



Raadsinformatiebrief

De gemeenteraad van Albrandswaard

Uw brief van:

Uw kenmerk:

Bijlage(n): 1

Ons kenmerk: 2024-093231

Contact: W. de Zeeuw

Doorkiesnummer: +31105061702

E-mailadres: w.d.zeeuw@albrandswaard.nl

Datum: 5-11-2024

Betreft: Update "ambitiedocument metrogebied Poortugaal"

Geachte raadsleden,

INLEIDING

In het College Werk Programma (CWP) heeft het college de ambitie uitgesproken om de mogelijkheden van woningbouwontwikkeling nabij metrostations in kaart te brengen. Hier heeft het college afgelopen periode uitvoering aan gegeven. Met behulp van een Provinciale subsidie heeft de gemeente adviesbureaus ingeschakeld en onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkel mogelijkheden nabij Hoogwaardig Openbaar Vervoer knooppunten (metrostations). Door middel van deze raadsinformatiebrief geeft het college de gemeenteraad graag een update. In samenwerking met het ingeschakelde adviesbureaus Rebel Group zijn verkennende gesprekken met stakeholders gevoerd. Vanuit de gemeente zijn diverse aandachtspunten meegegeven waarmee het stedenbouwkundige bureau Palmbouw Urban Landscape een eerste ruimtelijke massastudies heeft opgesteld om de potentie van het metrogebied van Poortugaal inzichtelijk te maken.

De eerste opbrengsten van het onderzoek hebben schetsen opgeleverd van de mogelijke gebiedstransformatie. De verkenning heeft laten zien dat het mogelijk is om het gebied rondom het metrostation van Poortugaal verder te ontwikkelen, en daarmee een significant aantal (betaalbare) woningen toe te voegen. Dit is een belangrijke ambitie uit het College Werk Programma.

Het onderzoek geeft de ambitie weer om het versteende metrostationsgebied te ontwikkelen naar een aantrekkelijk gemengd woon- werkgebied. Daarbij horen ook uitstekende ketenvoorzieningen zoals een bushalte, fietsenstalling, kiss&ride-gelegenheid en P+R-voorziening, commerciële ruimte(s) en ruimte voor kleinschalige stationshoreca. Om de plannen ook op financiële haalbaarheid te verkennen is een eerste financiële scan uitgevoerd. De uitkomsten van het onderzoek zijn samengevat in een ambitiedocument (zie bijlage).

KERNBOODSCHAP

Het college heeft het ambitiedocument vastgesteld en wenst komende periode de verkenning een vervolg te geven. Voor de nadere uitwerking wenst het college komende periode de gemeenteraad te betrekken om kaders en aandachtspunten op te halen.



VERVOLG

Het ambitiedocument geeft inzicht in de ontwikkelpotentie van het gebied nabij het metrogebied in Poortugaal. Mede door vaststelling van het ambitie document heeft het college van B&W aangegeven potentie te zien in het metrogebied van Poortugaal. Om de regie op een mogelijke ontwikkeling te behouden en om grondspeculatie te voorkomen heeft het college besloten een voorkeursrecht te vestigen op een cruciaal perceel. Het is aan de gemeenteraad om dit voorkeursrecht te bekrachtigen door middel van een gemeenteraadsbesluit (3-februari-2025). Voorafgaand aan de raadsvergadering zal het ambitiedocument in combinatie met het WvG voorstel tijdens de B&A van 20-januari-2025 worden toegelicht. Het verliezen van deze regie/controle kan leiden tot een situatie, waarin de gewenste ontwikkeling met de daarin opgenomen publieke doelstellingen onhaalbaar of (financieel) moeilijk realiseerbaar wordt.

BIJLAGEN

- *Ambitiedocument metrogebied Poortugaal*

Met vriendelijke groet,
het college van de gemeente Albrandswaard,
de secretaris,



mr. drs. Florus van der Linden.

de burgemeester,



drs. Jolanda de Witte

Ambitiedocument Omgeving Metro Poortugaal

eindrapport
09 augustus 2024





Ambitiedocument Omgeving Metro Poortugaal

eindrapport

09 augustus 2024

Inhoud

1. INLEIDING	7
De opgave	8
2. ANALYSE	11
Situatieschets plangebied	12
Ruimtelijke situatie	12
De metro-omgeving als mobiliteitsknooppunt	18
Technische belemmeringen	22
Conclusie situatieschets	24
Beleidsanalyse	26
Gemeentelijk beleid	26
Beleid en visie op regionaal, provinciaal en nationaal niveau	28
Actorenanalyse	30
3. AMBITIE VOOR STATIONSGBIED POORTUGAAL	33
Speerpunten voor hoogwaardige transformatie	34
Wenkend perspectief: een groene stationsbuurt als centrale schakel	38
Ruimtelijke verkenning	42
4. HAALBAARHEID	45
Uitgangspunten	46
De modellen toegelicht	50
Model 1: Maaiveldparkeren	50
Model 2: Gebouwd Parkeren	56
Knelpunten en weging modellen	62
Knelpunten en relevante afwegingen	62
Weging modellen	65
5. CONCLUSIES EN VERVOLGSTAPPEN	67
Conclusies en vervolgstappen	68



1. Inleiding



De opgave

Dit ambitiedocument voor de omgeving van Metro Poortugaal is de uitkomst van een studie naar de mogelijkheden voor het toevoegen van woningen in het gebied rond de metrohalte van Poortugaal. Deze studie werd in de eerste helft van 2024 uitgevoerd door Palmbout Urban Landscapes en Rebel, in opdracht van Gemeente Albrandswaard.

Aanleiding

In 2021 heeft bureau Antea in opdracht van de provincie Zuid-Holland een rapport uitgebracht over de kansen en beperkingen van (sociale) woningbouw in Albrandswaard. Antea concludeerde op grond van gedane verkenningen dat in Albrandswaard nog niet alle mogelijkheden voor woningbouw werden benut. Dat gold met name voor locaties binnen Bestaand Stads- en Dorpsgebied (BSD). Concreet gaf Antea aan dat rondom de metrostations op gebiedsniveau transformatiekansen zijn voor verdichting.

De provincie Zuid-Holland heeft daarom met nadruk gevraagd prioriteit te geven aan het uitwerken van deze nog niet benutte mogelijkheden. In het kader van de Regionale Realisatie Agenda voor de Rotterdamse regio (Woondeal) maakte de gemeente reeds afspraken met de regio en de provincie over woningbouw. Voor de actualisatie van dit regioakkoord eind 2022 kwam dit verzoek te vroeg, maar in het raadsakkoord van 2022 is opgenomen dat hoogbouw rondom de metrostations tot de mogelijkheden behoort.

In het collegewerkprogramma van Albrandswaard staat concreet dat in 2023 onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheden van nieuwe bouwlocaties en van de transformatie van vastgoed, met als doel: het realiseren van voldoende betaalbare woningen. De focus van dit onderzoek ligt op locaties bij metrostation Poortugaal en metrostation Rhoon.

Het onderzoek sluit in breder verband ook aan op andere beleidsontwikkelingen uit het collegewerkprogramma van Albrandswaard, zoals het uitwerken van de concept omgevingsvisie in gebiedsprogramma's en het opstellen van een mobiliteitsvisie. Tot slot zijn er raakvlakken met de speerpunten op het gebied van duurzaamheid, zoals het bevorderen van klimaatbestendigheid van de leefruimte. Ook past dit binnen de ontwikkelstrategie voor het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad.

De opgave

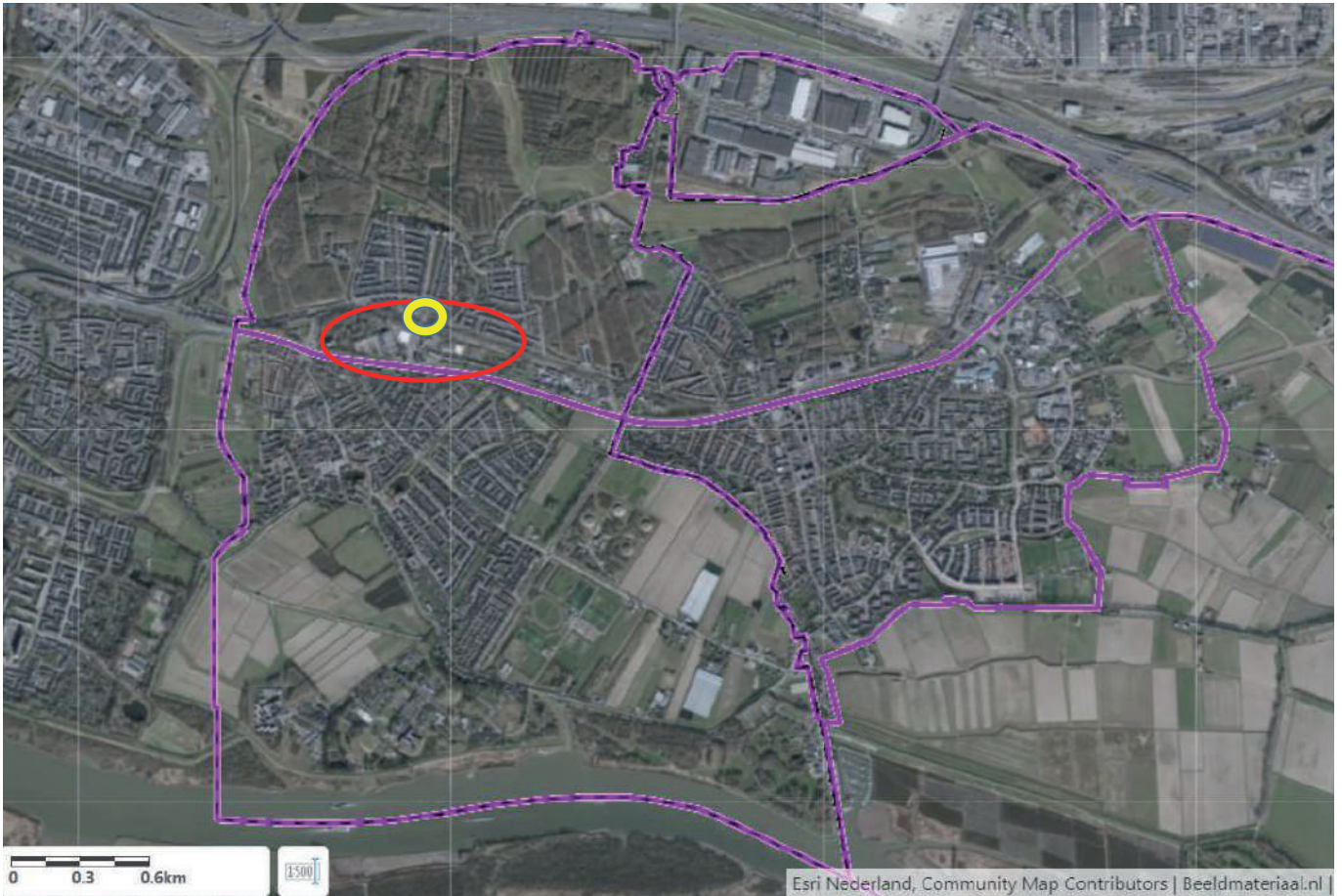
Concreet ligt er de vraag om een ambitiedocument op te stellen voor de locatie Kruisdijk (metrostation Poortugaal), zoals vermeld op de in het Antea-onderzoek gemaakte regiekaarten, met daarin op hoofdlijn de kansen en beperkingen van woningbouw. Het gebied biedt volgens dit onderzoek potentie voor het ontwikkelen van ongeveer 100 woningen, waarvan een derde deel sociaal. Het betreft op dit moment een gemengd gebied met de bestemmingen wonen en bedrijven, waarvoor een inspirerend ambitiedocument moet worden opgesteld als eerste stap voor een eventuele gebiedsontwikkeling.

Het ambitiedocument is gericht op het inventariseren van de contouren van kansen van woningbouw op deze locatie. In ieder geval komen de ruimtelijke en financiële aspecten aan de orde. Een ronde langs de eigenaren in het gebied maakt hier onderdeel van uit.

Het ambitiedocument moet voldoende inzicht bieden voor een bestuurlijke afweging over een vervolgstap.

Leeswijzer

Het ambitiedocument is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken. Ten eerste een uitgebreide analyse van de plek en de opgave waarvoor we staan. Deze beschouwt niet alleen de ruimtelijke situatie, maar ook de beleidscontext en de relevante actoren in het gebied. In hoofdstuk drie wordt de ambitie voor het plangebied verwoord. Het beschrijft waartoe een mogelijke transformatie van de locatie kan leiden en wat de maatschappelijke meerwaarde hiervan kan zijn. Hoofdstuk vier vervolgt met een studie naar de haalbaarheid van een dergelijke transformatie. Hierin worden ook een aantal te maken strategische keuzes blootgelegd. In hoofdstuk vijf wordt een ontwikkelstrategie voor het gebied geformuleerd. Ten slotte wordt in hoofdstuk 6 de conclusies opgemaakt en aanbevelingen gedaan voor een vervolg.



Zoeklocatie versnelling woningbouw. Bron: gemeente Albrandswaard i.s.m. de Vliegende Brigade Provincie Zuid-Holland



Metrohalte gezien van boven de Van der Poest Clementtlaan



2. Analyse



Situatieschets plangebied

Ruimtelijke situatie

De locatie Kruisdijk wordt aan de noordzijde begrensd door de metrospoorlijn en basisschool de OBS Valckesteyn-Noord, aan de westzijde door begraafplaats Poortugaal, aan de zuidzijde door de Groene Kruisweg en aan de oostzijde door de recente ontwikkeling Kruisdijkpark en de woningen aan weerszijden van de Kruisdijk. De locatie is een echt stationsgebied. Het ligt pal aan de metrohalte Poortugaal en op ongeveer 700 meter van het historisch centrum van Poortugaal.

Ontstaansgeschiedenis van het gebied

Tot het begin van de twintigste eeuw bestond de omgeving van het huidige stationsgebied van Poortugaal voornamelijk uit open polderland. Het station ligt op een plek die van oorsprong werd aangeduid als de Waddingswaard, gelegen tussen de polder Hofhoek en polder Zwaardijk. Deze werd begrensd door de Molenweg (de huidige Van Poest Clementlaan), de Molendijk-Slotsche dijk en de Oostdorpe weg. Bij de westpunt van de Waddingswaard staat al eeuwenlang op enige afstand van het dorpscentrum de Dorpskerk van Poortugaal.

Een belangrijke stap in de geschiedenis is de aanleg van het spoor voor de stoomtram tussen Rotterdam en Hellevoetsluis en Oostvoorne. De stoomtram verbond Poortugaal sinds 1904 met de regio. Het spoor sneed dwars door de Waddingswaard. De dorpskerk en de noordelijk gelegen polders werden hierdoor afgesneden van het dorp.

In de eerste helft van de jaren '30 werd, pal ten zuiden van de spoorlijn, de Groene Kruisweg aangelegd. In eerste instantie was dit een bescheiden tweebaansweg met nog relatief veel oversteekmogelijkheden. In de naoorlogse decennia werd er echter steeds meer ingezet op het faciliteren van autoverkeer. Na het verdwijnen van de stoomtram in 1966, werd de spoorbedding gebruikt voor het verbreden van de Groene Kruisweg, die daarmee als autoverbinding werd opgewaardeerd. De oversteekbaarheid van de weg werd hierdoor drastisch verminderd en de Molenweg werd zelfs geknipt. Het dorp groeide vrijwel exclusief ten zuiden van de Groene Kruisweg.



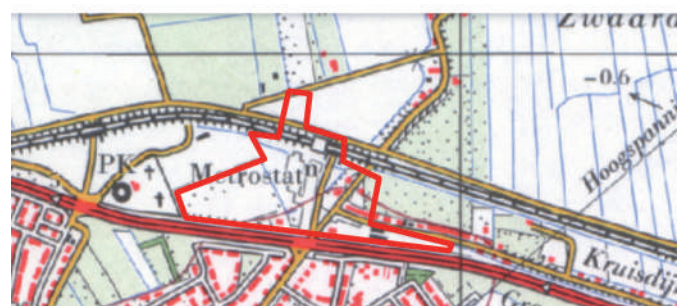
In het begin van de jaren '70 werd de noord-zuidmetrolijn van Rotterdam van Slinge verlengd tot Hoogvliet. Poortugaal kreeg een halte aan deze verlengde lijn. De spoorlijn kreeg een tracé gebundeld met de Groene Kruisweg. Ter hoogte van Poortugaal ligt het spoor verhoogd op een aarden wal, op enige afstand van de Groene Kruisweg. Het buigt om de begraafplaats en de kerk heen om in westelijke richting strak langs de Groene Kruisweg te vervolgen. In de ruimte tussen het spoor en de weg werd het stationsplein ingericht. Parallel aan het spoor werd direct ten noorden de verzamelweg Zwaardijk aangelegd, die op drie plaatsen verbonden is met de Groene Kruisweg en het dorp. Door de verhoogde ligging van het spoor liggen deze verbindingen op maaiveld. De aanleg van de metroverbinding had tot gevolg dat de historische dwarsverbinding die Poortugaal met het noorden verbond via de Slotsche dijk werd doorbroken en vervangen door een spooronderdoorgang ongeveer 100 meter westwaarts: de Hofhoek.

De op deze manier ontstane 'tussenruimte' tussen het spoor en de Groene Kruisweg is sindsdien stapsgewijs ingevuld als werklocatie rond het stationsplein. Daarbij is ook ruim voorzien in parkeergelegenheid, ingegeven door de bereikbaarheid per auto die de Groene Kruisweg biedt.

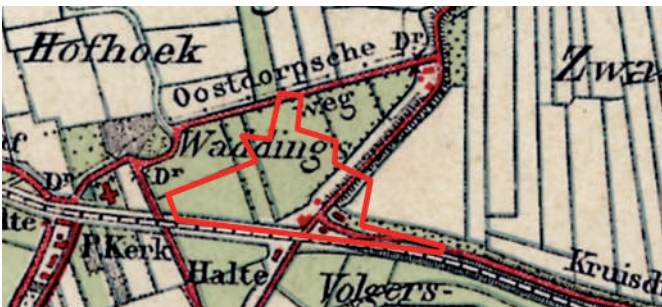
Decennialang vormde de bundel van twee stevige infrastructuren feitelijk ook de noordgrens van het dorp. Dat veranderde in het begin van de huidige eeuw met de bouw van de woonwijk Valckesteyn ten noorden van het spoor. Het stationsgebied ligt daarmee niet langer aan de rand van het dorp, maar vormt een centrale schakel tussen het oude dorp en de noordelijke uitbreiding.



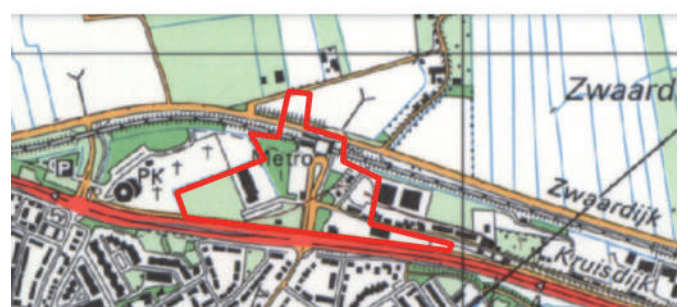
tot 1900: open polder



1970: metrospoorlijn en Zwaardijk worden aangelegd



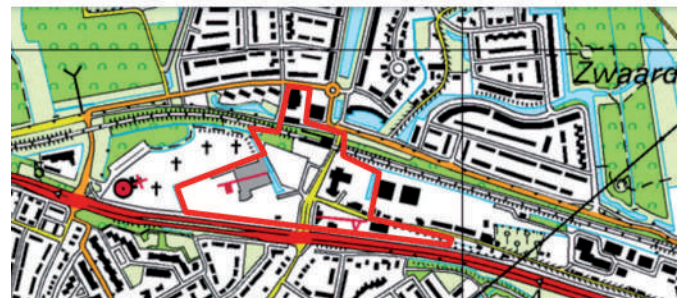
1910: stoomtrein verbindt Rotterdam met de havens



1997: locatie wordt werklocatie



1950: Groene Kruisweg vervangt de stoomtrein



sinds 2000 ontwikkeling wijk Valckesteyn

Het gebied vandaag: een lezing van de plek

Het plangebied is te duiden als gemengd in gebruik en voorkomen. Deels is het ingericht als transitruimte ten behoeve van de stationslogistiek voor de metrohalte Poortugaal. De aanwezigheid van de metrohalte zorgt enerzijds voor een uitstekende regionale ontsluiting van de locatie, en biedt anderzijds de inwoners van het dorp een vlotte verbinding met die regio. Het gebied huisvest diverse voorzieningen gerelateerd aan de transitfunctie zoals een fietsenstalling, een groot parkeerterrein met P+R aanduiding en een snackbar en een restaurant. Ook ligt er een skatebaan.

Ook zijn in het plangebied meerdere kantoren en bedrijven gevestigd, waaronder het voormalige gemeentehuis. Langs de Kruisdijk is het gebruik voornamelijk gewoond. Het residentiële karakter wordt nog ondersteund door een woonontwikkeling, die op dit moment in voorbereiding is, tussen de metro en de Kruisdijk genaamd Kruisdijkpark. Ten noorden van het spoor in Valkesteyn wordt vooral gewoond. De basisschool is onderdeel van het studiegebied. De dorpskerk, de bijbehorende begraafplaats en het omringende groen direct ten westen van het plangebied dragen ten slotte nog bij aan het gemengde karakter van het gebied.

Restaurant

Politiekantoor

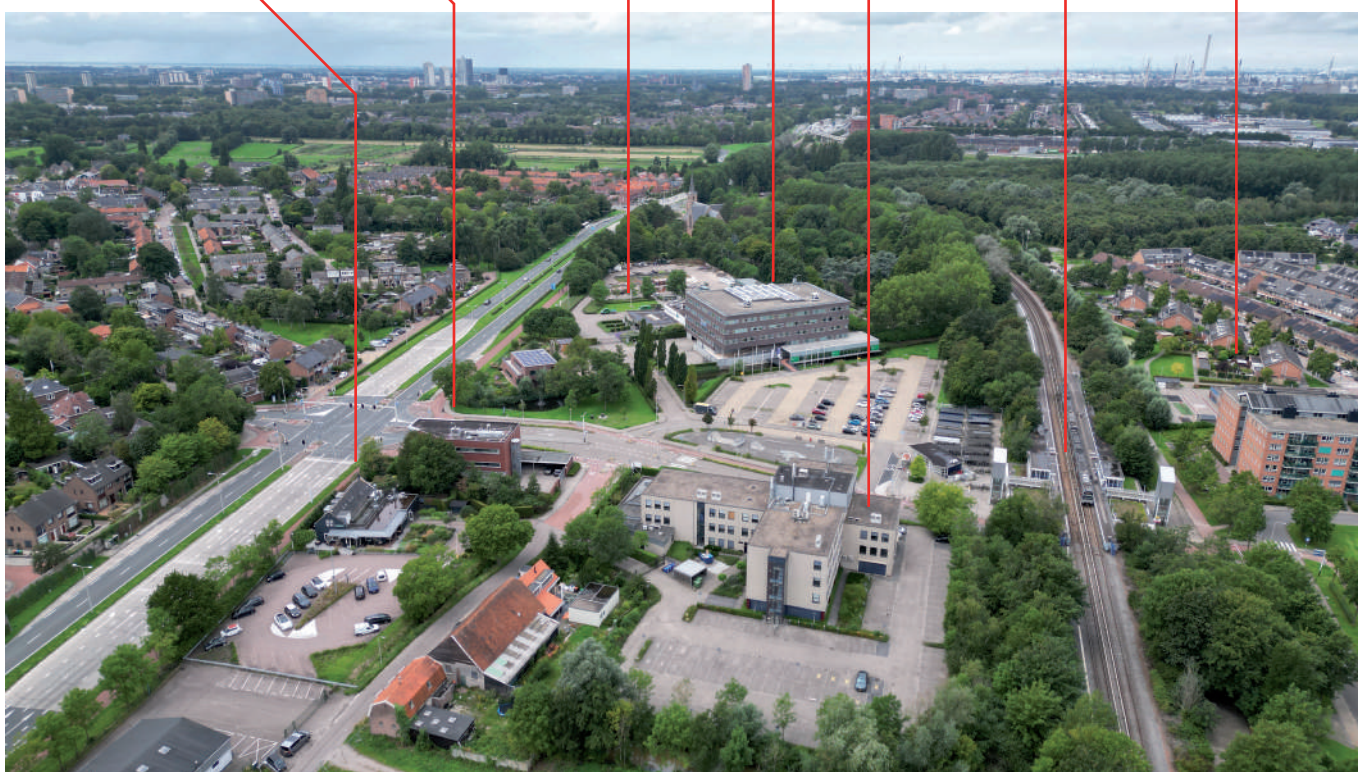
Hovenier

Kantoorgebouw

Kantoorgebouw

Metrohalte

Basisschool





Woonlint langs de Kruisdijk



Van der Poest Clementlaan



Groene omgeving van de kerk



Dorpskerk



Directe omgeving van het plangebied

Ruimtelijke kwaliteiten

De historische ontwikkeling is op een aantal plekken nog zichtbaar. De nabijheid van het Kruisdijkje, een smal woonlint met historische woningen, en de eeuwenoude Dorpskerk met herkenbare toren voegen een unieke historische waarde toe aan het plangebied. Daarnaast is er voor de oplettende bezoeker wat groen en water aanwezig, op enige afstand van het verharde stationsplein. Bovendien vormt de begraafplaats een mooie en groene grens aan het plangebied. De uitstekende verbindingen met de regio door de aanwezigheid van de metrohalte zorgen voor levendigheid en dynamiek in het gebied. Ook de nabijheid van de voorzieningen in het dorpscentrum is een sterke troef voor het gebied. Ook de Van der Poest Clementlaan, die het gebied verbindt met het dorpscentrum, is een laan waar de rijke historie voelbaar is. Bovendien heeft de laan een prettig groen karakter.

Ruimtelijke Knelpunten

Inrichting openbare ruimte

Het plangebied oogt momenteel rommelig en versleten, met een overmaat aan verharding en een dominante aanwezigheid van geparkeerde auto's en rommelige fietsenstallingen. Uit een reizigersonderzoek (I&O 2020) blijkt dat de metro Poortugaal laag tot onvoldoende scoort op uitstraling. De stationsomgeving is kil, kleurloos en sfeerloos. Typisch Poortugaalse kwaliteiten - dorp en groen- zijn hier ver te zoeken. De gebouwen hechten zich vrijwel nergens prettig aan de openbare ruimte en keren zich er vanaf. De open ruimte rond de metrohalte is onprettig groot en saai, zonder enige verblijfskwaliteit. Dit wordt versterkt doordat er nauwelijks groen aanwezig is. De huidige inrichting richt zich meer op de auto dan op fietsers en wandelaars, bovendien is er nauwelijks schaduw en zitgelegenheid.

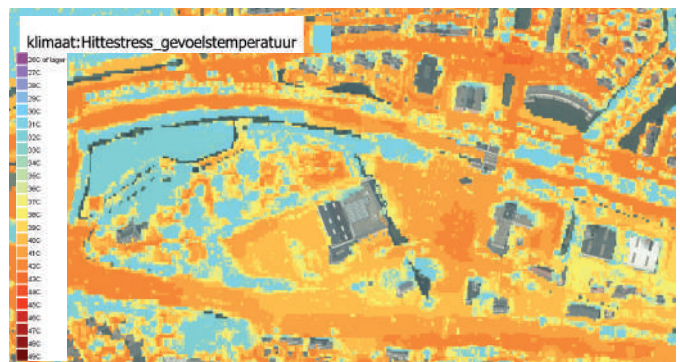
Hoewel de begraafplaats een groene rand vormt, is deze slecht zichtbaar en weinig toegankelijk. De Kruisdijk is afgesneden van het stationsgebied door een brede oprit van de kantoren, waardoor de verbinding met dit unieke historische lintje niet ervaarbaar is.

De grote mate van verharding leidt ook tot problemen op het gebied van klimaatadaptiviteit en leefbaarheid. De verharde vlakte van het parkeerterrein direct naast de metrohalte levert een recordwarmte op. Bij hevige regenbuien kan het regenwater door de verharding juist slecht worden afgevoerd, wat leidt tot overlast op het laagste punt van het gebied: de spooronderdoorgang.

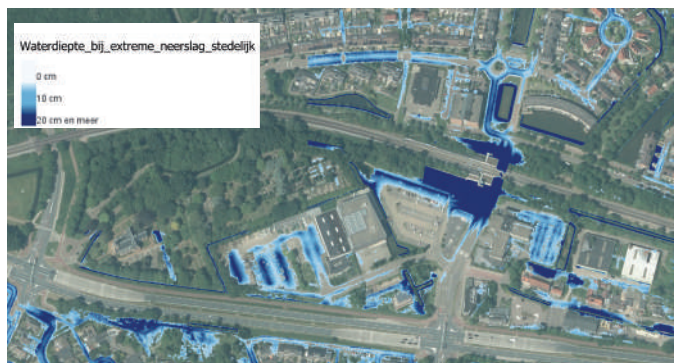
Dit alles draagt niet bij aan een prettige reiservaring voor de metroreizigers. Ook als gezonde, duurzame en prettige werk- en leefomgeving laat de inrichting van het gebied veel te wensen over. Zowel voor het stimuleren van meer gebruik van het openbaar vervoer als ook voor een eventuele toevoeging van woningen hier, zal een flinke kwaliteitsimpuls in de leefomgeving dan ook echt noodzakelijk zijn.



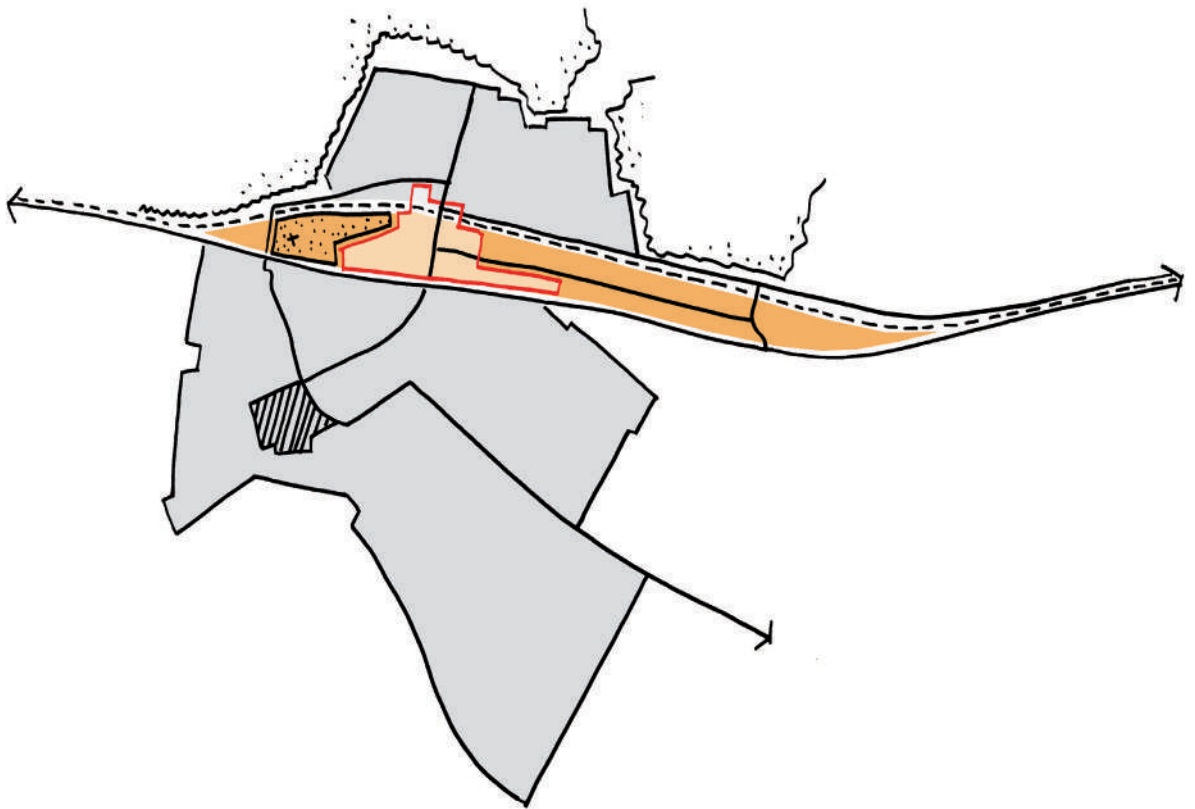
Sombere uitstraling: verharding domineert de inrichting van het stationsplein



Hittestress



Wateroverlast bij hevige regenval



Het plangebied als geïsoleerd fragment tussen infrastructuren

Geïsoleerde ligging

Het plangebied ligt relatief geïsoleerd ten opzichte van de rest van het dorp, doordat het ligt ingeklemd tussen twee grote infrastructuurlijnen. Hoewel deze lijnen juist zorgen voor een uitstekende ontsluiting op regionale schaal, vormen ze op lokale schaal juist barrières. Bij het doorkruisen van het gebied via Hofhoek wordt dit met name voor fietsers en voetgangers goed duidelijk. Bij oversteken van de Groene Kruisweg met vijf rijstroken aan asfalt ontbreekt een fatsoenlijke wachtruimte in de middenberm. De spooronderdoorgang is ondanks zijn beperkte doorrijhoogte in grote mate voor autoverkeer ingericht, waardoor ook het kruisen van het spoor voor fietsers en voetgangers niet optimaal veilig en comfortabel is. De infrastructuur veroorzaakt daarnaast ook geluids- en luchtkwaliteitshinder. Kortgezegd ligt er een opgave om de barrièrewerking van spoor en Groene Kruisweg terug te dringen.



Kruising Groene Kruisweg



Spooronderdoorgang Hofhoek

De metro-omgeving als mobiliteitsknooppunt

De omgeving van de metrohalte Poortugaal is een mobiliteitsknooppunt. Het gebied vormt een schakel in verplaatsingen van uiteenlopende gebruikers en op diverse vervoerswijzen, waarbij ook overstappen tussen verschillende vervoerswijzen een belangrijke rol speelt. We beschrijven hier de rol van het gebied voor die verschillende vervoerswijzen, maar ook hoe die zich tot elkaar verhouden.

Auto

Zoals eerder gesteld is het plangebied goed bereikbaar met de auto en is het gebied ook primair ingericht voor autogebruik. In het bovenlokale autonetwerk speelt de Groene Kruisweg (een provinciale weg) een belangrijke rol. Het is een verbindingsweg op en tussen IJsselmonde en Voorne-Putten en verbindt Poortugaal. Op het grondgebied van Poortugaal is de Groene Kruisweg op drie plaatsen verbonden met het lokale verdeelwegen van het dorp: aan de zijde Valckesteyn zijn dit de Jan van Almondestraat en Zwaardijk en aan de centrumzijde de Beatrixlaan en Albrandwaardsedijk. De drie dwarsroutes die Groene Kruisweg en de verdeelwegen verknopen, kruisen ieder ook het verhoogde metrospoor op maaiveld: de Zwaardijk in het westen, de Hofhoek/van der Poest Clementlaan centraal en de Schroeder van der Kolklaan in het oosten.

De centrale schakel Hofhoek, loopt door het hart van het studiegebied. De spooronderdoorgang van Hofhoek is qua doorrijhoogte (ca. 2,4m.) duidelijk lager dan de twee dwarsroutes aan weerszijde. Deze onderdoorgang is ongeschikt voor voertuigen hoger dan gewone personenwagens; regelmatig rijden busjes hier zich vast. Het is niet ondenkbaar dat bij de bouw van de spoorviaducten deze onderdoorgang enkel voor fietsers en voetgangers bedoeld was. De centrale as van de wijk Vackesteyn, de Blaakse Wetering, ligt echter in het verlengde van Hofhoek. Hofhoek-Van der Poest Clementlaan is daardoor de kortste route richting het dorpscentrum geworden voor de inwoners van de wijk. Die route is ook voor autoverkeer gefaciliteerd.



Spooronderdoorgang Hofhoek



Groene Kruisweg en aansluitingen op lokale verdeelwegen in Poortugaal

Openbaar vervoer

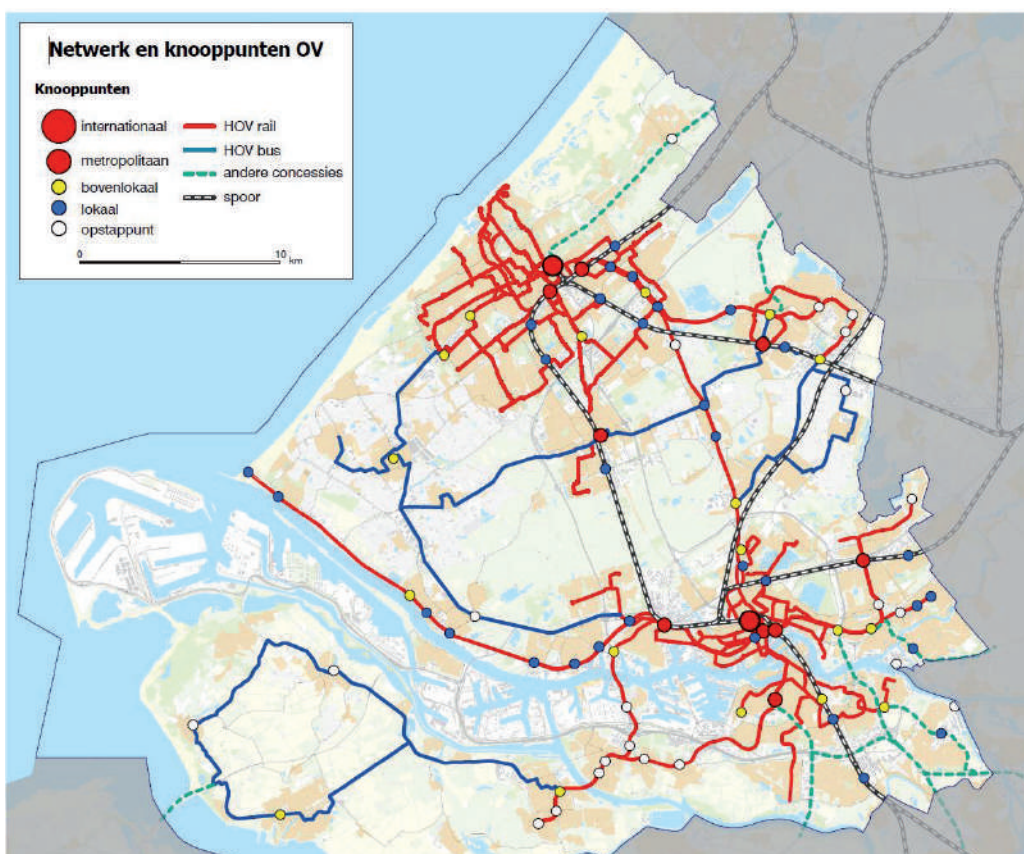
Direct naast de spooronderdoorgang Hofhoek ligt de verhoogde metrohalte Poortugaal. Deze maakt onderdeel uit van de D-lijn van het Rotterdamse metronetwerk, van Rotterdam Centraal naar De Akkers. Vanuit Poortugaal ben je met een directe verbinding in slechts ongeveer 15 minuten in Rotterdam en vice versa, wat wederzijdse woon-werkverplaatsingen aantrekkelijk maakt. Met één overstap zijn alle overige haltes in het netwerk te bereiken. Naast de metro halteren ook enkele regionale en lokale buslijnen bij het station en langs de Groene Kruisweg.

In de Strategische Agenda van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag wordt metrohalte Poortugaal aangemerkt als 'opstapplaats' binnen het gebiedstype 'ruimtelijk wonen en recreëren'. Dit zijn haltes waar de fiets, de bus en wandelen in het vortransport belangrijk zijn, maar ook de auto nog een rol speelt. Op deze opstappunten ligt in de verdere ontwikkeling daarom de nadruk vooral op het verbeteren van de zogenoemde ketenvoorzieningen. Hiermee wordt beoogd de rol van de auto te verminderen en fietsen en wandelen



huidige metronetwerk van Rotterdam

juist te stimuleren. Dit vraagt om het verbeteren van de toevoerfunctie van de fiets en deelmobiliteit op het verbindend openbaar vervoer, het wegnemen van barrières en het verhogen van de veiligheid. Het behoud van voorzieningen in de dorpskernen en een aantrekkelijke openbare ruimte zijn hierin belangrijke aandachtspunten. Dit neemt niet weg dat het voorzien van een kiss & ride-gelegenheid en een bij de plek passende P+R-voorziening ook belangrijk blijven voor het optimaal benutten van de metro.



P+R

Ook metrohalte Poortugaal heeft een P+R-voorziening. Het grote parkeerterrein voor het station is deels in gebruik als P+R-terrein, deels voor de kantoren in de omgeving. Het parkeerterrein heeft een capaciteit voor 171 parkeerplaatsen. Een recente telling (november 2023) vond dat de gemiddelde bezetting op een doordeweekse dag 56% is. Van de geparkeerde auto's blijkt een minderheid uit het dorp te komen. In het licht van een mogelijke verdichting op deze locatie, rijst de vraag of de omvang van dit P+R-terrein passend is, zowel bij het huidige gebruik als bij het in de toekomst wenselijke gebruik.

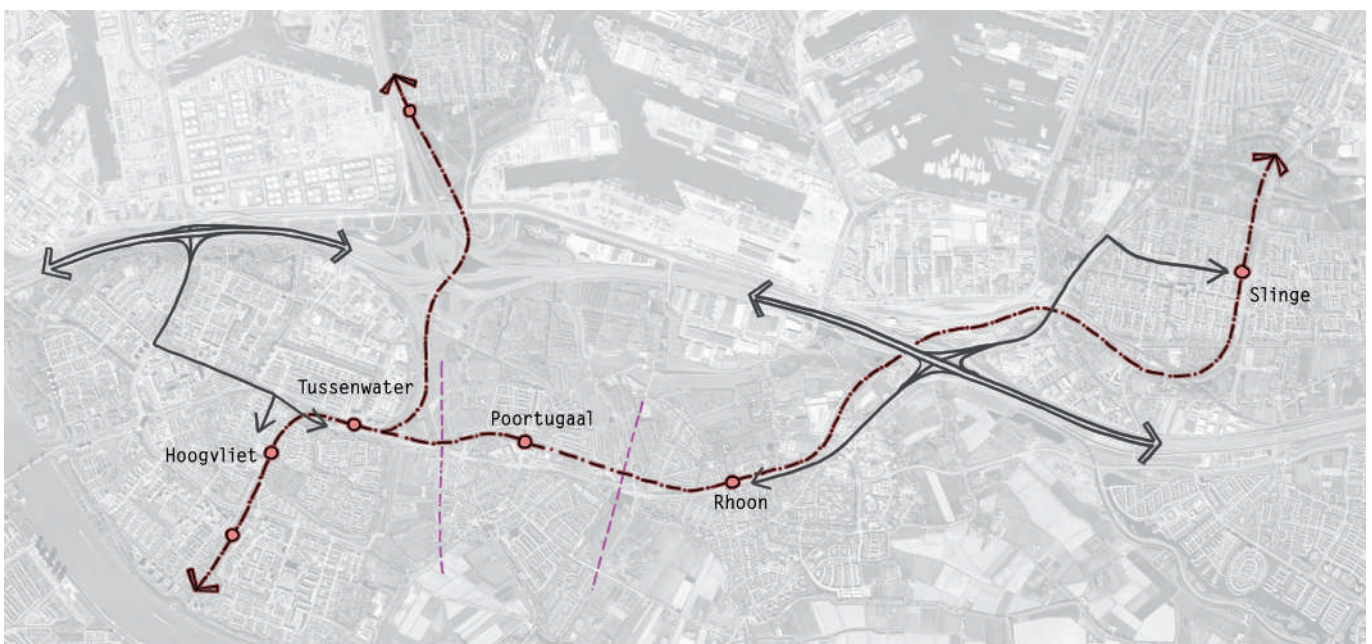
Om de parkeerdruk op de Rotterdamse binnenstad te verlichten, kunnen grootschalige, strategisch goed gelegen P+R-voorzieningen (bijvoorbeeld Slinge en Kralingse Zoom) van waarde zijn. Doordat deze P+R's vanaf de snelweg per auto vlot bereikbaar zijn, kunnen bezoekers uit de wijde regio hier de overstap maken van auto op metro voor een bezoek aan de binnenstad. Metrohalte Poortugaal is vanuit deze logica niet gunstig gelegen. Vanaf de snelweg A15 passeren bezoekers immers eerst al de metrohaltes van Rhoon of Hoogvliet en Tussenwater. Metrohalte Tussenwater (op circa 1500 meter afstand van metrohalte Poortugaal) onderscheidt zich bovendien van Poortugaal doordat hier zowel de

lijnen D en C (Capelle aan den IJssel via Schiedam) stoppen. Metrohalte Rhoon heeft een P&R-functie bij het gemeentehuis en is daarnaast een belangrijke halte voor recreatief vervoer richting de Rhoonse Grienden en de Oude Maas.

Hieruit volgt dat, in tegenstelling tot de naastgelegen metrohaltes Tussenwater en Rhoon, metrohalte Poortugaal vooral het dorp zelf bedient. Er worden gemiddeld 1.330 instappers per werkdag geteld (RET Vervoerplan 2025, Reizigersaantallen metro per gemiddelde werkdag in november 2023). Indien ervoor wordt gekozen de P+R-voorziening enkel te richten op de inwoners van het dorp, zou de capaciteit flink verminderd kunnen worden.



P+R-terrein Poortugaal



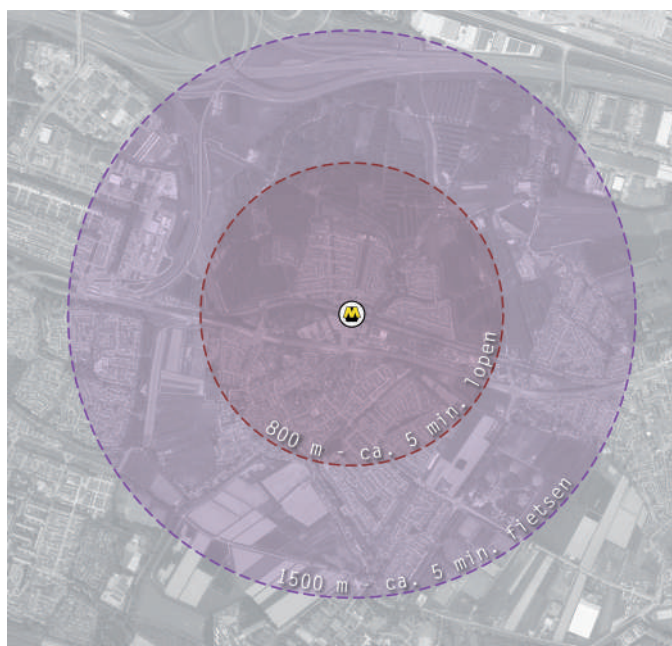
Fietsen en wandelen

Poortugaal heeft een goede uitgangspositie als het gaat om de rol van de auto terug te dringen en fietsen en wandelen te stimuleren in het aandeel in het voor- en natransport van de metro. De afstand van de halte tot de randen van het dorp is circa 1.500 meter. Dat betekent dat vrijwel het gehele dorp binnen wandel- of fietsafstand ligt van de metro. Een auto is dan alleen in uitzonderlijke gevallen nodig om naar de metro te gaan. Om deze uitgangspositie echter volledig te verzilveren, is het wel van belang de condities voor wandelen en fietsen optimaal te maken. Het document 'Handreiking Ketenmobiliteit op OV-knooppunten' van de MRDH geeft hiervoor concrete suggesties.

Zo is het van belang dat er uitstekende aanvoerroutes zijn voor fietsers en wandelaars. Die routes moeten veilig, vlot, comfortabel en aantrekkelijk zijn. Het wegnemen van harde barrières is dan ook van belang. Voor fietsers is het vervolgens ook essentieel om bij een overstap de fiets goed te kunnen stallen. Dit vraagt om fietsenstallingen die veilig, droog, schoon en toegankelijk zijn. Ook moeten ze betrouwbaar zijn als het gaat over voldoende capaciteit om ten alle tijden de fiets kwijt te kunnen. De stallingen moeten dan ook goed beheerd worden, zodat ze niet vol komen te staan met zwerffietsen.

Wat betreft het voorgaande valt er voor metro Poortugaal nog wel het een en ander te winnen. Zoals eerder toegelicht vormt met name de Groene Kruisweg een vervelende barrière tussen de metrohalte en de dorpskern voor langzaam verkeer. Ook de spooronderdoorgang van Hofhoek is geen prettige schakel in het fiets- en wandelnetwerk.

Bij een telling uit 2019 werd een bezetting van 61% van de fietsenstalling geteld. De capaciteit van 450 fietsen is daarmee ruim voldoende. De stalling oogt echter zeer sleets en rommelig en daarmee weinig uitnodigend. Vanaf de fietsroute langs Hofhoek ligt de stalling ook enigszins verscholen achter de snackbar. Fietsers kruisen op weg naar de fietsenstalling de in- en uitstappers van de metro, terwijl een duidelijke toegangsroute naar de fietsenstalling ontbreekt.



Hemelsbrede loop- en fietsafstanden tot de metro



Fietsenstalling metrohalte

De opgave om woningen in het gebied toe te voegen biedt zowel ruimtelijk als programmatisch de kans om de identiteit van de plek en van Poortugaal als geheel te versterken. Het gebied kent echter een aantal specifieke technische belemmeringen c.q. uitdagingen, die hieronder kort worden benoemd.

Milieu-effectrapportage (afdeling 16.4 Omgevingswet)

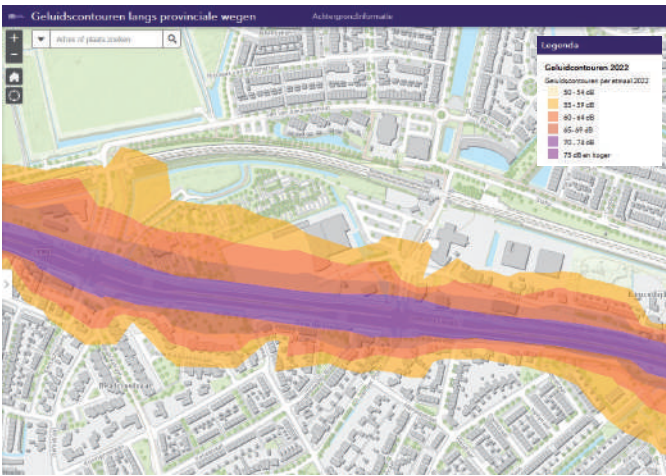
De in dit document verkende ontwikkeling beoogt de bouw van ruim 200 woningen met parkeergelegenheid en mogelijk ook horeca. Dit programma zou op gronden komen die momenteel voor andere bestemmingen worden gebruikt zoals parkeren en bedrijvigheid. Op basis van Bijlage V van het Omgevingsbesluit valt deze beoogde ontwikkeling onder categorie J11: stedelijk ontwikkelingsproject. Op basis hiervan geldt een mer-beoordelingsplicht voor het project.

Een mer-beoordeling is geschreven vanuit een voorgenomen plan en dient aan te tonen dat er geen belangrijke nadelige effecten te verwachten zijn voor het milieu. In het geval van woningbouw dient daarbij aangetoond te worden dat de toekomstige bewoners van de te ontwikkelen woningen en de huidige bewoners van bestaande woningen in de omgeving veilig en gezond kunnen wonen. Een mer-beoordeling kan tot twee conclusie leiden: Als belangrijke nadelige effecten kunnen worden uitgesloten, hoeft geen MER opgesteld te worden. Als belangrijke nadelige effecten niet kunnen worden uitgesloten, kan besloten worden dat een MER opgesteld moet worden. Als van te voren duidelijk is dat het lastig is om binnen de normen te blijven dan kan er ook direct gekozen worden voor een project-MER.

Onder de Omgevingswet moet ook een gemeente als initiatiefnemer een aanmeldnotitie schrijven.

Geluid

De locatie ondervindt geluidsbelasting van zowel de Groene Kruisweg door autoverkeer als van de verhoogde spoorlijn door de metro. Uit openbaar beschikbare data blijkt dat de projectlocatie valt in de zwaardere geluidscontouren. Het 'Hogere waarde besluit' is vervallen met inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het college van gemeente Albrandswaard heeft een plandrempel van 65 dB vastgesteld. Deze plandrempel wordt opgenomen in het programma geluid 2024-2028 en via een beleidsregel die in het najaar worden vastgesteld. Hierin is de ambitiewaarde 65 dB. Verder dient rekening gehouden te worden met het nestgeluid van de haven.



Contouren geluidsbelasting Groene Kruisweg (bron: Atlas Leefomgeving)

Kolom 1		Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
Nr.	Projecten	Gevallen waarin de mer-plicht geldt (artikel 16.43, eerste lid, aanhef en onder a, van de wet)	Gevallen waarin de mer-beoordelingsplicht geldt (artikel 16.43, eerste lid, aanhef en onder b, van de wet)	Besluiten als bedoeld in artikel 11.6, derde lid, onder c, van dit besluit
J11	Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterreinen	Niet van toepassing	Aanleg, wijziging of uitbreiding	Het omgevingsplan



Aandachtsgebieden en plaatsgebonden risico (bron: Atlas Leefomgeving)

Luchtkwaliteit

Er is nu geen berekening gedaan of het project binnen de waarden van de wettelijke normen van luchtkwaliteit valt.

Het besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteiteisen) is vervallen. Hierin was een afstand van 300 meter vanaf snelwegen en 50 meter vanaf provinciale wegen opgenomen voor gevoelige bestemmingen. Gemeenten kunnen nu zelf keuzes maken en vastleggen in de instrumenten van de Omgevingswet aan de hand van hun ambities.

Het advies minimale afstanden bij wegen van de GGD is als volgt (Bron: GGD richtlijnen medische milieukunde: luchtkwaliteit en gezondheid):

- 150 meter van snelwegen
- 25 meter van drukke binnenstedelijke wegen ('druk': meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal)
- 50 meter van provinciale wegen.

Dit geldt voor gevoelige functies: basisscholen, scholen voor voorgezet onderwijs, kinderopvang (kinderdagverblijven, crèches, peuterspeelzalen en buitenschoolse opvang), woonzorgcentra voor ouderen en bij voorkeur ook woningen.

Externe veiligheid

De locatie valt in het gifwolkaandachtsgebied gerelateerd aan verschillende bedrijven in het Rotterdamse havengebied. Ten zuiden van de locatie raakt de locatie het brandaandachtsgebied van een kerosinebuisleiding. Een advies van de Veiligheidsregel Rotterdam-Rijnmond en de DCMR over deze aspecten is nodig.

Stikstof

Op het gebied van stikstofbeleid ligt het bevoegd gezag bij de provincie. Voor de gemeente dient te worden voldaan aan de stikstofbeperkingsplicht van artikel 7.19a Bbl (omschrijving van adequate maatregelen).

Lichthinder

Bij eventuele realisatie dient ermee rekening te worden gehouden dat bewoners zo min mogelijk last hebben van licht van het metrostation en parkeerplaatsen en andere bronnen.

Bodem

Momenteel is het onderdeel bodem niet nader onderzocht. Advies van DCMR over bodemonderzoek is nodig.

Bedrijven en milieuzonering

De VNG-handreiking 'Bedrijven en Milieuzonering' wordt momenteel geactualiseerd. Hierin staan richtafstanden opgenomen ten opzichte van bedrijven met een bepaalde hinder. Op het moment zit er in het plangebied geen middelmatige/zware bedrijvigheid met een richtafstand.

Bovenstaande onderwerpen maar ook andere onderwerpen zoals archeologie en ecologie komen terug in de mer-beoordeling.

Daarnaast dient er ook gekeken te worden naar kans op ontplofbare oorlogresten in de bodem.

Conclusie situatieschets

Het plangebied is historisch uitgegroeid tot dé mobiliteitsknoop van Poortugaal, waar lokale en regionale verplaatsingen samenkomen. Het metrospoor en de Groene Kruisweg bieden enerzijds uitstekende regionale bereikbaarheid, maar vormen anderzijds fysieke en gevoelsmatige barrières op lokaal niveau. Gezien de noordwaartse groei van het dorp met Valckesteyn, de mogelijke verdichting door woonontwikkeling in het metrogebied, het toenemende belang van de metroverbinding en de wens om fietsen en wandelen te stimuleren, wordt het verbeteren van de bestaande voet- en fietsverbindingen tussen het stationsgebied en de rest van het dorp steeds belangrijker.

Een aanzienlijke kwaliteitsimpuls in de ruimtelijke inrichting is noodzakelijk. De huidige ruimtelijke kwaliteit is beperkt: het gebied oogt kil, kleurloos en sfeerloos. De grote mate van verharding, de sleetse en rommelige inrichting met dominantie van de auto, het gebrek aan groen en de afstandelijkheid van omringende bebouwing drukken de kwaliteit van de leefomgeving. Er zijn echter voldoende kansen om bestaande, maar verscholen kwaliteiten – zoals de historische relictten en het groen – te ontwikkelen tot een prettige, gezonde en klimaatadaptieve leefomgeving waarin ook gewoond kan worden. Het gebied moet transformeren van een doorgangsgebied naar een echt verblijfsgebied, representatief voor het dorpse en groene karakter van Poortugaal.

In het gebied spelen diverse milieukundige en technische kwesties, die van invloed zullen zijn op toekomstige ontwikkelingen. De hinder van auto- en metroverkeer op het gebied van geluid, licht en luchtkwaliteit springt het meest in het oog. Nader onderzoek naar de aard en omvang van deze technische belemmeringen en hoe hiermee om te gaan in een eventuele ontwikkeling, is noodzakelijk.

Beleidsanalyse

Gemeentelijk beleid

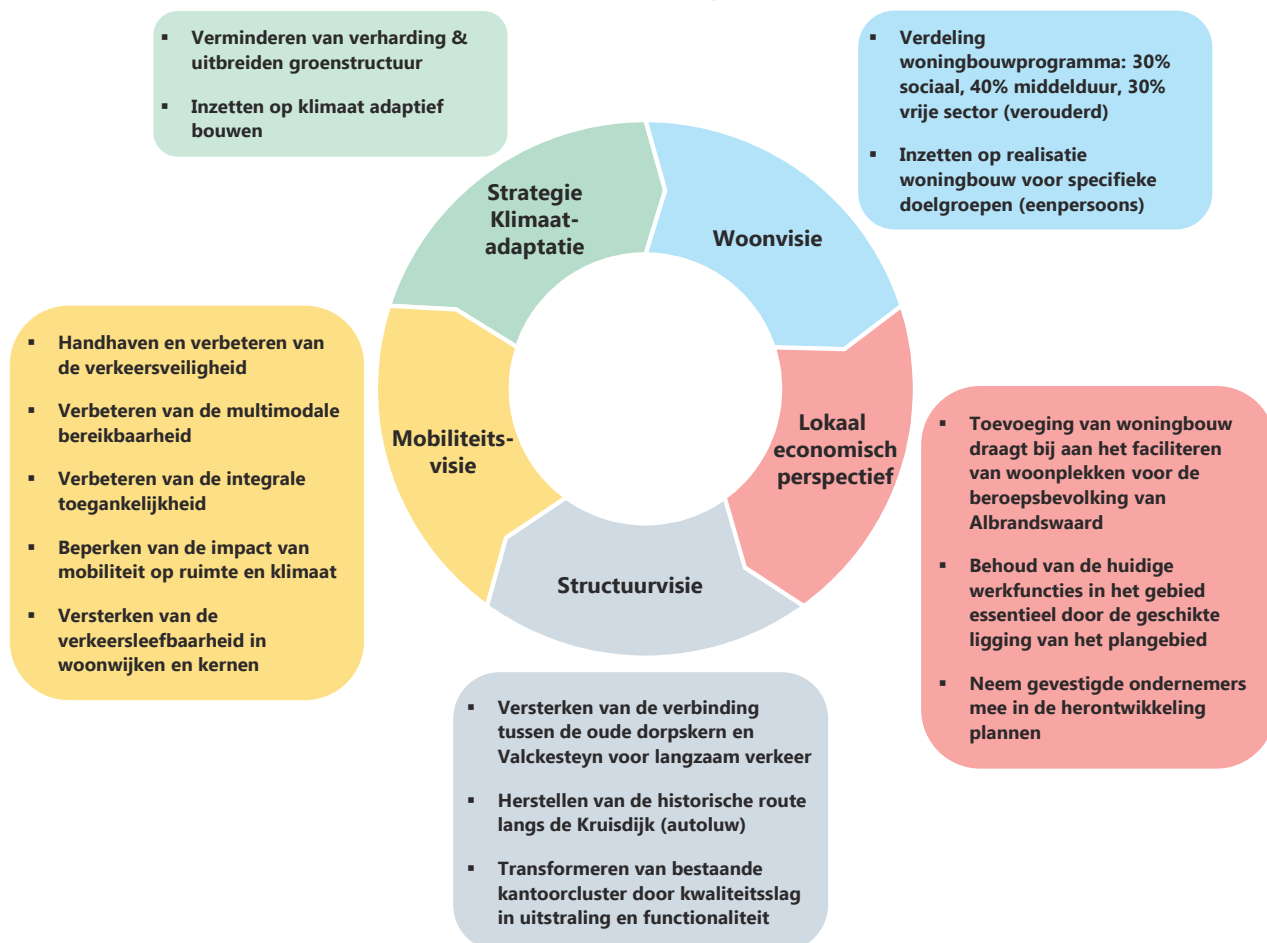
Het door-ontwikkelen van een gebied geeft de gelegenheid om maatschappelijke doelen te bereiken. Bij het maken van een ambitiedocument worden keuzes voorbereid. Deze keuzes worden geïnformeerd en geïnspireerd door de doelstellingen die de gemeente voor zichzelf heeft geformuleerd. Het beleid geeft richting, daarom is het van belang het beleid goed te doorgronden bij het maken van een ambitiedocument. Tezamen met de historie en kenmerken van het gebied, vormen deze inzichten de basis voor de gemaakte thematische keuzes in de scenariovorming.

Structuurvisie Albrandswaard

De structuurvisie Albrandswaard (2013) bevat een ruimtelijke vertaling van de toekomstvisie Albrandswaard 2025. Al behandelt dit beleidsstuk de gehele gemeente Albrandswaard, Metro Poortugaal is hierbinnen een belangrijke schakel tussen de oude dorpskern en Valckesteyn. Momenteel wordt het niet ervaren als een fijne verblijfsplek, mede doordat het gebied door infrastructuur wordt gedomineerd en het onaantrekkelijke routes voor langzaam verkeer bevat. Om de uitstraling en gebruiksvriendelijkheid van de leidende routes richting de oude dorpskern te verbeteren moeten deze verbindingen levendiger gemaakt worden, waardoor de barrièrewerking en gevoelsmatige afstand tot de dorpskernen kleiner wordt en het gevoel van veiligheid versterkt wordt. Het (visueel) herstellen van de dorpsse verbindingen via de historische routes en het opheffen van de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk is onderdeel van deze opgave.

Kernpunten gemeentelijk beleid

Diverse onderwerpen



De gebieden langs de Groene Kruisweg worden genoemd als een gebied voor transformatie van werkgebieden. Bestaande werkgebieden krijgen een kwaliteitsslag in uitstraling en functionaliteit waarbij ingezet wordt op het versterken van bestaande clusters. Deze clusters bevatten kantoorhoudende bedrijven die een binding hebben met de zuidrand van Rotterdam, zoals bedrijven in de haven, logistiek, industrie, en zorg- en dienstverlening in de kernen van Albrandswaard en de naastgelegen gemeenten. Voor het ambitiedocument Metro Poortugaal geldt dus vanuit de structuurvisie dat er ingespeeld moet worden op het behouden van de huidige werkfuncties en integreren in de plannen voor de beoogde toevoeging van woningbouw in het gebied.

Woonvisie Albrandswaard

De meest recente woonvisie (2016) geldt voor de periode vanaf 2016 tot 2025. Daarin is een verdeling van woningtypes gemaakt uitgaande van 30% sociaal, 20% middelduur/goedkoop, 20% middelduur/duur en 30% vrije sector. Dit beleidsstuk is verouderd en ten tijde van dit schrijven wordt er gewerkt aan een nieuwe woonvisie, waarbij het realistisch is te verwachten dat de gemeente andere percentages vaststelt. Het aandeel sociaal in recente nieuwbouwprojecten in gemeente Albrandswaard bedraagt 38%. Het totale aandeel in de bestaande voorraad in de hele gemeente ligt op 22%.

Verder ziet gemeente Albrandswaard een daling in het aantal personen per huishouden, waarbij eenpersoonshuishoudens steeds meer voorkomen. Mede hierdoor is een van de speerpunten in de woonvisie om in te zetten op het realiseren van woningbouw voor specifieke doelgroepen, waaronder kleine huishoudens. De ambitie om een hoog percentage betaalbare woningen te maken en de ligging van het gebied naast een veelgebruikt metrostation leent zich uitstekend om in te zetten op dit speerpunt van het beleid.

Lokaal economisch perspectief

Het lokaal economisch perspectief (2013) belicht dat Albrandswaard een hoogopgeleide en goed participerende beroepsbevolking heeft. De economische hoofdrollen zijn voor havenkantoren, logistiek, dienstverlening, zorg en zelfstandige professionals (ZP's). Ruimtelijke kenmerken van Albrandswaard zijn de goede bereikbaarheid, en toch een groen karakter. Met een directe aansluiting op de A15, in de nabijheid van de A4 en A29, en met twee metrostations, is Albrandswaard bijzonder goed verbonden met de directe en wijde omgeving. Het gebied rondom metrohalte Poortugaal

is geschikt als werklocatie door de aanwezigheid van de bedrijvigheid in de omgeving en de goede bereikbaarheid. Het openbaar vervoer brengt bovendien het werknemerspotentieel van Rotterdam binnen bereik. In het beleid staat dat voor de eventuele herontwikkeling van dit gebied, het waardevol kan zijn om naast mogelijke investeerders ook gevestigde ondernemers in de omgeving actief te benaderen.

Strategie klimaatadaptatie

De strategie klimaatadaptatie (2021) ziet met name het terugdringen van het aandeel verharding en het klimaatadaptief bouwen van nieuwbouw als kerntaak. Dit sluit aan op de Uitvoeringsagenda Duurzaamheid 2021-2025, vastgesteld door de gemeenteraad. Waterretentie is een relevant speerpunt in het beleid waarbij het reduceren van verharding wordt gezien als een effectief middel om gebieden water robuust te maken. Daarnaast dienen stedelijk gebieden klimaatbestendig gemaakt te worden door het creëren van koele plekken, wat deels wordt bereikt door het reduceren van verharding.

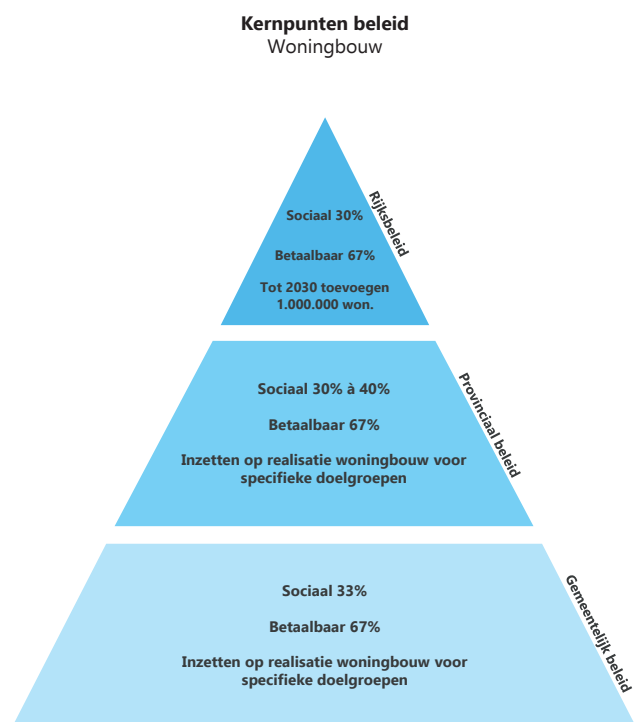
Mobiliteitsvisie

De mobiliteitsvisie Albrandswaard is recent vastgesteld (maart 2024) en kent een vijftal kernpunten, waarbij multimodale bereikbaarheid en het STOMP-principe met name relevant zijn voor de ligging van Metro Poortugaal. Het gebied moet aantrekkelijker worden voor voetgangers en fietsers, door een betere verbinding tussen de noord en zuidkant van het station te realiseren voor deze vervoersgroepen (zie ook structuurvisie). Het reduceren van gemotoriseerd verkeer draagt bij aan een verbeterde verkeersveiligheid. Openbaar vervoer gebruik kan worden gestimuleerd door het verhogen van het aanbod deelmobiliteit en zo de integrale toegankelijkheid te verbeteren.

Beleid en visie op regionaal, provinciaal en nationaal niveau

Programma woningbouw

In Nederland moeten er tot 2030 ongeveer één miljoen woningen bij komen, ieder jaar 100.000. Hierbij is op nationaal niveau bepaald dat bij nieuwbouwprojecten minstens 30% van de woningen in het sociale segment moeten vallen en in totaal 67% in het betaalbare segment (waar sociaal onder valt). Momenteel heeft de Provincie Zuid-Holland (PZH) beleid vastgesteld dat dit richting 40% sociaal gaat, waarbij tevens een totaal aandeel van 67% binnen het betaalbare segment wordt gerealiseerd. Medio mei heeft de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening echter gevraagd aan Gedeputeerde Staten om aan Provinciale Staten voor te stellen om de eis van 40% sociale huurwoningen niet op te nemen in de vast te stellen omgevingsverordening, maar vast te houden aan de landelijke norm van 30%. Verder is de ambitie van de provincie om van de nationale beoogde toevoeging van een miljoen woningen een kwart te realiseren in haar provincie (250.000 woningen). Hierbij wordt geconstateerd dat er behoefte is aan (kleinere) woningen voor specifieke doelgroepen, zoals starters en ouderen.



Mobiliteit & parkeren

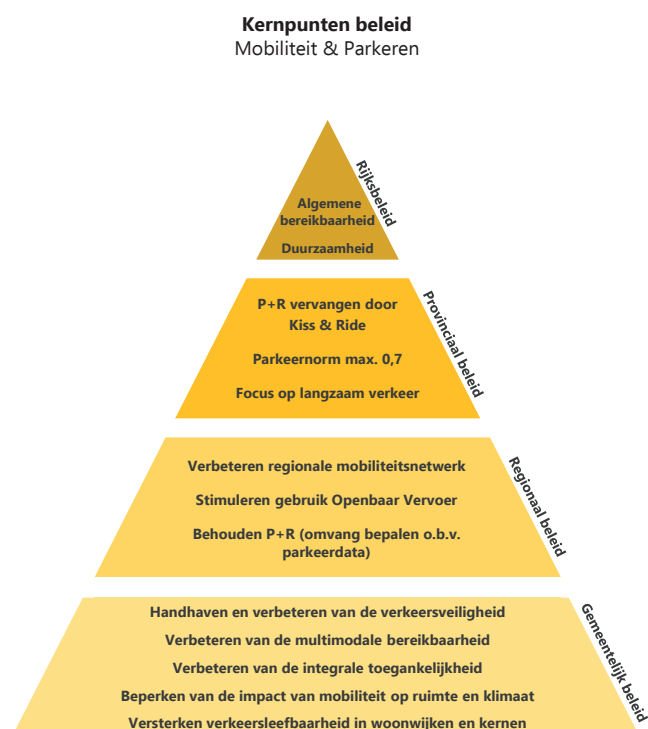
Op het gebied van mobiliteit en parkeren is vooral het gemeentelijk mobiliteitsbeleid van invloed op de concrete planvorming. Daarnaast is voor deze locatie het OV-knooppuntenbeleid van MRDH (de opdrachtgever voor het metro vervoer) van belang, en de provinciale visie op mobiliteit. In de huidige situatie is er bij Metro Poortugaal een ruime parkeervoorziening van 171 plaatsen. De provincie Zuid-Holland vindt het passend als op deze locatie nabij hoogwaardig openbaar vervoer een krappe parkeernorm wordt gehanteerd. De P+R mag verdwijnen en vervangen worden door een kiss & ride-voorziening en betere fietsparkeerplaatsen. MRDH heeft de metrohalte Poortugaal geclassificeerd als een OV-knooppunt van de categorie opstappunt. Vanuit het gezichtspunt van de MRDH is de aanwezigheid van een P+R functie een toegevoegde waarde, omdat dit helpt het openbaar vervoer bereikbaar (en dus aantrekkelijk) te maken voor een bredere doelgroep. MRDH ziet dus graag behoud van een P+R functie, maar het mag wel compacter.

Voor de gemeente geldt de nieuwe mobiliteitsvisie, die in maart 2024 door de gemeenteraad is vastgesteld. Uitgangspunt is het scenario 'duurzame versterking', waarin wordt ingezet op een evenwicht: de gemeente blijft functioneel autogebruik faciliteren, maar gaat niet-functioneel autogebruik ontmoedigen. Lager autobezit wordt aangemoedigd, en de keuzevrijheid voor het gebruik van verschillende vervoerswijzen wordt vergroot. Dit alles moet de kwaliteit van de leefomgeving verder versterken. De koers is dus een bijstelling van het mobiliteitsbeleid, maar in balans: autogebruik blijft mogelijk en krijgt de ruimte waar nodig en functioneel, maar waar het niet functioneel is wordt juist ingezet op alternatieven, en staan de STOMP principes voorop: eerst stappen en trappen, daarna het openbaar vervoer, en pas in laatste instantie deelvervoer of de private auto.

De mobiliteitsvisie vormt de eerste fase in het proces dat moet leiden tot een integraal mobiliteitsplan. Eén van de vervolgstappen is het vaststellen van een nieuwe parkeernota. Het vigerend parkeerbeleid is ouder dan de mobiliteitsvisie, en reflecteert dus nog niet het nieuwe mobiliteitsbeleid.

Voor het ambitedocument op het gebied rondom het metrostation Poortugaal, biedt de nieuwe mobiliteitsvisie veel aanknopingspunten. Bijvoorbeeld bij het bepalen hoe groot de P+R functie in de toekomst moet zijn. Uit parkeertellingen van MRDH blijkt dat de P+R voorziening vooral gebruikt wordt door inwoners van de kern Poortugaal, en door inwoners van andere kernen zoals Hoogvliet en Spijkenisse. Ook wordt een deel van de P+R momenteel gebruikt door (bezoekers van) de omliggende kantoorpanden. Inwoners van Poortugaal zelf wonen binnen fiets- en wandelafstand van de metrohalte. In lijn met het mobiliteitsbeleid is te beargumenteren dat verplaatsingen binnen de kern vooral met de fiets en te voet moeten plaatsvinden, en dat een te grote P+R voorziening juist 'niet-functioneel' autoverkeer aanmoedigt. Het autoverkeer gaat bovendien ten koste van de kwaliteit van de leefomgeving, omdat het door de kern gaat. Andersom is een deel van het gebruik van de P+R door inwoners van Poortugaal wel degelijk functioneel te noemen: denk aan personen die minder mobiel zijn, en van de metro gebruik willen maken, of mensen die laat in de avond of vroeg in de ochtend van en naar werk gaan. Voor inwoners van Hoogvliet en Spijkenisse gelden dezelfde argumenten. Het alternatief voor een autoverplaatsing naar de halte Poortugaal, is voor deze mensen immers een fietsverplaatsing naar een metrohalte in de eigen kern.

Dus, hoewel de mobiliteitsvisie nog geen concreet uitgewerkte parkeernormen kent voor de metrolocatie, biedt de visie wel aanknopingspunten voor het ambitedocument. Het verdient daarnaast aanbeveling, om in de uitwerking van de parkeernormen voor Albrandswaard, expliciet rekening te houden met het bijzondere karakter van de metrolocatie. Door op deze locatie toegespitste parkeernormen op te nemen, of door expliciet ruimte te laten voor maatwerk op deze locatie.



Actorenanalyse

Het plangebied rondom metrohalte Poortugaal kent meerdere grondeigenaren. Alle grondeigenaren zijn voor deze verkenning benaderd voor een gesprek over hun plannen en ambities met hun eigendom, en hun perspectief op de gewenste ontwikkeling van het gebied.

School

Bij herontwikkeling van het perceel moet de school elders worden gevestigd. De verwachting van gemeente Albrandswaard is dat de school medio 2030 verhuist en het perceel beschikbaar komt voor herontwikkeling.

Gemeente Albrandswaard/Openbaar Gebied

Dit is het grootste grondgebied in binnen het plangebied en wordt momenteel grotendeels bezet door de P+R en andere verharding. Binnen dit gebied is een klein stuk grond in erfpacht uitgegeven aan de uitbater van de cafetaria.

RET/Metrostation

Het station en de metro infrastructuur blijven gehandhaafd. Hier worden wellicht kleine aanpassingen gedaan om de kwaliteit te verbeteren. RET is betrokken bij het maken van het ambitiedocument door ze uit te nodigen voor de georganiseerde ontwerpateliers.



Adres	Gebruik	Interview Eigenaar		Vastgoed recent gerenoveerd	Langlopende huurcontracten	Geschikt voor individuele herontwikkeling	Potentie herontwikkeling	
		Benaderd	Uitgevoerd				Middellange termijn (tot 2035)	Lange termijn (>2035)
Jan van Almondestraat 89-91	School	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✓
Gemeente	Openbaar gebied	✓	✓	nvt	nvt	✓	✓	✓
RET	Metrostation	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✓
Hofhoek 3	Binder groenprojecten	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✓
Hofhoek 5-11	Kantoren westzijde	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗
Hofhoek 1	Bravo Foods B.V.	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Hofhoek 2	Politie	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
Kruisdijk 8	Eten bij Kees	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓
Hofhoek 20-48	Kantoren oostzijde	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓
Kruisdijk 10	Autobedrijf	✓	✗	✗	onbekend	✗	✗	✗
Kruisdijk 1	Woning	✗	✗	✓	nvt	✗	✗	✗

Overzicht inventarisatie actoren

Binder groenprojecten

Er liggen kortlopende huurcontracten onder deze grond en opstallen, die jaarlijks worden verlengd. De grondeigenaar ziet mogelijkheden in een herontwikkeling, en staat open voor verdere gesprekken. Het perceel is relatief groot (circa 14.000 m²) en hiermee heeft dit perceel potentie voor herontwikkeling en mogelijke toevoeging van woningbouw in het plangebied.

Voormalig gemeentehuis

Op de grond staat een recent opgeknapt kantorencomplex dat bijna volledig is verhuurd. Er is een atrium aanwezig, waar potentie in zit voor de integrale gebiedsontwikkeling (bv. kleine horeca bestemming als invulling). Verder is de volledige herontwikkeling van dit perceel onlogisch en kostbaar; het uitgangspunt is daarom de opstallen te behouden en mee te nemen in de ruimtelijke planvorming. De eigenaar heeft geen enkel probleem met het toevoegen van woningbouw in de omgeving mits de parkeersituatie op peil blijft/uitgebreid wordt.

Bravo Foods B.V.

Bravo Foods is huurder van het kleine kantoorgebouw (gebouwd in 2018) op het perceel. Mede door de geringe omvang van het perceel en de ligging direct naast de Groene Kruisweg is dit niet direct een geschikt perceel voor herontwikkeling met woningbouw als functie. De grondeigenaar is welwillend tegenover woningbouw in de directe omgeving.

Politiebureau

Dit politiekantoor is een locatie voor re-integrerende medewerkers van de politieregio Rotterdam. De locatie is specifiek uitgekozen hiervoor en recent gerenoveerd om te voldoen aan de benodigde vereisten. Om deze redenen is dit perceel niet kansrijk voor herontwikkeling. Verder staat de politie welwillend tegenover herontwikkeling in het gebied als geheel, met dien verstande dat er rekening wordt gehouden met de functie van de opstallen op het perceel.

Eten bij Kees

De horeca locatie is al een langere periode in gebruik en voldoet aan de eisen van de huidige tijd. De eigenaar heeft reeds enkele verkenningen uitgevoerd naar mogelijke uitbreiding, maar stuit hier op beperkingen in de mogelijkheden. Op termijn staat deze partij er eventueel voor open om bijvoorbeeld te verhuizen (en uit te breiden) naar een horeca plint in de beoogde nieuwbouw, waarmee het huidige perceel vrij kan komen. Door de ligging direct naast de Groene Kruisweg is dit niet direct een geschikte locatie voor woningbouw.

Kantoren oostzijde Hofhoek

Dit grote kantoorpand is grotendeels verhuurd met langlopende huurcontracten. Er is recent fors geïnvesteerd en de partij geeft aan te willen verhuren tot huurcontracten aflopen waarmee herontwikkeling op middellange termijn op dit perceel niet aannemelijk is.

Autobedrijf

Op dit perceel ligt een verhuurd autobedrijf. De grondeigenaar heeft aangegeven niet geïnteresseerd te zijn in plannen tot herontwikkeling. Door de ligging aan de Groene Kruisweg, een grote kerosineleiding direct onder het perceel en doordat de grondeigenaar geen plannen heeft om te ontwikkelen is dit geen perceel met potentie tot het toevoegen van woningbouw.

Woning Kruisdijk

Dit betreft een recent gerenoveerde woning. Met het oog op het behouden van de historische route langs de Kruisdijk is het niet gewenst om dit mee te nemen in de herontwikkeling, maar juist de aanwezigheid hiervan te accentueren in de integrale gebiedsvisie.

Overige

Er is nog een aantal kleine percelen die niet uitvoerig worden benoemd in deze studie, omdat deze percelen simpelweg niet van toegevoegde waarde zijn voor de potentiële herontwikkeling, veelal omdat deze omringd zijn door percelen met een lage potentie tot herontwikkeling op middellange termijn.



An aerial photograph of a city street, likely in Amsterdam, showing tram tracks running diagonally from the top left towards the bottom right. The street is flanked by green trees and various buildings, including a large multi-story building with many windows on the left. The text '3. Ambitie voor Stationsgebied Poortugaal' is overlaid in large, bold, dark grey letters on the upper left portion of the image.

3. Ambitie voor Stationsgebied Poortugaal

Speerpunten voor hoogwaardige transformatie

Om tot een hoogwaardige transformatie van deze centraal gelegen stationslocatie te komen, is het belangrijk een samenhangende en kwaliteitsgerichte visie te ontwikkelen. Deze visie moet zich richten op drie opgaven: het toevoegen van woningen, het verbeteren van het gebied als belangrijke schakel in het netwerk van het dorp, en het creëren van een aantrekkelijke verblijfsplek voor bewoners en reizigers. Het doel is om de potentie van de locatie ten volle te benutten door de strategische ligging en uitstekende bereikbaarheid optimaal te gebruiken, de locatie beter te verbinden met de rest van het dorp, en de kwaliteit van de leefomgeving aanzienlijk te verbeteren. Samen resulteert dit in een levendig, gemengd en groen stationsgebied dat als visitekaartje fungeert voor het groene dorp Poortugaal.

De volgende zeven speerpunten vatten de ambities en doelen voor de omgeving van metrostation Poortugaal beknopt samen:

1. Een aantrekkelijk doorgangs- én verblijfsgebied

Het metrogebied wordt een prettige plek. Een plek waar je comfortabel aankomt, vertrekt of verblijft en die herkenbaar is als onderdeel van het dorp Poortugaal. Het stationsplein heeft een menselijke maat. Gedurende de hele dag is er activiteit. Er wordt niet alleen gewerkt, maar ook gewoon; ook 's avonds brandt er licht. Je kunt er iets te eten en te drinken krijgen en in de schaduw van een boom op je metro of bus wachten.



Referentie groene fietsroute: Vestdijk Eindhoven



Referentie stationsplein: station Naarden-Bussum

2. Dorp en metro uitstekend verbonden

Het metrogebied, zeer centraal in het dorp gelegen, moet in alle richtingen uitstekend verbonden zijn met de buurten van het dorp. Fietsen en wandelen van en naar de metrohalte wordt gestimuleerd en de dominantie van de auto in het straatbeeld wordt teruggedrongen. Dit vraagt om routes die helder, veilig en comfortabel zijn, zonder grote barrières. De centrale noord-zuidroute die de dorpskern via de Van der Poest Clementlaan en Hofhoek met het station en Valckesteyn verbindt, verdient daarbij bijzondere aandacht. Een aantal relevante ingrepen ter verbetering kan in de toekomst verder onderzocht:

- Instellen van eenrichtingsverkeer voor auto's op de Van der Poest Clementlaan.
- Verminderen van de barrièrewerking van de Groene Kruisweg door bijvoorbeeld het versmallen van het profiel door het terugbrengen van het aantal rijstroken, een afstelling van de VRI's die kruisend (langzaam) verkeer meer comfort geeft, etc.
- Het afsluiten van de spooronderdoorgang Hofhoek voor autoverkeer

3. De metrohalte als multimodaal knooppunt

Bij de metrohalte kun je eenvoudig overstappen op diverse vervoersmiddelen. Aangezien het grootste deel van het dorp binnen fiets- en/of wandelafstand van de metrohalte ligt, wordt het gebruik van langzaam vervoersmiddelen voor voor- en natransport gestimuleerd. Zoals hiervoor benoemd, vraagt dit om uitstekende routes voor fietsers en voetgangers. Een fietsenstalling van hoge kwaliteit hoort daarbij. Die fietsenstalling moet ruim, veilig, schoon, beheerd, eenvoudig te gebruiken en goed vindbaar zijn. Voor bezoekers zullen er verschillende opties voor deelmobiliteit zijn, in het bijzonder deelfietsen. Ook een eenvoudige en prettige overstap op of van een bus is belangrijk. De bushalte ligt dan ook dichtbij de metrohal en bussen zijn goed zichtbaar. De P+R functie heeft waarde voor het dorp en zal worden gehandhaafd, maar wel in een kleinere omvang. De P+R is bedoeld voor inwoners van Poortugaal die niet op een andere manier dan met de auto naar de metro kunnen. Ten slotte hoort bij een multimodaal knooppunt ook een goede kiss & ride-gelegenheid, eveneens dichtbij de stationshal.



Referentie P+R-gebouw met fietsenstalling: station Zutphen



Referentie fietsenstalling in plint: Leidsche Rijn



Referentie prettige OV-knoop: station Driebergen-Zeist

4. Kerk, Kerkhof en Kruisdijk als identiteitsdragers

Vandaag ontbreekt het in het metrogebied aan een herkenbare identiteit: enkel de naam op de metrohal verraadde de reiziger dat deze plek in Poortugaal ligt. Niet ver voorbij de geasfalteerde vlakte van het P+R terrein zijn echter bestaande elementen te vinden die het gebied bijzonder en herkenbaar maken. Denk aan de monumentale Dorpskerk, waarvan de torenspits al vanuit de metro zichtbaar is. Ook het mooie kerkhof en diens groene omgeving zijn prachtige voorbeelden van het groene karakter van het dorp. Aan de noordzijde van de metrohalte leveren de Blaakse Wetering en de Slot van Valkensteinsdijk een bijdrage aan het groene dorps karakter. Ook de Kruisdijk met de herkenbare dijkwoningen zijn typerend voor het dorp. Door deze elementen beter zichtbaar en bereikbaar te maken en logisch met elkaar te verbinden vormen zij de identiteitsdragers voor het te vernieuwen metrogebied.



Dorpskerk Poortugaal



Referentie dorps woonstraten: Leidsche Rijn

5. Een buurtje op zich, maar dat zich naadloos voegt in het dorp en leunt op het dorps hart

Het metrogebied staat, door zijn wat geïsoleerde ligging tussen spoor en Groene Kruisweg behoorlijk op zichzelf. Om toch tot een voldoende vitale stationsbuurt te komen zal het nodig zijn om voldoende aantallen en dichtheid te realiseren in het gebied. Er wordt daarnaast ingezet op een goede mix van wonen en werken en op woningtypes die elders in het dorp beperkt aanwezig zijn, zoals kleinere en betaalbare appartementen. Een horecagelegenheid en/of een winkel bij het station dragen ook bij aan het comfort en de levendigheid van het gebied. Daarbij is het van belang dat extra voorzieningen niet concurreren met het nabijgelegen dorps hart, maar juist aanvullend zijn.

Het is essentieel dat de nieuwe stationsbuurt naadloos aansluit op het dorp. Hiervoor wordt de Hofhoek omgevormd tot een doorgaande dorpsstraat, die de F. Van der Poest Clementlaan en de Blaakse Wetering geruisloos verbindt. Aansluiting dient ook gezocht te worden in de inrichting van het gebied. Door de typische kenmerken van Poortugaal over te nemen: veel groen en water in het gebied, een subtiele architectonische stijl en een beperkte bouwhoogte.



Referentie appartementen in groene setting: De Stadstuin Moerwijk

6 Zorg voor rust

Geluidsbelasting vormt een serieuze uitdaging voor het bewoonbaar maken van het metrogebied. Zowel het spoor, de Groene Kruisweg en de A15 produceren verkeerslawaai van verschillende kanten. Hoewel de begraafplaats en de dichtbegroeide omgeving voor verstillings zorgen, moet ook in en rond bijkomende woningen voldoende stilte te vinden zijn. Hiervoor zullen ingrepen nodig zijn. Hierbij kan gedacht worden aan een geluidswal of dove gevels, maar ook een slimme positionering van bouwvolumes die geluidsluwe ruimtes creëren in binnentuinen en/of de openbare ruimte.

7. Klimaatadaptieve stationsbuurt

Stations vervullen een belangrijke rol in het verduurzamen van onze mobiliteit en juist daarom moeten stationsgebieden klimaatadaptief worden. Het vele groen rond de begraafplaats vormt hiervoor al een mooie basis. Het grote verharde, boomloze parkeerterrein vlak naast de metrohalte maakt het gebied echter ook erg kwetsbaar voor hittestress, droogte en wateroverlast en dient te worden onthard en vergroend. Naast het toevoegen van woningen moet ook ruimte gemaakt worden voor vergroening van het gebied.



Referentie groen plein: Frederikstraat Tilburg



Referentie Stationsplein met dorpse inkadering en actieve plinten: metrohalte Berkel Westpolder

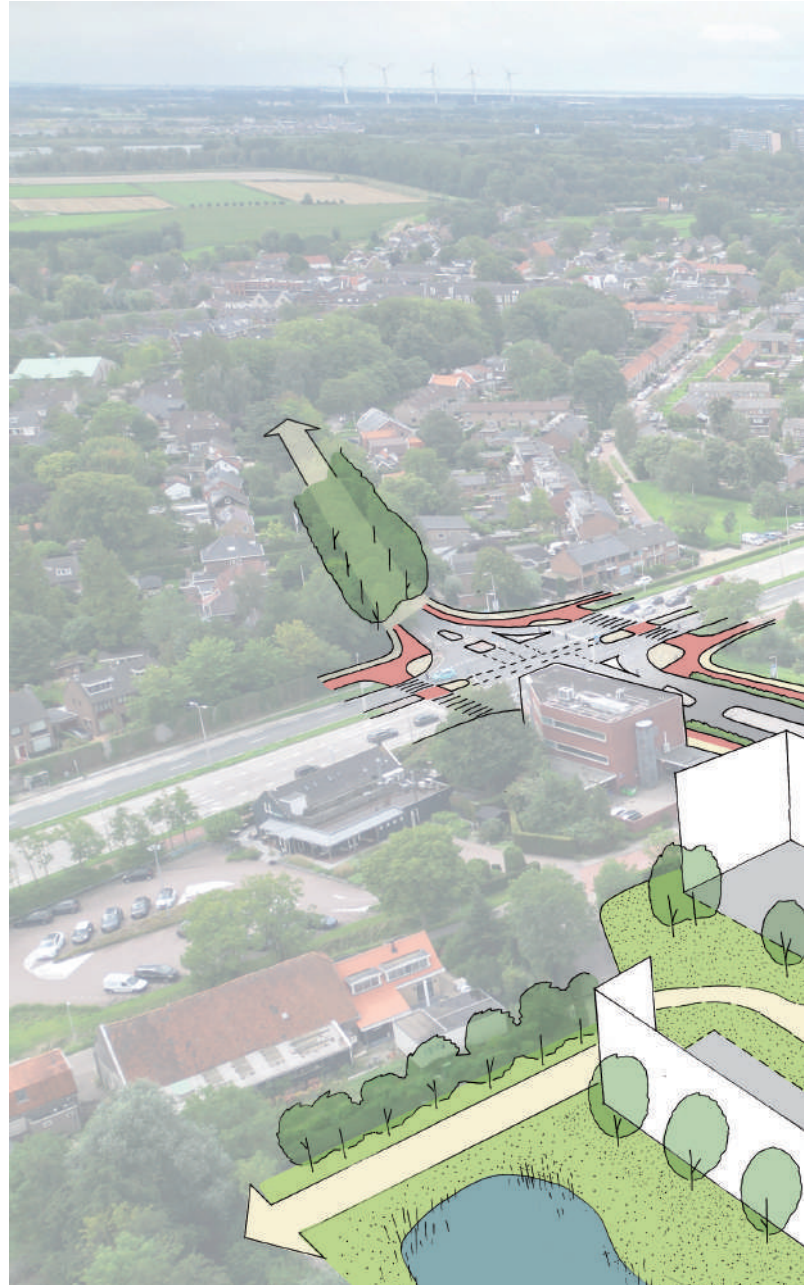
Wenkend perspectief: een groene stationsbuurt als centrale schakel

Er gloort een mooie toekomst voor de stationsbuurt. Niet alleen kan het gebied uitgroeien tot hét visitekaartje van Poortugaal, het kan ook als een voorbeeldproject gaan dienen voor vergelijkbare locaties. De visie past perfect binnen de doelstellingen van beleid voor duurzame verstedelijking: binnenstedelijke verdichting om het buitengebied te ontlasten, nabij bestaande OV-haltes en dorpskernvoorzieningen. De bestaande infrastructuur worden daarmee efficiënter gebruikt en duurzaam mobiliteitsgedrag wordt gestimuleerd. Door het gebied ook beter te verknopen met de rest van het dorp, zal het gebied meer worden dan een mobiliteitsknoop: een volwaardig onderdeel van het dorp. Een ontwikkeling dus waarvan de impact de plangrenzen ver overstijgt en waarvan de maatschappelijke baten ruim opwegen tegen de investeringen.

We stellen een transformatie voor die in gang wordt gezet door de woonontwikkeling Kruisdijkpark en stapsgewijs uitgroeit tot een levendige, veelzijdige en groene stationsbuurt. Een centraal gelegen stationsbuurt die representatief is voor het groene dorp Poortugaal. Een gemengd gebied, met woningen en diverse stationsvoorzieningen, waar de hele dag door levendigheid is. Een plek waar het prettig verblijven is als bewoner, werknemer of wachtende reiziger. De openbare ruimte is autoluw en kent een uitgesproken groene inrichting.

Centraal in de stationsbuurt en aan de centrale noord-zuidroute van het dorp ligt straks een groen en uitnodigend stationsplein. Hier kunnen direct omwonenden en overige inwoners van Poortugaal elkaar in een aantrekkelijke setting ontmoeten. Reizigers kunnen in alle rust wachten op de metro of de bus, hun fiets parkeren of ophalen in een uitstekende fietsenstalling, al dan niet met een hapje of drankje van de stationshoreca. Voorzieningen liggen direct rond het plein en dragen bij aan de levendigheid en daarmee de sociale cohesie en leesbaarheid van de buurt. Dit verhoogt het gevoel van veiligheid.

De stationsbuurt zal een eigentijds en onderscheidend karakter krijgen ten opzichte van de overige delen van het dorp, maar evengoed typisch Poortugaals zijn, door bestaande historische elementen in het gebied te koesteren en sterker te verweven in het weefsel van het stationsgebied. Het vergroenen van het gebied ondersteunt dit.



In plaats van een hinderlijke onderbreking, wordt de stationsbuurt een volwaardig en gelijkwaardig onderdeel van het dorp. Het woonlint langs de Kruisdijk en de Dorpskerk, begraafplaats en groene omgeving zullen weer onderdeel worden van een samenhangend geheel: een vanzelfsprekend en gelijkwaardig onderdeel van het dorp. Hierdoor helpt de stationsbuurt de Poortugaalse identiteit verder te versterken.



Impressie groene stationsbuurt Poortugaal

De hier getoonde vogelvluchtschets toont een impressie van waartoe de transformatie van de omgeving metro Poortugaal zou kunnen leiden: een groene stationsbuurt als centrale schakel in het dorp.

Doelgroepen

Dankzij het veelzijdige karakter, de centrale ligging en de uitstekende OV-bereikbaarheid is deze locatie uiterst geschikt voor het huisvesten van specifieke doelgroepen, zoals starters en eenpersoonshuishoudens, voor wie de huidige woningnood het meest nijpend is. De voorinvestering is relatief klein waardoor specifiek kan worden ingezet op betaalbare woningbouw. De toevoeging van woningen op deze plek betekent dat

meer mensen de mogelijkheid zullen hebben het wonen in een dorpse, groene omgeving te combineren met de nabijheid van de grootstedelijke voorzieningen die de Rotterdamse metro ontsluit. Naast het verminderen van de woningnood, draagt de toevoeging van woningen ook bij aan het draagvlak voor de nabijgelegen voorzieningen in de dorpskern.

Groen en blauw

De beoogde vergroening van de inrichting van de buitenruimte betekent ook een sterke vermindering van het verharde oppervlak in het plangebied. Naast voordelen als de verhoging van de leefbaarheid en het aansluiten bij de groene dorpse kwaliteit van Poortugaal, draagt dit ook bij aan de biodiversiteit en klimaatadaptiviteit van het gebied. Het groen biedt verkoeling en mogelijkheden voor waterretentie. Ook de daken van de nieuwe bebouwing draagt hieraan bij. Dit leidt tot een leefomgeving die bijdraagt aan de gezondheid en het welzijn van mens en natuur.

Gezondheid

Die gezondheidscomponent is tevens een belangrijke reden om langzame vervoersmiddelen als fietsen en wandelen te stimuleren, naast het verminderen van de energieconsumptie voor mobiliteit. De transformatie van de omgeving metro Poortugaal biedt kansen om het mobiliteitsgedrag in Poortugaal te verduurzamen. Door de centrale ligging, direct naast de metrohalte en nabij de voorzieningen in de dorpskern in combinatie met het gemengde gebruik van het gebied, kan een aanzienlijk deel van de dagelijkse verplaatsingen van de toekomstige bewoners en werknemers in het gebied in theorie wandelend of met de fiets gemaakt worden. Anderzijds ligt het grootste deel van het dorp binnen fiets- of wandelafstand van de metrohalte, waardoor deze locatie uiterst geschikt is om volgens het STOMP-principe in te richten. Dit kan dan weer bijdragen aan het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.

Fiets en wandelnetwerk

De kwaliteit van de wandel- en fietsroutes wordt verbeterd van, naar en door het gebied. De grootste transformatie is voorzien voor Hofhoek. Dit is niet alleen de hartlijn van het plangebied, het vormt ook een belangrijke centrale schakel in misschien wel de belangrijkste noord-zuidroute van Poortugaal. Deze verbindt de dorpskern met het metrostation en de woonwijk en het bos Valckesteyn. Het herinrichten van deze route met prioriteit voor fietsers en wandelaars, is een strategische zet in het stimuleren van duurzaam vervoer. Dit zal voor de Hofhoek, nu gedomineerd door auto's, de meest ingrijpende transformatie zijn. Op termijn zal ook de barrièrewerking van Groene Kruisweg en spoor worden verminderd door ingrepen aan het kruispunt met Hofhoek het afsluiten van de spooronderdoorgang voor autoverkeer.

Ruimtelijke verkenning

Het eerder geschetste 'wenkend perspectief' is middels ontwerpend onderzoek verder verkend op de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden. Dit heeft geleid tot twee uitgewerkte verkavelingsmodellen, die in hoofdstuk 4 verder worden toegelicht. De ruimtelijke hoofdstructuur of ruimtelijke kapstok, die de ondergrond vormt voor de modellen, lichten we hier toe.

Toelichting ruimtelijke structuur

Straten maken

De ruimtelijke hoofdstructuur bestaat uit enkele dorpse straten die voortkomen uit het bestaande stratenweefsel. De Hofhoek blijft op zijn huidige plek gehandhaafd en wordt omgevormd tot een vriendelijkere straat met adressen aan weerszijden en een begeleidende bomenlaan. De Kruisdijk wordt verlengd ten westen van Hofhoek, en splitst hier in twee straten: één in de richting van de Dorpskerk en één die afbuigt langs het voormalige gemeentekantoor richting het spoor. Ook deze beide straten krijgen een begeleidende bomenlaan.

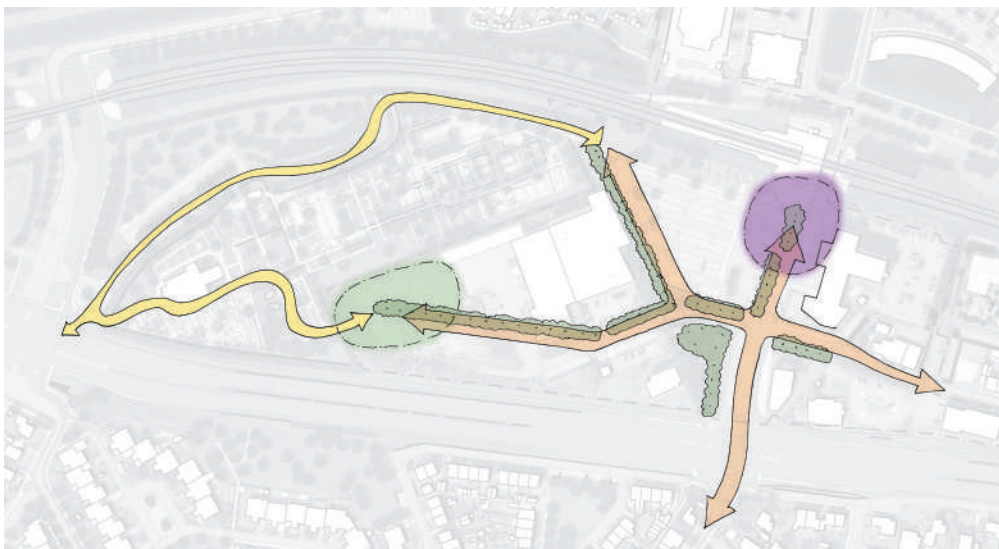
Toevoegen van verblijfsplekken

Binnen het raamwerk van straten en paden voorzien we twee openbare verblijfsplekken. De eerste is een stationsplein. Ten opzichte van de huidige open ruimte bij het station moet dit stationsplein compacter (ongeveer ter grootte van de huidige skatebaan en de lus daaromheen), levendiger, groener en schaduwrijker

zijn. Het 'knippen' van de spooronderdoorgang voor autoverkeer past uitstekend bij deze ambitie. De tweede is een meer luwe groene ruimte in het hart van de locatie waar Binder groenprojecten gevestigd is. Deze moet bijdragen aan de woonkwaliteit en klimaatadaptiviteit van een eventuele woonontwikkeling op dit perceel.

Stationsplein en Hofhoek

Het voormalige gemeentehuis aan Hofhoek is in gebruik als bedrijfsverzamelgebouw en blijft behouden. De woningbouw vouwt zich in het voorstel om het gebouw heen. Aan de stationszijde wordt een bouwblok voorzien dat de ingang markeert en zowel voorkant maakt naar het station als naar het kantoorpand. Deze nieuwbouw draagt bij in een sterkere inkadering van het stationsplein, terwijl tegelijkertijd het groene karakter van het nieuwe stationsplein versterkt wordt. In de plinten langs het stationsplein is ruimte voor stationsvoorzieningen: een kwalitatieve fietsenstalling, en kleine horecagelegenheid en/of een stationswinkel. Door toevoeging van enkele flinke plantvakken wordt het stationsplein een stuk groener dan in de huidige situatie. Hofhoek wordt tussen de Kruisdijk en de Zwaardijk omgevormd tot een fietsstraat; de spooronderdoorgang wordt afgesloten voor autoverkeer. Bussen en kiss & ride-verkeer kunnen nog steeds van Hofhoek gebruikmaken om dichtbij het station te kunnen halteren: hiervoor is een lus in de weg voorzien. Een bomenlaan en een groene berm begeleiden de straat richting de dorpskern.



Concept ruimtelijk raamwerk plangebied

Spooronderdoorgang sluiten voor autoverkeer
 Voor het gebied rondom de metrohalte Poortugaal is het streven naar een 30 km/u-regime interessant. Zeker wanneer dit samen kan gaan met sluiten van de spooronderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor zal het aantal vervoersbewegingen significant dalen in het gebied, wat ten goede komt van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid (mobiliteitsvisie) en zorgt voor een verbetering van de verbinding tussen de oude dorpskern en Valckesteyn voor langzaam verkeer (structuurvisie).

Wandelrondje rond de Dorpskerk
 Daar waar de voorgenoemde straten eindigen, vervolgen ze als groene wandelroute rond de Dorpskerk. Aan de noordzijde wordt aangesloten op het bestaande pad ten noorden langs de begraafplaats. Aan de zuidzijde stellen we voor een extra toegang tot de begraafplaats te maken. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid voor een wandelrondje op en rond de begraafplaats en diens groene omgeving: een belangrijke troef om een woonontwikkeling nabij Metro Poortugaal te laten slagen.

Terrein Binder

De nieuwe stationsbuurt krijgt verder vorm door een ontwikkeling op het terrein van Binder. Deze wordt gestructureerd door een laan en een centrale groene ruimte. De laan vormt als het ware een verlenging van de Kruisdijk, met een zichtlijn op de toren van de Dorpskerk als wegas. Aan weerszijden van de laan komen woningen.

Aansluiting Kruisdijkpark

Aan de oostzijde van Hofhoek ontstaat de kans om een hoogwaardige verbinding te creëren tussen de nieuw te ontwikkelen woonbuurt rond de metrohalte en het momenteel in ontwikkeling zijnde Kruisdijkpark. Het stationsplein vormt dan het hart van een woongebied met twee gelijkwaardige delen aan weerszijde van Hofhoek.

Ten zuiden van de Kruisdijk

De gronden ten zuiden van de Kruisdijk lenen zich door de beperkte diepte en de ligging naast de Groene Kruisweg slecht als woonlocatie. Autonome herontwikkelingen als werklocatie is wel goed voorstelbaar.



Plankaart raamwerk openbare ruimte



4. Haalbaarheid



Uitgangspunten

Het beleid van de verschillende overheden streeft naar een gemeenschappelijke ambitie van twee derde betaalbare woningbouw. Het aandeel sociaal in deze beleidstukken wijkt iets van elkaar af. Gezien de uitkomst van de studie van Antea en de opdracht van Provincie Zuid-Holland gaan we in het basis scenario uit van een derde (van het totaal) sociale huur. Het andere deel binnen het betaalbare segment (ook een derde) bevat middeldure koopwoningen. De overige 33% van het totaal zal vallen binnen de vrije sector. Van deze vrije sector woningen zullen 14 grondgebonden woningen gerealiseerd worden langs de Groene Kruisweg. Deze woningen lopen trapsgewijs op en hebben een dove gevel, waarmee het geluidsoverlast van de drukke N-weg wordt gereduceerd. De overige vrije sector woningen zijn koop appartementen.

Voorzieningen

In de plint wordt ruimte gereserveerd voor een fietsparkeervoorziening, kleinschalige horecalocatie (ter vervanging van de aanwezige snackbar), en kantoorruimte of commerciële functies. Het is van belang dat de invulling van de plint complementair is aan de bestaande voorzieningen en woningbouw en aansluit op het gemeentelijk beleid. Er wordt in het basis scenario afgezien van grotere commerciële invulling van de plint (zoals cafés en restaurants) door de verhoogde parkeerbehoefte die deze functies met zich meebrengen op basis van de gemeentelijke parkeernormen. Dit zou door het grotere aantal parkeerplaatsen dat is benodigd, resulteren in het verlies van ruimtelijke kwaliteit.

Parkeernorm

De parkeernorm die wordt gebruikt voor het berekenen van het benodigd aantal parkeerplaatsen bedraagt maximaal 0,7 per woning. Dit is de voorgeschreven parkeernorm voor nieuwe woningen in stationsomgevingen door de provincie Zuid-Holland^(1.). Voor de niet-wonen functies in de beoogde nieuwbouw worden de normen zoals geadviseerd door het CROW gehanteerd. Met een omgevingsadressendichtheid (oad)^(2.) van 850 adressen per vierkante kilometer behoort Poortugaal tot de categorie “weinig stedelijk” en “schil centrum”. Voor (kleinschalige) horeca wordt een parkeernorm van 4,8 parkeerplaatsen per 100 m² gehanteerd en voor kantoren 1,4 parkeerplaatsen per 100

m². Beide normen zijn inclusief bezoekers en inclusief een korting van 20% op de norm door de nabijheid van een OV-station, conform gemeentelijk beleid. Verder wordt de P+R gereduceerd naar 50 plekken. Dit aantal is afgestemd in het eerste ontwerpatelier en wordt door de verschillende belanghebbenden gezien als een realistische en gewenste omvang van de P+R.

Kwaliteit openbare ruimte

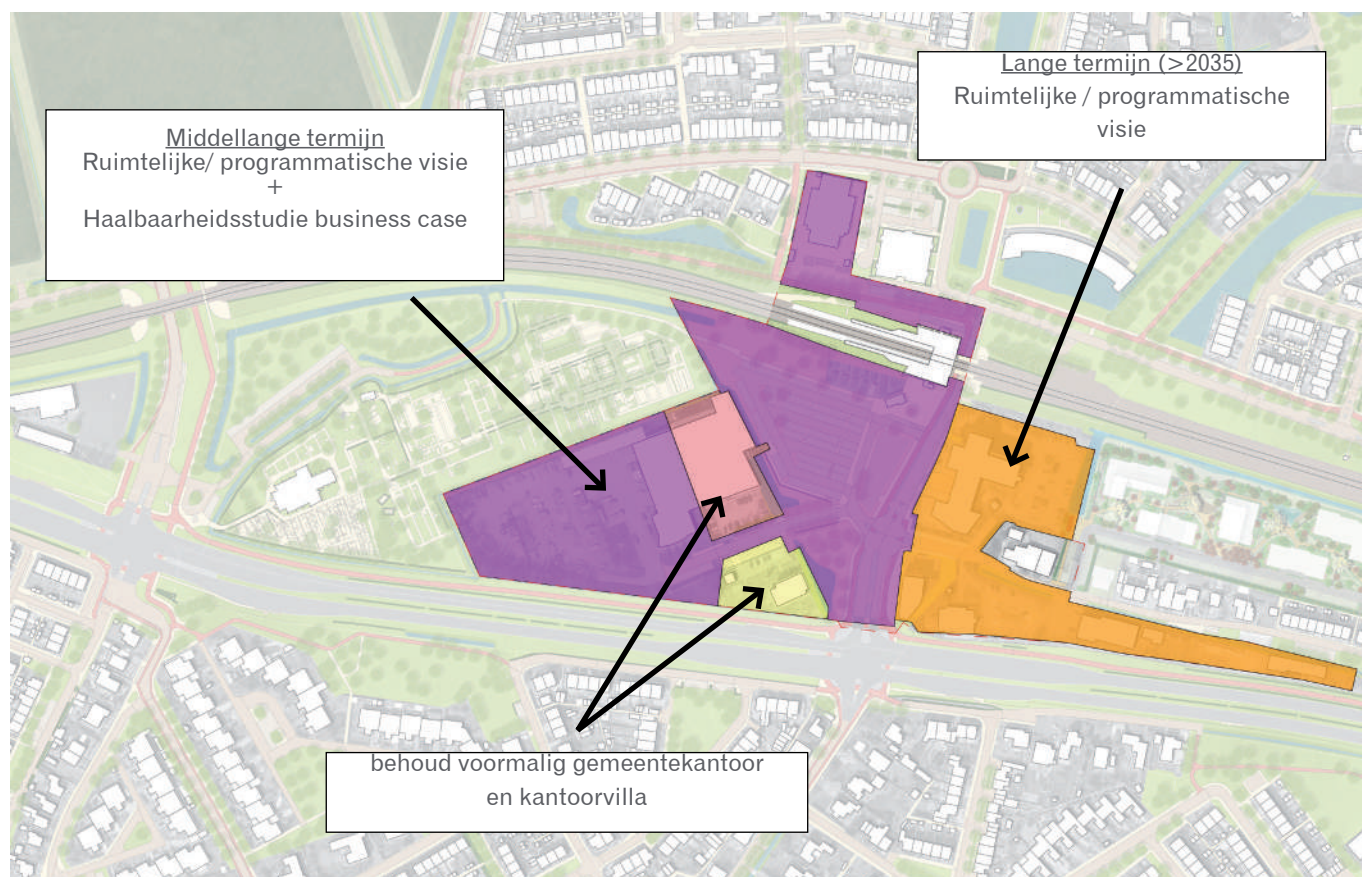
Bovendien wordt er gestreefd naar een openbare ruimte van gemiddelde tot hoge kwaliteit. Het stationsplein zal aantrekkelijk worden ontworpen, en de groenstroken worden in de businesscase uitgebreider meegenomen dan enkel een eenvoudig grasveldje of een rij struiken. Dit heeft relatief weinig invloed op het financiële resultaat en is zeer belangrijk voor het verhogen van de aantrekkelijkheid van het gebied.

Middellange termijn versus lange termijn

Op basis van de opgave-analyses, de eerste gesprekken met grondeigenaren en de geformuleerde ambities volgt het opstellen van twee ontwikkelvarianten voor het gebied rondom metrohalte Poortugaal. De gesprekken met de grondeigenaren maken duidelijk dat de ontwikkelmogelijkheden ten westen van Hofhoek op middellange termijn kansrijker zijn dan ten oosten hiervan.

Voor het uitwerken van de ontwikkelmodellen gaan we uit van een verwerving/inbreng van het terrein waar Binder groenprojecten gevestigd is. Hier liggen kortlopende contracten en de eigenaar staat welwillend tegenover de verkoop van zijn grond. Dit tezamen met de grootte en ligging van dit perceel maakt deze grond geschikt voor herontwikkeling op middellange termijn. Samen met de gronden van de gemeente op en rond het huidige P+R-terrein, vormt dit perceel het grondgebied waarop de ruimtelijke en financiële verkenning is uitgevoerd. De kantoren aan de westzijde (het voormalige gemeentekantoor) en de kantoorvilla van Bravo Foods gelden daarbij als te behouden.

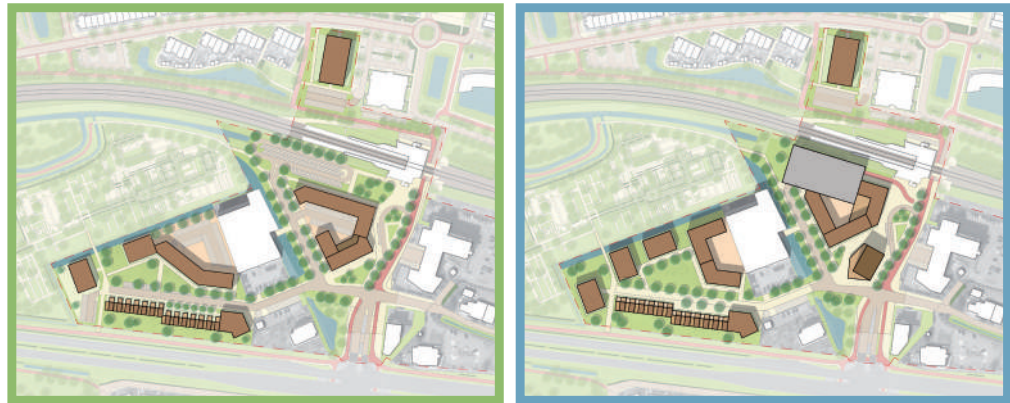
De gronden ten zuiden van de Kruisdijk lenen zich door de beperkte diepte en de ligging naast de Groene Kruisweg slecht als woonlocatie. Autonome herontwikkelingen tot werklocatie is wel goed voorstelbaar, maar waarschijnlijk op lange termijn. Verder is het in de nabije toekomst zeer onwaarschijnlijk dat de percelen ten oosten van Hofhoek een bijdrage kunnen leveren aan de toevoeging van woningen rond de Metro Poortugaal, omdat er nog langlopende contracten onder liggen en de bebouwing volledig wordt benut. Deze locatie is echter wel zeer geschikt voor woningbouw. Wanneer dit in beeld komt, kan dit perceel een koppeling gaan vormen tussen de nieuw te ontwikkelen woonbuurt rond de metrohalte en het momenteel in ontwikkeling zijnde Kruisdijkpark.



Modellen voor de Middellange termijn

Er worden twee varianten gemaakt voor de percelen die op middellange termijn kunnen worden ontwikkeld, waarbij de gekozen parkeeroplossing de voornaamste onderscheidende factor is. Uit de bovengenoemde uitgangspunten werd duidelijk dat parkeren een belangrijk thema is voor dit gebied. Beide varianten

leveren een verschillend ruimtelijk en financieel plaatje op, waarbij diverse optimalisaties mogelijk zijn. In de figuur zijn de twee varianten en hun resultaten naast elkaar gezet met daarbij de uitgangspunten die gelden voor beide varianten.



	Maaiveld Parkeren	Gebouwd Parkeren
Basis Scenario	€ - 500.000	€ - 4.200.000
     	Woningbouwprogramma: 2/3 ^e deel betaalbaar (1/3 ^e sociale huur, 1/3 ^e middenhuur, 1/3 ^e vrije sector koop)	
	14 grondgebonden vrije sector woningen	
	Fietsparkeervoorziening in plint stationsplein	
	Cafetaria/kleinschalige horeca in plint stationsplein	
	Kantoor/bedrijfsfunctie in plint stationsplein	
	Parkeernorm: max. 0,7 per woning	

Resultaten van twee modellen voor middellange termijn en uitgangspunten die voor beide gelden

Toelichting algemene kosten en opbrengsten businesscase

De basis scenario's zijn opgesteld op basis van de stedenbouwkundige schetsen, waarbij één businesscase (per variant) is gemaakt voor het gehele gebied. De kosten en opbrengsten zijn geraamd op basis van kengetallen en referenties voor vergelijkbare projecten. Er zijn basisniveaus gehanteerd voor openbare inrichting als het gaat om de kwaliteit van de inrichting. Er zijn nog geen detailonderzoeken beschikbaar naar milieukundige aspecten en eventueel overige belemmeringen/aandachtspunten. De financiële inventarisatie betreft daarom een eerste opzet op basis van grove schattingen.

Aan de kostenkant van de businesscase worden de inbrengwaarden en verwerving van gronden meegenomen. Op de gronden staat een aantal opstallen waarvoor sloopkosten zijn opgenomen. Er dienen archeologische, bodem en milieukundige onderzoeken gedaan te worden. Deze zijn geraamd op basis van kengetallen en bepaald over het gehele plangebied. Door de overmatige aanwezigheid van verharding worden de opruimkosten van het terrein hoog geraamd, maar zijn de overige kosten m.b.t. het bouwrijp maken van het terrein relatief laag. Voor het woonrijp maken is het aanleggen van groen, verharding (infra en overig) en parkeren apart geraamd per categorie. De gehanteerde metrages komen rechtstreeks uit de ruimtelijke schetsen zoals weergegeven in het voorgaande hoofdstuk. Overige woonrijp maken kosten bestaan uit het plaatsen van

een geluidsscherm en het verbreden van de huidige waterstructuur ten behoeve van waterretentie. De plankosten zijn bepaald met behulp van de laatste versie van de plankostenscan. Verder dienen er bijdragen gedaan te worden aan een tweetal fondsen van de gemeente Albrandswaard: Strategisch verbinden Albrandswaard & Vitaal Albrandswaard. Ook is er voor eventuele nadeelcompensatie een stelpost opgenomen, alsmede de risico post onvoorzien, door 10% van de civieltechnische kosten te reserveren.

De residuele grondwaarden van de verschillende woningtypen komen voort uit de vastgoedexploitatie, waar op basis van actuele referenties qua prijzen en bouwkosten een residuele berekening is gemaakt van de grondwaarde per type woning. Dit zijn gemiddeldes van woningen die behoren tot deze categorieën. Het middeldure segment is opgesplitst in kleine en grote woningen, om te kunnen voldoen aan het beleid om in te spelen op specifieke doelgroepen.

De modellen toegelicht

Model 1: Maaiveldparkeren



Ruimtelijk – basis scenario

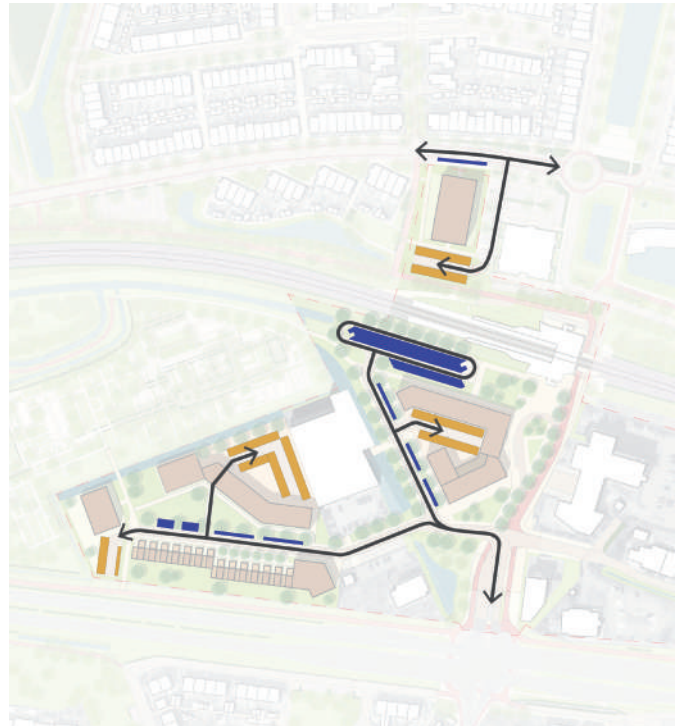
In het model Maaiveld parkeren is het parkeren van de nieuw te realiseren woningen op eigen terrein (collectieve binnenterreinen of individuele garages) voorzien of in de openbare ruimte, verspreid door het gebied. Voor de P+R-functie wordt een centrale voorziening ingericht voor circa 50 auto's, evenwijdig met het spoor geplaatst, aan de voet van het spoortalud. Deze ligging zorgt ervoor dat het P+R-terrein tegelijk goed zichtbaar en zeer dichtbij het metrostation ligt, zonder dat de geparkeerde auto's het beeld op het stationsplein domineren.

De straat die het P+R-terrein ontsluit, volgt grotendeels het verloop van een rijloper van het bestaande parkeerterrein, waaraan ook het voormalig gemeentekantoor adresseert. Deze straat wordt heringericht als een groene laan; aan de zijde van de sloot vervangt een flauw en breder groen talud de huidige parkeerplaatsen, aan de overzijde begeleidt een bomenlaan de straat en komen nog enkele langspaarvakken. De aansluiting op Hofhoek wordt in de as van de Kruisdijk gelegd, waardoor de Kruisdijk ten westen van Hofhoek een logisch vervolg krijgt.

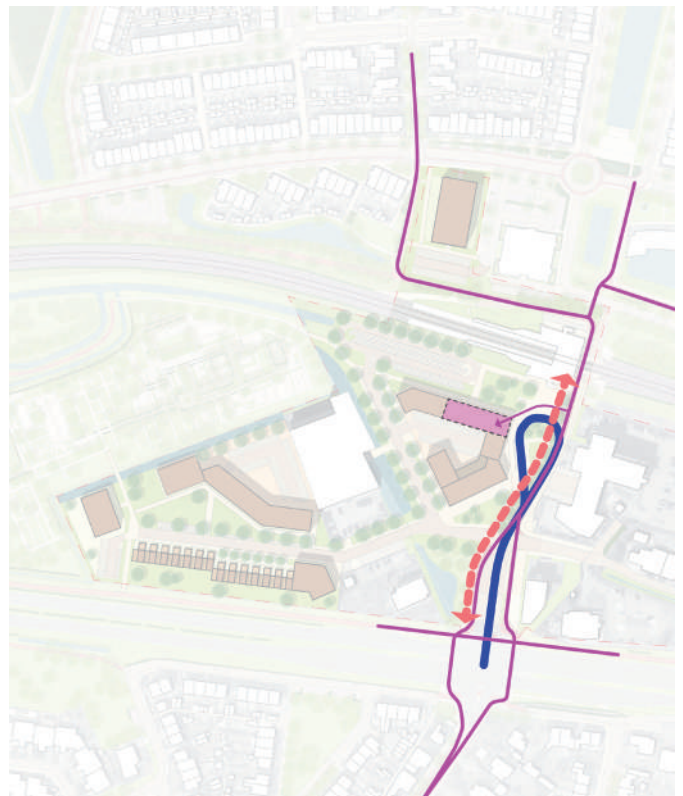


Plankaart model maaiveldparkeren

Op de plek van het huidige parkeerterrein kan vervolgens een bouwblok met woningen ontwikkeld worden. Dit bouwblok zorgt ook voor de omkadering van een vernieuwd, compacter stationsplein. Het bouwblok bestaat uit appartementengebouwen van vier à vijf bouwlagen rond een geluidsluw collectief binnenterrein in de vorm van een groen dek, waaronder (op maaiveld) geparkeerd kan worden door de bewoners. In de plinten langs het stationsplein is ruimte voor stationsvoorzieningen: een kwalitatieve fietsenstalling, en kleine horecagelegenheid en/of een stationswinkel.



Parkeerplaatsen in OR (blauw) en eigen terrein (oranje)



Routes voor fiets (paars), bus (blauw) en wandelaar (rood)

Door toevoeging van enkele flinke plantvakken wordt het stationsplein een stuk groener dan in de huidige situatie. Hofhoek wordt tussen de Kruisdijk en de Zwaardijk omgevormd tot een fietsstraat; de spooronderdoorgang wordt afgesloten voor autoverkeer. Bussen en kiss & ride-verkeer kunnen nog steeds van Hofhoek gebruikmaken om dichtbij het station te kunnen halteren: hiervoor is een lus in de weg voorzien. Een bomenlaan en een groene berm begeleiden de straat richting de dorpskern.

De nieuwe stationsbuurt krijgt verder vorm door een ontwikkeling op het terrein waar Binder groenprojecten gevestigd is. Deze wordt gestructureerd door een laan en een centrale groene ruimte. De laan vormt als het ware een verlenging van de Kruisdijk, met een zichtlijn op de toren van de Dorpskerk als wegas. Ten zuiden van de laan komt een strook woningen van een speciaal grondgebonden type. Deze zijn drie lagen hoog aan de zijde van de Groene Kruisweg en hebben

daar een dove gevel. Hierdoor vangen ze het geluid van de provinciale weg (deels) af. Naar de laan toe trappen ze af, waar ze hun adres hebben. Op de begane grond hebben de woningen aan de laan een inpandige parkeergarage en een woonruimte grenzend aan de laan. Buitenruimte hebben de woningen in de vorm van beschutte dakterrassen en een smalle strook langs de laan; er is geen klassieke tuin. Op beide koppen van de strook met grondgebonden woningen zijn compacte appartementengebouwen voorzien.

Ten noorden van de laan kan een appartementencomplex worden gerealiseerd dat samen met het voormalig gemeentekantoor een bouwblok gaat vormen: een afwerking van de nagenoeg blinde zijde van het kantoorgebouw. De nieuwe bebouwing van vier à vijf bouwlagen omsluit een binnenterrein waar door de bewoners in een groene setting geparkeerd kan worden. Onderzocht kan worden of er een koppeling



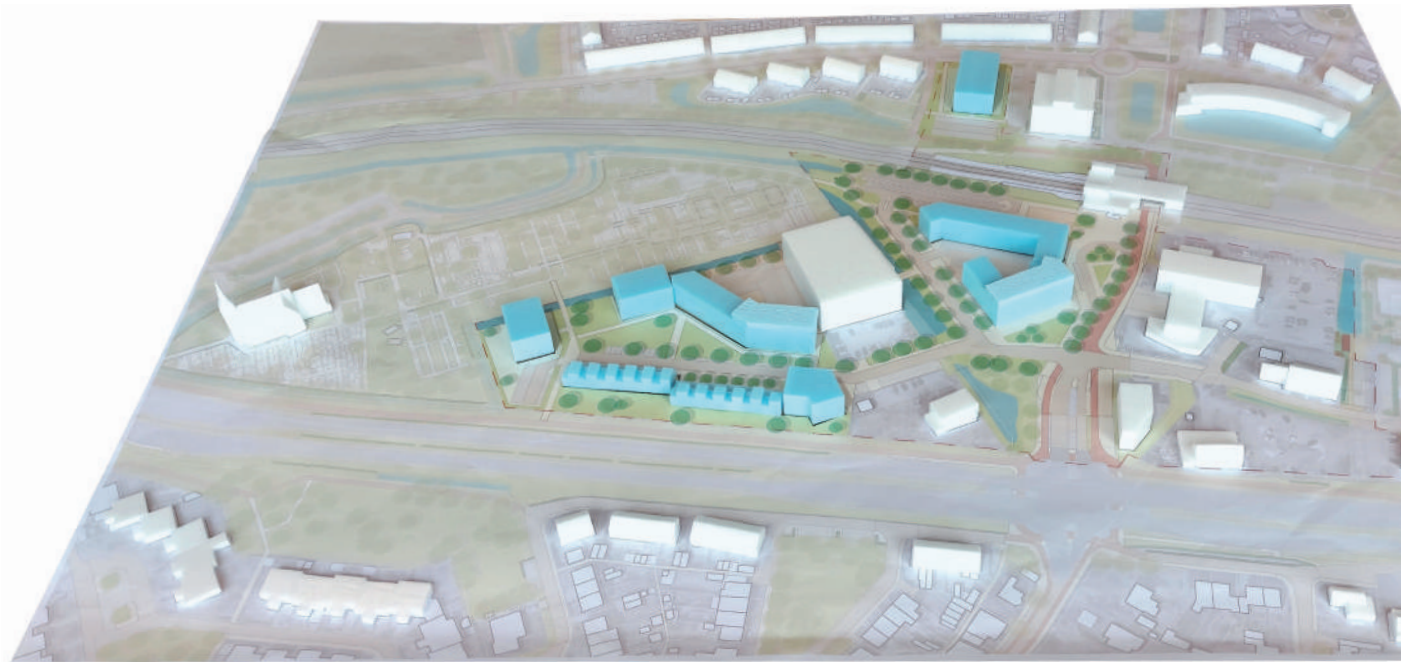
Impressie stationsplein

valt te maken met het atrium van het kantoorgebouw. Anderzijds vormt de nieuwbouw een omkadering van de laan en de centrale groenruimte. De sloten rond de begraafplaats kunnen verbreed worden om de waterbergingscapaciteit in het gebied te vergroten.

Ten noorden van het metrospoor kan, wanneer er een vervangende locatie voor de basisschool is gevonden, een appartementengebouw met circa 36 corridorwoningen worden gebouwd. Aan de zuidzijde van het perceel is ruimte voor een parkeerterrein. Het groene profiel van de Meester Pieter Cornelisz Vermaatlaan kan tot aan de Zwaardijk worden doorgetrokken, geflankeerd door tuintjes van de appartementen op de begane grond.

Programma

In totaal biedt dit model ruimte aan **218** woningen, en 1200 m² BVO aan cafetaria/horeca, werkruimte en een inpandige fietsenstalling. Het aantal ingetekende parkeerplaatsen is gebaseerd op de door provincie voorgeschreven parkeernorm voor woningen in stationsgebieden van 0,7 per woning. Voor de overige functies is de gemeentelijke parkeernorm gehanteerd. In totaal zijn er 209 parkeerplaatsen ingetekend in deze variant, waarvan 125 op eigen terrein en 84 in de openbare ruimte (inclusief 50 P+R).

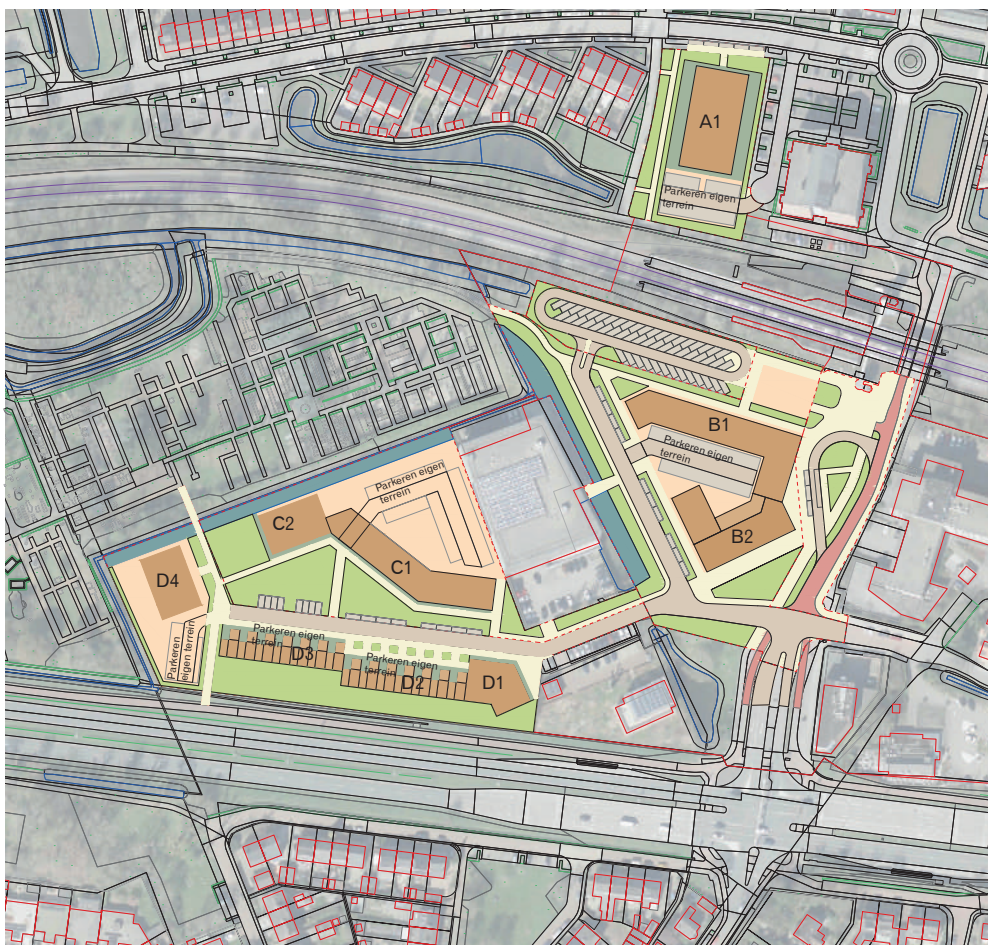


Studiemaquette model maaiveldparkeren

Financieel resultaat - basisscenario

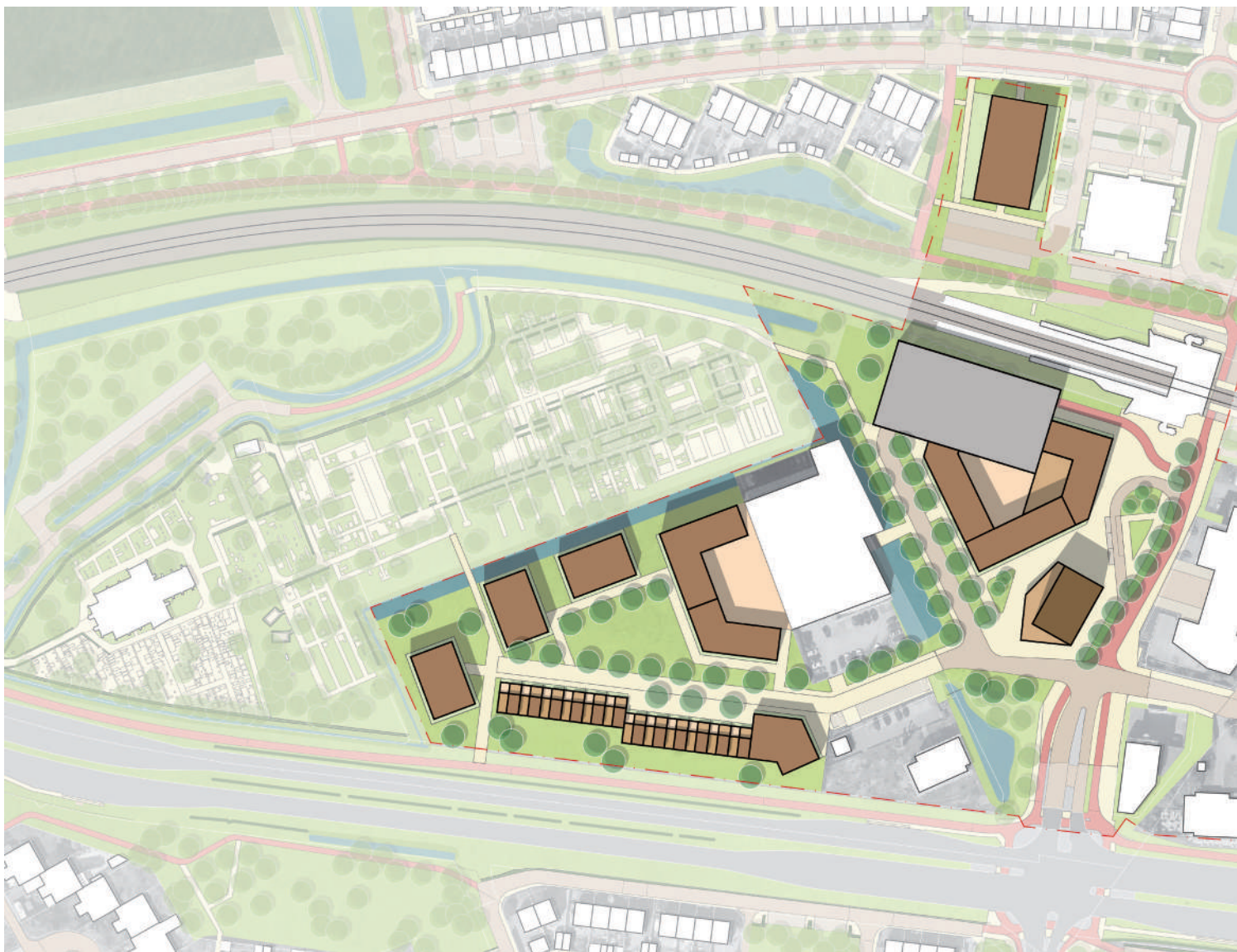
Het basisscenario ($\frac{2}{3}$ betaalbaar) van het maaiveld parkeren model heeft een netto contante waarde van circa **€ - 0,5 miljoen (negatief)**. Door het hoge aandeel betaalbare woningen zijn de opbrengsten in de businesscase bij dit scenario lager dan de kosten. Dit leidt tot een licht negatief saldo.

Variant maaiveldparkeren



Rekenkaart ter bepaling van BV0 en parkeren per deellocatie

Model 2: Gebouwd Parkeren



Ruimtelijk - basisscenario

Het model 'Gebouwd parkeren' gaat uit van één centrale, gebouwde parkeervoorziening die voorziet in de volledige parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers en de P+R-functie. Vanaf het parkeergebouw liggen alle nieuwe woningen in het plangebied binnen een straal van 200m: een acceptabele wandelafstand. Het concentreren van het parkeren op één centraal punt, ontziet de ruimte als gevolg van parkeerbehoefte in de rest van het plangebied, waardoor er in totaal meer woningen toegevoegd kunnen worden. De openbare ruimte is vrij van parkeren.

Ruimtelijk gezien zijn de verschillen met het eerste model beperkt. Het parkeergebouw, met ruimte voor ruim

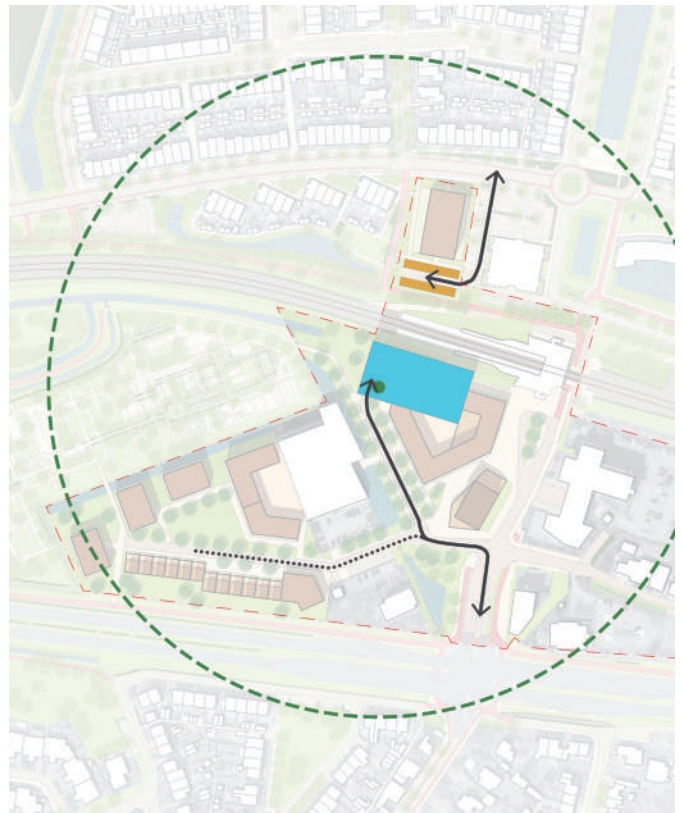
200 auto's, ligt grofweg op dezelfde plek als het P+R-terrein in het eerste model: parallel aan het metrospoor, tegen het spoortalud aangeschoven. Ook wordt het parkeergebouw op dezelfde wijze ontsloten voor het autoverkeer. Op de begane grond van het parkeergebouw is plek voor een fietsenstalling en werkruimte. Het parkeergebouw heeft een entree voor reizigers aan het stationsplein gelegen, enigszins in tweede lijn. Op het dak van het parkeergebouw zou het skatepark terug kunnen keren.

Doordat het parkeergebouw een grotere footprint heeft dan het P+R-terrein op maaiveld uit het eerste model, krijgt ook de bebouwing rond het

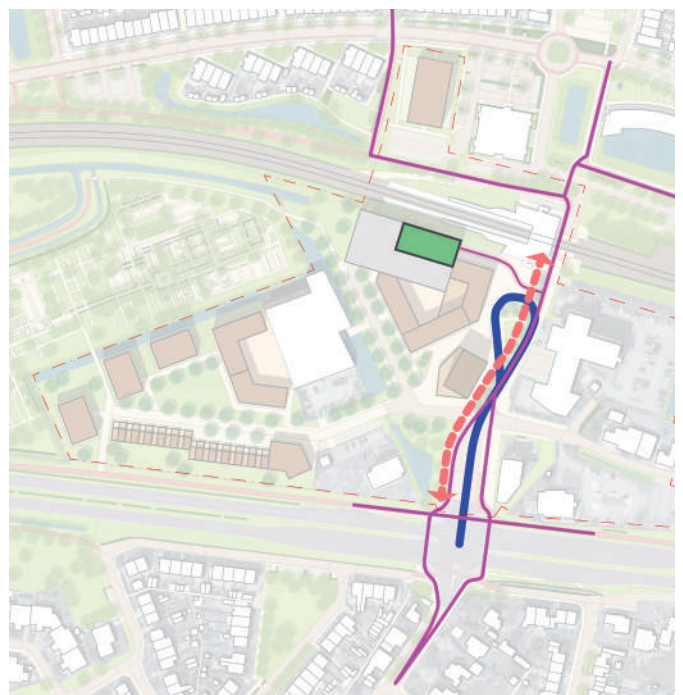


Plankaart model gebouwd parkeren

stationsplein een andere opzet. In dit model vouwen de appartementengebouwen van vier à vijf bouwlagen zich deels rond het parkeergebouw, waardoor het parkeergebouw onderdeel wordt van een bouwblok rond een collectief binnenterrein. Hier kan in de volle grond een tuin worden ingericht, aangezien het parkeergebouw voorziet in de parkeerbehoefte van de woningen. Ook in dit model wordt er ruimte gereserveerd in de plint van het bouwblok voor één of enkele stationsfuncties. Naast dit bouwblok is er aan het stationsplein ruimte voor een vrijstaand appartementenblok van zes bouwlagen met een commerciële plint. De voorgestelde inrichting van het stationsplein is gelijk aan het eerste model.



Parkeerplaatsen in parkeerhub (blauw) en eigen terrein (oranje)

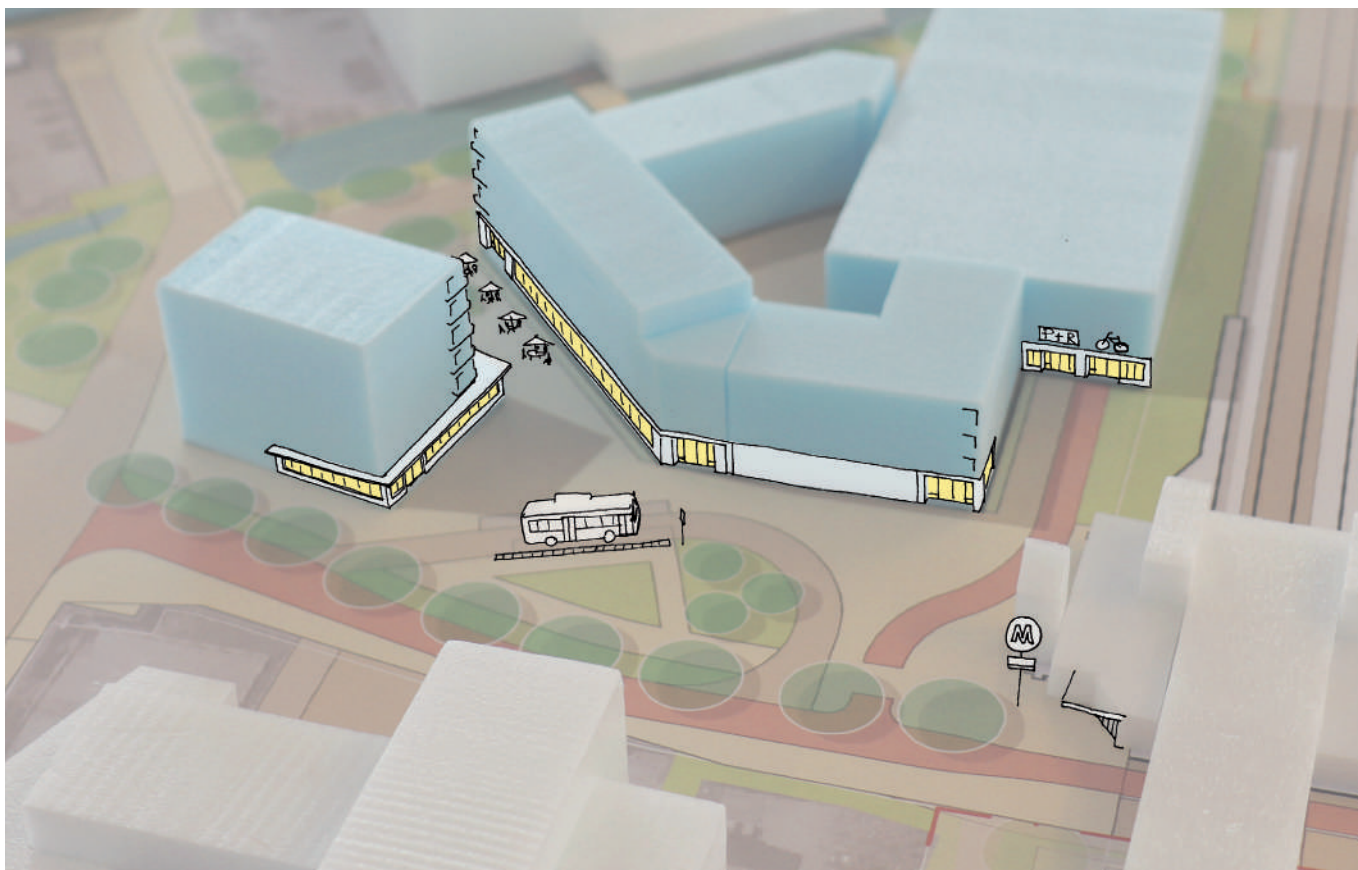


Routes voor fiets (paars), bus (blauw) en wandelaar (rood)

De opzet voor de ontwikkeling op het terrein waar Binder gevestigd is, is vrijwel identiek aan de opzet in het eerste model. Zoals gezegd levert het concentreren van het parkeren hier ruimte om meer woningen toe te voegen dan in het eerste model. Het binnenterrein tussen het voormalig gemeentekantoor en de nieuwbouw kan immers compacter (en groener) zijn. Hierdoor kan rond de centrale groene ruimte ten opzichte van het eerste model nog een extra appartementenblok worden toegevoegd.

De voorgestelde ontwikkeling op het perceel van de basisschool ten noorden van het metrospoor is identiek aan het eerste model. Door de scheidende werking van het spoor, kan deze ontwikkeling niet leunen op het parkeergebouw, daarom blijven hier de parkeerplaatsen op eigen terrein gehandhaafd.

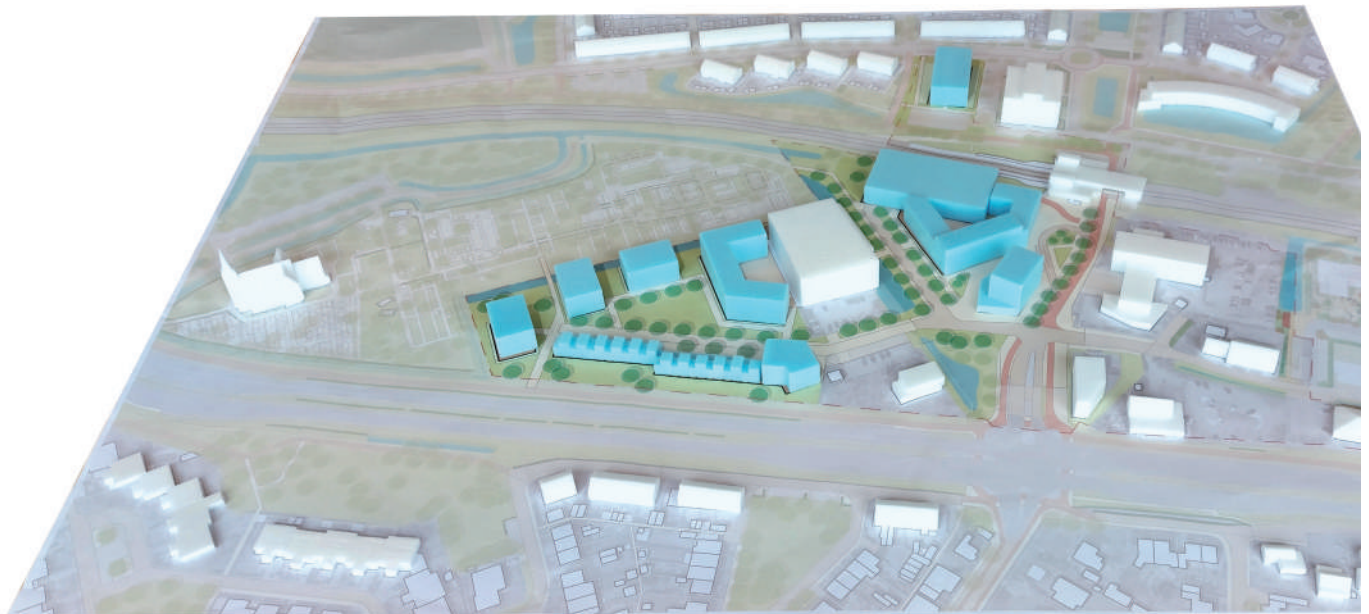
De opzet voor de ontwikkeling op het Binder-terrein is vrijwel identiek aan de opzet in het eerste model. Zoals gezegd levert het concentreren van het parkeren hier ruimte om meer woningen toe te voegen dan in het eerste model. Het binnenterrein tussen het voormalig gemeentekantoor en de nieuwbouw kan immers compacter (en groener) zijn. Hierdoor kan rond de centrale groene ruimte ten opzichte van het eerste model nog een extra appartementenblok worden toegevoegd. De voorgestelde ontwikkeling op het perceel van de basisschool ten noorden van het metrospoor is identiek aan het eerste model. Door de scheidende werking van het spoor, kan deze ontwikkeling niet leunen op het parkeergebouw, daarom blijven hier de parkeerplaatsen op eigen terrein gehandhaafd.



Impressie stationsplein

Programma

In totaal biedt dit model ruimte aan **265** woningen, 1.500 m² BVO aan werkruimte/inpandige fietsenstalling en er zijn 243 parkeerplaatsen ingetekend, waarvan 37 op eigen terrein voor de 14 grondgebonden woningen en de plot ten noorden van het station.

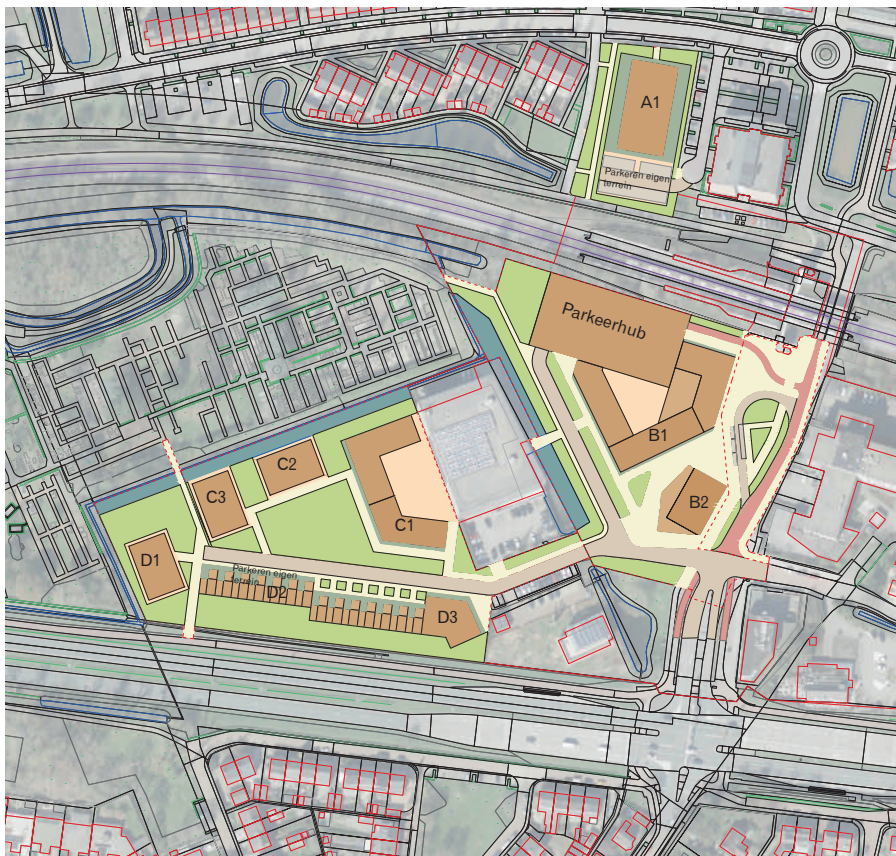


Studiemaquette model gebouwd parkeren

Financieel resultaat - basisscenario

Het basis scenario ($\frac{2}{3}$ betaalbaar) van het gebouwd parkeren model heeft een netto contante waarde van circa **€ - 4,2 miljoen (negatief)**. De voornaamste factoren die leiden tot dit negatieve resultaat zijn de gebouwde parkeervoorziening en het grote aandeel betaalbare woningbouw. De grondwaarden en opbrengsten zijn marktconform, echter worden deze grotendeels tenietgedaan door de dure gebouwde parkeervoorziening, die de parkeeroplossing biedt voor (bijna) het gehele beoogde programma.

Variant gebouwd parkeren



Rekenkaart ter bepaling van BV0 en parkeren per deellootatie

Knelpunten en weging modellen

Knelpunten en relevante afwegingen

Onderstaande knelpunten vereisen een afweging in de volgende fase. Als het gemeentebestuur besluit in de volgende fase te werken naar een kaderstellend document voor de ontwikkeling van Metro Poortugaal, dan is het verstandig om over de onderstaande onderwerpen vroeg in dat proces knopen door te hakken. De te maken keuzes hebben grote impact op de ruimtelijke en financiële uitkomst van de plannen in het projectgebied.

P+R capaciteit

In de huidige situatie is een groot gedeelte van de gemeentegrond in gebruik als P+R locatie, met een omvang van 171 parkeerplaatsen. Volledig laten vervallen van de P+R functie is niet gewenst, omdat de P+R bijdraagt aan de multimodale bereikbaarheid van de metrohalte Poortugaal. Een bepalende vervolgvraag is dan hoeveel P+R plaatsen in de toekomst nodig zullen zijn. Gelet op het mobiliteitsbeleid van gemeente en provincie, waarin het stimuleren van langzaam verkeer en deelmobiliteit een prominente plaats inneemt, is een reductie van het aantal plaatsen zeker realistisch. De vervolgvraag is dan uiteraard hoeveel plaatsen nodig zijn.

In het basisscenario zijn we uitgegaan van 50 P+R plekken. Dat is significant lager dan het bestaande aantal van 171, maar alsnog vraagt het getal van 50 een goede onderbouwing. Momenteel wordt de P+R onder andere gebruikt als extra parkeergelegenheid voor (de bezoekers van) de kantoorpanden eromheen. Dit is niet waar een P+R in essentie voor bedoeld is. Daarnaast laten parkeertellingen zien dat nagenoeg alle gebruikers van de metrohalte Poortugaal binnen loop- of fietsafstand van de halte wonen. Bij deze verplaatsingen over korte afstand binnen de kern, is de bedoeling van het gemeentelijke beleid (conform de mobiliteitsvisie) dat ze te voet of op de fiets worden afgelegd. Alleen voor uitzonderlijke gevallen is een beperkte P+R functie gewenst: bijvoorbeeld voor mensen met een beperkte mobiliteit, of mensen die in de randen van de nacht van of naar hun werk gaan.

In het vervolgtraject is het belangrijk om in beeld te brengen of een kleinere P+R functie, van bijvoorbeeld 20 plaatsen, niet ook zou kunnen volstaan om de P+R functie op deze plek in te vullen. Als de P+R functie naar 20 plaatsen kan, kunnen op deze locatie 15 woningen extra worden gerealiseerd. Op dit punt dient een afweging tussen verschillende doelstellingen te worden gemaakt.

Wijziging parkeernorm kader

Naast de capaciteit van de P+R, dient ook een beslissing gemaakt te worden over de te hanteren parkeernorm en het parkeerregime in het gebied. In het basis scenario wordt getekend en gerekend met de voorgeschreven parkeernorm door de provincie Zuid-Holland voor stationsgebieden. Gemeente Albrandswaard heeft inmiddels aangegeven bezig te zijn met het opstellen van een vernieuwd mobiliteitsplan. Hierin zal ook een parkeernota zitten met herziene parkeernormen voor de gemeente. Momenteel staat de vaststelling van dit beleidsstuk gepland voor de zomer van 2024.

De parkeernormen conform de concept parkeernota zijn bijna het dubbele van de door PZH voorgeschreven parkeernormen. Dit zal betekenen dat er veel meer ruimte gereserveerd moeten worden voor parkeren, wat ten koste gaat van het beoogde vastgoedprogramma. Zowel in ruimtelijk als in financieel perspectief, heeft dit een zeer nadelig effect op het vermogen om de overige gemeentelijke doelstellingen (dus buiten parkeren) te verwezenlijken. Ter volledigheid hebben we d.m.v. een ruimtelijke berekening in kaart gebracht wat afwijking van het provinciale beleid m.b.t. de parkeernorm betekent voor het aantal mogelijk toe te voegen woningen in het gebied. Hierbij is het alternatief de vernieuwde gemeentelijke parkeernormen conform de concept parkeernota.

Door de parkeernormen conform de concept parkeernota aan te houden i.p.v. de door provincie voorgeschreven norm kunnen er circa 55 (betaalbare) woningen minder gebouwd worden in de maaiveld parkeren variant, een afname van 25%. Dit betreft enkel een ruimtelijke uitwerking, waarbij er geen financiële doorrekening van deze wijziging is uitgevoerd. Logischerwijs zal dit ook tot een slechter financieel resultaat leiden. Daarnaast zal het gebied met de hoge parkeernorm weer meer gaan lijken op de huidige situatie, waarbij verharding en geparkeerde auto's de uitstraling van het gebied domineren. Deze afweging is dus van groot belang voor de toekomstige kwaliteit van het stationsgebied.

Ruimtelijke consequenties aanpassing parkeernorm
Maaiveld parkeren variant

	Provinciaal beleid	Gemeentelijk beleid	Vershil (%)
Parkeernorm (incl. correctie stationsgebied)			100%
# woningen	218	218	0%
# parkeerplekken	209	359	+ 72%

# woningen	n.v.t.	163	- 25%
# parkeerplekken	n.v.t.	283	+ 35%

Het mobiliteitsplan is nog geen vastgesteld beleid. Wat opvalt is dat de parkeernormen in het ontwerp mobiliteitsplan niet rechtstreeks lijken te volgen uit de uitgangspunten in de wel vastgestelde mobiliteitsvisie. Met andere woorden: de gemeente Albrandswaard doet er goed aan de parkeernormen in het ontwerp mobiliteitsplan zorgvuldig te bekijken, en te beoordelen of de normen aansluiten op de mobiliteitsvisie. Als te hoge parkeernormen worden vastgesteld (of te lage), dan is het immers onwaarschijnlijk dat de doelstellingen uit de mobiliteitsvisie (zoals bijvoorbeeld de kwaliteit van de leefomgeving) worden gehaald. Ons advies is om bij vaststelling van het Mobiliteitsplan in ieder geval mogelijk te maken dat in de stationsomgeving(en) andere parkeernormen gelden dan op andere plekken in de gemeente, zodat gebruik gemaakt kan worden van het specifieke bereikbaarheidsprofiel van deze locaties. Dat kan door voor de Stationsomgevingen specifieke normen in de nota vast te leggen, of door een generieke bepaling te maken waardoor maatwerk voor locaties mogelijk is.

Programma plint

Ter vervanging van de huidige cafetaria naast het metrostation is er in de voorzieningenplint aan het beoogde stationsplein 150 m² BVO gereserveerd voor een horecavoorziening. Voor de overige ruimte in de plint is er nu gekozen voor kantoor/bedrijfsfuncties. Dit heeft een tweetal redenen:

1. De parkeernorm voor kantoren is lager dan horeca, hiermee neemt dit minder ruimte in beslag, en blijft er meet ruimte over voor het toevoegen van (betaalbare) woningen.
2. Uit gesprekken met grondeigenaren kwam naar voren dat er voldoende vraag is om extra kantoometers toe te voegen in het gebied. Hiermee wordt wel bedoeld in de schaal van de bestaande meters, dus niet één volledig nieuw gebouw gelijk aan meters aan de bestaande voorzieningen.

Ook voor dit onderwerp geldt dus dat de parkeernorm een knelpunt is om de functie in de plint te wijzigen. Het toevoegen van kantoometers is hiervoor enigszins een efficiënte oplossing, echter valt anderzijds te beredeneren dat het toevoegen van functies met piekmomenten in de avond, zoals horeca, positief kan bijdragen aan een prettige en veilige stationsomgeving. Daarnaast is de vraag of de parkeernorm van de gemeente c.q. het CROW ook realistisch is voor horeca gelegen aan een stationsplein. Het is immers logisch om een gereduceerde parkeernorm te gebruiken voor horeca die zich met name richt op gebruikers van de OV-halte. Los van de toename van de parkeervraag, waardoor er minder woningen gerealiseerd kunnen worden, zorgt een horeca plint voor een verslechterd financieel resultaat. Dit komt door hogere bouwkosten en lagere opbrengsten voor deze functie. Voor de gebouwd parkeren variant gaat dit tevens gepaard met een grotere kostbare gebouwde parkeervoorziening, door de toename in de parkeervraag. Voor het maaiveld parkeren model zullen de kosten voor het inrichten van de openbare ruimte iets hoger uitvallen, maar dit is vele malen lager dan de verandering van het financiële resultaat van het gebouwd parkeren model. De keuze om meer horeca functies toe te voegen in de plint aan het stationsplein is een relevante afweging, omdat het de kwaliteit en levendig- en leefbaarheid van het stationsplein sterk verbetert, maar op dit moment werken de hoge parkeernormen in het nadeel voor het toevoegen van meer horeca in het gebied.

Akoestische situatie

Door de ligging van het gebied rondom metrohalte Poortugaal, tussen de metrobaan en de Groene Kruisweg (N492), moet goed worden gekeken naar het aspect akoestiek. Op de Groene Kruisweg geldt een maximum snelheid van 80 km/h, waarbij een maximum snelheid van 50 km/h geldt bij de kruisingen (zoals bij Metro Poortugaal). Dit leidt tot geluidsbelasting voor omliggende functies. Indien het gewenst is om woningen te realiseren (direct) gelegen aan de Groene Kruisweg of de Metrobaan moet er rekening gehouden worden met het treffen van geluidsmaatregelen zoals een geluidsscherm of geluidsluwe gevels in het vastgoed. Een geluidswal neemt veel ruimte in beslag en gaat vaak ten koste van de kwaliteit van het gebied. De kosten hiervan drukken op het resultaat van de grondexploitatie. Woningen met een geluidsluwe gevel zijn duurder om te bouwen en dit drukt op het resultaat van de vastgoedexploitatie. Uiteraard kan er ook besloten worden om volledig af te zien van de bouw van woningen binnen de geluidsgevoelige zones nabij de Groene Kruisweg. Dit heeft rechtstreeks invloed op het aantal te realiseren woningen. In de volgende fase dient er akoestisch onderzoek plaats te vinden om de beste strategie te bepalen voor het omgaan met de geluidsbelasting vanaf de Groene Kruisweg.

Weging modellen

Wanneer we de twee modellen vanuit ruimtelijke blik afwegen, ontlopen ze elkaar weinig. Beide modellen kunnen een valide basis vormen voor verdere kwalitatieve planontwikkeling. Er zijn echter wel voor- en nadelen te benoemen van de modellen ten opzichte van elkaar.

Zo heeft het model maaiveldparkeren juist door de afwezigheid van het tamelijke logge parkeergebouw uit het model gebouwd parkeren een zekere ontspannen, luchtige opzet, die beter past bij de dorps kwaliteiten van Poortugaal. Het is eenvoudiger om in de bebouwing aan te sluiten op een dorps korrelgrootte. De voorgestelde bebouwing ligt op enige afstand van het metrospoor. Dit heeft twee voordelen: ten eerste blijft de kerktoeren van de Dorpskerk zichtbaar vanaf het metroperron en ten tweede kan de groene route rond de begraafplaats op deze manier tot aan het stationsplein worden doorgetrokken. Daarnaast biedt dit model iets meer flexibiliteit in de wijze waarop het fietsparkeren een plek kan krijgen. Het inpassen van de parkeerbehoefte op maaiveld heeft ook voordelen: de sociale controle op de parkeerplaatsen is groter dan in een parkeergebouw en op termijn eventueel overbodige plekken kunnen eenvoudig worden ingeruild voor groen.

Juist de zichtbaarheid van de geparkeerde auto's kan echter net zo goed als nadeel worden benoemd. Doordat het parkeren in dit model minder centraal kan worden opgelost, kunnen we in dit model niet spreken over een werkelijk autoluw gebied. Aangezien er voor het bewonersparkeren ook gerekend wordt op parkeren op eigen terrein (binnenterreinen en tuinen) zal dit ook drukken op hoe groen die terreinen kunnen worden ingericht en dus op de woonkwaliteit.

Het model maaiveldparkeren heeft dus juist als voordeel dat door het centraal oplossen van de parkeerbehoefte de rest van het gebied echt autoluw en groener ingericht kan worden; zowel de openbare ruimte als de binnenterreinen/collectieve tuinen van de woningen. Het groter aantal woningen in dit model zal ook een grotere levendigheid opleveren. Ook is er meer plintruimte beschikbaar voor niet-woonfuncties. Dit kan echter ook een kwetsbaarheid vormen, wanneer deze niet goed gevuld raken of blijven. De plaatsing van het parkeergebouw tegen het spoor aan, kan bijdragen aan het afvangen van geluid van het spoor. Een nadeel

hiervan is dat de groene route rondom de begraafplaats minder direct op het station aansluit en dat het zicht op de kerktoeren vanaf het perron geblokkeerd wordt. Het gebouw biedt de kans om het dak een interessante functie, zoals het terugbrengen van de skatebaan. Het is echter ook een kwetsbaar gebouw om vorm te geven op een manier die niet misstaat in het dorp. Hoewel het parkeergebouw de flexibiliteit biedt om steeds ruimte te blijven bieden aan wisselende parkeerbehoefte in de omgeving, bestaat de kans ook dat het gebouw (deels) leeg komt te staan indien de parkeerbehoefte snel afneemt.

Tijdens de ontwerpateliers is gebleken dat er vanuit het college en gemeente weinig draagvlak is voor de bouw van een gebouwde collectieve parkeervoorziening. De overweging is dat dit niet past bij het dorps karakter van Poortugaal en tot een te grootschalig bovengronds parkeergebouw leidt voor dit gebied. Daarnaast ziet de gemeente vanwege de functie van het gebied niet de logica van het beheren en onderhouden van een gebouwde voorziening. Verder heeft de gemeente de ambitie uitgesproken om hier een relatief lage parkeernorm te hanteren, zoals provincie Zuid-Holland deze heeft voorgeschreven. Dit is logisch gezien het hoge percentage betaalbare woningbouw, waarbij hoogstwaarschijnlijk woningen gerealiseerd zullen worden voor specifieke doelgroepen zoals ouderen, starters (studio's), etc. Autobezit is onder deze doelgroepen over het algemeen laag. Hiermee is de keuze voor een collectieve parkeervoorziening minder logisch en vooral zeer kostbaar.

Kijkend naar de financiële resultaten van de business case is een duidelijk verschil te zien tussen de twee varianten, die voornamelijk toegerekend kan worden aan de gebouwde parkeervoorziening (circa € 6 mln). De extra woningen die gerealiseerd kunnen worden door het (ruimtelijk) efficiënt oplossen van de parkeerbehoefte compenseren bij lange na niet de kosten die gepaard gaan met de bouw van de parkeervoorziening. Doordat de gemeente niet de ambitie heeft een parkeerregime in te voeren in het gebied, zijn er ook geen opbrengsten tegenover de bouw van de voorziening gezet. Het gros van de overige opgevoerde kosten zijn hetzelfde in beide modellen.

Bovenstaande argumenten resulteren in een **voorkeur voor de maaiveld parkeren variant**.



5. Conclusies en vervolgstappen



Conclusies en vervolgstappen

De verkenning heeft laten zien dat het mogelijk is om het gebied rondom de metrohalte Poortugaal verder te ontwikkelen, en daarmee ruim 200 woningen toe te voegen, inclusief het gewenste aandeel betaalbare woningbouw. Deze woningen kunnen gerealiseerd worden in het (relatief beperkte) deel van het plangebied dat eventueel op korte en middellange termijn door middel van een haalbaar plan tot ontwikkeling kan worden gebracht. Voor het overige onderzochte gebied geldt dat hoewel een transformatie zeker bij zou dragen aan de overkoepelende ambities, het niet waarschijnlijk is dat dit op korte of middellange termijn getransformeerd zal worden. Daarmee staat ook vast dat het gebied een gemengd woon- en werkgebied zal zijn, wat ook zeker kan bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het gebied.

De herontwikkeling van het gebied rond Metro Poortugaal biedt goede kansen om dit gebied, dat nu wordt gedomineerd door infrastructuur en parkeerplaatsen, te transformeren naar een prettig en leefbaar deel van het dorp Poortugaal. Als dé mobiliteitsknoop van het dorp, heeft het gebied de potentie om uit te groeien tot een aantrekkelijke entree voor Poortugaal, en om als verbindende schakel te dienen tussen de noordelijke en zuidelijke delen van het dorp. Dit vraagt echter wel om een flinke verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Het streven is een groene stationsbuurt te creëren met een herkenbare identiteit waar het niet alleen prettig reizen, maar ook aangenaam verblijven is. Daarbij horen uitstekende ketenvoorzieningen zoals een prettige bushalte, fietsenstalling, kiss&ride-gelegenheid en P+R-voorziening en ruimte voor stationshoreca. Net zo belangrijk is echter een raamwerk van kwalitatieve openbare ruimte met groene verblijfsplekken en uitstekende routes in alle richtingen.

Deze kwaliteiten zijn maakbaar, ook op een plek waar in de huidige situatie de menselijke maat ver te zoeken is. Dit vraagt echter wel om het maken van keuzes. Wij pleiten ervoor om hier, direct naast de metrohalte, prioriteit te geven aan het maken van (betaalbare) woningen en aan de kwaliteit van de leefomgeving. Het gebied blijft ook per auto goed bereikbaar, maar de auto zal wel wat moeten inleveren van de overmaat aan ruimte die ze nu inneemt. Het is essentieel dat het nieuwe parkeerbeleid dat de gemeente dit jaar vaststelt, de ruimte laat om de omgeving van de metrohalte(s)

substantieel anders in te richten dan andere plekken in de gemeente. Bijzondere aandacht vraagt de noord-zuidroute door het gebied heen, met Hofhoek als centrale schakel. Het slechten van de barrières van de Groene Kruisweg en het spoor zijn essentieel voor het slagen van de ontwikkeling en vergen daarom nader onderzoek.

In financiële zin biedt de variant met maaiveld parkeren uitzicht op een dekkende exploitatie. Indien gewenst, is duidelijk geworden dat er enkele knoppen zijn om aan te draaien om het financieel resultaat nog iets te verbeteren. En andersom zijn er wellicht redenen om een publiek tekort op de planontwikkeling te dragen, bijvoorbeeld omdat doelen op het gebied van wonen, mobiliteit, groen en klimaatbestendigheid behaald kunnen worden. Het gebied kan een kwalitatieve sprong maken naar een ambitieus en aantrekkelijk gebied, dat de gemeente eventueel als voorbeeld kan gebruiken voor de uitvoering van haar beleid.

Mocht het gemeentebestuur besluiten dat de herontwikkeling van het gebied rondom Metro Poortugaal wenselijk is, dan is het raadzaam om op korte termijn de belangrijkste grondposities onder controle te brengen. Het verliezen van deze controle kan leiden tot een situatie, waarin de gewenste ontwikkeling met de daarin opgenomen publieke doelstellingen onhaalbaar of moeilijk realiseerbaar wordt. Het gaat hier met name om de private grond aan de westzijde van de Hofhoek. Onze aanbeveling zou zijn om de controle op een voor de gemeente wenselijke manier te verkrijgen (als voorbeeld gaven wij al aan dit te kunnen doen via de Wet Voorkeursrecht Gemeenten, maar er zijn ook andere mogelijkheden denkbaar).

Als het besluit wordt genomen om de planvorming voor Metro Poortugaal op te starten, dan is het ook verstandig om te kijken naar de taken van partijen in de vervolgfases. Deze verkenning vindt zijn oorsprong in een studie naar potentiële woningbouwlocaties in Albrandswaard, die door gemeente en provincie samen is opgedragen. Vervolgens hebben gemeente en provincie ook gezamenlijk bijgedragen aan de totstandkoming van deze verkenning. Voor de volgende fase van planvorming verdient het aanbeveling om in gesprek te gaan over de rolname van partijen, en de wijze waarop ieder kan bijdragen aan een succesvolle ontwikkeling van het gebied rondom Metro Poortugaal.

Tips en aanbevelingen voor het vervolgproces

1. Vastgoedprogramma

- Behoeftte-analyse en kiezen voor welke doelgroepen hier moet worden gebouwd
- Vaststellen kader en eisen woningbouwprogramma (verdeling sociaal/betaalbaar en vrije markt)
- Vaststellen kader en eisen gewenste functies voorzieningenplint aan het stationsplein

2. Mobiliteit

- Afweging en besluit over tunnel onder metrobaan exclusief voor lopen en fietsen
- Studie naar afwikkeling en oversteekbaarheid kruising Groene Kruisweg en Hofhoek; verkennen mogelijkheden voor bekostiging als een aanpassing gewenst is.
- Gewenste ingrepen wandel- en fietsnetwerk; verkennen mogelijkheden financiële dekking
- Besluitvorming over benodigde P+R capaciteit in het licht van de mobiliteitsvisie
- Vaststellen parkeernorm voor woningbouw en overige functies
- Besluit parkeerregime:
 - i. Wel of geen regime
 - ii. Soort regime
 - iii. Wel of niet betrekken bestaande private parkeervoorzieningen in parkeerbalans, en inzetten op meer dubbelgebruik

3. Milieukundig

- Uitvoeren akoestisch onderzoek woningbouw nabij Groene Kruisweg (na nadere stedenbouwkundige uitwerking)
- Uitvoeren van een milieukundige quickscan van het gebied

4. Kwaliteit

- Opstellen stedenbouwkundig masterplan, inrichtingsplan openbare ruimte en beeldkwaliteitsplan voor de architectuur
- Keuze akoestische voorziening, etc.

COLOFON

ONTWERP

Palmbout Urban Landscapes
Rebel Group

IN OPDRACHT VAN

Gemeente Albrandswaard
Provincie Zuid-Holland

PALMBOUT
Urban Landscapes.
Schiedamsedijk 44
3011 ED Rotterdam
T. 010.433 2649
www.palmbout.nl

ABEL



