dit woonmilieu komt géén detailhandel voor. Wel is er ruimte voor woon/werk voorzieningen zoals een notariskantoor of een tandartspraktijk. Dit wordt gefaciliteerd, niet georganiseerd.

Groen

Groen komt hier binnen én buiten het blok. De woningen krijgen een (grote) voortuin, maar er zit géén hoge (groene) erfafscheiding aan de voorzijde, waardoor de woning goed zichtbaar blijft. In het straatprofiel kunnen ook nog bomen voorkomen.

Water

In het woonmilieu Stadspark 2 kán er water voorkomen. Dit kan zowel functioneel als esthetisch zijn.



Essenties Woonmilieu Bosrand

Doelgroep

Hier komen voornamelijk empty nesters (villa's en serviced apartments) te wonen.

Typologie

Woningen zijn uitgevoerd als villa's óf (kleinschalige) serviced apartments.

Intermediair

De intermediair is in dit geval de oprit en een voortuin, welke begrensd wordt door bijvoorbeeld een lage (harde) erfafscheiding of een hoge groene erfafscheiding.

Profiel

De verbindingsstraat heeft een smal profiel, voornamelijk éénrichting. Een stoep bevindt zich aan maximaal één zijde van de straat, maar voornamelijk is er géén stoep (woonerf). Er wordt zo veel mogelijk geparkeerd op de kavel zelf.

Voorzieningen

In dit woonmilieu komen géén specifieke voorzieningen, maar werken aan huis wordt wel mogelijk gemaakt.

Groen

Groen is hier altijd in het zicht. De straten lopen door het groen, alsmede de opritten en woningen zelf.

Water

Water (esthetisch) kan hier worden gerealiseerd, maar in kleine mate. Daar waar kopers dit willen kunnen zij op hun eigen kavel wel nog (esthetisch) water aanleggen.



Figuur 5.8 Referentie Sophialaan Wassenaar - Parkeren op eigen kavel, oprit naar woning, stoep aan één zijde van de straat



Figuur 5.9 Referentie woningen Kralingse Plaslaan



5.2 Voorzieningen en werken aan huis

Nieuw Kralingen wordt een wijk die opgaat in het stads weefsel van Rotterdam. Wat voorzieningen betreft is de wijk echter voor een groot deel aangewezen op de omliggende wijken (Kralingen, Crooswijk). Gezien de doelgroep is er mogelijk interesse in bepaalde voorzieningen. De hieronder genoemde voorzieningen komen al dan niet naar voren.

School

De Gemeente Rotterdam en de ontwikkelende partijen hebben onderzoek gedaan naar de noodzaak en mogelijkheid van een (basis)school binnen de wijk. Hieruit blijkt dat zowel op korte, middellange, als lange termijn kwantitatief voldoende capaciteit aanwezig is bij scholen in de omgeving van Nieuw Kralingen, waarbij rekening is gehouden met een redelijke afstand van deze scholen ten opzichte van Nieuw Kralingen. Daarbij is ook gekeken naar de doelgroepen van Nieuw Kralingen. Conclusie is dan ook dat de geplande woningbouwprogrammering tot 2035 in het plangebied onvoldoende potentiële leerlingen in de basisschoolgeneratie oplevert om een volwaardige nieuwe school te realiseren.

Supermarkt

De doelgroep in Nieuw Kralingen doet haar boodschappen bij de supermarkt en speciaalzaken. In steeds grotere mate gebeurt dit online, bij doelgroepen die overdag aan hun carrière werken. Dit, in combinatie met de massa van Nieuw Kralingen en de nabijheid van verschillende supermarkten in de omliggende buurten resulteert erin dat er geen supermarkt in de wijk komt.

Detailhandel

De hoogopgeleide doelgroep van Nieuw Kralingen zoekt naar hoge kwaliteit producten. Voor de dagelijkse boodschappen gaan zij naar een goede supermarkt in één van de omliggende buurten, maar voor specifieke producten gaan zij naar speciaalzaken. In Nieuw Kralingen kan echter geen ruimte worden geboden aan detailhandel zoals een kaaswinkel of poelier, omdat dit niet past binnen het huidige gemeentelijke beleid. Horeca functies als een cafe mogen echter wel en kunnen een functie krijgen als sociaal aantrekkingspunt.

Werken aan huis

Analoog aan Kralingen zal er in Nieuw Kralingen vraag ontstaan naar werkruimte aan huis. In alle verschillende woonmilieus wordt daarom ruimte gegeven om een kantoor/praktijk aan huis mogelijk te maken, zoals standaard in Rotterdam geldt.

Sociale functie

Om op te gaan in de stad is tweezijdig verkeer van- en naar de wijk benodigd. De wijk moet interessant worden om te bezoeken. Nieuw Kralingen doet dit op (tenminste) drie manieren:

- Haar ligging ten opzichte van de Kralinge plas en voorzieningen daaromheen (kinderboerderij, klimbos, etc.)
- Stoomdepotmuseum. Indien deze op een slimme manier wordt geëxploiteerd kan hier regionale aantrekkingskracht vanuit gaan (restaurantfunctie, museum, etc.)
- Voorzieningen/functies in Nieuw Kralingen. De kleinschalige horeca en dienstverlening trekt mensen aan van buiten de wijk





5.3 Programma bedrijvigheid

Aan de noordzijde van de Verlegde Bosdreef ontstaat ruimte voor nieuwe bedrijvigheid. Deze dient mee te werken aan een aantrekkelijke entree van Kralingen - Crooswijk en werkt tegelijkertijd als geluidsscherm voor eventueel geluid van de metaalbedrijven (zie hoofdstuk 9). De mogelijkheden voor uitbreiding van de metaalbedrijven in deze zone wordt onderzocht, waarbij het in dit geval om kantoorfuncties zal gaan. Gezocht wordt naar mogelijkheden om een win-win situatie te creëren: verbeterde bedrijfsvoering voor de bedrijven en realisatie van geluid afschermdende werking.

In de zone van de nieuwe bedrijvigheid kan geen perifere detailhandel komen, met uitzondering van een tuincentrum indien uit nader onderzoek blijkt dat deze functie (ruimtelijk economisch) passend is. Een zelfde proces geldt mogelijk ook voor andere functies.

De ontsluiting van deze nieuwe bedrijvigheid en de beide metaalbedrijven verloopt via een nieuwe kruising op de Verlegde Bosdreef. Daarnaast komt er mogelijk een nieuwe weg achter de bedrijven. Deze verbindt de Verlegde Bosdreef met de Veilingweg. Leveranciers van de bedrijven gebruiken deze weg waardoor de Verlegde Bosdreef wordt ontzien en hij biedt voor de politie een extra alternatief bij het uitrukken.

5.4 Woonzorggebouw

In Nieuw Kralingen wordt de mogelijkheid geboden voor de ontwikkeling van een kleinschalige woonzorgvoorziening voor bijzondere doelgroepen. Dit draagt bij aan een evenwichtige verdeling van woonzorgvoorzieningen over de stad. De daadwerkelijke invulling en realisatie is afhankelijk van vraag en aanbod, waarbij deze aan behoorlijke veranderingen onderhevig lijken te zijn op grond van de voortdurende wijzigingen in regelgeving. Op grond hiervan is nu geen concrete locatie aan te wijzen met een nader ingevulde conceptuele vormgeving ontwikkeling. Zodra een reëel voornemen voor een woonzorgvoorziening gestalte krijgt, zal in overleg een geschikte locatie binnen het plangebied worden gezocht.





6. BEELDKWALITEIT

DE BEELDKWALITEIT VAN NIEUW KRALINGEN HEEFT EEN DUIDELIJK VERWANTSCHAP MET KRALINGEN OOST. HIJ WORDT GEVORMD DOOR VERSCHILLENDE VERTALINGEN VAN DE 19E EN VROEG 20E EEUWSE ARCHITECTUUR. DE MATERIALISERING VAN DE OPENBARE RUIMTE WORDT GETOETST AAN EN VORMGEGEVEN DOOR DE ROTTERDAMSE STIJL, OOK HET BEDRIJVENTERREIN HEEFT EEN BEPAALDE BEELDKWALITEIT, WAARIN TRANSPARANTIE ZEER BELANGRIJK IS.

6.1 Architectuurvisie

In het Kralings palet worden de architectonische regels uiteengezet voor de verschillende te onderscheiden woonmilieus. In algemene zin geldt de 80-20 regel, dat wil zeggen dat het merendeel van de te realiseren woon- en werkbebauwing voldoet aan deze regels. Een beperkt deel mag afwijken waarvan de ontwerpen afzonderlijk beoordeeld zullen worden. De uitgangspunten uit deze visie worden in een nog te maken welstandsparagraaf verder uitgewerkt. De in dit hoofdstuk opgenomen uitgangspunten zijn voor het overgrote deel gebaseerd op de welstandscriteria die gelden voor Kralingen Oost.

Net als in Kralingen Oost is de stedenbouwkundige en groen-blauwe structuur zó sterk, dat afwijkingen in het algemene beeld moeiteloos opgevangen worden. Hierbij kan gedacht worden aan modern, eclectisch maar ook aan het gebruik van bijzondere en afwijkende materialen als cortenstaal, houten woningen of andersoortige experimenten.

In het Kralings palet herkennen we 3 stijlen waarmee 80% van de 80-20 regel wordt gemaakt;

1) De letterlijke vertaling van de architectuur van de 19e en vroeg 20e eeuw. In deze richting wordt zowel in volume-

opbouw als in detail- en materiaalgebruik de historische architectuur gevolgd;

2) De moderne vertaling van de architectuur van de 19e en vroeg 20e eeuw. In deze richting wordt de klassieke volume-opbouw voorzien van moderne details en materialen;

3) De eigentijdse vertaling van de industriële architectuur, refererend aan de architectuur van het stoommuseum zien we ook een stoere architectuur, kloeke volumes met grote openingen waarin stalen kozijnen de toon zetten.

In algemene zin wordt Nieuw Kralingen gekenmerkt door architectuur die de sfeer ademt en het gevoel geeft van laat 19e en vroeg 20e eeuwse architectuur. Afwisselingen in eerder genoemde architectuurstijlen zorgt voor de gewenste diversiteit en wekt de indruk dat Nieuw Kralingen al lange tijd bestaat. De combinatie van ambachtelijke details en het beperken van het materiaalpalet zijn belangrijke kenmerken van de architectuur van Nieuw Kralingen, waarbij:

- Bijzondere aandacht is voor de ruimte tussen openbaar gebied en de privacy in de woning (intermediair). Dit kan vormgegeven worden middels diverse maatregelen als een bel etage, Delftse stoep, een voortuin en een verhoogde vloer. De wijze waarop dit wordt vormgegeven hangt ook af van het betreffende woonmilieu. In het stadse woonmilieu is minder ruimte in de overgang naar het openbaar gebied, hier kunnen juist ingrepen als een bel-etage worden toegepast;
- Bijzondere aandacht is voor de entree van de woning, variërend van transparant en open tot statig en gesloten;
- Er een dakenlandschap ontstaat, waarbij veel woningen een kap hebben, afwisseling van langs- en dwarskappen dragen bij aan het beeld, ook platte daken komen voor;
- Erfafscheidingen binnen het woonmilieu mee-ontworpen worden;

- Overwegend traditionele materialen worden toegepast, waarbij de verbijzondering in de toepassing tussen verschillende huizen zit;
- Rijke detaillering draagt bij aan het zorgvuldige beeld van de wijk.

Materialen

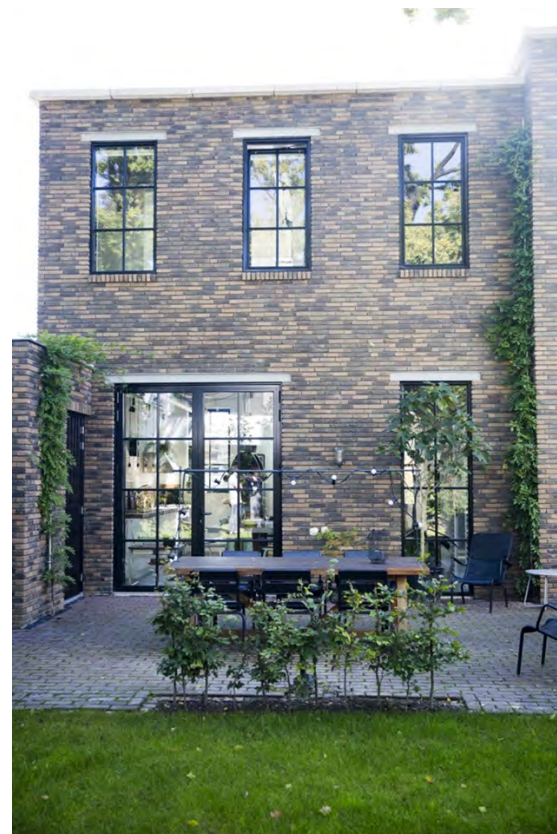
Voor de woningen worden hoofdzakelijk traditionele maatregelen toegepast:

- Bakstenen, gekeimde stenen, spekstenen, pleisterwerk, natuursteen en beperkt toepassing van hout;
- Daken: keramische pannen, leisteen, riet;
- Erfafscheidingen in het groen of mee-ontworpen met de woonhuizen.





Figuur 6.1 Eigentijdse vertaling – Grote puien met smalle (stalen) kozijnen en vlakverdeling. Veel glas aan de achtertuin.



Figuur 6.2 Eigentijdse vertaling – Grote puien met smalle (stalen) kozijnen en vlakverdeling.



Figuur 6.3 Moderne vertaling – Veel afwisseling in dakvlak, duidelijke plint, verticale raampartijen die de hoogte accentueren. Meerzijdige oriëntatie.



Figuur 6.4 Moderne vertaling – Klassieke vorm met strakke gevel. Veel glas, opgebouwd uit meerdere elementen. Meerzijdige oriëntatie.



Figuur 6.5 Moderne vertaling – Strakke gevelverdeling met verticale geleiding. Dakkapellen op vloerniveau.





Figuur 6.6 Letterlijke interpretatie – klassiek gevel ontwerp en dito materiaal gebruik



Figuur 6.7 Moderne vertaling – Afwisseling in architectuur op basis van een korrel van meerdere panden of beuken



Figuur 6.8 Letterlijke interpretatie – klassieke architectuur met oog voor detail



Figuur 6.9 Letterlijke interpretatie – klassieke architectuur per volume waarbinnen ook appartementen mogelijk zijn



Figuur 6.10 Moderne interpretatie – traditionele materialen en principes in een modern ontwerp



Figuur 6.11 Letterlijke interpretatie – statige entree, hoogwaardige details en traditionele materialen



Figuur 6.12 Letterlijke interpretatie – klassieke architectuur waarbinnen ook appartementen mogelijk zijn

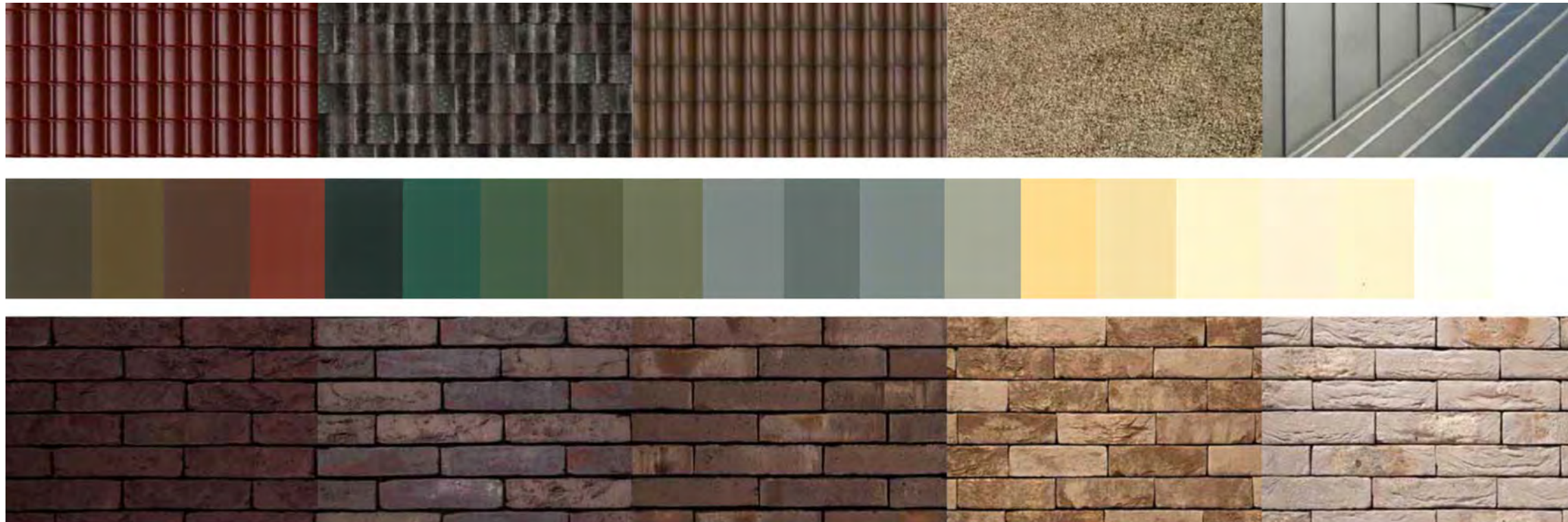


Figuur 6.13 Letterlijke interpretatie – klassiek gevel ontwerp en dito materiaal gebruik



Kleur en materiaal

Er worden natuurlijke materialen en kleuren toegepast.



Figuur 6.14 Kleur- en materialen palet uit de Welstandscriteria van Kralingen Oost als inspiratie voor die van Nieuw Kralingen





Figuur 6.15 Groene voortuinen met ontworpen erfafscheiding als invulling van de intermediair



Figuur 6.16 Verhoogde entree als invulling van de intermediair

Woonmilieu Stads en Stadspark

De stedenbouwkundige structuur wordt gevormd door gesloten bouwblokken en bestaat de bebouwing uit afzonderlijke panden met een eigen architectuur of uit een kleine serie panden met dezelfde architectuur. In het bouwblok zijn hoeken vrijwel altijd architectonisch verbijzonderd. De panden hebben een klassieke, verticale gevelopbouw die bestaat uit een basement, een middendeel en bekroning door middel van een afwijkend vormgegeven bovenste laag. Karakteristiek voor de strak in de rooilijn staande gevelwanden is het ritme van de verticale vensters die in horizontale stroken zijn aangebracht. Bindende elementen zijn vaak de daklijsten, de cordonlijsten tussen de verdiepingen. Uitgangspunt is het herkenbaar houden van de architectonische ensembles en stedenbouwkundige structuur

Ruimtelijke inpassing

- De blokverkaveling is pandsgewijs of in kleinschalige ensembles

Verschijningsvorm

- Vrijstaande zelfstandige bebouwing heeft een herkenbare hoofdvorm.
- Aan- en uitbouwen, dakkapellen, dakopbouwen en andere ingrepen aan het hoofdgebouw zijn in samenhang met de architectonische eenheid ontworpen.
- Het gevelontwerp kent een driedeling (basement, middendeel, gevelbeëindiging) en wordt gekenmerkt door een verwevenheid van verticaal (ramen) en horizontaal (lijstwerk, linten, kroonlijsten etc.).
- Straathoeken worden architectonisch verbijzonderd (afgeschuinde hoek, afwijkende vormgeving, e.d.).
- In- en uitspringende delen van de gevel (balkons, erkers en loggia's) blijven ondergeschikt aan de hoofdmassa.

Materiaal, kleur en detaillering

- Detaillering ondersteunt de verwevenheid van verticaal en horizontaal in het gevelbeeld.
- Materialen en detaillering zijn afgestemd op de sfeer die hoort bij de architectuur van de 19e en vroeg 20 eeuw en kwalitatief ten minste gelijkwaardig daaraan.
- Als gevelmateriaal worden baksteen, wit pleisterwerk en (ondergeschikt daaraan) natuursteen en witgeschilderd hout toegepast.





Figuur 6.17 Enkele geschakelde woningen vormen een architectonische eenheid



Figuur 6.18 Klassiek gevel ontwerp en dito materiaal gebruik in combinatie met een groene intermediair

Woonmilieu Bosrand

In de stedelijke villagegebieden gaat het om gebouwen met ieder een eigen gezicht. Groene tuinen scheiden de panden van elkaar. In oudere villagegebieden wordt de beeldbepalende en omvangrijke groenstructuur gevormd door een verweving van openbaar en particulier groen. De bebouwing is individueel en kan bestaan uit planmatig aangelegde, vrijstaande of geschakelde villa's. Soms is er een verzameling villa's in dezelfde architectuurstijl ontworpen. Het hoofdgebouw speelt de hoofdrol; aan- en uitbouwen en bijgebouwen zijn daaraan ondergeschikt. Vaak is er grote aandacht voor de uitstraling van het gebouw, voor het materiaalgebruik en de detaillering. De kleurkeuze kan per pand sterk verschillen. Erfafscheidingen kunnen per pand verschillen maar spelen wel een belangrijke rol als bindend element. Het in stand houden van het groene karakter van dit gebiedstype, met individuele huizen in 'groene lijstjes', is uitgangspunt van het ruimtelijke beleid en de welstandstoets. De erfafscheidingen zijn daarin het bindend element.

Ruimtelijke inpassing

- Bij vrijstaande bebouwing wordt er een tussenruimte onbebouwd gelaten.
- Bijgebouwen op het voorerf zijn niet toegestaan.

Verschijningsvorm

- Bebouwing past binnen de architectonische eenheid; het individuele pand of een ensemble van twee of meer panden.
- Bebouwing past binnen het totaalbeeld van een groene omgeving (openbaar en privé-groen) met (vrijstaande) woonhuizen
- Bebouwing heeft een individueel karakter of vormt een klein ensemble.
- Aan- en uitbouwen, dakkapellen, dakopbouwen en andere ingrepen aan het hoofdgebouw zijn in samenhang met de architectonische eenheid ontworpen.
- In voor- en zijtuinen zijn erfafscheidingen vormgegeven als sierhekken passend bij het groene karakter van de omgeving.

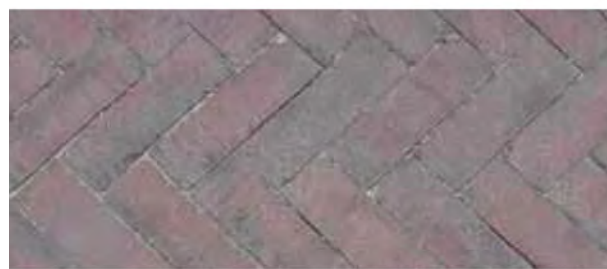
Materiaal, kleur en detaillering

- Detaillering ondersteunt de verwevenheid van verticaal en horizontaal in het gevelbeeld.
- Materialen en detaillering zijn afgestemd op de sfeer die hoort bij de architectuur van de 19e en vroeg 20 eeuw en kwalitatief ten minste gelijkwaardig daaraan.
- Als gevelmateriaal worden baksteen, wit pleisterwerk en (ondergeschikt daaraan) natuursteen en witgeschilderd hout toegepast.



6.2 Inrichting openbare ruimte

In Rotterdam wordt gebruik gemaakt van gestandaardiseerde openbare ruimte, hetgeen is vastgelegd in de Rotterdamse Stijl. Hierbij wordt gedoeld op enerzijds de inrichtingsprincipes en anderzijds het materiaalgebruik. In Nieuw Kralingen wordt daarbij zoveel als mogelijk aangesloten, met als inspiratie ook hierbij Kralingen Oost. In de praktijk betekent dit dat gebakken klinkerbestrating in de rijbaan met parkeervakken wordt gebruikt en dat op de trottoirs gebruik wordt gemaakt van beton tegels. Tevens is het de inzet om zoveel mogelijk borden, palen, kasten samen te bundelen of te integreren in de bebouwing.



Figuur 6.19 Verharding op basis van de Rotterdamse Stijl: gebakken klinkers.



Figuur 6.20 Verharding van stoepen en overgang: betontegels; geen stoeprand bij kruisingen.



Figuur 6.21 Referentie profiel: Langsparkeren tussen bomen, op straatniveau. Brede stoep met ruimte voor fiets parkeren.



Beheer en onderhoud

Met de ontwikkeling van Nieuw Kralingen wordt de openbare ruimte van Rotterdam uitgebreid. De gemeente heeft als een van haar kerntaken het beheren van deze ruimte. De toekomstige openbare ruimte in Nieuw Kralingen zal ook na realisatie (gefaseerd) worden overgedragen aan de gemeente, waarna de gemeente het beheer en onderhoud zal uitvoeren.

De primaire waterhuishouding is een verantwoordelijkheid van het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard. Zaken die van belang zijn voor deze primaire waterhuishouding zullen door het Hoogheemraadschap worden onderhouden en beheerd. Het beheer en onderhoud wordt uit de reguliere geldstromen van de gemeente en het Hoogheemraadschap betaald.

Daar waar er geen sprake is van openbare ruimte, maar een ruimte uitsluitend benut wordt door aanwonenden, zal het beheer en onderhoud bij betreffende aanwonenden worden ondergebracht. Deze gebieden moeten duidelijk als zodanig herkenbaar zijn, zodat het herkenbaar is dat het beheer en onderhoud van deze mandelige gebieden door bewoners dient plaats

te vinden en daarmee risico's aan de zijde van de gemeente beperkt. Hierbij kan gedacht worden aan achterpaden, een collectief binnenterrein, parkeerstraten en smalle watergangen achter kavels.

Samengevat zijn de volgende principes rondom beheer- en onderhoudsverantwoordelijkheden het uitgangspunt:

1. Alle openbare straten inclusief parkeerplaatsen: gemeente.
2. Mandelige parkeerstraten en gebieden: bewoners
3. Openbaar groen: gemeente
4. Primaire watergangen: Hoogheemraadschap.
5. Secundaire watergangen: gemeente
6. Oplevering openbare ruimte: gefaseerd en per afgerond deelgebied

Als principe geldt bovendien dat het 'niet-openbaar gebied' ook daadwerkelijk zo ervaren moet worden. Dit stimuleert onderhoud van mandelige gebieden door bewoners en beperkt daarmee risico's voor de gemeente.

6.3 Beeldkwaliteit bedrijventerrein

Het nieuwe bedrijventerrein aan de noordzijde van de Verlegde Bosdreef dient onderdeel te worden van deze nieuwe entree van Kralingen - Crooswijk. De exacte vormgeving is afhankelijk van zowel het type bedrijven dat hier gevestigd wordt en de benodigde hoogte (onder meer in relatie tot de wenselijke geluidsreductie).

Richting de nader te schrijven welstands-paragraaf moet de beeldvorming voor dit onderdeel nog verder worden uitgewerkt. De volgende uitgangspunten dienen daarbij te worden gehanteerd:

- Bedrijvigheid is onderdeel van de kwalitatief hoogwaardige entree van Kralingen - Crooswijk
- Er worden voorkanten gerealiseerd aan de Verlegde Bosdreef
- De (leveranciers)ontsluiting gebeurt via de achterzijde van de panden
- Gevels hebben een bepaalde mate van transparantie waardoor de interactie met de weg wordt gestimuleerd





7. MOBILITEIT

NIEUW KRALINGEN WORDT EEN STADSWIJK, MET BIJBEHORENDE MOBILITEITSVRAAGSTUKKEN. HET VERLEGGEN VAN DE BOSDREEF IS EEN CENTRAAL ONTSLUITINGSTHEMA, MAAR OOK DE UITRUKMOGELIJKHEDEN VOOR DE HULPDIENSTEN. VANZELFSPREKEND VRAAGT DEZE ONTWIKKELING OM EEN GEDEGEN PARKEEROPLOSSING, DIE IN BALANS IS MET HET GEBRUIK VAN OVERIG VERVOER ZOALS DE FIETS EN HET OV. DIT HOOFDSTUK BESPREEKT AL DEZE ONDERWERPEN.

7.1 Visie op mobiliteit

Eén van de aspecten met de grootste input op de structuur van de wijk is mobiliteit. Het heeft effect op het aantal auto's, het aantal parkeerplaatsen, de ontsluitingen. Maar ook op hoe gezond mensen zijn en hoe zij de wijk ervaren. Is er ruimte voor langzaam verkeer, of overheerst de auto?

Zoals beschreven in de essenties staat **gezonde mobiliteit in Nieuw Kralingen hoog in het vaandel**. Er worden daarom meerdere fietsverbindingen dóór de wijk gemaakt, zodat bewoners in alle richtingen de fiets kunnen gebruiken. Daarnaast wordt ingezet op elektrisch rijden en carsharing, zodat het aantal parkeerplaatsen kan worden beperkt.

Richting de toekomst is het bovendien van belang om enige mate van flexibiliteit in de oplossingsrichtingen te realiseren. Zo geniet het bouwen van gebouwde parkeeroplossingen niet de voorkeur.

7.2 Wijk- en gebiedsontsluiting

Verlegde Bosdreef

De huidige Bosdreef wordt verlegd naar de noordrand van het gebied. Deze Verlegde Bosdreef kan worden uitgevoerd in een weg met 2 x 1 rijbanen, waarbij wegen in de omgeving een deel van het verkeer overnemen. Dit past binnen de visie van het Stedelijk Verkeersplan/ Mobiliteit. Dit laatste is geen doel op zich, maar een belangrijke randvoorwaarde voor een economisch sterk, gezond en aantrekkelijk Rotterdam. Daar kan ook Nieuw Kralingen aan bijdragen. Tegelijkertijd wordt de beleidskeuze gemaakt om het fietsen (en wandelen) en Openbaar Vervoer te stimuleren en een samenhangend regionaal en stedelijk netwerk te hebben, waarbij wegen en openbaar vervoer in evenwicht zijn.

Vanaf de Verlegde Bosdreef is het mogelijk om de woonwijk en het bedrijvenpark Boezembocht te bereiken. Tevens worden de bestaande metaalbedrijven en de nieuwe bedrijven via een

2e kruispunt bereikt. Tot slot wordt een derde kruispunt opnieuw ingericht waarop o.a. het hoofdkantoor van de politie wordt ontsloten. Alle kruispunten zijn met een verkeerslichtinstallatie geregeld.

Bedrijventerrein

Er wordt onderzocht of een extra ontsluiting ten

noorden van de metaalbedrijven kan worden gerealiseerd. Deze biedt de politie een extra uitrukroute waarmee een deel van de Verlegde Bosdreef ontweken kan worden. Daarnaast biedt het de mogelijkheid voor vrachtverkeer dat bij de bedrijven in dit gebied moet komen een andere route te nemen, waardoor de wijk wordt ontzien.





Figuur 7.1 Ter plaatse van de huidige brug over de Boezem bij het politiekantoor wordt een aanzienlijke uitbreiding van het kruispunt voorzien. De uitbreiding wordt aan de zuidzijde van de huidige straat Boezembocht gerealiseerd.



Figuur 7.2 Het nieuwe kruispunt met verkeerslichten dat zowel de ontsluiting van het bedrijventerrein (Henley) als de woonwijk regelt. Deze uitwerking illustreert dat er voldoende ruimte is voor fietsoversteekplaatsen. In het geval dat de nieuwe bedrijvigheid aan de noordzijde van de Verlegde Bosdreef op een andere wijze wordt ingevuld kan hier een verbinding met de ontsluiting van de metaalbedrijven worden gerealiseerd



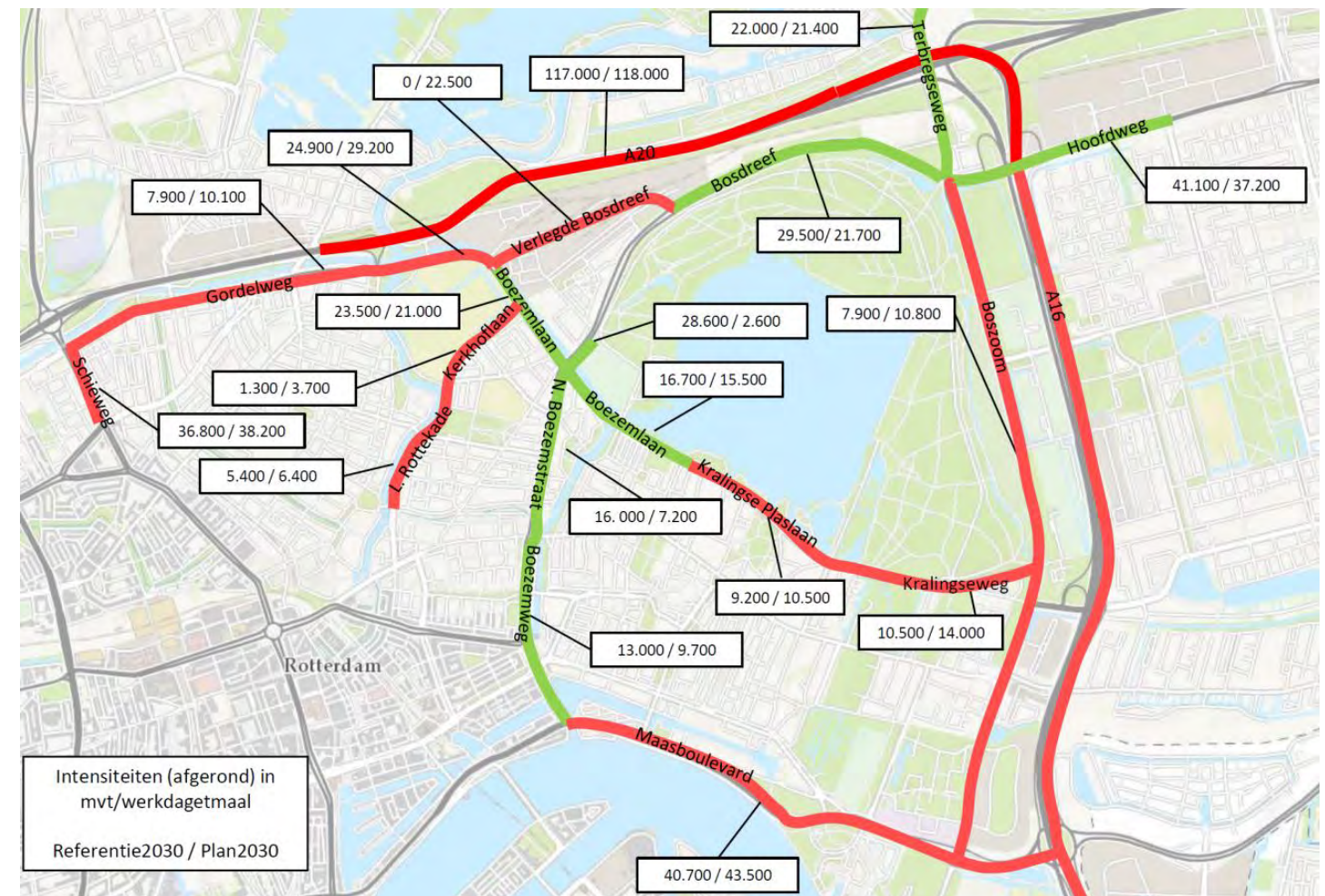
Figuur 7.3 Profiel Verlegde Bosdreef (zie ook hoofdstuk 4.5)



7.3 Verkeerskundige gevolgen verlegging Bosdreef

Met het regionale verkeersmodel is in beeld gebracht wat de situatie in 2030 zal zijn, op basis van een aanzienlijke verwachte economische groei van Rotterdam. In het model zijn alle reeds bestuurlijk besloten aanpassingen aan het hoofdwegennet verwerkt. Op grond van het model is een aantal conclusies te trekken:

- Bij verlegging van de Bosdreef kiest verkeer uit Prins Alexander en Capelle aan de IJssel eerder voor de route Boszoom of A16 – Maasboulevard om naar de Rotterdamse Binnenstad te gaan;
- Lokaal Kralings verkeer rijdt niet meer via de Bosdreef naar de aansluiting A16/A20, maar rijdt via de Kralingse Plaslaan en de Boszoom naar de snelweg;
- Door de verlegging van de Bosdreef kiest verkeer van en naar het centrum en Kralingen voor andere routes, waardoor er een afname is van verkeer rond Nieuw Crooswijk, Slachthuissterrein en Oud Crooswijk, wat leidt tot kansen voor betere verbindingen tussen Nieuw Crooswijk en Nieuw Kralingen, maar ook tot veel veiligere en overzichtelijke kruispunten op onder andere de Nieuwe Boezemstraat.
- De route Gordelweg – Schieweg richting Noord wordt iets drukker. Ook is een toename van verkeer op de Kerhoflaan te verwachten. Deze wordt binnenkort heringericht als 30km-zone, waarbij doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk wordt tegengegaan



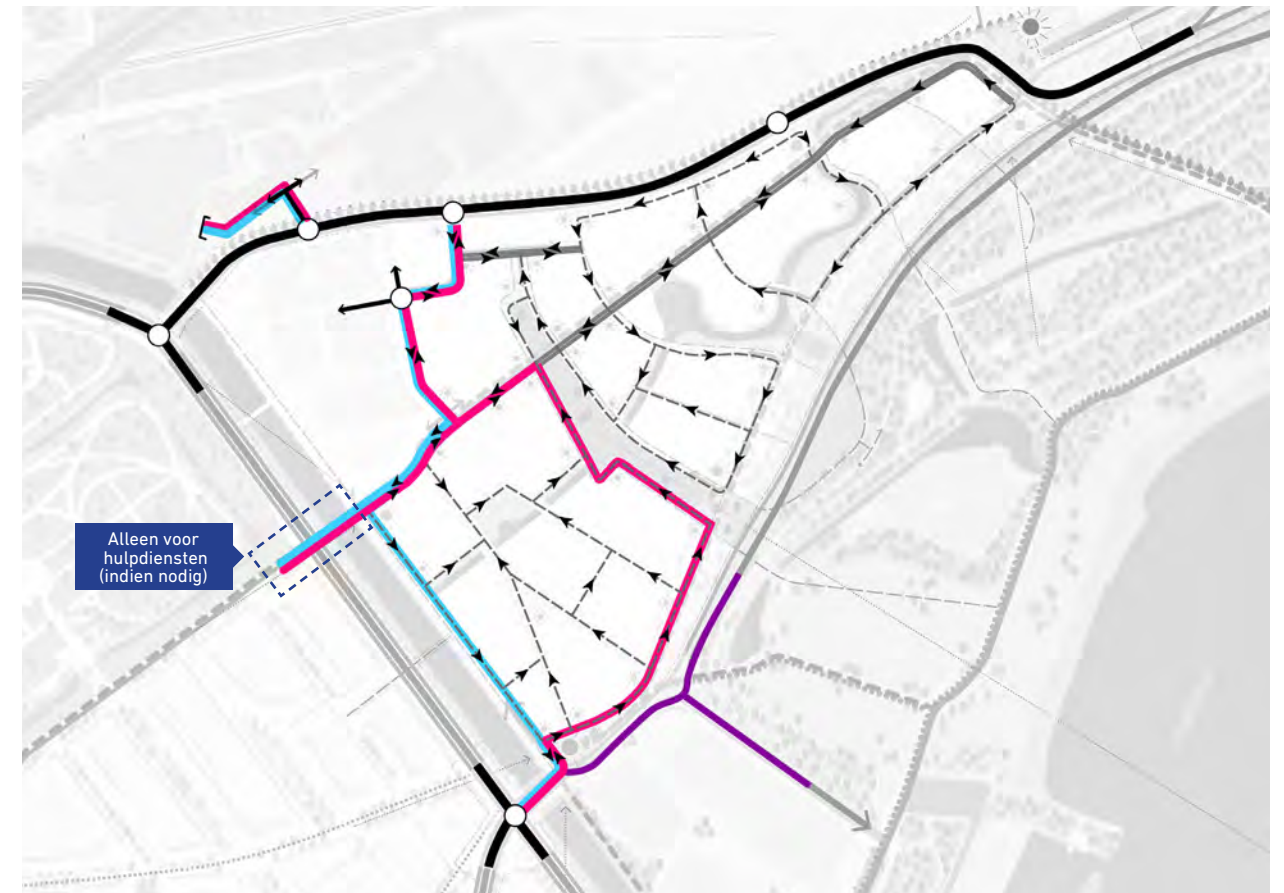
Figuur 7.5 Verandering van verkeersintensiteit als gevolg van economische ontwikkelingen en verplaatsing van Bosdreef



7.4 Interne verkeersstructuur

Met de verlegging van de Bosdreef wordt de belangrijkste barrière tussen Nieuw Kralingen en het Kralingse bos opgeheven. Nieuw Kralingen is goed bereikbaar met een ontsluiting via het nieuwe kruispunt op de Verlegde Bosdreef aan de noordzijde. Aan de zuidzijde blijft het huidige kruispunt Boezemlaan – Bosdreef in een afgeslankte vorm de entree voor Nieuw Kralingen en het Bos. Met deze twee ontsluitingen ontstaat er een goede bereikbaarheid van de locatie voor bewoners.

Om sluipverkeer door de woonwijk te voorkomen is er geen directe verbinding tussen het nieuwe kruispunt en het afgeslankte kruispunt Bosdreef Boezemlaan. Binnen Nieuw Kralingen is een 30 km regime ingesteld met in hoofdzaak 1 richtingsverkeerswegen, vergelijkbaar met Kralingen Oost. Ten behoeve van de hulpdiensten kan de brug in het verlengde van de Kerkhoflaan indien nodig berijdbaar worden gemaakt voor de hulpdiensten.



Figuur 7.6 Mogelijke interne verkeersstructuur: snelste noord zuid (blauw) en zuid noord (rood) routing door de wijk. Door de indirecte verbinding wordt sluipverkeer ontmoedigd deze route te gebruiken



7.5 Hulpdiensten

In de directe omgeving van Nieuw Kralingen bevindt zich het hoofdkantoor van de politie, op de hoek van de Boezembocht – Boezemlaan. Vanuit hier rukken zeer uiteenlopende diensten uit; van grootschalig ME optredens tot reguliere politiediensten. Tevens is op het bedrijventerrein Boezembocht de ambulancedienst gevestigd. Deze hulpdiensten zijn 24/7 in dienst en gebaat bij goede en snelle verkeerssituaties. Daarnaast dient er rekening mee te worden gehouden met de uitrukroute van de brandweer vanaf Prins Alexander naar het Oude Noorden en Crooswijk.

De hulpdiensten zijn akkoord gegaan met de uitwerking van de Verlegde Bosdreef zoals in de gebiedsvisie (hoofdstuk 4.5) is opgenomen. Deze goedkeuring is gekoppeld aan de nog te bereiken overeenstemming over de vervanging van de route van de J.P. Kosterlaan door een alternatieve verbinding over of langs de Boezemlaan vanaf de Verlegde Bosdreef tot aan het huidige kruispunt Bosdreef-Boezemlaan. Binnen het profiel van de Boezem tot aan de begraafplaatsrand c.q.

bebouwing van Nieuw Crooswijk dient een route gevonden te worden waarmee de hulpdiensten op een snelle wijze dit gebied kunnen doorkruisen, zonder voortdurende conflicten met ander (waaronder ook langzaam) verkeer. Afhankelijk van de uitkomst hiervan zal de voetgangers- en fietsersbrug in het verlengde van de Kerkhoflaan al dan niet geschikt worden gemaakt voor de voertuigen van de hulpdiensten.

Daarnaast wordt door partijen onderzocht hoe de route over de Boezemlaan tussen de Verlegde Bosdreef en het kruispunt met de oprit naar de A20 kan worden verbeterd voor de hulpdiensten bij congestie. De congestie in de ochtend- en avondspits op deze route is momenteel, zonder de ontwikkeling van Nieuw Kralingen, al het geval en zal in de toekomst met de ontwikkeling niet afnemen. Afhankelijk van de uitkomst hiervan zal worden bepaald of het wenselijk is een extra ontsluitingsmogelijkheid te creëren via de Veilingweg ten noorden van het politiekantoor tussen de Boezemlaan en de Verlegde Bosdreef.



Figuur 7.7 Mogelijke vluchtroutes hulpdiensten

7.6 Fietsverkeer

Fietsverkeer heeft al een belangrijke plaats in het Rotterdamse verkeersnetwerk en krijgt op een aantal routes ook de voorkeur boven autoverkeer. Een klein maar mooi voorbeeld hiervan is de regensensor op het kruispunt Boezemlaan, die fietsers eerder groen geeft op bepaalde kruisingen wanneer het regent. De Rotterdamse Mobiliteitsagenda en het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam streven naar een transitie van mobiliteit, de focus op openbaar vervoer, fietsen en wandelen in stadswijken. Voor Nieuw Kralingen is het wenselijk om de sterke fietsstructuur- en verbindingen te behouden en verder uit te bouwen om de directe ligging aan het Kralingse Bos, centrum Rotterdam (10 fietsminuten) of treinstation Noord te benutten.

Huidige situatie

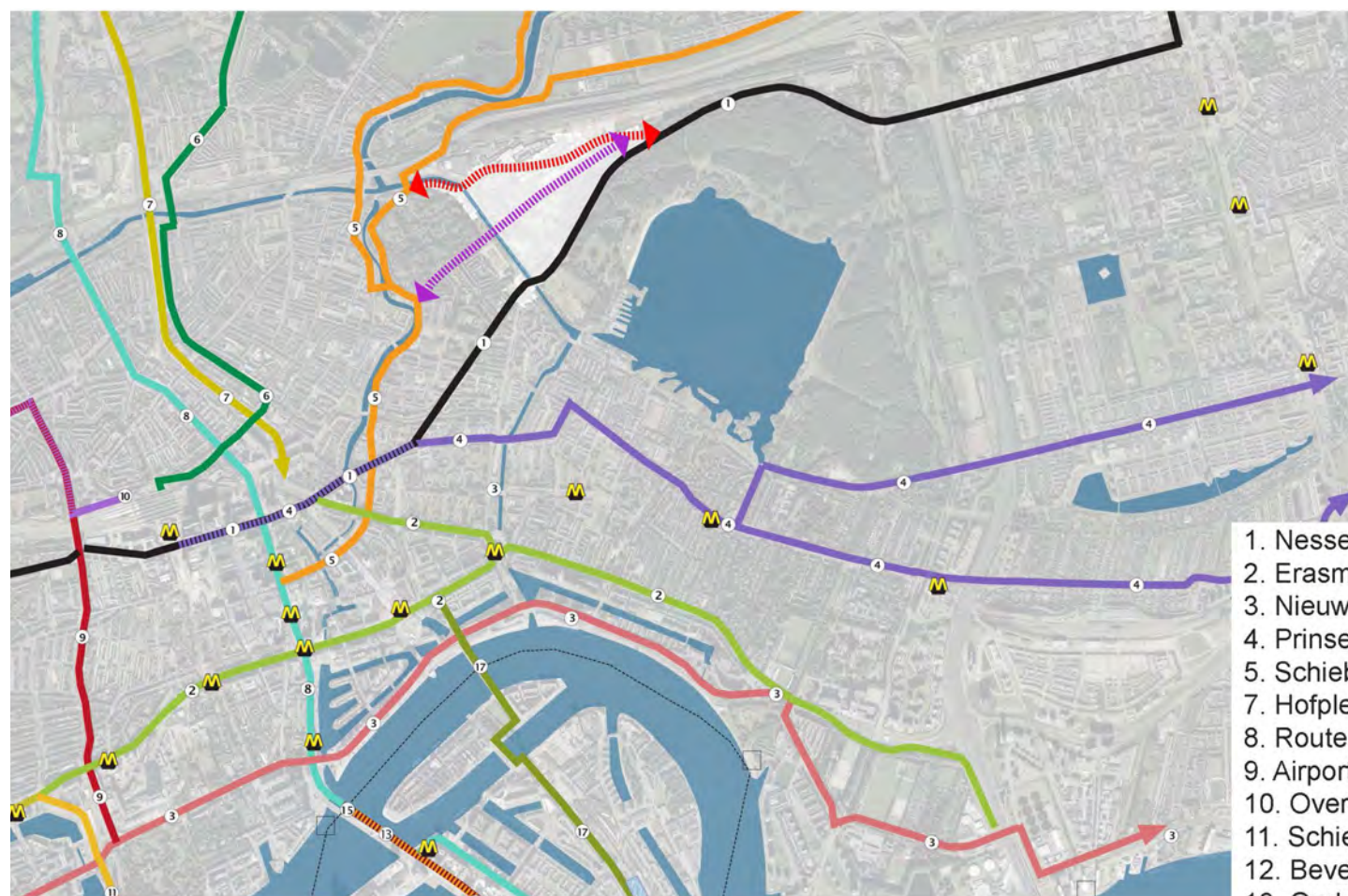
De fietsstructuur in het gebied is goed te noemen. Aan weerszijden van de Bosdreef ligt een fietspad met een regionale en stedelijke verbindingfunctie. Langs de Boezemlaan ligt tevens aan weerszijden een fietspad met verbindingen naar het Kralingse Bos en station Noord. Door de huidige functie van het gebied betreft het met name doorgaande fietspaden, zonder een fijnmazig fietsnetwerk binnen het gebied.

Toekomstige situatie

De functie van het huidige gebied verandert van bedrijventerrein / gemeentekwekerij / snelweg naar een rustig stedelijk woonmilieu. Het doorgaande vrij liggende fietspad langs de Bosdreef aan de zijde van het Kralingse Bos wordt gehandhaafd. Vandaar wordt aangetakt op het stedelijk netwerk van fietspaden. Met de ontwikkeling van Nieuw Kralingen worden er 2 nieuwe routes vanaf Capelle aan den IJssel naar Rotterdam gerealiseerd:

- In het verlengde van de Kerkhoflaan komt een fietsverbinding, wisselend met een vrijliggend fietspad en met een 30 kilometerweg met asfalt fietsstroken. Vanuit het plangebied wordt met een nieuwe fietsbrug de Boezem gepasseerd en via de Kerkhoflaan en de Rotte naar de binnenstad gefietst;
 - De tweede fietsroute is vanaf het Stoomdepot museum over de ventweg langs de Verlegde Bosdreef naar de Boezemlaan. Ook hier wordt gefietst over een 30 km weg in klinkerverharding met asfaltfietsstroken, waarbij bij het politiebureau wordt aangetakt op de fietsroutes aan weerszijden van de Boezemlaan.
- Naast deze doorgaande fietsroutes is er het fijnmazig 30 km netwerk binnen het gebied met uitstekende aansluitingen op de voorzieningen in het Kralingse Bos en het stedelijk netwerk.





Figuur 7.8 Aansluiting fietsroute vanuit de stad

1. Nesselanderoute
2. Erasmusroute
3. Nieuwe Maasroute
4. Prinsenlandroute
5. Schiebroekroute
7. Hofpleinlijnroute
8. Route Park Zestienhoven
9. Airportroute
10. Overschieroute
11. Schieroute
12. Beverwaardroute
13. Oude Maasroute
14. Portlandroute
15. Zuidwijkroute
16. Kuiproute
17. Lombardijen route



Figuur 7.9 Fietsverkeer in- en rondom Nieuw Kralingen: vanuit het noordoosten hebben fietsers meerdere opties om hun route voort te zetten



7.7 Parkeren



Figuur 7.10 Profilering fietsstraat Honingerdijk als referentie voor ventweg Verlegde Bosdreef

Het plangebied ligt dicht tegen de bestaande stadswijken aan en de fietsafstand tot het centrum is kort. Voor de stadswijk Nieuw Kralingen is de opgave om een woningdichtheid en openbare ruimte aansluitend bij Kralingen-Oost te ontwikkelen, zonder daarbij de ruimtelijke nadelen, zoals weinig speelruimte en een door parkeerde auto's gedomineerd straatbeeld.

Parkeren voor bewoners

Parkeren voor de bewoners van Nieuw Kralingen wordt gefaciliteerd op eigen terrein én in de openbare ruimte. Binnen het parkeerbeleid biedt de Gemeente Rotterdam ruimte om bij gebiedsontwikkelingen parkeren voor bewoners in het openbaar gebied op te lossen. Alleen uitgebreide parkeervoorzieningen op binnenhoven sluiten niet aan bij het beeld van de stadswijk die voor ogen is, deze worden beperkt toegepast. (bijvoorbeeld bij hogere concentraties woningen). Conform de Rotterdamse stijl krijgen de straten eenzijdig parkeren en waar nodig worden kleinschalige parkeerhoven toegepast. Bij appartementengebouwen worden ook inpandige parkeervoorzieningen toegevoegd.

Tweede auto

Voor de nieuwe stadswijk is het, gezien de ligging en goede fietsroutes die gecreëerd worden, uitgangspunt dat er veel gebruik gemaakt zal worden van de fiets en dat het bezit van een tweede auto zo veel mogelijk onnodig wordt gemaakt, door het beschikbaar stellen van praktische en goede deelautosystemen.

Om dit te stimuleren zullen de marktpartijen actief werken aan:

- In vroegtijdig stadium realiseren van (doorgaande) fiets en voetgangersverbindingen naar de stad;
- Stimuleren van fiets- en voetgangersverkeer met snelle verbindingen;
- Realiseren van voldoende en goed toegankelijke fietsparkeervoorzieningen;
- Stimuleren van commerciële deelautosystemen/ carsharing, .

Daarnaast zal in overleg met de gemeente worden gepleit voor goed en snel openbaar vervoer in de buurt van Nieuw Kralingen zodat er voldoende alternatieven zijn voor de auto (zie paragraaf 7.8).

Om ook werkelijk te kunnen sturen op minder dominantie van autoparkeren in de openbare ruimte wordt betaald parkeren ingevoerd. Met vergunningen kan het aantal straatparkeerders per woning gereguleerd worden. De tweede vergunning is twee keer zo duur als de eerste en het is niet meer mogelijk om een 3e, 4e etc. vergunning aan te vragen.





Figuur 7.11 Mogelijke oplossing parkeren op straat

Parkeren voor bezoekers

Bezoekersparkeren voor de woonwijk en het bedrijventerrein wordt op straat gefaciliteerd. In de woonwijk worden geen plekken ten behoeve van het bos en het stoommuseum toegevoegd. Om overlast van parkeren hiervan in de wijk tegen te gaan wordt betaald parkeren ingevoerd. Door de marktpartijen is bij NS-stations ingebracht dat de ondergrond van de huidige betoncentrale (grenzend aan het stoommuseum) mogelijk gebruikt kan worden als parkeerplaats voor zowel bezoekers van het stoommuseum als voor bezoekers van het Kralingse Bos. NS Stations heeft interesse in het nader onderzoeken van deze mogelijkheid.

Parkeernorm

Wat betreft de parkeernorm wordt aangesloten bij het beleid van de gemeente Rotterdam, de Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2018. Deze beleidsregeling wordt begin 2018 vastgesteld en dient als uitgangspunt voor deze visie. De parkeernormen voor de auto, het aantal autoparkeerplaatsen per woning, valt in zone C (Elders). Dit betekent dat voor een woning groter dan 120 m² een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per woning geldt. Bij gebiedsontwikkelingen is het mogelijk om (een deel van) de parkeereis op straat op te lossen. De nieuwe beleidsregeling biedt de mogelijkheid de norm te verlagen door het toepassen van bijzondere vrijstellingen zoals nabijheid OV-stations, extra fietsparkeerruimte, deelauto's en Mobility as a Service (MaaS). De combinatie van deze flexibiliteit en de ambities

voor Nieuw Kralingen m.b.t mobiliteit leiden ertoe dat de uiteindelijk toe te passen eis kan worden afgestemd op de daadwerkelijk (verwachte) behoefte per deelplan.

Betaald parkeren

In Nieuw Kralingen wordt bij de oplevering van de eerste woningen betaald parkeren ingevoerd. Het voordeel van het invoeren van betaald parkeren is drieledig:

- Parkeeroverlast van bezoekers aan het bos en de plas in de wijk kan beperkt worden.
- Het biedt de mogelijkheid om te sturen op minder autobezit door bijvoorbeeld te kiezen voor minder vergunningen per woning.
- Het biedt de mogelijkheid om eventuele gebouwde parkeervoorzieningen ook daadwerkelijk te exploiteren en deze voorzieningen te benutten, omdat bewoners van woningen waar deze voorzieningen bij horen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat.

Fietsparkeren

In Nieuw Kralingen speelt het gebruik van de fiets een belangrijke rol. Het is daarom belangrijk dat fietsenstallingen makkelijk in gebruik zijn en eenvoudig te bereiken zijn. Fietsparkeren gebeurt op eigen terrein. Een achterom naar achtertuinen van grondgebonden (vrijstaande) woningen en centrale stallingsvoorzieningen voor appartementengebouwen zijn daarbij belangrijk. Het gebruik van bakfietsen en fietsen met kinderzitjes is hierbij ook een belangrijk aandachtspunt.





Figuur 7.12 Mogelijke oplossing openbaar en privé parkeren



Figuur 7.13 Referentie langsparkeren en bijbehorend profiel: Avenue Concordia



7.8 Openbaar vervoer en overige vervoersvormen

De gemeente Rotterdam heeft in haar visie op duurzame mobiliteit gekozen voor onder andere het 'schoon' gebruik van het mobiliteitsstelsel. Schoon gebruik gaat daarbij vooral over de toename van het gebruik van OV, de fiets en wandelen, het beperken van de vraag (gedragsbeïnvloeding) en kilometerreductie.

Huidige situatie

Binnen het ontwikkelgebied van Nieuw Kralingen is er momenteel geen stappend of langrijdend openbaar vervoer (bus, tram, metro). In de directe nabijheid (Nieuw Crooswijk, Noord) is er de aanwezigheid van openbaar vervoer. In Nieuw Crooswijk, op 400 meter afstand van Nieuw Kralingen stopt buslijn 38 op de Paradijslaan/ Kerkhoflaan/Rusthoflaan. Op 800 meter afstand rijdt tramlijn 7 met als dichtstbijzijnde halte Schuttersveld. Het treinstation Noord bevindt zich op 1500 meter van Nieuw Kralingen.

Met de toevoeging van maximaal 800 woningen en bedrijvigheid en de gemeentelijke uitgangspunten ten aanzien van duurzame mobiliteit wordt gestreefd naar verbetering van het openbaar vervoer. Hiervoor worden 2 mogelijkheden voorzien:

- Doortrekken van buslijn 38 langs of door Nieuw Kralingen met aansluiting op station Noord;

- Verlegging van regionale buslijn of aanleg nieuwe buslijn langs/door Nieuw Kralingen met aansluiting op een metro- of treinstation.

De toekomst van openbaar vervoer is zelfrijdend openbaar vervoer, bijvoorbeeld in kleine elektrische busjes die rijden naar het metro- of treinstation. Anticiperend op dergelijke ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met een verzamelplaats voor een dergelijke functie.

De verantwoordelijkheid voor openbaar vervoer ligt bij de RET en de Metropoolregio, waar de gemeente Rotterdam een belangrijke partner van is. Het ligt dan ook in de lijn van de verantwoordelijkheden dat de gemeente het openbaar vervoer in Nieuw Kralingen actief ondersteunt en dit bij haar bestuurlijke partners bewerkstelligt. Het college van B&W heeft daarom Verkeer & Vervoer verzocht om bij de volgende vervoersconcessie zich in te spannen om OV naar Nieuw Kralingen te krijgen.

Ander vervoer dan met de auto, waaronder openbaar vervoer binnen een gebiedsontwikkeling, levert een belangrijke bijdrage aan duurzaamheid. De initiatiefnemers wensen dat dit openbaar

vervoer vanaf het eerste moment wordt aangeboden om te voorkomen dat toekomstige bewoners kiezen voor een 2e auto. Op andere terreinen zijn de initiatiefnemers verantwoordelijk voor het verminderen van het 2e autobezit door het tijdig aanbieden van goede fiets- en voetgangersverbindingen, fietsenstallingsmogelijkheden en deelfietsen en deelauto's.

Elektrisch rijden

Bij de visie op duurzame mobiliteit zet Rotterdam tevens in op schone, stille en zuinige voertuigen

en schone brandstoffen. De verwachte koers is uiteindelijk volledig elektrische rijden. In Nieuw Kralingen dient zowel in de openbare ruimte als ook in de woningontwikkeling rekening gehouden te worden met deze elektriciteitsvragende ontwikkeling. Andere partijen zien deze ontwikkeling ook, zoals bijvoorbeeld Fastned, die een elektrisch pompstation in Nieuw Kralingen wil aanbieden.



Figuur 7.14 OV-knooppunten in de omgeving van Nieuw Kralingen.





8. DUURZAAMHEID NIEUW KRALINGEN

NIEUW KRALINGEN WORDT EEN NIEUWE, TOEKOMSTBESTENDIGE WIJK BINNEN DE RING VAN ROTTERDAM MET HOGE DUURZAAMHEIDSAMBITIES. DEZE DUURZAAMHEIDSAMBITIES ZIJN EEN INTEGRAAL ONDERDEEL VAN DE GEBIEDSONTWIKKELING, SLUITEN AAN BIJ DE AMBITIES VAN DE STAD EN GROEIEN MEE MET DE TIJD.

Uitgangspunt is Programma-Duurzaam 2015-2018 van de gemeente Rotterdam. Aan de hand van de specifieke gebiedskenmerken en de beoogde doelgroep zijn 6 thema's bepaald waar specifiek aandacht aan wordt besteed. Het betreft de volgende thema's:

- Energie
- Water
- Groen
- Mobiliteit
- Sociaal
- Circulariteit

Daarnaast biedt de Rotterdam Resilience Strategy een belangrijke basis voor de ontwikkeling. Van belang is dat de keuzes die worden gemaakt aansluiten bij de beoogde doelgroep zodat er draagvlak is en er sprake kan zijn van een toekomstbestendige wijk.

Nieuw Kralingen betreft een ontwikkeling over een langere periode in verschillende deelplannen. Ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid volgen elkaar snel op. De norm zal over ca. 5 jaar anders en waarschijnlijk strenger zijn dan die van nu. Tevens zullen er oplossingen komen waarvan we het bestaan op dit moment nog niet weten. De

concrete oplossingen zullen per deelplan worden bepaald aan de hand van de ambitie, doelgroep en wet- regelgeving zodat deze passen bij het tijdsbeeld.

Om de duurzaamheidsprestatie te kunnen borgen is een toetsingsinstrument nodig. Doelstelling van dit instrument is niet het certificaat maar het resultaat en de praktische uitvoerbaarheid. Als toetsingsinstrument worden GPR op gebieds- en gebouwniveau met gemiddeld een 8 en/ of BREEAM 4 sterren ingezet. Deze methodiek waarborgt dat de hoge duurzaamheidsambities worden waargemaakt en tegelijkertijd praktisch uitvoerbaar zijn.

Om de duurzaamheidsambities effectief en efficiënt te realiseren zal tijdens het ontwerp en ontwikkelproces duurzaamheid voortdurend worden meegewogen. Dit geeft de mogelijkheid om tijdig bij te sturen en betere oplossingen te vinden. De duurzame kwaliteit is mede input voor de stedenbouwkundige uitwerking en de architectuur. De beoordeling en afweging vindt plaats in het Kwaliteitsteam Nieuw Kralingen.

Om tot keuzes en oplossingen te komen moeten deze voldoen aan de volgende voorwaarden:

- voldoen aan de ambitie, robuust zijn en passen bij de wijk en de doelgroep
- economisch gezond zijn voor alle betrokken partijen zoals ontwikkelaar, bewoners en de gemeente. Daarbij worden ook de levenscycluskosten beschouwd zowel de kosten voor de investering als de kosten en opbrengsten in de gebruiks- en vervangingsfase. Het is denkbaar dat hierbij tegenstrijdige belangen naar voren komen (een maatregel is goedkoper in aanleg, maar duurder in beheer). In dit proces zullen de partijen op zoek gaan naar oplossingen.



8.1 Duurzaamheidsthema's

De 6 duurzaamheidsthema's Energie, Water, Groen, Mobiliteit, Sociaal en Circulariteit waar extra aandacht aan wordt besteed, sluiten aan bij de ambities uit het Programma Duurzaam 2015-2018.



Figuur 8.1 Programma Duurzaam

De uitgangspunten voor het Programma Duurzaam worden gevormd door drie ambities:

- Groen, gezonde en toekomstbestendige stad
- Schonere energie tegen lagere kosten
- Sterke innovatieve economie

Deze ambities zijn gericht op 2030 met als doel dat ze op de korte en lange termijn effect hebben op een groener, gezonder en economisch sterker Rotterdam.

Thema Energie

Thema Energie sluit aan bij Ambitie 2, schonere energie tegen lagere kosten.

Uitgangspunt voor Nieuw Kralingen is een wijk zonder gas. Er zijn verschillende alternatieve energie- en warmteconcepten beschouwd om aan de energievraag te voldoen zoals stadsverwarming, warmtepompen, warmte-koude opslag, pv-panels etc. Tevens is onderzocht of duurzame maatregelen met betrekking tot oppervlaktewater zoals de Kralingse Plas, of in het gebied zelf zijn te combineren met energielevering.

Uit het onderzoek naar de Energieontwikkeling voor Nieuw Kralingen is gebleken dat warmtepompen met een basiswarmtebron bodemenergie of omgevingswarmte een goed alternatief vormen om de woningen van Nieuw Kralingen van warmte en bijkomend ook van koeling te voorzien.

De ambitie voor Nieuw Kralingen is om energie neutrale woningen te realiseren. Dit is mogelijk met zonnepanelen op de daken. Daarnaast dienen de woningen te voldoen aan de afspraken uit het lenteakkoord, woningen die vanaf 2021 worden opgeleverd moeten bijna energie neutraal (BENG) zijn. BENG staat voor "bijna energieneutraal gebouw". In het stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp zullen de hieruit volgende randvoorwaarden als uitgangspunt worden meegenomen.

Op deze manier draagt Nieuw Kralingen bij aan de ambitie van Rotterdam om in 2030 energieneutraal te zijn met gebruikmaking van duurzame bronnen.

Om het elektriciteitsnet te ontlasten worden batterijopslag, een smart grid of slim bufferen van warmte onderzocht. Dit draagt er tevens aan bij om opgewekte zonne-energie nuttig in de woningen te gebruiken. Daarnaast kan zonne-energie gebruikt worden om elektrische auto's op te laden, waaronder de elektrische deelauto's die er in Nieuw Kralingen komen.

Thema Water

Thema Water sluit aan bij Ambitie 1, groene, gezonde toekomstbestendige stad.

Nieuw Kralingen wordt klimaatadaptief en waterrobuust ontwikkeld. De inrichting van de

wijk houdt via diverse maatregelen rekening met de gemeentelijke doelstelling van 50 mm berging. Het water wordt vertraagd afgevoerd richting lager gelegen gebieden. Dit wordt bereikt door het hemelwater af te koppelen, zodat het niet terecht komt in het rioolstelsel en zo lang mogelijk vast te houden voordat het naar lager gelegen gebieden afstroomt. Mogelijkheden hiervoor zijn ondergrondse waterberging d.m.v. kratten, bovengrondse waterberging d.m.v. waterplein etc. Daarnaast kan hergebruik van water door de kopers worden gestimuleerd door het aanbieden van een regenton en worden groene tuinen gestimuleerd. In het waterhuishoudings- en rioleringsplan worden deze principes verder ingevuld, mede op basis van een klimaatstresstest.

Thema Groen

Thema Groen sluit aan bij Ambitie 1, groene, gezonde toekomstbestendige stad.

De aansluiting van het Kralingse Bos op een woonwijk aan de westzijde biedt kansen om de bruikbaarheid van het Bos te vergroten en biodiversiteit te stimuleren. Hier kunnen allerlei natuurlijke overgangen worden gecreëerd. De aansluiting van de wijk op het Bos zelf dient zorgvuldig te gebeuren aangezien hier ook ruimte moet worden gemaakt en bomen moeten worden verplaatst of verwijderd. Netto zullen er meer bomen worden toegevoegd.



Het groen in de wijk Nieuw Kralingen, is een van de dragers. Dat betekent naast veel bomen, ook voortuinen bij woningen en toekomstige kopers ertoe bewegen meer groen en minder tegels in de tuinen te plaatsen. Wat betreft ecologie wordt ingezet op natuurinclusief bouwen via onder andere nestkasten en natuurvriendelijke oevers.

Thema Mobiliteit

Thema Mobiliteit sluit aan bij Ambitie 1, groene, gezonde toekomstbestendige stad

De Bosdreef wordt verlegd naar de noordkant, waardoor een wijk aan het Kralingse Bos ontstaat zonder doorgaande weg. De interne wegstructuur bestaat zo veel mogelijk uit 30 km straten en voorkomt dat deze aantrekkelijk is voor sluijverkeer en lange rijroutes in de wijk. Ontwerptechnisch wordt er rekening gehouden met elektrische auto's en fietsen, zoals de mogelijkheid van laadpalen, energieopslag in auto's en voldoende fietsparkeergelegenheid op straat en binnen de woonblokken. Daarnaast wordt via een Citydeal onderzocht in welke mate carsharing gestimuleerd kan worden om het autobezit in de wijk te verminderen.

De wijk en aansluitingen op de omgeving zijn zo ingericht dat deze aantrekkelijk is voor fietsers en voetgangers. Voor fietsers vanuit Alexander zijn er 3 mogelijkheden om de stad in te fietsen.

Op dit moment zijn de tram in de Pijperstraat,

de bushalte op de Kerkhoflaan en treinstation Noord de dichtstbijzijnde ov-punten. Het is de nadrukkelijke wens van initiatiefnemers een of meerdere openbaar vervoerpunten te faciliteren langs het plangebied voor verbinding met de stations Rotterdam Centraal of Rotterdam Alexander. Bijkomend voordeel is dat dit de bereikbaarheid van de Kralingse Plas in zijn algemeenheid verbetert.

Thema Sociaal

Thema Sociaal sluit aan bij Ambitie 1, groene, gezonde toekomstbestendige stad

Voor een duurzame gebiedsontwikkeling is de sociale component en daarmee een levensloopbestendige wijk essentieel. Het gaat over meer dan de fysieke inrichting van de wijk Nieuw Kralingen. Het is belangrijk dat de sociale cohesie en de sociale veiligheid in de wijk wordt versterkt. Er wordt gewerkt vanuit de context, sfeer en identiteit in combinatie met de doelgroep voor het gebied. Door dit vast te leggen in essenties op gebieds- en buurtniveau wordt de kwaliteit voor de lange termijn gegarandeerd. Dit wordt uitgebreider behandeld in hoofdstuk 3, Essenties Nieuw Kralingen

Onderdelen als goede sociale veiligheid, diversiteit in woningtypologieën, flexibiliteit in de ontwikkeling, voldoende sport en spel voorzieningen, het betrekken van huidige en

toekomstige bewoners en gebruikers bij ontwerp en beheer zijn daarnaast ook van belang. Daarnaast zal in de bouwfase gezocht worden naar mogelijkheden voor lokale arbeidsvoorzieningen (het liefst uit de aangrenzende wijken Crooswijk en Oude Noorden) of social return bij de realisatiefase.

In de werkgroep duurzaamheid onderzoeken we nog functies of diensten die bijdragen aan de sociale cohesie in de wijk en tussen de wijk en de omgeving. Dit creëert binding aan de stad, de wijk en aan elkaar.

Thema Circulariteit

Thema Circulariteit sluit aan bij Ambitie 3, sterke en innovatieve economie

Koploper circulaire economie

Onderdeel van de gebiedsontwikkeling Nieuw Kralingen is circulariteit. Het gaat om beperken van materiaalgebruik, verlengen van levensduur en ontwerpen om hergebruik van hoogwaardige grondstoffen uit afval- en reststromen te stimuleren. Er is een brede inventarisatie uitgevoerd met mogelijkheden voor de verschillende fasen in de ontwikkeling. Sommige haalbare maatregelen zijn al meer dan gebruikelijk:

- Zoveel mogelijk circulaire ontwerpprincipes toepassen in gebouwen en buitenruimte.

- Materialenpaspoort voor gebouwen
- Binnen de Rotterdamse Stijl zoveel mogelijk kiezen voor circulaire materialen in de buitenruimte
- Vermijden van grondstoffenstroom en afstemmen Grondbank gemeente Rotterdam
- Faciliteren van circulair handelen bij de bewoners, in samenwerking met Schone Stad
- Gesloten grondbalans
- Benutten sloopmateriaal uit gesloopte gebouwen
- Bomen uit de gemeentelijke kwekerij planten in de wijk
- Ondergrondse afvalcontainers voor restafval, gft, papier, glas, kunststof en kleding (nader af te stemmen met Roteb)
- Regenton voor hergebruik water
- Toepassen FSC-hout of gelijkwaardig keurmerk
- Hout van te rooien bomen toepassen in speeltoestellen
- Toepassen granulaat in beton en metselstenen
- Terugleveren van restmateriaal aan de producenten (kalkzandsteen, bitumen, beglazing etc.)
- Leveren van restmateriaal aan de recycle-bouwmarkt

De exacte invulling van de maatregelen zullen in een later stadium nog verder worden uitgewerkt.



8.2 GPR Stedenbouw & GPR gebouw

Om inzicht te hebben in de duurzaamheid op gebieds- en gebouwniveau wordt als beoordelingsdocument GPR toegepast. Dit instrument beoordeelt op het gebied van energie, ruimtelijke inrichting en milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit, toekomstwaarde het gebied en de gebouwen. Het ambitieniveau is voor zowel GPR Stedenbouw als voor GPR gebouw gemiddeld een 8 te scoren, waarbij lagere scores gecompenseerd worden door hogere scores.

Toetsing van de duurzaamheidsambities van Nieuw Kralingen met GPR Stedenbouw laat zien dat de doelstelling van gemiddeld een 8 haalbaar is en dat hierin tevens de ruimte en garantie zit om enerzijds de hoge ambities waar te maken en anderzijds keuzes te kunnen maken zodat deze ook praktisch en realistisch blijven. Ter ondersteuning kan op onderdelen BREEAM 4 sterren worden aangewend.

GPR stedenbouw

GPR Stedenbouw biedt inzicht in de duurzaamheid van gebiedsontwikkeling en van een nieuw stedenbouwkundig plan en brengt de belangrijkste thema's in beeld: energie, ruimtelijke inrichting, gezondheid, gebruikswaarde en toekomstwaarde. De vijf thema's zijn onderverdeeld in een aantal subthema's. Het instrument meet de effecten van keuzes op duurzaamheid tijdens het proces. Het

is ook geschikt om duurzaamheidsambities in de initiatieffase te formuleren en de voortgang tijdens het planvormingsproces bij te houden.

Per thema kan een score tussen de 1 en 10 behaald worden. De startwaarde is een 6,0 wat bij benadering de eisen volgens Nederlandse juridisch-planologische en milieuwetgeving weergeeft. De gewogen scores behaald in de subthema's geven samen de prestatie van het betreffende thema. De prestaties van de vijf thema's samen geven het kwaliteitsbeeld van de locatie.

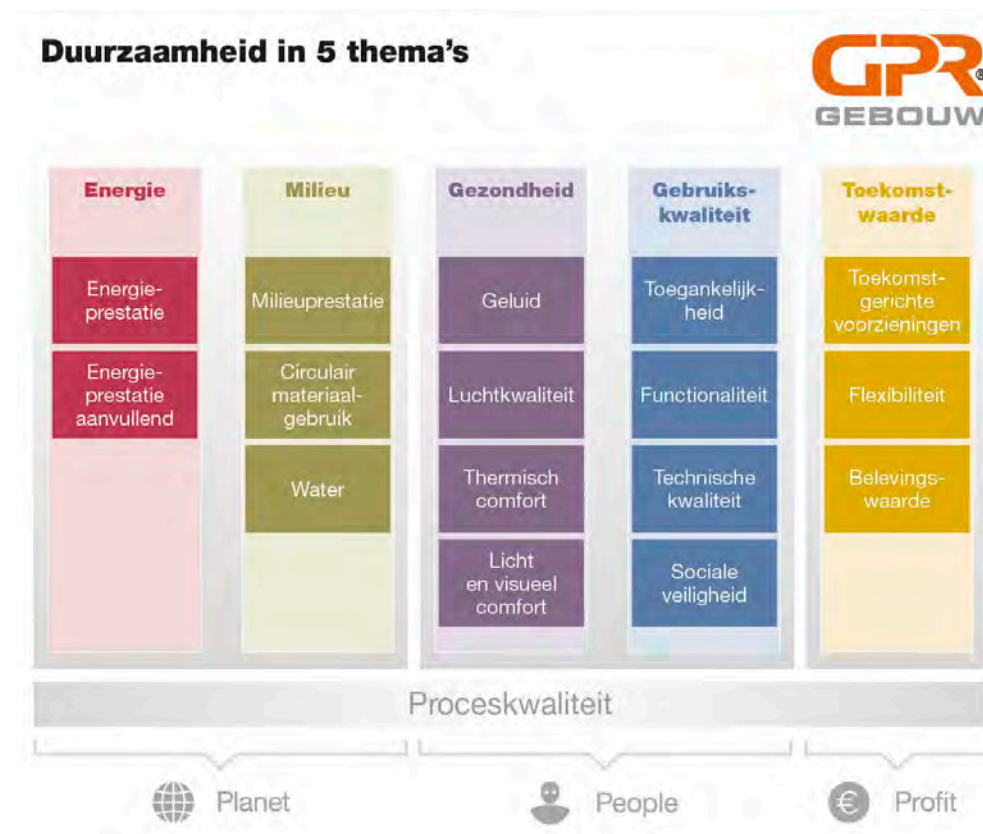
GPR gebouw

GPR Gebouw biedt inzicht in de duurzaamheid van woningen en brengt de belangrijkste thema's in beeld: energie, milieu, gezondheid, gebruikswaarde en toekomstwaarde. De vijf thema's zijn onderverdeeld in een aantal subthema's. Het instrument meet de effecten van keuzes op duurzaamheid tijdens het proces. Het is ook geschikt om duurzaamheidsambities in de initiatieffase te formuleren en de voortgang tijdens het planvormingsproces bij te houden.

Per thema kan een score tussen de 1 en 10 behaald worden. De startwaarde is een 6,0. De gewogen scores behaald in de subthema's geven samen de prestatie van het betreffende thema. De prestaties van de vijf thema's samen geven het kwaliteitsbeeld van de woningen.



Figuur 8.2 De vijf thema's van GPR Stedenbouw



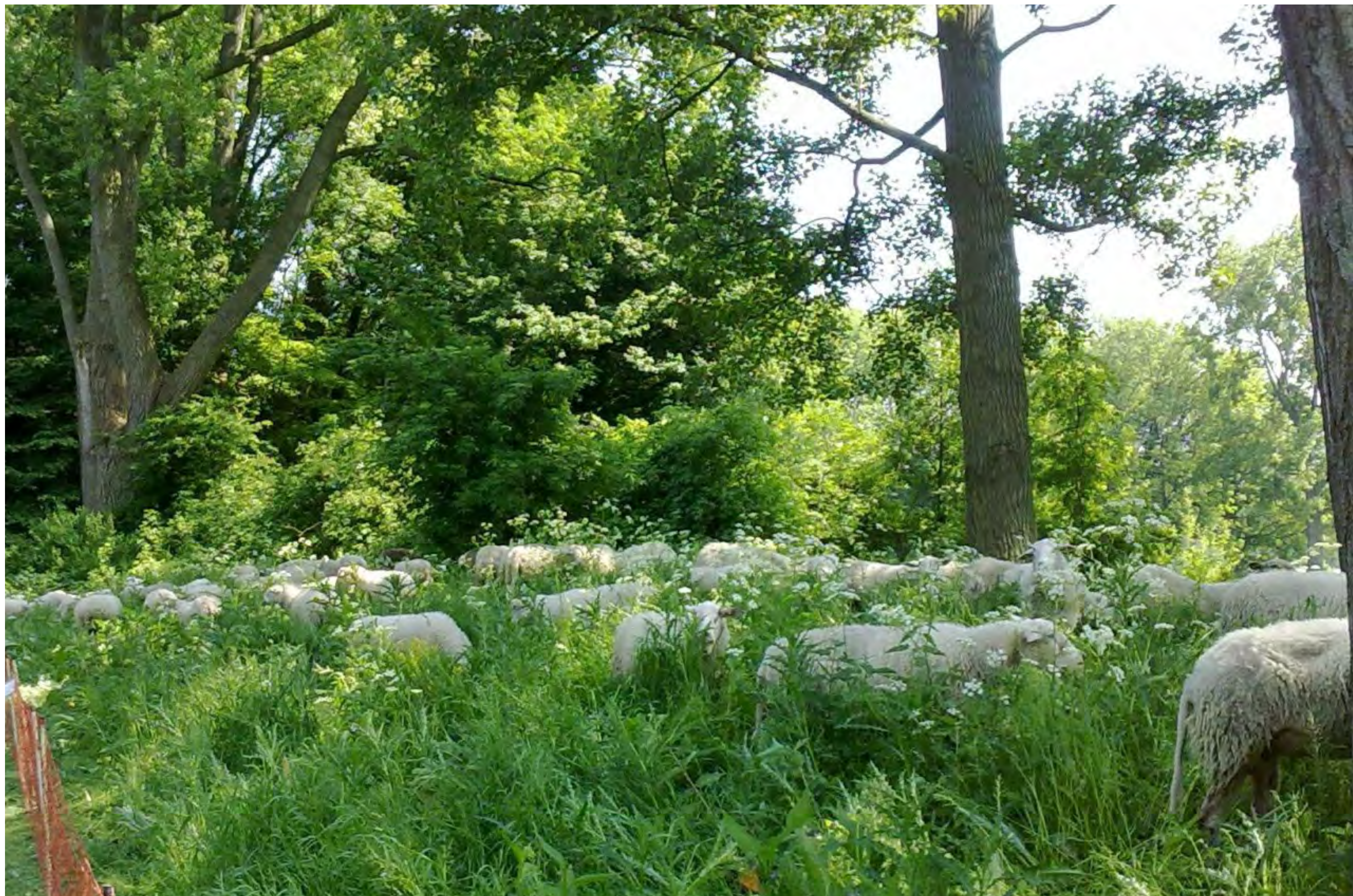
Figuur 8.3 De vijf thema's van GPR Gebouw





frans blok  www.velop.nl





9. MILIEUTECHNISCHE RANDVOORWAARDEN

NIEUW KRALINGEN WORDT ONTWIKKELD OP EEN LOCATIE DIE REEDS JAREN IS GEBRUIKT VOOR ANDERE DOELEINDEN DAN WONINGBOUW. ALLEEN DIT GEGEVEN WERPT EEN AANTAL MILIEUTECHNISCHE VOORWAARDEN OP WAARAAN DE NIEUWE ONTWIKKELING ZAL MOETEN DOEN. DAARNAAST ONDERVINDT DE LOCATIE DOOR HAAR LIGGING TEN OPZICHTE VAN DE A20, HET SPOOR, DE NIEUWE VERLEGDE BOSDREEF EN DE BESTAANDE METAALBEDRIJVEN DE NODIGE GELUIDSDRUK, WAARVOOR EEN OPLOSSING GEVONDEN DIENT TE WORDEN. OOK MET DE BESTAANDE WATERSTRUCTUUR DIENT REKENING TE WORDEN GEHOUDEN.

Bodemkwaliteit

Het gebied is oorspronkelijk in gebruik geweest als rangeerterrein. Tegenwoordig is het in gebruik als bedrijventerrein en als uitvoeringslocatie van Stadsbeheer waarop een boomkwekerij gevestigd is. Deze historie maakt dat de locatie verdacht is voor bodemverontreiniging. Dat blijkt ook uit het Bodemloket, waarbij dit hoofdzakelijk geldt voor de NS-gronden. De overige gebieden (uitvoeringslocatie, sportvelden) zijn gemeentelijke locaties waarop verschillende malen functiewisseling heeft plaatsgevonden. De gemeentelijke locaties zijn overwegend geschikt voor woningbouw, een beperkt aantal spots dient gesaneerd te worden.

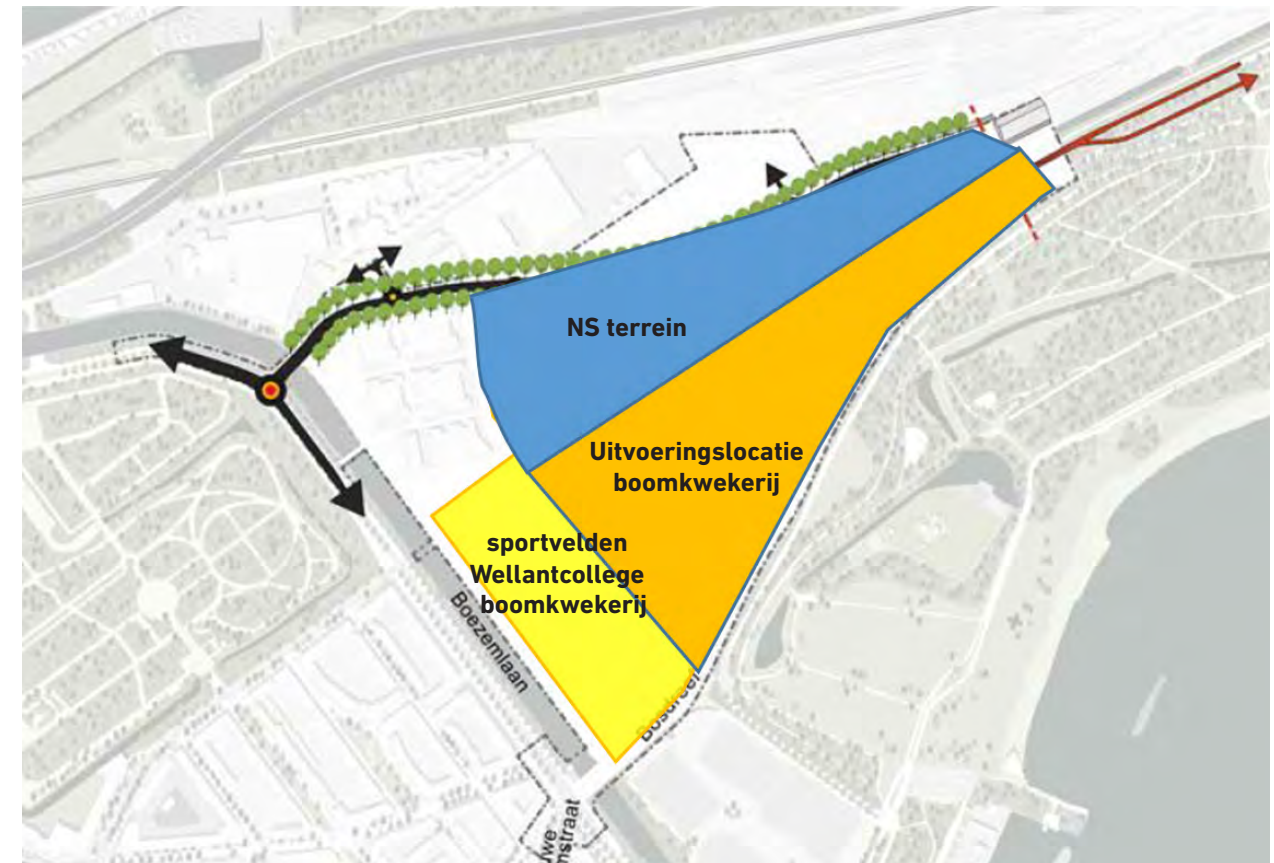
De bodemkwaliteit van de NS gronden is zeer divers: een aantal locaties is gesaneerd naar de functie wonen en een aantal locaties is gesaneerd naar de functie bedrijvigheid. Er zijn twee locaties waar ernstige bodemverontreiniging is geconstateerd en er gesaneerd moet worden naar de functie bedrijvigheid. Daarnaast zijn er twee locaties nog niet onderzocht als gevolg van aanwezige bebouwing c.q. het nog in gebruik zijn van de gronden. Wanneer de huurder de locatie oplevert, dient deze ervoor te zorgen dat deze wordt terug geleverd in dezelfde staat als voor de huur.

Een bijzonderheid is de locatie van de Rotterdamse Betoncentrale, waar veel materiaal op een vloeistofdichte laag ligt. Een deel van deze locatie maakt onderdeel uit van het ontwikkelgebied van Nieuw Kralingen. NS station heeft toegezegd dat deze locatie uiterlijk in 2018 vrij van materiaal en ter beschikking komt.

De conclusie is dat een beperkt deel van de NS locatie gesaneerd moet worden. In de grondexploitatie is hierin voorzien. De 2e conclusie is dat een deel van de locatie gesaneerd moet worden naar de functie wonen, maar dat de kosten in de grondexploitatie voorzien worden.

Bedrijvigheid

In de omgeving van het plangebied zijn verschillende bedrijven gevestigd. Deze bedrijven zijn ingedeeld in de categorieën met een algemene richtafstand tot gevoelige bestemmingen (waaronder wonen). Uit de analyse van de DCMR blijken er twee bedrijven te zijn die een richtafstand van 300 meter tot een gemengde woonwijk hebben, waaraan in de huidige plannen niet wordt voldaan. Het betreft Lion Metals B.V. en het rangeerterrein van ProRail. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat zonder aanvullende maatregelen niet aan de normen kan worden



Figuur 9.1 Huidige locatie



voldaan. Indien deze wel worden getroffen is een woonbestemming wel mogelijk. Deze aanvullende maatregelen kunnen zijn:

- Maatregelen aan de bron: aanpassingen aan de bedrijfsvoering van de aanwezige bedrijven, het verplaatsen van hinder veroorzakende activiteiten, het overkappen van geluidsbronnen etc.;
- Afscherpende maatregelen in de vorm van een of scherm of afscherpende bebouwing tussen de bedrijven en de beoogde woningen;
- Maatregelen aan de woningen zoals geluidwering en eventueel dove gevels en niet geluidsgevoelige vertrekken aan de zijde van de geluidsbronnen.

Vooralsnog wordt voor Lion Metals uitgegaan van een combinatie van maatregelen. Voor het rangeerterrein is voorzien in een geluidsscherm zo dicht mogelijk bij het rangeerterrein om geluidsoverlast naar de woningen te beperken.

Metaalbedrijven

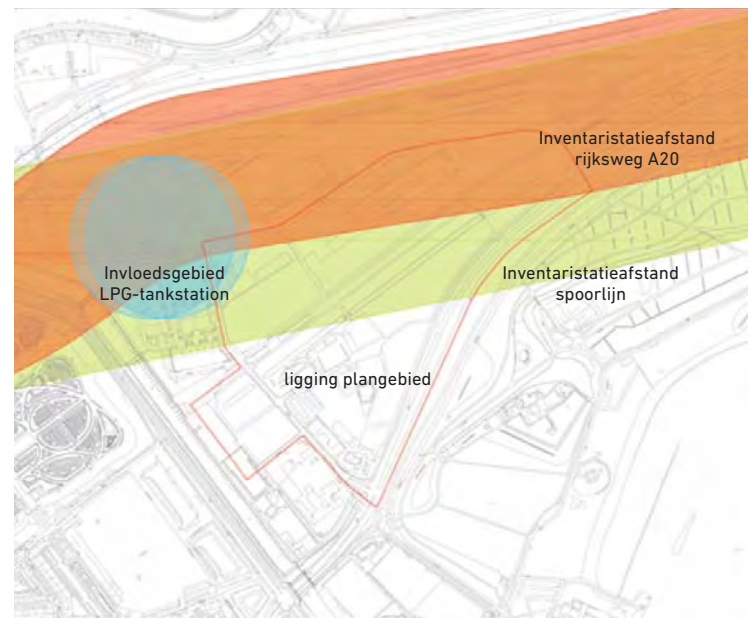
Lion Metals recycleert metalen van particulieren en bedrijven (oud ijzer). Door verschillende omstandigheden staat de knipmachine, de bijbehorende pers en het terrein voor transport en opslag in de open lucht. Er is geen vorm van overkapping, maar enkel een afscherpende wand aan de noordzijde. De wens van Lion Metals om het bedrijf te overkappen is tot op heden niet gelukt als gevolg van de huidige hoogtebeperking. Forest Metals is gericht op recycling van hoogwaardige metalen van bedrijven. De gehele locatie is overkapt, met uitzondering van de stortlocatie. Ook daarvoor geldt dat er geen overkapping mogelijk is in verband met de huidige hoogtebeperking.

Voor beide bedrijven is inzichtelijk gemaakt wat het effect is van het overkappen en met roldeur of met geluidsscherm afschermen van het geluid. Dit is significant; de geluidscintour wordt vrijwel geheel teruggebracht naar de directe omgeving van de bebouwing. ERA Contour en Heijmans hebben derhalve aan de metaalbedrijven aangeboden zowel inhoudelijk als financieel deze aanpassingen te willen ondersteunen.



Figuur 9.2 Huidige situatie verharde oppervlak





Figuur 9.3 Externe veiligheid



Figuur 9.4 Ligging scherm (groen lijn =scherm)



Figuur 9.5 Geluidsbeperkingen door A20

Wanneer geen overeenstemming kan worden bereikt over de toe te passen bron- of overdrachtsmaatregelen, is onderzocht wat de mogelijkheden zijn om op zo kort mogelijke afstand van de bron geluidsschermen of afschermdende bebouwing (op de erfgrans) te plaatsen. Deze mogelijkheden zijn bijvoorbeeld het plaatsen van scherm van 9 meter op de erfgrans, het realiseren van nieuwe bedrijfsbebouwing met gelijke hoogte voorzien van geluidwerende maatregelen en op de 2e of 3e tot 4e verdieping maken van dove gevels aan de straatkant op het noorden van de woning. Uiteraard dient deze nieuwe vorm van bedrijvigheid geen extra geluid te genereren.

In algemene zin worden de woningen direct grenzend aan de Verlegde Bosdreef voorzien van geluidwerende maatregelen en indien nodig een dove gevel aan de straatkant (zie ook wegverkeerslawaai). Woningtechnisch is dit een goede optie, de woning is namelijk volledig georiënteerd op de zuidzijde. De combinatie van mogelijk afschermdende maatregelen en de dove gevel aan de woonbebouwing maakt de ontwikkeling van Nieuw Kralingen mogelijk.

Water

In het kader van de watertoets moet in beeld worden gebracht wat de toename aan verharding is door de beoogde ontwikkeling. Daarvoor is allereerst de huidige situatie geanalyseerd. Tevens is op basis van een voorlopige proefverkaveling de situatie in de uiteindelijke situatie in beeld gebracht, waaruit volgt dat er geen toename is van verhard oppervlak. Bij de berekening is daarbij ook uitgegaan van verharding in de tuinen. Normatief gezien betekent dit dat er geen uitbreiding nodig is van het huidige oppervlaktewater. Er wordt echter gekozen voor toevoeging van oppervlaktewater, voor beperking van verhard oppervlak in tuinen en zoveel mogelijk afkoppelen van verhard oppervlak. Hiermee wordt bijgedragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen en aan het Waterplan Rotterdam.

Waterkering

De boezem heeft door zijn functie een kern- en beschermingszone van 4 meter uit het hart van de waterkering. Voor bebouwing in de beschermingszone en voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het waterschap een vergunning aangevraagd te worden. Vooralnog wordt niet voorzien dat er woningen in de beschermingszone worden gebouwd.



Luchthaven

Het plangebied is niet gelegen binnen de externe veiligheidszones of geluidszones van Rotterdam The Hague Airport. Wel geldt binnen het plangebied een hoogtebeperking van 60 m1 vanwege de nabijheid van het vliegveld.

A20

Ten aanzien van de snelweg A20 blijkt dat ten gevolge van verkeer op de A20 in een groot deel van het plangebied geluidsgevoelige functies niet mogelijk zijn zonder aanvullende maatregelen. Onderzocht is welke maatregelen mogelijk, gewenst en doelmatig zijn om de geluidsbelasting te reduceren. Hieruit blijkt dat door het realiseren van circa 12 meter hoge bebouwing met deels dove gevels, langs de Boezemlaan en de Verlegde Bosdreef, het geluid in het achtergelegen gebied sterk wordt teruggebracht. Een andere mogelijkheid is dat door het plaatsen van schermen direct langs de snelweg in het hele gebied geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt. In het vervolg zal aan de hand van verdere onderzoeken een keuze gemaakt worden of er wel of niet een geluidsscherm langs de A20 geplaatst moet worden. Dit wordt in de ontwerp bestemmingsplan duidelijk.

Boezemlaan en Verlegde Bosdreef

Ten gevolge van het verkeer op de overige (50 km) wegen blijkt dat in het gehele plangebied de uiterste grenswaarde, die geldt voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen (63 dB) nergens wordt overschreden. In een deel van het gebied geldt wel dat woningen en andere geluidsgevoelige objecten alleen met hogere waarden mogelijk zijn.

Spoorweglawaai en rangeerterrein

Het plangebied is gelegen binnen de geluidszone van de spoorlijn. Voor het hele plangebied blijkt dat de uiterste grenswaarde die geldt voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemming van 68 dB nergens wordt overschreden. In de grondexploitatie is voorzien in het realiseren van een geluidsscherm voor reductie van het geluid op de woningen nabij het rangeerterrein. Voor een deel van het plangebied geldt dat woningbouw alleen mogelijk is met toepassing van hogere waardenbeleid van de gemeente.

Cumulatieve geluidsbelasting

De geluidsbronnen, te weten de 50 km wegen, de metaalbedrijven, spoor- en rangeerterrein en A20 komen allemaal vanuit noordelijk richting. In het voorgaande is toegelicht dat elke afzonderlijke geluidsbron zwaar gereduceerd kan worden

door óf overdrachtsmaatregelen (geluidsscherm, afschermdende bedrijfsbebouwing) óf door de 1e bebouwing langs de Verlegde Bosdreef met beperkte dove gevels uit te voeren. Hierdoor ontstaat in het achtergelegen gebied van Nieuw Kralingen een cumulatief geluidsniveau dat past bij een gemengde woonwijk.

Externe veiligheid

Binnen het plangebied en in de omgeving zijn diverse risicobronnen aanwezig. Het gaat hierbij om het lpg-tankstation aan de Boezembocht 14, de Rijksweg A20 en de spoorlijn Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal. De beoogde ontwikkeling voorziet niet in kwetsbare objecten binnen de PR 10-6 risicocontour van de verschillende risicobronnen. De ontwikkeling voldoet aan de normen voor het individueel- en groepsrisico.

Luchtkwaliteit

De ontwikkeling van woningbouw op het huidige bedrijventerrein leidt niet tot een relevante wijziging van luchtkwaliteit en voldoet daarmee.

Ecologie

In de nabijheid van het plangebied liggen geen Natuurbeschermingswetgebieden of Ecologische Hoofdstructuur gebieden, de ontwikkeling zal daar geen effect op hebben. Voor de Flora en Faunawet

geldt de vraag of er sprake is van aantasting van beschermde dier- en plansoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen, dit zal nader onderzocht worden.

Ten behoeve van de ontwikkeling is 95% van de bestaande bebouwing op de locatie reeds in het verleden gesloopt. Het betreft nog het (demontabele) kantoor op de uitvoeringslocatie, (mogelijk) het Wellantcollege en twee kleine gebouwen aan de Boezem. Tegelijkertijd zal met de voorgenomen verlegging van de Bosdreef en de woningbouwontwikkeling aldaar een deel van het bomenbestand worden verwijderd en elders in het gebied worden gecompenseerd. Uit een eerste quick scan blijkt er waardevolle flora en fauna te zijn, hoofdzakelijk tussen de rijbanen van de huidige Bosdreef, direct aansluitend aan het Kralingse Bos. In het licht van de omvang van het Kralingse Bos (300 hectare) wordt bezien welke maatregelen uitgevoerd moeten worden voor de bescherming en compensatie van deze flora en fauna. Mogelijkheden voor versterking maken onderdeel uit van de ontwikkeling Nieuw Kralingen.





10. PLANNING & FASERING

Voor een succesvol resultaat is gedurende de gehele ontwikkeling focus op een evenwicht tussen kosten en baten van belang. De grootste investeringen zijn globaal:

- De aankoop van de gronden van NS Stations
- De kosten voor verplaatsing van de uitvoeringslocatie ("gemeentekwekerij")
- De kosten voor de aanleg van de Verlegde Bosdreef

Fasering

Voor het bereiken van het gewenste effect, Nieuw Kralingen direct gelegen aan de Kralingse Bos, is het noodzakelijk dat de Bosdreef wordt verlegd. Daarvoor is het noodzakelijk dat de benodigde gronden waar de weg moet komen van de NS verworven zijn, andere delen kunnen later worden aangekocht. Vanuit het principe van voorkomen van nog hogere investeringskosten, is het wenselijk om de "gemeentekwekerij" op een zo laat mogelijk moment geheel uit te plaatsen.

De kosten van deze onderdelen moeten worden gedekt door de woningverkopen. Het is dan ook zaak om zo snel mogelijk de verkoop van woningen te starten, direct na het verkrijgen van een onherroepelijk bestemmingsplan. Verder zal er met name gekeken worden naar de aanleg van de infrastructuur en tegelijkertijd de ontwikkeling van de woonvelden. Hierbij wordt de omvang van een fase nauwkeurig afgestemd op de marktvraag. Een gefaseerde en organische manier van ontwikkelen en realiseren vraagt om flexibiliteit op alle aspecten en schaalniveaus. Elke fase zal echter wel een afgerond geheel moeten zijn, zodat de beleving en het woongenot van de bewoners niet worden verstoord. Op basis van deze

principes (robuust woonmilieu en snel bereiken evenwicht in kosten en opbrengsten) wordt de volgende fasering voorgesteld.

- Fase 0 - Onherroepelijk bestemmingsplan (2019) Alvorens aangevangen wordt met de daadwerkelijke realisatie van onderdelen dient er een onherroepelijk bestemmingsplan te zijn.
- Fase 1 - Realisatie kadewoningen langs Boezem en schoollocatie (2019-2020) Vooruitlopend op de verlegging van de Bosdreef wordt direct grenzend aan de Boezem en de daarachter gelegen schoollocatie huizen ontwikkeld en gerealiseerd. Vooralsnog blijven deze huizen gebruik maken van de bestaande infrastructuur.
- Fase 2 - Verlegging van Bosdreef en realisatie van bedrijvigheid en/of geluidscherm (2020 - 2022) Terwijl de huidige Bosdreef blijft functioneren, kan de Verlegde Bosdreef worden aangelegd, waarbij terdege rekening dient te worden gehouden met het blijven functioneren van de aanwezige hulpdiensten en bedrijvigheid. Tegelijkertijd hiermee wordt de bedrijvigheid aan de noordzijde ontwikkeld en gerealiseerd. Met de openstelling van de Verlegde Bosdreef wordt tevens de bedrijvigheid in werking gezet, die functioneert als geluidsafscherming.
- Fase 3 - Realisatie woningbouw langs Verlegde Bosdreef, aanleg groen-blauwe hoofdstructuur Voor geluidsafscherming van het verkeer op de Verlegde Bosdreef en om alle overige woningbouwlocaties een perfecte startsituatie te geven, wordt woningbouw ontwikkeld langs de

Verlegde Bosdreef. Tevens worden de bepalende groen- en waterstructuren aangelegd waarmee de basiskwaliteit wordt aangelegd.

- Vanaf fase 4 - Ontwikkeling woonvelden Met de realisatie van de Verlegde Bosdreef, de bedrijvigheid en geluidsafschermende woningbouw zijn de belangrijkste randvoorwaarden ingevuld om de overige woongebieden relatief zelfstandig te ontwikkelen. Hierbij kan gekozen worden voor een fasering "van de randen naar binnen", waarbij vanaf de randen naar de rand van het Kralingse Bos wordt gewerkt. Tegelijkertijd bestaat de mogelijkheid om in "taartpunten" te werken, waarbij in alle onderscheiden woonmilieus tegelijkertijd woningen worden ontwikkeld.

Bij een beoogd woningaantal van maximaal 800 woningen wordt bij een gemiddeld realisatietempo van 50 - 60 woningen per jaar circa 15 jaar gewerkt aan de ontwikkeling en realisatie van Nieuw Kralingen. Dit kan uiteraard sneller als de markt dit mogelijk maakt.

Realisatie

Organisch ontwikkelen brengt met zich mee dat in verschillende deelplannen en op verschillende momenten wordt gebouwd. Hierdoor kent elk deelplan een specifieke aanpak en planning. Tijdens de ontwikkeling van de verschillende deelplannen zullen de veiligheid, leefbaarheid en het woongenot van bestaande en nieuwe bewoners worden gegarandeerd. Dit wordt gedurende de ontwikkeling bewaakt. Het uit zich in de naleving van onder andere de volgende criteria:

- Het goed en veilig aansluiten van nieuwe straten in een (semi)tijdelijke situatie op de bestaande infrastructuur;
- Het te allen tijde goed toegankelijk houden van elk woongebied;
- Het bouwverkeer en het woonverkeer te scheiden, met uitzondering op de hoofdstructuur;
- Het schoon houden van de wegen;
- Het op orde houden van de verlichting in alle deelgebieden en aanvoerroutes;
- Communicatie met bewoners.

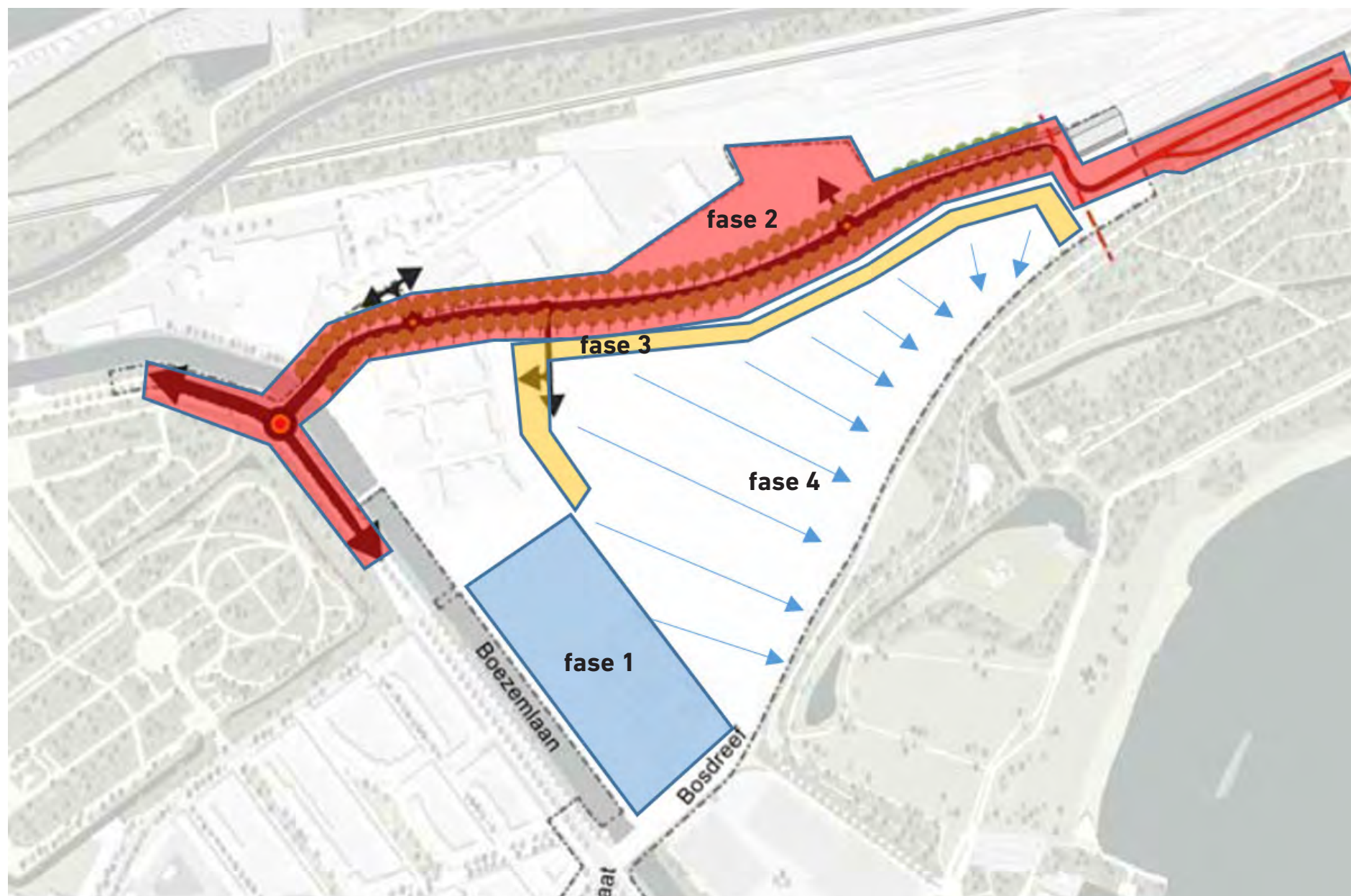
Kwaliteiten laten zien

Om toekomstige bewoners zo goed mogelijk kennis te kunnen laten maken met hun woonomgeving zal reeds in de bouwrijp-maak fase aandacht worden besteed aan de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de uiteindelijke kwaliteiten. Dit kan door de aanleg van groen, water, inrichtingselementen en wegen op plaatsen waar dit al mogelijk is.

Aantrekkelijk voor kopers

Het kopen van een woning is een ingrijpende en belangrijke beslissing waar veel bij komt kijken. Om deze beslissing goed te faciliteren wordt gedacht aan bijvoorbeeld een integrale verkoopservice op locatie, waar kopers professioneel worden geholpen bij het maken van deze keuzes. Kopers moeten de locatie en de woning kunnen ervaren voordat een koopbeslissing wordt genomen. Beleving van de woonervaring in Nieuw Kralingen begint al ver voor die tijd door het vroeg zichtbaar maken van de kwaliteiten van Nieuw Kralingen.





Figuur 11.1 Fasering



11. BESTEMMING & UITWERKINGEN

Vervolgprocedure

De concept-gebiedsvisie is door het college van B & W in oktober 2017 vrijgegeven voor een participatietraject met alle stakeholders, de wijde omgeving van het ontwikkelgebied en met de gebiedscommissie Kralingen Crooswijk. Deze gebiedsvisie is op een aantal punten aangepast aan de hand van het participatietraject. Voor zover die partijen al niet betrokken zijn bij de ontwikkeling (bijv. Hoogheemraadschap), worden de reguliere overlegpartners in de ruimtelijke ordening betrokken bij het concept ontwerp-bestemmingsplan (voorheen vooroverleg) en zullen reacties worden opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.

Nadat de gemeenteraad deze gebiedsvisie heeft vastgesteld, zal het college van B & W besluiten het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage te leggen. Hierop heeft een ieder 6 weken de gelegenheid om zienswijzen in te dienen op het ontwerp-bestemmingsplan. De zienswijzen worden betrokken in het ontwerp bestemmingsplan, waarop het college de gemeenteraad voorstelt om het bestemmingsplan vast te stellen.

Voorzien wordt dat de vaststelling van het bestemmingsplan Nieuw Kralingen begin 2019 kan plaatsvinden. Dat is tevens het moment waarop de eerste omgevingsvergunningen kunnen worden aangevraagd en tot realisatie van een eerste fase kan worden overgegaan.

Overeenkomsten

Nieuw Kralingen is een ontwikkeling van ERA Contour en Heijmans. Tussen deze partijen en de gemeente wordt een Samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin de taakverdeling tussen partijen worden overeengekomen, alsmede de inzet van publiekrechtelijke middelen zoals eventuele onteigening en de mogelijkheid voor het heffen van exploitatiebijdragen. Tenslotte worden financiële afspraken en plannings vastgelegd.

Bestemmingsplan

De gebiedsvisie Nieuw Kralingen en de onderzoeken die daaraan ten grondslag liggen zijn de basis voor het bestemmingsplan. Hierbij dienen 3 specifieke aspecten te worden vastgelegd:

- De verlegging van de Bosdreef, inclusief de benodigde ruimte voor kruisingen, dient te worden bestemd voor verkeer, groen en wateropslag om de verlegging mogelijk te maken;
- Bebouwingsveld voor bedrijvigheid aan de noordzijde van de Verlegde Bosdreef met geluidsafschermdende werking of met geluidsschermen tegen het industrielawaai;
- Bebouwingsveld voor woningbouw aan de zuidzijde van de Bosdreef met ruime ontwikkelingsmogelijkheden. Deze dienen voorzien te zijn van kwaliteitseisen en voorwaarden ten aanzien van geluid waarbij ontwikkeling mogelijk is, mits wordt voldaan aan wettelijke geluidsnormen.

Buiten deze grote elementen worden zaken als geluidsschermen en bruggen over watergangen opgenomen.

Kwaliteitsborging

Nieuw Kralingen is een langjarige ontwikkeling waarbij zowel de initiatiefnemers als de gemeente belang hebben bij kwaliteitsborging van de gehele ontwikkeling. Hiervoor worden de volgende maatregelen voorgesteld:

1. Inschakelen gerenommeerd stedenbouwkundig en landschapsbureau

De uitwerking van de visie in een stedenbouwkundig plan en deelplannen zal in de geest van de gebiedsvisie in principe nader worden uitgewerkt door het reeds betrokken gerenommeerde stedenbouwkundig en landschapsbureau West8.

2. Uitwerking visie in spelregelkaart en Beeldkwaliteitsplan

De visie vraagt op alle terreinen een verdiepingsslag naar een Voorlopig Stedenbouwkundig plan, waarvan de essenties vertaald worden in spelregels voor deelplannen. Hierbij kan gedacht worden aan dichtheid, programma, hoogte, aandeel openbare ruimte, rooilijnen et cetera. Dit zal gecombineerd worden met een Beeldkwaliteitsplan waarin de kwaliteiten van de bebouwing en het openbaar gebied worden vastgelegd. Dit beeldkwaliteitsplan wordt vertaald naar een welstandsparagraaf en wordt gevoegd bij het bestemmingsplan.

3. Uitwerking architectuur in Welstandscriteria

Wanneer een ingrijpende transformatie plaatsvindt wordt een welstandsparagraaf opgesteld waarin

is vastgelegd wat de nieuwe karakteristieken zijn die worden nagestreefd en met welke (architectonische) middelen deze bereikt kunnen worden. Deze welstandsparagraaf Nieuw Kralingen is een aanvulling op de Welstandsnota Rotterdam en moet worden vastgesteld door de gemeenteraad, nadat het wettelijk voorgeschreven inspraaktraject is doorlopen. Omgevingsvergunningsaanvragen worden getoetst aan de Welstandsparagraaf.

4. Duurzaamheid als integraal onderdeel van uitwerking

De visie vraagt om verdere uitwerking van de duurzaamheid ambities. Duurzaamheid is een integraal onderdeel van deze ontwikkeling en zal daarom met uitwerking naar stedenbouwkundigplan en deelplannen hetzelfde proces doorlopen.

5. Instelling van Kwaliteitsteam

De initiatiefnemers stellen een Kwaliteitsteam Nieuw Kralingen voor, waar naast de initiatiefnemers, een afgevaardigde van de gemeente Rotterdam (stedenbouwkundige) en een afgevaardigde van het stedenbouwkundig/landschapsbureau zitting in hebben. Het Kwaliteitsteam heeft als doel om stedenbouwkundige plannen te beoordelen en vooruitlopend op formele omgevingsvergunningsaanvragen de concepten in verschillende stadia te beoordelen en daar waar nodig bij te sturen.



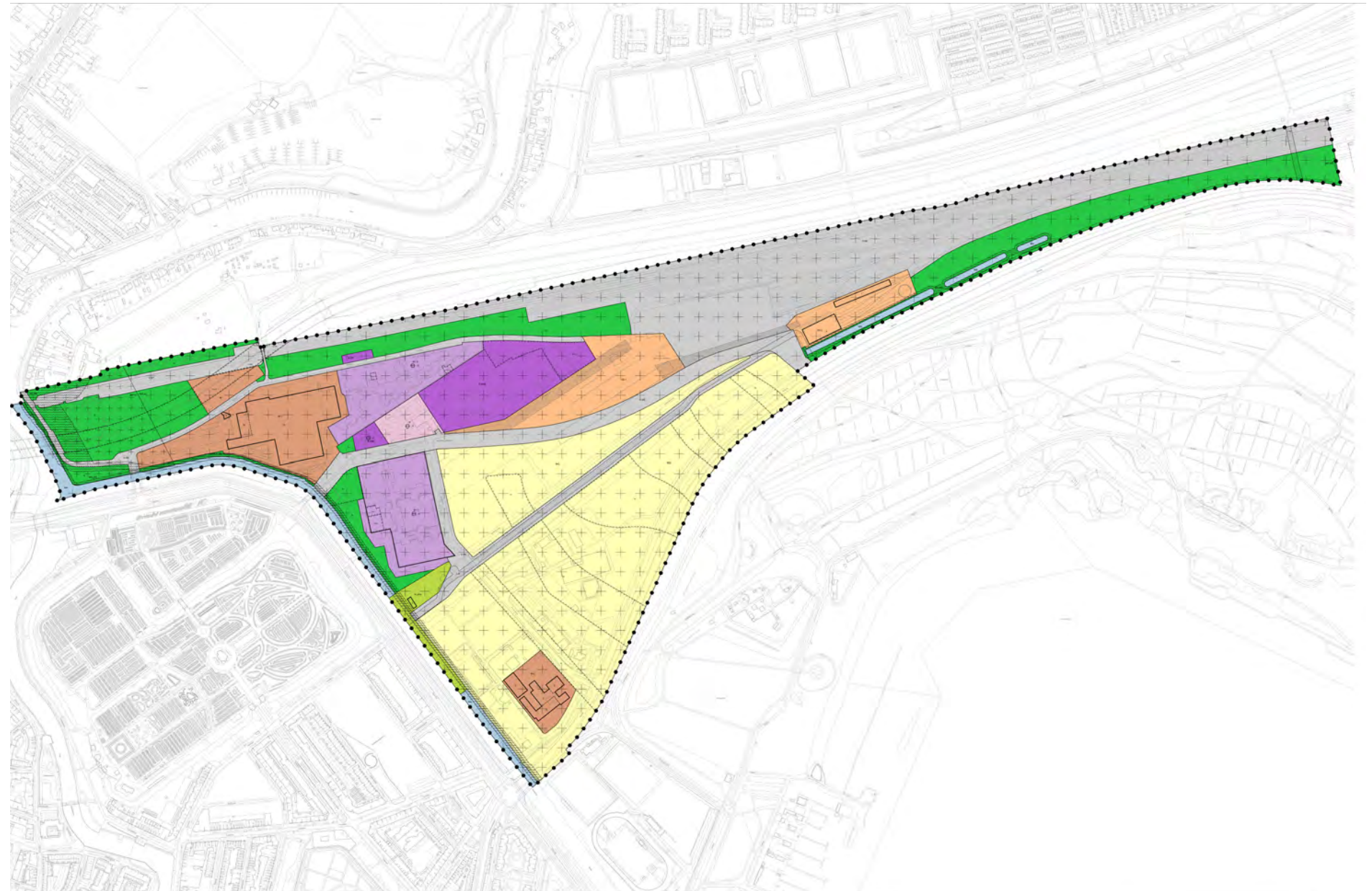
Uitwerking deelplannen

De wijze waarop de deelplannen worden uitgewerkt wordt besloten in de directieraad, bestaande uit gemeente en initiatiefnemers.

Planuitwerking

Naast het bestemmingsplan en de onder kwaliteitsborging genoemde onderdelen, zijn er nog andere uitwerkingen nodig, waarin op hoofdlijnen afspraken worden vastgelegd om de omzetting in bouwplannen soepel te laten verlopen. Het betreft hierbij onder andere het volgende:

- Stedenbouwkundig matenplanen (SMP) en Inrichtingsplannen (IP's) openbare ruimte;
- Kabels en leidingen, te handhaven en rooien bomen, verkeerskundige zaken, waterplan, civieltechnische uitwerking;
- Verkavelingsplan en woningbouwprogramma per fase;
- Wijze van overdracht openbare ruimte.



Figuur 12.1 Schematische weergave gewenste bestemmingen



12. PARTICIPATIE

Op 24 oktober 2017 heeft het college van B&W de concept-gebiedsvisie Nieuw Kralingen vrijgegeven voor participatie. Hieronder volgt een samenvatting van het participatietraject, de binnengekomen reacties en wat daarmee gedaan is in de uitwerking naar de definitieve gebiedsvisie. Deze samenvatting is opgenomen in de definitieve gebiedsvisie Nieuw Kralingen en wordt gepubliceerd op de gemeentelijke website www.rotterdam.nl/nieuwkralingen.

Het participatietraject vond plaats van 1 tot en met 29 november 2017. Op 13 en 20 november zijn vier inloopbijeenkomsten georganiseerd. Twee bijeenkomsten voor ondernemers en organisaties in en om het plangebied (totale opkomst op beide dagen: circa 50 deelnemers). En twee bijeenkomsten voor omwonenden en geïnteresseerden (opkomst op beide dagen: circa 350 deelnemers). De bijeenkomsten zijn aangekondigd via verschillende media. De concept-gebiedsvisie was vanaf 1 november als download beschikbaar op de gemeentelijke website www.rotterdam.nl/nieuwkralingen. Gedurende het gehele traject konden reacties ook per e-mail ingediend worden.

1. Reacties van ondernemers en organisaties in en om het gebied

Veel ondernemers en organisaties in en om het gebied hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om te reageren. Zij stelden vragen over toekomstige veranderingen i.v.m. bereikbaarheid, het aantal parkeerplaatsen, mogelijke kadastrale wijzigingen of over alternatieve huisvestigingsmogelijkheden. Sommige ondernemers vroegen zich af waarom hun bedrijf niet is opgenomen in het plangebied. Met alle betrokkenen zijn of worden hierover gesprekken gevoerd. Enkele nieuwe bedrijven toonden interesse om zich in het gebied te vestigen en zijn doorverwezen naar de ontwikkelaars.

Welke gevolgen heeft de ontwikkeling op de bereikbaarheid van mijn bedrijf?

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van Nieuw Kralingen is dat de bereikbaarheid en een goede ontsluiting van bestaande bedrijven gewaarborgd blijft. Door de aanleg van de Verlegde Bosdreef zal de route naar een aantal bedrijven enigszins wijzigen, maar met uitzondering van jachthaven Valkhof, waarvan de bereikbaarheid van het terrein in de nieuwe situatie nog onvoldoende duidelijk is, behouden alle bedrijven een goede bereikbaarheid. Met name de metaalbedrijven, de Stoomstichting en het bedrijvenpark Boezembocht krijgen te maken met een (enigszins) aangepaste ontsluiting. Met deze partijen vindt overleg plaats over individuele vragen zoals bereikbaarheid, parkeren en kadastrale veranderingen voor hun specifieke situaties.

Zijn er alternatieven of vergoedingen voor betrokkenen die de locatie moeten verlaten?

Er zijn gesprekken gevoerd met de betrokkenen die hun activiteiten moeten staken op de huidige locatie, namelijk met de korfbalvereniging en de gezelligheidsvereniging, die grond huren van de gemeente. Met hen zijn de voorwaarden rond opzegging van hun huurcontract doorgenomen en zijn specifieke afspraken gemaakt. Daarbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de afronding van hun jaaractiviteiten. Ook is overleg gevoerd met jachthaven Valkhof, die een terrein van de gemeente huurt, dat deels nodig is voor de aanleg van de Verlegde Bosdreef. Op dit moment kan de gemeente helaas nog onvoldoende duidelijkheid bieden over de mogelijkheid om de jachthaven in afgeslankte vorm voort te zetten. Het overleg met de jachthaven wordt weer opgepakt zodra de gemeente meer duidelijkheid hierover kan bieden.



13.11.2017 Participatiebijeenkomst voor ondernemers en organisaties

Waarom is mijn bedrijf niet opgenomen in het plangebied?

Deze vraag is gesteld door de metaalbedrijven en de eigenaar van het bedrijvenpark Boezembocht met de achterliggende vraag of zij hun belangen (geluid, ontsluiting, parkeren, bereikbaarheid, grondverwerving, trillingshinder) beter hadden kunnen verdedigen als ze onderdeel zouden uitmaken van de ontwikkeling. Het plangebied omvat het gebied, waar de ontwikkelaars Heijmans en ERA Contour BV actief aan de slag gaan met het geschikt maken van het gebied voor woningbouw, nieuwe bedrijfsruimte of aanpassingen in het openbaar gebied. Voorwaarde daarbij is dat de plannen goed ingepast worden in hun omgeving. Daardoor worden de belangen van de omliggende bedrijven voldoende in acht genomen. In aanvulling hierop geldt dat de bedrijven wel binnen het plangebied van het op te stellen bestemmingsplan



vallen: dat bestemmingsplangebied is groter dan het plangebied van Nieuw Kralingen en omvat onder meer ook de bedrijven op het Veilingterrein, bedrijvenpark Boezembocht en de metaalbedrijven.

Voor bedrijvenpark Boezembocht geldt dat een strook grond van dit park nodig is om de Verlegde Bosdreef aan te kunnen leggen. Er zijn mogelijkheden om aan de zijkant van het bedrijvenpark compensatie te bieden. Hierover vindt overleg plaats met de eigenaar van het bedrijvenpark. Daarin zullen ook hun andere belangen aan de orde komen: zo wordt er rekening mee gehouden dat de nieuw te bouwen woningen voldoende afstand hebben van het bedrijvenpark, conform de wettelijke regels die hiervoor gelden. Ook met de metaalbedrijven wordt overleg gevoerd over hun specifieke belangen.

2. Reacties van omwonenden en geïnteresseerden

Er zijn veel reacties ingediend van omwonenden en van burgers of organisaties met een algemene interesse in het project. Veel reacties zijn positief zoals: *“prachtig plan”...“heel goed initiatief waar dringend behoefte aan is”...“een mooie bestemming voor een droevig stuk Rotterdam”*. Daarnaast zijn er ook enkele kritische vragen gesteld over de toename van het verkeer door de ontwikkeling in het geheel en door het verleggen van de Bosdreef, de aansluiting van de wijk op het Kralingse Bos, de evenementen aan de Plas, de ligplaatsen langs de Boezem en over de

ambitie voor duurzaamheid. Deze reacties zijn als aandachtspunten meegenomen in de afronding van de laatste onderzoeken en zo mogelijk verwerkt in de definitieve gebiedsvisie. Verreweg de meeste (en meest enthousiaste) reacties waren van potentiële kopers van woningen. Er was grote belangstelling voor een snelle projectstart en behoefte aan meer en concretere informatie over woningtypes, aantallen, etc. Maar er zijn ook vragen gesteld over de komst van winkelvoorzieningen, openbaar vervoer, scholen, een verbinding naar Terbregge en vrije kavels. Andere reacties gingen over de architectuurstijl, geluidwerende maatregelen of de verbinding van het water. Een kanttekening werd gemaakt over het voorgestelde prijssegment. Naast geïnteresseerde kopers uit de beoogde doelgroep willen ook starters, jonge gezinnen en mensen met lagere inkomens graag in Nieuw Kralingen komen wonen.

Van veel van de vragen was het antwoord al te vinden in de concept-gebiedsvisie. Als reactie op deze vragen wordt daarom verwezen naar de uitleg in de concept-gebiedsvisie, die ongewijzigd is overgenomen in de definitieve gebiedsvisie Nieuw Kralingen.

Verder is de vraag gesteld of er nagedacht is over het maatschappelijk betrekken van ondernemers in het gebied en in hoeverre co-creatie/participatie met bewoners/ondernemers in het plan is opgenomen.

Waarom wordt in de concept-gebiedsvisie aangegeven dat het aantal verkeersbewegingen op de Kralingse Plaslaan in 2030 uitkomt op 10.500 verkeersbewegingen per dag als in 2009 al gemiddeld 10.195 per dag werden geteld. Op welke telgegevens is het verkeersrapport gebaseerd?

Voor de modelgegevens 2015 en 2030 is naar de tellingen van 2009 en 2011 gekeken. In de rapportage van RHDHV en de tellingen uit 2009 is het wegvak ten oosten van de Jericholaan weergegeven. Dit wegvak is rustiger dan ten westen van de Jericholaan. Telling uit 2011 zijn ten westen van de Jericholaan uitgevoerd. De modelsituatie 2015 ten westen van de Jericholaan geeft vervolgens hogere waarden dan de telling uit 2011.

In de gebiedsvisie wordt een vergelijking gemaakt tussen de planvariant 2030 en de referentiesituatie 2030 incl. A13-16. In de referentievariant is de hoeveelheid verwacht verkeer op de Kralingse Plaslaan lager dan de tellingen uit 2009 en 2011 die door de indiener worden aangehaald. Het gaat om verschillen van 500-1.000 mv/etmaal, 5-10%. Dergelijke verschillen zijn te verklaren door de verschillende uitgangspunten van de modellen ten opzichte van de huidige situatie. Zo wordt er in de modellen voor 2030 uitgegaan van de A13-16, waardoor er sprake is van een verschuiving van verkeer op meerdere routes in dit deel van de stad en er nauwelijks een toename of zelfs een lichte afname van verkeer op de Kralingse Plaslaan is.

Kan de Bosdreef in combinatie met de nieuwe Verlegde Bosdreef behouden worden om de toename van verkeer en de negatieve effecten zoals luchtvervuiling, geluidsoverlast en verkeersgevaarlijk situaties te beperken door meer alternatieve routes?

Het verleggen van de Bosdreef is een belangrijk aspect van de Gebiedsvisie Nieuw Kralingen. Deze ingreep voorkomt dat de nieuwe wijk geïsoleerd tussen grote infrastructuur komt te liggen, en juist gekoppeld wordt aan de bestaande wijken en het Kralingse Bos en de plas. Het verkeersonderzoek geeft inzicht in de verschuiving van de verkeersstromen als gevolg van de verlegging alsook het extra verkeer dat ontstaat als gevolg van de nieuwe wijk. De verschuiving is uitgedrukt in percentages ten opzichte van het huidige verkeer op de betreffende wegvakken. De percentages in het overzicht kunnen dus niet bij elkaar opgeteld worden.

Als gevolg van de verlegging van de Bosdreef verandert voor een deel van de gebruikers van de Bosdreef hun routekeuze. Het gaat met name om verkeer met een herkomst of bestemming in het Centrum of Kralingen. Door de verlegging van de Bosdreef wordt de route voor verkeer van en naar het centrum minder direct en wordt de route via de A16 en Maasboulevard sneller. Voor verkeer van en naar Kralingen wordt de oostzijde van de plas, de Boszoom, een snellere route. Hierdoor zijn er toenames van verkeer op de Boszoom, Kralingseweg en Kortekade. De verwachting is dat de route Kortekade – Kralingseweg sneller is ten opzichte van de route 's Gravenweg – Kralingse Zoom. Vandaar



dat er geen toenames worden verwacht op de 's Gravenweg en Kralingse Zoom.

Bij de ontwikkeling van de gebiedsvisie is gekeken naar de mogelijkheid om de Bosdreef op het huidige tracé als verbinding te behouden en af te waarden tot 2x1-weg. Echter bleek dat er op deze route dan ruim twee keer zoveel verkeer zou rijden dan op bijvoorbeeld de Kralingse Plaslaan, waarbij er geen sprake zou zijn van goede aanhechting van de wijk aan het bos en de plas. Ook is de optie van behoud van de huidige Bosdreef in combinatie met een nieuwe Verlegde Bosdreef onderzocht, maar dit leverde niet het gewenste resultaat op.

Welke gevolgen heeft het extra verkeer op de "Boezemroute" (Kralingse Plaslaan – Kralingseweg – Boezemlaan - Kanaalweg) voor voetgangers en fietsers die daar willen oversteken en worden maatregelen genomen? Eerder door bewoners en de bewonersorganisatie BKO geëiste maatregelen om het oversteken van de route veiliger te maken zijn slechts ten dele uitgevoerd.

De Boezemlaan – Gordelweg heeft bij het groot onderhoud een aantal jaren geleden een volledige herinrichting gekregen conform de Duurzaam Veilige inrichtingsprincipes. Op de Kralingse Plaslaan is geen sprake van groot onderhoud geweest en heeft de toenmalige deelgemeente gekozen voor het verbeteren van de oversteeklocaties, parkeervakken en het aanbrengen van duidelijkere wegmarkering. Dit was binnen de huidige inrichting het meest haalbare en daarmee voldoet deze weg ook aan de Duurzaam Veilig principes. Vanwege het parkeren langs de weg is een middenberm

niet praktisch. De verwachting is niet dat een dergelijke voorziening zal worden aangebracht. Overigens rijdt er op de Kralingse Plaslaan fors minder verkeer (<50%) dan op de Boezemlaan – Gordelweg.

Worden extra geluidsoverlast extra uitstoot van fijnstof in kaart gebracht en getoetst aan de wettelijke kaders?

Voor het bestemmingsplan Boezembocht- Veilingterrein zullen alle milieueffecten van de ontwikkelingen die binnen het plangebied worden mogelijk gemaakt, in beeld worden gebracht en getoetst aan de wettelijke normen en het gemeentelijke beleid. Luchtkwaliteit en geluid als gevolg van verkeer zijn thema's die worden onderzocht. Uit indicatieve onderzoeken blijkt dat de toename van geluidbelasting en luchtverontreiniging als gevolg van toename van verkeersbewegingen op bestaande wegen beperkt zullen blijven.

Blijven karakter en boombestand van het Kralingse Bos intact?

Door de verlegging van de Bosdreef zal de nieuwe wijk direct aan het bos komen te liggen. Afgelopen periode is onderzoek gedaan naar de wijze waarop de wijk het beste kan aansluiten bij het bos. Daarbij is gebruik gemaakt van de resultaten van de cultuurhistorische verkenning van het plangebied en het Kralingse Bos, die eind 2017 is opgeleverd. Een samenvatting hiervan is in de definitieve gebiedsvisie opgenomen. Ook is een inventarisatie van de bomen rondom de huidige Bosdreef uitgevoerd. Een en ander heeft geleid tot een strategie voor de bosrand, die in de

definitieve gebiedsvisie in een aparte paragraaf beschreven wordt. Samengevat komt het erop neer, dat ingezet wordt op het handhaven van een duidelijke rand van het bos (langs de zuidelijke baan van de huidige Bosdreef), waarbij op een aantal plekken wel een doorsteek/verbinding wordt gemaakt tussen de wijk en het bos, zoveel mogelijk aansluitend op de bestaande structuren in het bos. Op een later moment zal aan de hand van de uitwerking van de bosrand nog een bomenplan opgesteld worden, dat inzichtelijk maakt hoe er met de bomen in de bermen en ter plekke van de verbindingen wordt omgegaan. Dit bomenplan zal te zijner tijd ter besluitvorming aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Kunnen toekomstige bewoners bezwaar maken over geluid van evenementen aan de Plas?

Bij toekomstige activiteiten en evenementen dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van een woonwijk aan de westzijde van het Kralingse Bos. Toekomstige bewoners hebben het recht hierover te klagen. Dit zal worden afgezet tegen de afgegeven vergunning.

Blijven de ligplaatsen langs de Boezem gehandhaafd?

Door het verleggen van de Bosdreef moeten waarschijnlijk enkele ligplaatsen van Jachthaven Valkhof plaats maken voor de aanleg van een nieuwe brug. Omdat het terrein, dat beschikbaar is voor de jachthaven kleiner wordt en omdat de ontsluiting van het terrein niet meer direct aan de Boezembocht/Verlegde Bosdreef

kan plaatsvinden, is het op dit moment nog onzeker of de jachthaven in afgeslankte vorm kan blijven bestaan. Wat dat betekent voor de ligplaatsen is daarmee ook nog niet helemaal duidelijk. De gemeente heeft wel de intentie om (het merendeel van) de ligplaatsen te behouden. De watersportvereniging Schieland blijft bestaan.

Kan de ambitie voor duurzaamheid omhoog en hoe wordt duurzaamheid concreet ingevuld?

Nieuw Kralingen heeft een hoge duurzaamheidsambitie. Daarbij wordt ingezet op de thema's energie, water, groen, mobiliteit, sociaal en circulariteit. De ambities bij een aantal van deze thema's zijn ten opzichte van de concept-visie nader uitgewerkt in de definitieve visie. De concrete invulling van de ambities wordt bij de nadere uitwerking van de plannen voor Nieuw Kralingen meegenomen, waarbij de maatregelen getoetst worden aan de ambities.

Hoeveel woningen komen er in het lage prijssegment?

Bij de uitwerking van de concept-gebiedsvisie naar de definitieve visie is besloten om binnen het maximale aantal van 800 woningen een deel als sociale huurwoningen te ontwikkelen. In de definitieve visie wordt nu uitgegaan van ca. 80% dure woningen, ca. 10% middeldure woningen en ca. 10% sociale huurwoningen. Binnen het totale woonprogramma zal in ieder geval een woonzorgvoorziening worden ontwikkeld, die (bij de concept-gebiedsvisie) ook al voorzien was in de wijk. Een deel van de woningen zal in een vorm van zelfbouw ontwikkeld worden. Op deze manier ontstaat een aantrekkelijke, meer



gedifferentieerde wijk met een grote variëteit aan woningtypologieën. Referentie voor deze wijk is nog steeds Kralingen Oost. De aanpassing van sociale huurwoningen sluit goed aan bij de (uitwerking van de) Woonvisie Rotterdam.

Is er specifiekere informatie over woningen, parkeren, prijzen, bouw- en verkoopdata?

Na vaststelling van de definitieve gebiedsvisie zal het plan voor Nieuw Kralingen nader worden uitgewerkt. Daarna komt specifieke informatie over woningtypen, aantallen, etc. van de eerste fase van het plan beschikbaar. Op om de hoogte te blijven kunnen geïnteresseerde kopers zich inschrijven op de projectwebsite van de ontwikkelaars: www.nieuw-kralingen.nl.

Is er gedacht aan winkels, openbaar vervoer, scholen, een verbinding naar Terbregge, vrije kavels, de architectuurstijl of de verbinding van water?

Deze vragen waren al eerder onderzocht en omschreven in de concept-gebiedsvisie. De standpunten zijn ongewijzigd overgenomen in de definitieve gebiedsvisie Nieuw Kralingen. Wel heeft het college recent besloten om de Stichting Kind & Onderwijs actief te ondersteunen bij haar onderzoek naar de mogelijkheid van een dependance van een basisschool in de wijk in combinatie met opvang middels een Integraal Kindcentrum.

Komen er bedrijfsruimten in Nieuw Kralingen voor de vestiging van nieuwe bedrijven zoals een kinderdagverblijf of een fysiotherapiepraktijk?

In Nieuw Kralingen is geen andere bestemming voorzien dan wonen. Binnen de woonbestemming is een bedrijf aan huis toegestaan, maar geen op zich zelf staande bedrijfsruimte. Er komt nog wel een zone voor nieuwe bedrijvigheid aan de noordkant van de verlegde Bosdreef. Voor de invulling hiervan kunnen geïnteresseerden contact opnemen met de ontwikkelaars Heijmans en ERA Contour.

Is er nagedacht over het maatschappelijk betrekken van ondernemers in het gebied? In hoeverre is co-creatie/participatie met bewoners/ ondernemers/ etc. in het plan opgenomen?

De ontwikkelaars Heijmans en ERA Contour houden in de uitwerking van de plannen voor

Nieuw Kralingen rekening met wensen van de toekomstige gebruikers van het nieuwe bedrijventerrein. Voor bewoners wordt er een co-creatie traject met verschillende workshops georganiseerd. Inspraak van bewoners t.a.v. de openbare ruimte is verder gewaarborgd binnen de gemeentelijke richtlijnen voor Inrichtingsplannen, die in een latere planfase aan de orde komen.

Komt er een geluidsbarrière tegen het verkeers- "geruis" (m.n. A20)?

Uit voorlopig onderzoek in het kader van het bestemmingsplan is gebleken dat een geluidsscherm langs de A20 de geluidsbelasting in de woonwijk kan beperken. Met een scherm zijn minder geluidsisolerende maatregelen aan de te bouwen woningen nodig en wordt de geluidsbelasting in het plangebied gereduceerd.

Zowel de gemeente als de ontwikkelaars vinden het daarom wenselijk om een scherm te plaatsen. Komende periode zal nader onderzoek plaatsvinden naar de gewenste hoogte en lengte van zo'n scherm en de kosten hiervan, maar zal in overleg met Rijkswaterstaat ook bekeken worden of andere maatregelen mogelijk zijn, zoals het verlagen van de snelheid op de weg of het aanbrengen van ander asfalt. Met deze input vindt nog een afweging plaats van nut en noodzaak van een scherm in relatie tot de kosten.



13.11.2017 Participatiebijeenkomst voor omwonenden en geïnteresseerden





NIEUW KRALINGEN
GEBIEDSVISIE

