



Concept-gebiedsvisie Nieuw Kralingen

Verslag participatietraject

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.

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.



13.11.2017 Participatiebijeenkomst voor ondernemers en organisaties

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 winkelveorzieningen, 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 uit komt 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. Tellingen 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 mvt/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 waarderen 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