Lecke v/d Stoep



Nota van Uitgangspunten - augustus 2023

Gemeente Rotterdam



Afbeelding met projectgrens en label met projectnaam

Colofon

Deze Nota van Uitgangspunten van de Lecke v/d Stoep locatie opgesteld door het cluster Stadsontwikkeling, afdeling Ruimtelijk Ontwerp en Advies van de Gemeente Rotterdam.

Gebiedsontwikkelaar:	Debbie Ginter
Projectmanagement:	Mathieu van Waterschoot
Planeconomie:	Junyi Li
Markt & contracten:	Vincent Quist
Stedenbouw:	Esther Heemskerk & Colin Kesteloo
Landschap:	Hester Annema & Rachel Backbier
Wonen:	Ingrid de Bont
Mobiliteit:	Roman Hussain
Duurzaamheid:	Jeroen van Gorp & Guido Slokkers
Ingenieursbureau:	Alex Langerak
Communicatie:	Robert Anemaet

Verantwoording beeldmateriaal:
De auteur van het beeldmateriaal is vermeld in het hoofdstuk beeldverantwoording. Indien niet anders vermeld is het beeldmateriaal opgesteld door de gemeente Rotterdam.

Inhoud

Samenvatting 4

1. Introductie 6
- 1.1 Aanleiding 7
- 1.2 Opgave 7
- 1.3 Participanten 7

2. Plangebied 8
- 2.1 Locatie 11
- 2.2 Historie 11
- 2.3 Huidige situatie 11
- 2.4 Context 11

3. Ruimtelijke en programmatische uitgangspunten 12
- 3.1 Programma 13
- 3.2 Stedenbouw 14
- 3.3 Landschap 20

4. Beeldkwaliteit 24
- 4.1 Refernties 25

5. Mobiliteit 28
- 5.1 Voetganger & Fiets 29
- 5.2 Auto 29

6. Duurzaamheid 31
- 6.1 Energietransitie 32
- 6.2 Circulair bouwen 32
- 6.3 Klimaatbestendige stad 33
- 6.4 Gezonde leefomgeving 33

7. Milieu 35
- 7.1 Geluid 35
- 7.2 Luchtkwaliteit 35
- 7.3 Externe veiligheid 35
- 7.4 Bodem 35
- 7.5 Wet natuurbescherming 35
- 7.6 Water 35
- 7.7 Milieuzonering 35
- 7.8 Bezonning 35
- 7.9 Windhinder 36
- 7.10 M.e.r. beoordeling 36

8. Technische uitgangspunten 38
- 8.1 Afval 39
- 8.2 Peilmaat 39
- 8.3 Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties 39
- 8.4 Kabels en leidingen 39

9. Proces 41
- 9.1 Procedure 42
- 9.2 SMP en IP 42
- 9.3 Participatie en communicatie 42

10. Bijlagen 43
- 10.1 Vuistregels 44
- 10.2 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP) 46
- 10.3 Parkeernormen auto en fiets 48
- 10.4 Welstandsnota gebiedscriteria 54

Samenvatting

Op deze pagina is een samenvatting te vinden van de belangrijkste uitgangspunten voor deze ontwikkeling. .In de rest van het NvU worden de uitgangspunten toegelicht. Dit is niet het gehele verhaal voor de ontwikkeling daarvoor zal het gehele NvU gelezen moeten worden.

Opgave

Het plangebied betreft 5 blokken gelegen aan de Van de Lecke-, van der Stoepstraat en de Gerdesiaweg in bezit van Woonstad. Het bestaande wooncomplex is gebouwd in 1949 tijdens de wederopbouw-periode. Omdat er woningnood was moest snel en met goedkope materialen gebouwd worden. De levensduur van de gebouwen is daardoor na ruim zeventig jaar aan zijn einde gekomen. De gebouwen zijn zeer gehorig, het dak lekt en de gevel is – onder de beplating ernstig beschadigd. Ook is de indeling van de woningen gedateerd. Vanwege de slechte bouwkundige kwaliteit van de gebouwen en woningen is renoveren te duur. Sloop/nieuwbouw is dan ook de beste en enige optie om een groter en toekomstbestendig woonprogramma te realiseren op deze locatie.

De NvU is intern afgestemd met de vakafdelingen (o.a. Stedenbouw, Wonen, Mobiliteit, Duurzaamheid) en met Woonstad Rotterdam.

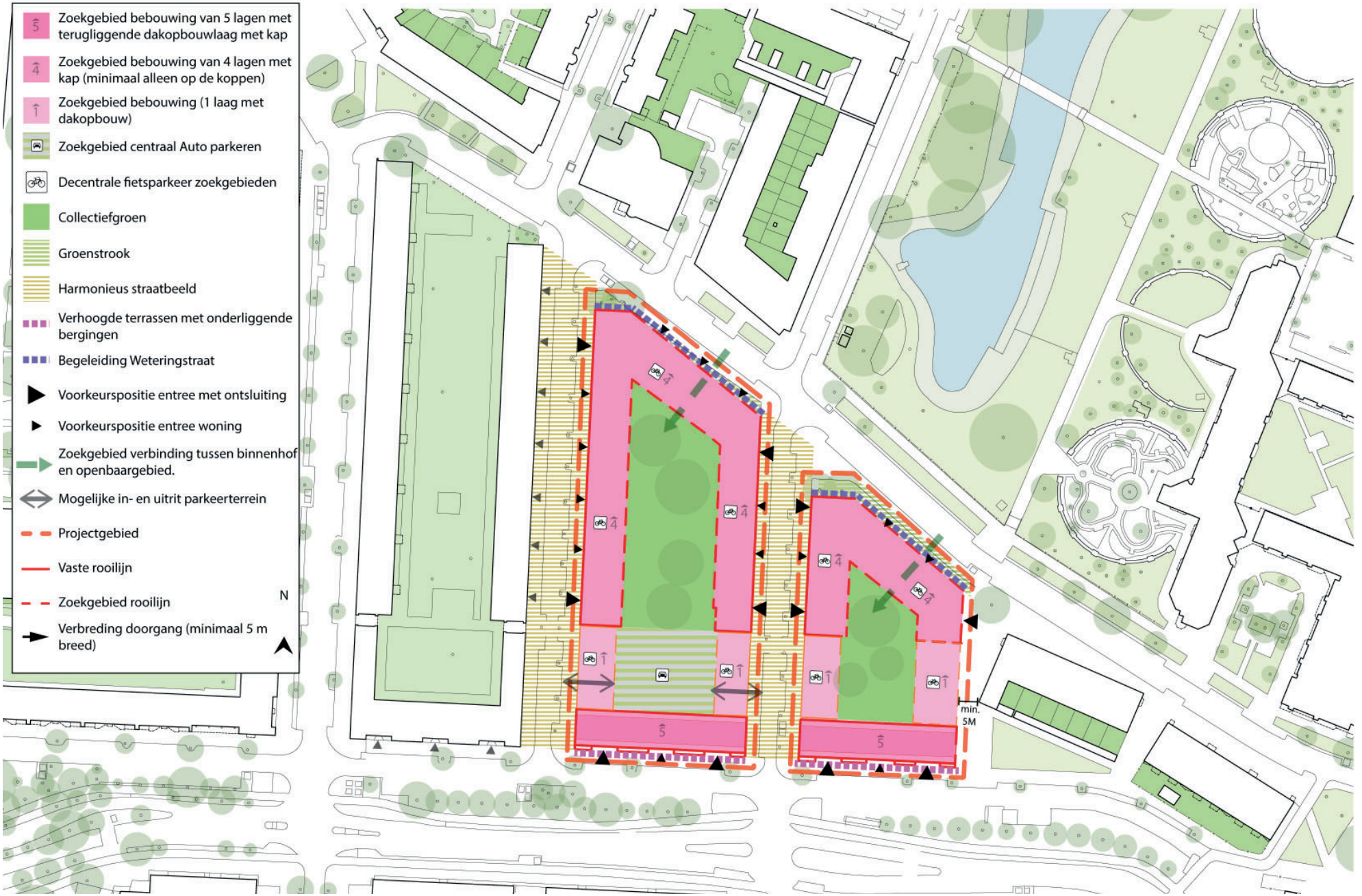
Ruimtelijke uitgangspunten

Bij de nieuwbouw is het van belang dat de bebouwing met het te handhaven westelijke beeldbepalende blok een herkenbare eenheid vormt. Met deze reden staat de ensemble-waarde van het geheel van de drie bestaande woonblokken voorop, waarbij er binnen de ontwerpopgave ruimte wordt Geboden voor een hedendaagse interpretatie van de bestaande (vroege) wederopbouwarchitectuur.

- Drie kenmerkende bouwhoogtes met een duidelijk hiërarchisch verschil.
- Dak aanzichten in harmonie ontwerpen met de bestaande daken, met extra aandacht voor de overhoekse aanzichten.
- De bebouwing aan de Gerdesiaweg wordt voorzien van een, kenmerkende, set back op de bovenste bouwlaag.
- Kenmerkende terrasvorming aan de Gerdesiaweg wordt in stand gehouden.
- Auto parkeren wordt zoveel mogelijk voorzien op het binnenterrein van het westelijke bouwblok.
- Fiets parkeren wordt op een aantal locaties geclusterd.
- De collectieve binnentuinen worden zoveel mogelijk behouden.
- Bestaande bomen worden, waar mogelijk, behouden.
- De randen van de collectieve binnentuinen worden zoveel mogelijk omrand met woningen.
- Er wordt ingezet op behoud van de groene kwaliteit aan de Weteringstraat.
- De gevel uitstraling worden zoveel mogelijk in harmonie ontworpen.
- Entrees zoveel mogelijk in hetzelfde ritme laten terug komen als in de bestaande blokken.
- Entrees voor de autoparkeergelegenheid worden voorzien in de laagbouw.
- Aan de Oostzijde wordt ruimte gelaten om de bestaande doorgang toegankelijker te maken.

Programma

Het huidige complex bevat 114 woningen in het sociaal segment (100%), Het gewenste programma voor dit project bestaat uit ca. 180 woningen, waarvan ca. 130 stuks in het sociale segment. De huurwoningen in het sociale segment worden deels in het sociaal basis en deels in het sociaal plus-segment gerealiseerd. De resterende ca 50 woningen zullen in de vrije sector gerealiseerd worden. Het streven is om hiervan zoveel mogelijk in het middenhuursegment te realiseren.



Randvoorwaardenkaart

1. Introductie

1.1 Aanleiding
1.2 Opgave
1.3 Participanten
1.4 Beleidskaders

In de Nota van Uitgangspunten (NvU) staan belangrijke zaken om tot realisatie van een bouwplan te kunnen komen. In dit document staan de uitgangspunten omschreven waaraan bouwplannen van ontwikkelaars en particuliere opdrachtgevers moeten voldoen. Dit document wordt gebruikt als toetsingskader, bijvoorbeeld wanneer een ontwikkeling niet in het bestemmingsplan past en/of om gemeentelijke ambities, bijv. programma, architectuur, etc. te borgen wanneer de gemeente aan gronduitgifte doet. Tenslotte zorgt het opstellen van uitgangspunten ervoor dat de inbreng van de verschillende vakafdelingen (Stedenbouw, Wonen, Planologie, Landschap, Duurzaamheid, Mobiliteit) is afgestemd. De Nota van Uitgangspunten wordt vastgesteld en is daarmee het bestuurlijk bekrachtigde kader voor ontwikkeling van bouwplannen.

1.1 Aanleiding

Twee wooncomplexen aan de Gerdesiaweg , Van de Leckestraat en de Marinus van der Stoepstraat in Kralingen-West zijn aangemerkt als herontwikkelingslocatie. Er zijn veel technische klachten, de woonkwaliteit is gedateerd en er zijn veel beheerklachten en zorgen over het complex. De panden zijn gebouwd in 1949 tijdens de wederopbouwperiode. Omdat er woningnood was moest snel en met goedkope materialen gebouwd worden. De levensduur van de gebouwen is daardoor na ruim zeventig jaar aan zijn einde gekomen: de gebouwen zijn zeer gehorig, het dak lekt en de gevel is - onder de gevelbeplating - ernstig beschadigd. Ook is de indeling van de woningen gedateerd. Vanwege de slechte bouwkundige kwaliteit van de gebouwen en woningen is renoveren te duur. Sloop/nieuwbouw is dan ook de beste en enige optie om een groter en toekomstbestendig woonprogramma te realiseren op deze locatie.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden c.q. de Nota van Uitgangspunten zijn noodzakelijk voor een goede inpassing en het borgen van de ruimtelijke ambities. Zij vormen het toetsingskader voor de realisatie van de ontwikkeling. Deze ontwikkeling zal worden aangemerkt als Lecke v/d Stoep.

1.2 Opgave

Bij de herontwikkeling van deze locatie wordt voorzien dat de bestaande 114 woningen, 10 bedrijfsruimten en 20 bergingen ruimte maken voor nieuwbouw van ca. 180 woningen. De doelstelling is het slopen en opnieuw bouwen van twee bouwblokken, gelegen aan weerszijden van de Van de Leckestraat, de oostzijde van de Marinus van der Stoepstraat en de twee aansluitende blokken langs de Gerdesiaweg. Het meest westelijk bouwblok blijft gehandhaafd. Bij de nieuwbouw is het van belang dat de bebouwing samen met het te handhaven westelijke beeldbepalende blok een herkenbare eenheid vormt. De waarde van het huidige ensemble – het geheel van de huidige drie woonblokken- is medebepalend voor deze ontwikkeling, waarbij er ruimte wordt geboden voor een hedendaagse interpretatie van de bestaande (vroege) wederopbouwarchitectuur.

1.3 Participanten

Eigenaar grond huidige bebouwing:	Woonstad Rotterdam
Ontwikkelende partij:	Woonstad Rotterdam
Architect:	Architectuur Maken. (n.b. de architect start met de planontwikkeling na vaststelling van de NvU)
Adviseurs :	nog niet bekend

2. Plangebied

2.1 Locatie
2.2 Historie
2.3 Huidige situatie
2.4 (Toekomstige) ontwikkelingen


De Nieuwe Plantage
Lecke v/d Stoep
Weteringstraat
KRALINGEN-WEST
Gerdesiaweg
Metrostation gerdesiaweg

Locatie



Cultuurhistorische verkenning

2.1 Locatie

De locatie Lecke van der Stoep ligt in het midden van Kralingen-West en maakt deel uit van de visie op grotere schaal van Kralingen-west en Crooswijk. Het project wordt omsloten door de Gerdesiaweg en de Weteringstraat. Op de locatie staan nog drie bouwblokken waarvan er voor twee een sloopvergunning is aangevraagd

2.2 Historie

Kralingen-West is een veelzijdige en historisch gelaagde Rotterdamse wijk. Het is het Kralingen van de eindeloos lange straten in plaats van het meer oostwaarts gelegen Kralingen van de lommerrijke lanen. Stedenbouwkundige Sam van Embden schreef in 1946: 'Hoewel de naam 'Kralingen' in het algemeen de gedachte aan een wijk van welgestelden oproept, is het hier getroffen stadsdeel toch allerminst als zodanig te kwalificeren. Het betreft één dier slecht gebouwde, nauw verkavelde woonbuurten van slechte kwaliteit, waarmede de 19e eeuwsche grond- en woningspeculatie ons heeft opgescheept, aanvankelijk gebouwd voor den middenstand, doch ten gevolge van de slechte volkshuisvestingskwaliteiten spoedig in een proces van pauperiseering geraakt.' Nadat in 1940 het bombardement op de stad het hart uit deze wijk sloeg werd er met een tomeloze sociale en ruimtelijke ambitie gewerkt aan de herbouw. Deze tijdslaag leverde een van de meest rijke wederopbouwgebieden op, en een collectie woon- en werkgebouwen van uitzonderlijk hoog niveau. Hier is het wederopbouwplan van Van Traa voor gebruikt. Hierbij speelde de 'groene wig' die het gebied voorzag van een ruime groene ruimte een belangrijke rol. De bebouwing op deze locatie zorgde met zijn heldere en consistente wandvorming voor een begeleiding van deze groene wig. Door de aanleg van de metro in de jaren zeventig raakte de heldere opbouw vertroebeld en werd met nieuwe gebouwen geprobeerd de samenhang terug te brengen. Het probleem werd niet opgelost, waardoor het gebied rond de Gerdesiaweg nog steeds een complex stedenbouwkundig vraagstuk is.



Begeleiding van de groenewig doormiddel van bebouwing.



Omranding collectieve binnenruimtes.

2.3 Huidige situatie

Het stedenbouwkundige ensemble bestaat uit drie bouwblokken waarvan er twee een gesloten collectieve binnentuin hebben. Het derde bouwblok grenst aan een openbare buitenruimte. De bebouwing heeft een planmatige opzet en eenduidig karakter in architectuur. In de tussenstraten is er een doorlopende kap vorm met eenduidige hoogte. Aan de Gerdesiaweg is de bebouwing hoger dan de bebouwing in de tussenstraten. Door de veel lager tussengelegen bebouwing wordt het hiërarchisch onderscheid tussen de twee bebouwingsvormen benadrukt. Verder heeft deze bebouwing de bergingen in een souterrain. Dit zorgt voor een opgetilde begane grond in deze bouwblokken. Waar deze aan de Gerdesiaweg goed op zijn plaats is gezien de hogere verkeersintensiteit, is deze in de tussenstraat minder gelukkig omdat deze tot een anonimisering leidt in de buitenruimte. Een andere zwakte in het gebied is de matige profilering van de Weteringstraat. Dit biedt een kans om het aanzicht vanaf deze straat te verbeteren. Verder is er een kans voor een verbeterde verbinding van de Gerdesiaweg richting Nieuwe Plantage door de bestaande doorgang vanaf het metrostation een breder profiel te geven.

2.4 Context

Er zijn geen ontwikkelingen die recent in de directe omgeving gerealiseerd zijn. Op dit moment loopt er een stedenbouwkundige verkenning van het gebied Kralingen-West en Crooswijk ten navolging van de cultuurhistorische verkenning. Hieruit is voortgekomen dat de drie bouwblokken gelegen aan de Marinus van der Stoepstraat en de van de Leckestraat tezamen een beeldbepalend ensemble vormen waarbij het meest westelijke blok in zichzelf een beeldbepalend gebouw is. Het middelste en oostelijke bouwblok zullen worden gesloopt en worden vervangen voor nieuwbouw. De twee genoemde aspecten (het beeldbepalend stedenbouwkundig ensemble en het westelijke beeldbepalende gebouw) zijn startpunt voor de ontwerpopgave voor de nieuwbouw, waarbij de ensemblewaarde van groot belang blijft.

3. Ruimtelijke en programmatische uitgangspunten

3.1 Programma
3.2 Stedenbouw
3.3 Openbare ruimte

3.1 Programma

Het plangebied betreft 6 blokken gelegen aan de Van de Lecke-, van der Stoepstraat en de Gerdesiaweg in bezit van Woonstad.
Er worden 114 woningen in het sociale segment gesloopt en daarvoor in de plaats komen ca. 180 nieuwbouwwoningen.

Wonen

Voor iedere Rotterdamse wijk is bepaald wat de gewenste ontwikkeling in prijssegmenten zou moeten zijn om uiteindelijk tot 'wijken voor iedereen' te komen. 'Wijken voor iedereen' betekent een stad waar in alle gebieden een plek is voor zowel mensen met een kleine als veel ruimere beurs én elk gebied mogelijkheden biedt voor het maken van een wooncarrière. In het coalitieakkoord is vastgelegd dat nieuwe woningbouw-ontwikkelingen binnen de gemeente vanaf 2026 voldoen aan de volgende verdeling: 25% sociaal , 40 % middenhuur , 20 % hoger segment , 15 % topsegment.

Kralingen West is een wijk met relatief veel woningen in het sociaal basis segment en relatief weinig woningen in het middeldure segment. Het is dus wenselijk dat er in het middensegment woningen worden toegevoegd. Omdat de sociale voorraad ook hard nodig is voor de huisvesting van de sociale doelgroep, is het belangrijk dat er niet te veel woningen uit het sociaal basissegment verdwijnen. De groep die is aangewezen op een woning in dit goedkope segment groeit namelijk en het is een grote uitdaging om deze woningen aan de woningvoorraad toe te voegen vanwege gestegen bouwkosten. Met name de grotere woningen voor gezinnen in dit segment zijn schaars. Daarnaast is er ook grote behoefte aan toegankelijke woningen met een lift zodat ouderen in de wijk kunnen doorstromen. In Kralingen Crooswijk is namelijk een groot tekort aan geschikte woningen voor ouderen.

Het aanbod dat hier gerealiseerd wordt zou in principe zoveel mogelijk doelgroepen moeten bedienen: kleine woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens en grotere woningen voor gezinnen. Het streven is om alle woningen op de verdieping dienen bereikbaar te zijn met een lift en levensloopbestendig te worden gebouwd (drempelvrij), zodat ze geschikt zijn voor ouderen en toegankelijk voor iedereen.

Het huidige complex bevat 114 woningen in het sociaal segment (100%), Het gewenste programma voor dit project bestaat uit ca. 180 woningen, waarvan ca. 130 stuks in het sociale segment. De huurwoningen in het sociale segment worden deels in het sociaal basis en deels in het sociaal plus-segment gerealiseerd. De resterende ca 50 woningen zullen in de vrije sector gerealiseerd worden. Het streven is om hiervan zoveel mogelijk in het middenhuursegment te realiseren.

De woningen voldoen aan het Nieuw Kwaliteitsbeleid Wonen, dat betekent dat ze minimaal gemiddeld 60m2 gbo zijn en altijd groter dan 50 m2 gbo.

Omdat het om een relatief grote ontwikkeling gaat is differentiatie in plattegronden gewenst. De herontwikkeling dient in ieder geval ruimte te bieden aan de volgende doelgroepen:

- Eén- en tweepersoons-huishoudens die zijn aangewezen op een huurappartement in het sociaal basis- segment;
- Oudere één- en tweepersoons-huishoudens die zijn aangewezen op een levensloopbestendige woning;
- Gezinnen die zijn aangewezen op een huurwoning in het sociale segment (minimaal 85m2 gbo).

- De huurprijs voor het sociaal-basis segment is maximaal €693,60 per maand (prijspeil 2023)
- De huurprijzen voor het sociaal plus segment liggen tussen €693,60- €808,06- per maand (prijspeil 2023).
- De huurprijzen voor het middensegment liggen tussen €808,06- €1075,- per maand (prijspeil 2023).

3.2 Stedenbouw



Ensemblewaarde kaart van de huidige situatie

Ensemble waarde

Een waardevol ensemble is een compositorisch geheel; het bestaat uit meerdere fragmenten zoals gebouwen met annexen, structuurelementen en openbare ruimten die een duidelijke onderlinge samenhang hebben. Deze onderlinge samenhang is historisch gegroeid of binnen één stedenbouwkundig ontwerp tot stand gekomen en uit zich in een herkenbare ruimtelijke karakteristiek die stilistisch en/of functioneel is. In het geval van Lecke v/d Stoep wordt deze gekenmerkt door vier elementen:

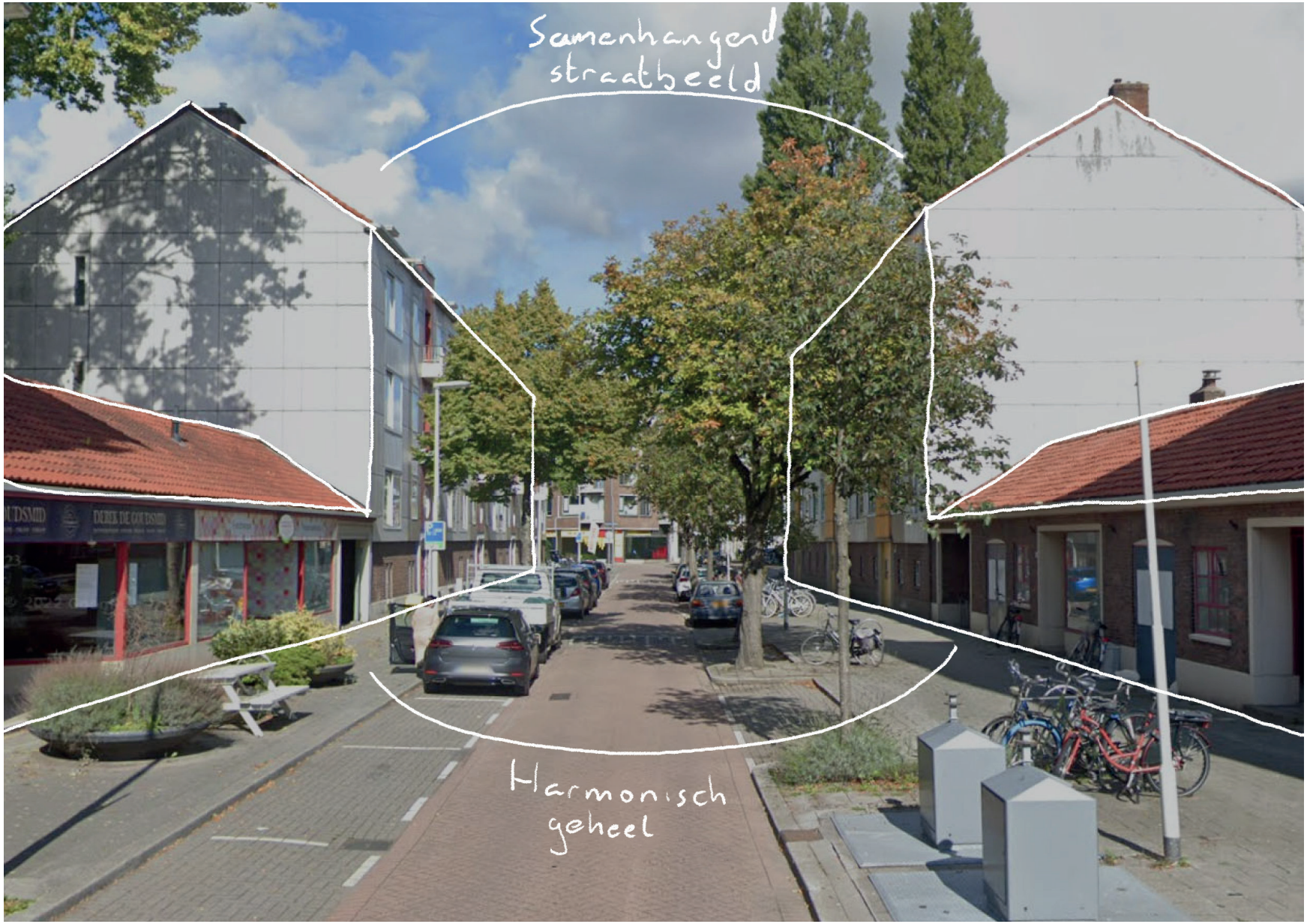
1. Herkenbaar profiel en silhouet als begeleiding van de Gerdesiaweg.
2. Duidelijk hiërarchisch verschil tussen de bebouwing aan de Gerdesiaweg en bebouwing aan de tussen straten.
3. Een harmonisch beeld in de tussenstraten.
4. Groene allure aan de Weteringstraat.



Herkenbaar profiel als begeleiding van de Gerdesiaweg.



Kenmerkende hiërarchie en herkenbaar silhouet.



Harmonisch straatbeeld.



Groene allure Westeringstraat.

Bebouwingslijnen en rooilijnen

Voor de nieuwbouw worden de huidige rooilijnen gehanteerd, met een aanvulling aan de Weteringstraat. Bij de rooilijn aan de Weteringstraat zal de rooilijn van het gebouw vier meter van de huidige kavelgrens te komen staan. Binnen beide bouwvelden blijft een onbebouwd binnenhof vrij op de bestaande karakteristieke kwaliteit van een tuin met volle grond te borgen. Aan de Gerdesiaweg zijn set backs een kenmerkend onderdeel van de bebouwing en zijn daarmee onderdeel van de ensemble waarde van het geheel. Aan de zijde van Metrostation Gerdesiaweg wordt iets meer ruimte geboden om de bestaande wandeldoorgang te verbreden om de doorgang toegankelijker te maken.

Bouwvolume

Om de stedenbouwkundige eenheid in het ensemble te bewaren blijft de hoogte in de tussen straten ondergeschikt aan de bouwhoogte aan de Gerdesiaweg. Door het dak profiel van de nieuwbouw visueel te laten mee gaan met het te behouden bouwblok wordt de eenheid in het ensemble verder geborgd. De nieuwbouw ontwikkeling kent, net als de bestaande bebouwing, drie hoogtes. Waarbij die aan de Gerdesiaweg het hoogste is en deze gescheiden wordt van de bebouwing aan de tussenstraten met een tussengebouw van aanzienlijk lagere maximale hoogte.

Silhouet

Voor de begeleiding van de Gerdesiaweg is het belangrijk dat het huidige silhouet van de bestaande bebouwing wordt aangehouden. Hierbij zijn de kenmerkende teruggezette bovenste laag, de alzijdigheid van de hoekoplossing en het kenmerkende zadeldak leidend.

Entrees

Aan de Gerdesiaweg is het vooral belangrijk dat de entrees in hetzelfde ritme voorkomen als die van het te behouden blok (297 - 343) aan de Gerdesiaweg. Entrees in de tussenstraten worden ontworpen in overeenstemming met het gevelbeeld aan de overzijde van de straat. Dit wordt gedaan om het harmonische beeld in de tussenstraten niet te verstoren. Om binnentuinen levendig te houden is het verder wenselijk dat een aantal van de woningen ook een directe entree heeft naar deze binnentuinen. Alle bewoners moeten toegang hebben tot de collectieve binnentuin zonder dat zij hiervoor het complex moeten verlaten. Om het binnen parkeerterrein te ontsluiten wordt de laagbouw die de hogere bebouwing aan de Gerdesia weg scheidt van de bebouwing aan de tussenstraten gezien als beste locatie om een inrit te realiseren.

Vijfde gevel

De verschijningsvorm van de daken zijn een kenmerkend onderdeel van het historische ensemble en zal daarom met zorg moeten worden ontworpen. Hierbij is de samenhang van het straatbeeld leidend, de overhoekse aanzichten van bebouwing aan de tussenstraten zullen hierbij van cruciaal belang zijn. Aan de Gerdesiaweg is het van belang dat er aansluiting wordt gezocht met het te behouden deel van het ensemble.

Buitenruimte behorende bij het gebouw

Beide bouwblokken worden voorzien van collectieve tuinen die deels kunnen worden voorzien van parkeermogelijkheden. Bij de positionering van de bergingen is het hier van belang dat deze de collectieve binnenruimtes niet volledig worden afgesloten van de woningen, maar dat deze collectieve ruimtes juist zoveel mogelijk worden begrensd door woningen.

Flexibiliteit

Nieuwe ontwikkelingen moet niet alleen duurzaam zijn op het gebied van energie en klimaat. Maar ook in de levensduur van het gebouw, de flexibiliteit in de inrichting en het gebruik is hierin bepalend. Gebouwen moeten met de stad en tijd mee kunnen groeien. Het moet daarom in de toekomst mogelijk zijn om het gebouw een andere functie te geven zonder dat er majeure (en vaak te dure) ingrepen nodig zijn. Denk hierbij aan verticale leidingtransport, verdiepingshoogtes voor diverse functies etc.

Sociale Veiligheid

Bij het ontwerp van de nieuwbouw dient rekening te worden gehouden met de sociale veiligheid van het gebied en zijn bewoners. Dit betekent; geen onoverzichtelijke hoeken, voldoende verlichting overzichtelijke entrees, afsluitbaarheid van de stallingsgarage en voldoende zicht vanuit de woningen op het openbare gebied.


Boomstructuur in woonstraten
Verbindingen binnentuin - park
Groene verbinding hoofdwegen
Groene koppen nieuwbouw
Binnentuinen; groen, biodiversiteit en klimaatadaptief
Bestaande bomen
Herstel boomstructuur langs straten
Bomen op kop van gebouw
Nieuwe bomen (binnentuinen)
P
Parkeren inpassen in binnentuin
Weteringstraat
Gerdisiaweg
P

3.3 Landschap

Groenstructuur

De huidige groenstructuur in het gebied wordt gekenmerkt door de binnentuinen en de verbinding met de openbare ruimte. In deze binnentuinen staan er een aantal grote bomen die de tuinen en de aangrenzende straat voorzien van schaduw. Deze bestaande bomen dienen, zoveel mogelijk, behouden te blijven om de groen kwaliteit in het gebied te borgen. De open binnentuinen en grote bomen zorgen voor een groene ruimtelijke kwaliteit aan de Weteringstraat. De Nieuwe Plantage aan de noordzijde heeft daarmee ook een sterke visuele relatie met deze groene ruimtelijke kwaliteit. De gemeente heeft hiermee een sterke voorkeur voor een openbaar toegankelijke binnentuin.

Klimaatadapatatie

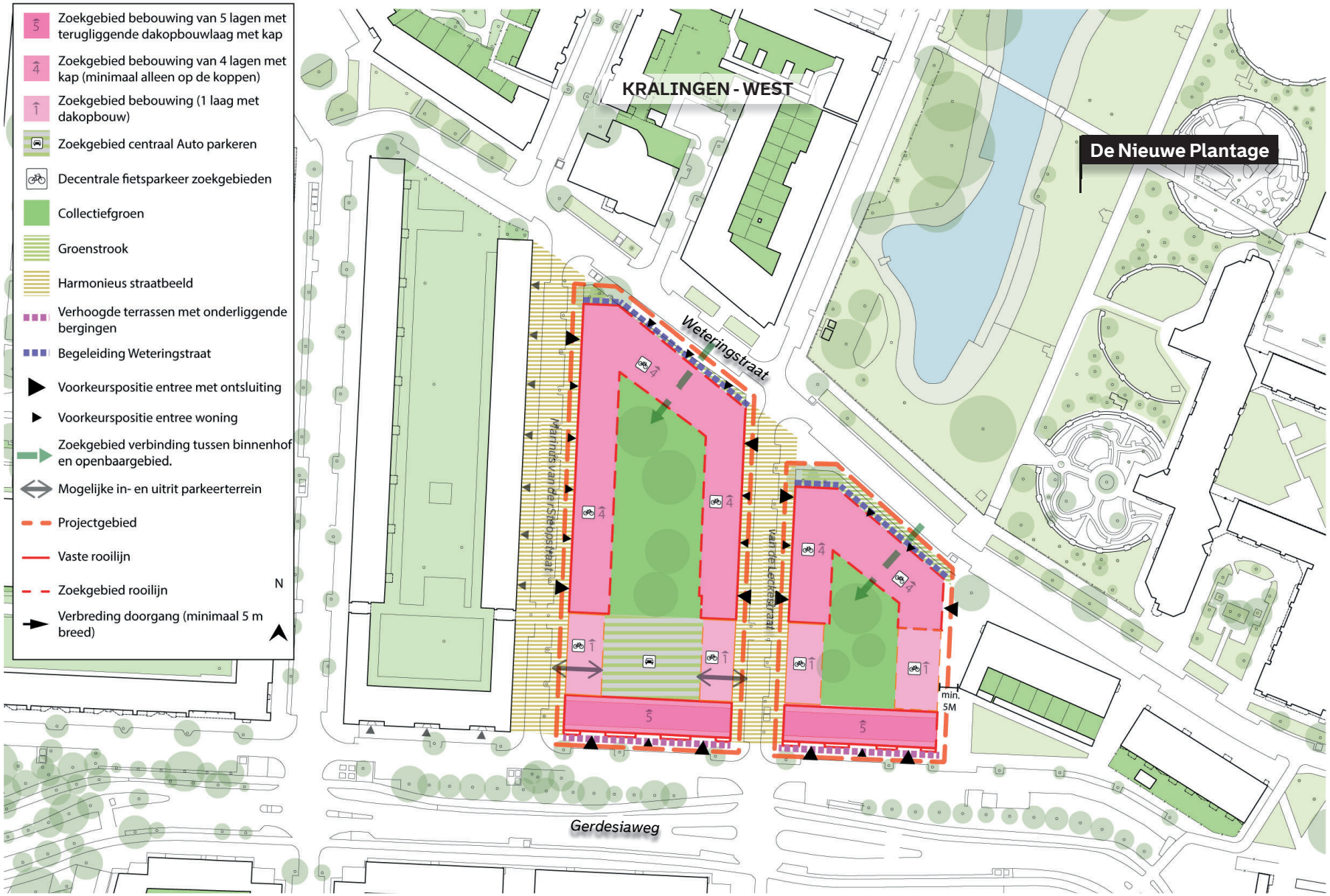
De binnentuinen in dit gebied kunnen last hebben van wateroverlast bij hevige regen. Bij een herinrichting van de binnentuinen zal het water opgevangen en geborgen moeten worden, bij voorkeur in het groen. Hiervoor zijn verschillende oplossingen te bedenken, zoals kratten of een wadi. Warme zomers dragen in het stedelijk gebied bij aan het stedelijke hitte-eiland effect. De grote bomen en groen dragen bij aan verkoeling van de ruimte. Grote bomen met een brede en dichte kroon geven de meeste schaduw en dragen bij aan een prettige temperatuur op maaiveld. Het is daarom wenselijk dat eventueel te verwijderen bomen in en rond de bouwblokken worden verwijderd en herplant dan wel worden gecompenseerd.

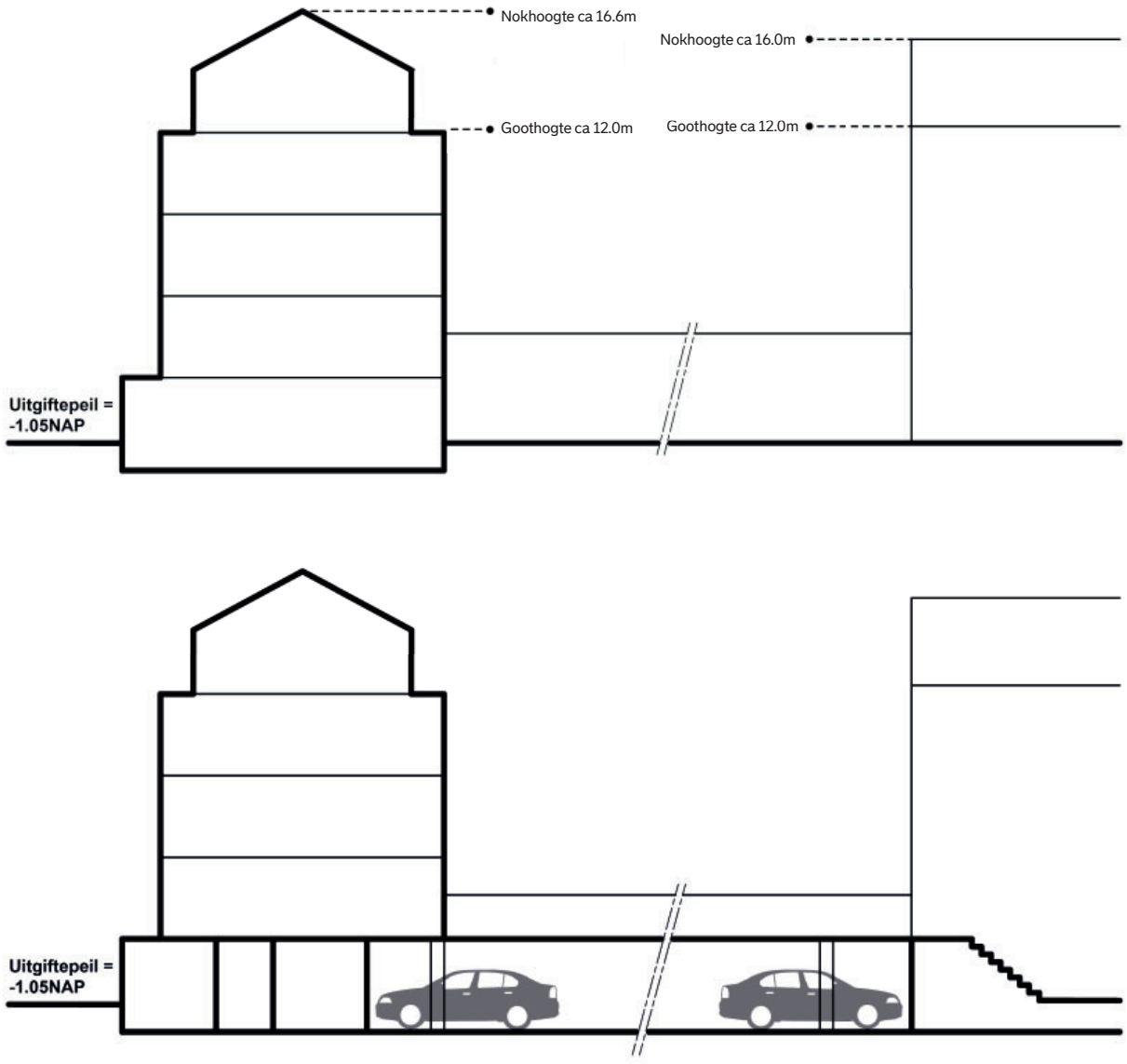
Biodiversiteit

Door de nieuwbouw worden de binnentuinen langs de Weteringstraat meer omsloten. Verbonden groen is belangrijk voor de biodiversiteit, omdat flora en fauna zich tussen groene plekken makkelijk en veilig kunnen verplaatsen. Hier kan op worden ingespeeld door middel van openingen in het bouwblok en inzetten op natuur inclusief bouwen.

Parkeren

De groene kwaliteit van de binnentuinen moet zoveel mogelijk behouden blijven. Om de groene kwaliteit te behouden zal parkeren in de binnentuinen op een groene manier moeten worden opgelost, bijv. d.m.v. pergola, groen/natuur dak met gebruiksfunctie, verdiept parkeren met een groen (gebruiks)dak. Een in- en uitrit van een parkeerplaats of parkeerkelder komt uit op de Marinus van der Stoepstraat of van de Leckestraat, geïntegreerd in de bebouwing en de gevellijnen. Eventueel gecombineerd met een entree naar de gezamenlijke binnentuin voor voetgangers.


Zoekgebied bebouwing van 5 lagen met terugliggende dakopbouwlaag met kap
Zoekgebied bebouwing van 4 lagen met kap (minimaal alleen op de koppen)
Zoekgebied bebouwing (1 laag met dakopbouw)
Zoekgebied centraal Auto parkeren
Decentrale fietsparkeer zoekgebieden
Collectiefgroen
Groenstrook
Harmonieus straatbeeld
Verhoogde terrassen met onderliggende bergingen
Begeleiding Weteringstraat
Voorkeurspositie entree met ontsluiting
Voorkeurspositie entree woning
Zoekgebied verbinding tussen binnenhof en openbaargebied.
Mogelijke in- en uitrit parkeerterrein
Projectgebied
Vaste rooilijn
Zoekgebied rooilijn
Verbreding doorgang (minimaal 5 m breed)
N
KRALINGEN - WEST
De Nieuwe Plantage
Weteringstraat
Mannus van der Stoepstraat
Pad der Leeuwerikstraat
min. 5M
Gerdesiaweg



Uitgangspunten

- De bebouwing aan de Gerdesiaweg wordt voorzien van een, kenmerkende, set back op de bovenste bouwlaag.
- Kenmerkende terrasvorming aan de Gerdesiaweg wordt in stand gehouden.
- Drie kenmerkende bouwhoogtes met een duidelijk hiërarchisch verschil.
- Dak aanzichten in harmonie ontwerpen met de bestaande daken, met extra aandacht voor de overhoekse aanzichten.
- Auto parkeren wordt zoveel mogelijk voorzien op het binnenterrein van het westelijke bouwblok.
- Fiets parkeren wordt op een aantal locaties geclusterd.
- De collectieve binnentuinen worden zoveel mogelijk behouden.
- Bewoners van een bovenverdieping dienen zo direct mogelijk via de centrale ontsluiting direct toegang te krijgen tot de collectieve binnentuinen.
- Bestaande bomen worden, waar mogelijk, behouden.
- De collectieve binnentuinen worden zoveel mogelijk omrand met leeftruimtes.
- Er wordt ingezet op behoud van de groene kwaliteit aan de Weteringstraat.
- De gevel uitstraling worden zoveel mogelijk in harmonie ontworpen.
- Entrees zoveel mogelijk in hetzelfde ritme laten terug komen als in de bestaande blokken.
- Entrees voor de autoparkeergelegenheid worden voorzien in de laagbouw, waarbij de impact van deze entrees zo klein mogelijk wordt gehouden.
- Aan de Oostzijde wordt ruimte gelaten om de bestaande doorgang toegankelijker te maken.

4. Beeldkwaliteit

4.1 Referenties

4.1 Referenties





Rust, eenvoud en leesbaarheid door een spel van herhaling en afwisseling van elementen in de gevel.

The Hudsons, Rotterdam - Orange





Compositie kappen en kenmerkende silhouet van bestaande bebouwing werken beeldbepalend in het ensemble.

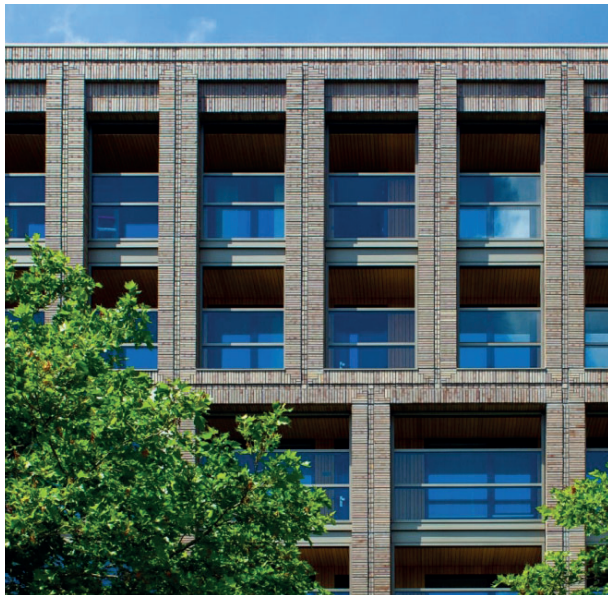
Rotterdam - Meischke & Schmidt





Galerijgevels woroden vormgegeven als ondereel van de architectuur in ritmiek en materialisatie.

Pius, Woerden - opZoom





Terughoudende ornamentiek in de gevel maakt de bouwmethode leesbaar en complementeert de architectuur in de omgeving.

De Boezemweg, Rotterdam - de Zwarte Hond





Aansluiting van woningtypologie op maaiveld omzo wel het straat beeld als de collectieve binnenruimte levendig te houden. Groenstrook als referentie naar de originele open kamstructuur van het ensemble

Valley Park, Diemen - Mecanoo





Terrassen op de eerste en vierde verdieping doorlopende buitenruimtes op het zuiden met uitzicht op de voormalige groene wig en parkway.

Gerdesiaweg, Rotterdam - H. Sutterland

5. Mobiliteit

5.1 Voetganger & Fiets

5.2 Auto

Mobiliteit staat in dienst van een goede bereikbaarheid, een gezonde leefomgeving, energietransitie, kwaliteit openbare ruimte en de ruimtelijke verdichting. Het aantrekkelijk houden van Rotterdam voor diverse gebruikers van de stad is steeds belangrijker. Dit betekent dat we de fietser, voetganger en het openbaar vervoer meer ruimte geven en minder ruimte wordt geboden aan het autoverkeer. Er wordt in Rotterdam ingezet op nieuwe, schone vervoersmiddelen en ander reisgedrag.

5.1 Voetganger & Fiets

Het is van belang dat zowel de voetgangers als fietsers zich middels een breed trottoir of fietspad kunnen verplaatsen en het gebouw binnen kunnen gaan. De toegankelijkheid voor zowel voetgangers als fietsers naar het gebouw/entrees moet goed en veilig ingericht worden.

Fietsparkeervraag

De fietsparkeervraag van gebruikers (in dit geval bewoners) dient binnen de plangrenzen van de ontwikkeling te worden gefaciliteerd. Voor deze locatie is de fietsparkeervraag beperkt voor woningen en zal er mogelijk een gemeenschappelijke stalling gerealiseerd worden. Voor een gemeenschappelijke fietsenstalling is het belangrijk dat deze fietsenstalling de ingang op de juiste locatie is. Denk hierbij aan de loopafstand, de doorsteek naar een centrale hal, het hellingspercentage maar ook bijvoorbeeld aan de sociale veiligheid. Verder dient er ook rekening mee gehouden te worden dat er 40% van de fietsparkeerplaatsen geschikt moeten zijn voor buitenmodelfietsen (10% sterk afwijkend, 15% beperkt afwijkend en 15% sterk/beperkt op basis van doelgroep). Bij buitenmodelfietsen is het belangrijk dat de sterk afwijkende fietsen (scooters en bakfietsen) op begane grondniveau gerealiseerd moeten worden (zijn niet omhoog te tillen).

Het realiseren van een werkbare oplossing voor fietsparkeren is in principe een oplossing op maat waarbij de fietsparkeereis, bestaande fietsparkeerdruk, soort gebruiker, gebruikersduur, loopafstand, locatie, bestemming, kwaliteit, ligging, sociale veiligheid en gebiedskarakter belangrijke criteria zijn. Indien de combinatie van factoren niet meegewogen worden zal de fietsparkeeroplossing niet of onvoldoende gebruikt worden en zal “overlast” en verrommeling van de buitenruimte, aantasting groen veroorzaakt worden in betreffend gebied. Hiernaast is het (financieel) van belang dat de fietsparkeeroplossing voorafgaand aan de)ontwikkeling meegenomen wordt en niet achteraf pas in beeld komt. Om deze reden is afstemming tussen de gemeente (afd. Mobiliteit cluster fietsparkeren) en de ontwikkelaar in een vroeg stadium wenselijk.

De adviseur van het cluster fietsparkeren zal de bovenstaande uitgangspunten meenemen in het uitwerkingsvraagstuk voor het onderdeel fietsparkeren, waarbij in de meeste gevallen, naast de Beleidsregeling Parkeernormen, het Bouwbesluit 2012 mede bepalend is.

Extra fietsparkeren

Indien een ontwikkeling in betaald parkeergebied voorziet in extra fietsparkeerplaatsen op eigen terrein, kan de autoparkeereis met ten hoogste 10% worden verlaagd, in de verhouding twee fiets-parkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor lang parkeren.

Het Rotterdamse fietsbeleid staat beschreven in de Fietskoers 2025, te downloaden via https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/fietsstad/

5.2 Auto

Het Rotterdamse mobiliteitsbeleid is erop gericht mensen meer te voet, per fiets en met het openbaar vervoer te laten verplaatsen. Echter ook per auto dient de locatie goed te bereiken zijn.

Duurzame mobiliteit

Bewoners, werknemers en bezoekers worden gestimuleerd gebruik te maken van duurzame vervoersmiddelen zoals (elektrische) fiets, OV en elektrische (deel)auto. Het autobezit (van 2e of 1e auto) wordt overbodig gemaakt door het bieden van alternatieven in de vorm van deelauto’s. Bij de fiets- en autoparkeerplaatsen dienen dan ook voldoende oplaadmogelijkheden geboden te worden.

Parkeernormen

Voor bouwplan Lecke v/d Stoep gelden parkeernormen waar minimaal aan voldaan dient te worden op eigen terrein. Zowel de normen voor autoparkeren als voor fietsparkeren zijn opgenomen in de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022. Het bouwplan valt in Gebiedstype B. Voor wonen zijn de normen afhankelijk van het aantal m^2 gebruiksoppervlakte van de woning. In sommige situaties is reductie op de parkeernorm mogelijk. Hieronder zijn de reductiemogelijkheden voor bouwplan Lecke v/d Stoep beschreven. De genoemde percentages mogen bij elkaar worden opgeteld om tot een totale reductiefactor te komen.

Nabijheid OV-halte

Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van een OV-haltes kan de autoparkeereis verminderd worden met een bepaald percentage. Door de ligging van het bouwplan op 400- 800 meter van metrostation Gerdesiaweg mag een reductie op de parkeernorm van 30% worden toegepast.

Deelauto’s

Indien bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied voor ten minste 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto’s beschikbaar worden gesteld op geoormerkte deelautoparkeerplaatsen in

de bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening, kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% verlaagd worden in de verhouding één deelautoparkeerplaats in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen.

Mobility as a Service (MaaS)

Indien bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied gebied voor alle toekomstige gebruikers van MaaS, voor ten minste 10 jaar beschikbaar wordt gesteld, kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% worden verlaagd. Voor de eisen die hieraan worden gesteld kan contact worden opgenomen met de adviseur Mobiliteit van de gemeente Rotterdam.

Als hulpmiddel voor het bepalen van de parkeereis voor de ontwikkeling is een tool beschikbaar. Zie: https://concern.ir.rotterdam.nl/parkeereis

Uiteindelijk dient de ontwikkelaar een autoparkeerplan en autoparkeerbalans op te stellen en te laten goedkeuren door de gemeente Rotterdam.

6. Duurzaamheid

6.1 Energietransitie
6.2 Circulair bouwen
6.3 Klimaatbestendige stad
6.4 Gezonde leefomgeving

Duurzaamheid is van fundamenteel belang voor de leefbaarheid in Rotterdam: nu en in de toekomst. Bij nieuwe ontwikkelingen is duurzaam bouwen integraal onderdeel van de ontwerpopgave. Een integraal duurzaam bouwproces vraagt om een andere kijk en aanpak die meer gericht is op bewustwording en ketensamenwerking. Een multidisciplinaire benadering verhoogt de technische en financiële haalbaarheid om integrale duurzaamheidsoplossingen succesvol toe te passen. Het is daarom belangrijk dat de verschillende duurzaamheidsthema's vroeg in het proces aan bod komen en dat de juiste experts op de juiste momenten aangehaakt worden.

Het Rotterdams Duurzaamheidskompas is overkoepelend voor al het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Rotterdam. Hierin geven we de richting aan hoe we de komende jaren werken aan een duurzame stad. Duurzaamheid is grofweg met vier thema's te omschrijven: energietransitie, circulaire economie, klimaatbestendige stad en gezonde leefomgeving. Deze thema's hebben invloed op elkaar en kunnen dus ook niet los van elkaar worden gezien.

6.1 Energietransitie

In 2050 hebben we een klimaatneutraal energiesysteem. Onze energievoorziening is schoon, slim, resilient en rechtvaardig. We kijken daarbij naar het opwekken, transporteren, opslaan en ge¬bruiken van schone energie. De wijze van klimatiseren van de woningen sluit aan bij de beoogde prettige en gezonde omgeving.
De koelbehoefte van gebouwen wordt beperkt door doelgericht ontwerp (integratie van oriëntatie, isolatie, buitenzonwering, groen en water) en op duurzame wijze opgewekt.
We gebruiken de beschikbare ruimte multifunctioneel; er komen minimaal twee functies op het dak. Daken, gevels en infrastructuur worden benut voor de opwek van duurzame elektriciteit, waarbij ook wordt gekeken hoe het ontwerp de opwek kan vergroten.

Voor mobiliteit betreft de energietransitie met name groei van Nul emissie mobiliteit en het afscheid nemen van fossiele brandstoffen. Voor de stedelijke omgeving betreffen de alternatieven voorname¬lijk batterij elektrisch aangedreven voertuigen en voor specifiekere toepassingen kan gedacht worden aan waterstof.
Alle parkeervoorzieningen op privaatterrein worden (constructief) voorbereid op laadinfrastructuur waarbij het doel is dat 20% van alle parkeerplaatsen gelijktijdig kan laden.
Er wordt rekening gehouden met elektrisch vervoer en daarom worden extra elektranetten met vol¬doende capaciteit aangelegd voor laadinfrastructuur.

Er is een overschot aan duurzame warmte uit onze haven en warmte is voor het grootste deel van Rotterdam het maatschappelijk meest betaalbare alternatief. De ontwikkeling van dit nieuwbouwproject valt in het concessie¬gebied van Eneco en is daarom verplicht om op stadsverwarming aangeslo¬ten te worden. Warmteoverdrachtstations worden inpandig gerealiseerd. In straatprofielen is voldoende ruimte gereserveerd voor (toekomstige) warmteleidingen.
In dit projectgebied vraagt dit extra aandacht omdat
(delen van) de ondergrond meer dan 75% van de ruimte al benut is.

6.2 Circulair bouwen

Het is de ambitie om bij de ontwikkeling van dit terrein extra in te zetten op circulariteit. Zo zal er met een circulaire strategie worden ontworpen en gebouwd.
De impact van materialen in de bouwketen in zowel de bebouwde omgeving als openbare ruimte is groot. Het doel van circulair ontwikkelen is om de milieu-impact van materialen en producten te verlagen door:

1. Het voorkomen en het verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen,
2. Het verlengen van de levensduur van producten en
3. Het toepassen van materialen met een lage milieu-voetafdruk, waaronder hoogwaardig hergebruikte materialen en hernieuwbare materialen.

Om dit te realiseren is het de ambitie om in te zetten op levensduur, flexibiliteit en op gezonde materialen met een lage milieubelasting.

Voor de bestaande te slopen bebouwing geldt dat het de ambitie is om de materialen op een zo efficiënt en effectief mogelijke wijze her te gebruiken. Om dit voor elkaar te krijgen, is het van belang om een waarde-scan te doen. Dit is een inventarisatie van wat er al in het gebied is en wat behouden kan worden; als product, als materiaal of als grondstof. Slopen en demonteren van bestaande bouwwerken gebeurt op slimme en circulaire wijze. Hierbij wordt gestuurd op waardebehoud en het beperken van afval. Van de uitkomende materialen wordt bij voorkeur zoveel mogelijk hergebruikt binnen de eigen ontwikkeling en anders zo dicht bij de slooplocatie als mogelijk.

Om demontage en hoogwaardig hergebruik na einde gebruiksduur mogelijk te maken voor relevante gebouwonderdelen, kan men dit digitaal vastleggen zodat o.a. een demontageplan en relevante informatie voor hergebruik bekend en geborgd is (materialenpaspoort).

Levensduur en flexibiliteit
Het is de ambitie om flexibele en toekomstbestendige gebouwen te realiseren. Dit houdt in dat de ontwikkeling multifunctioneel, aanpasbaar en veranderbaar is voor verschillende gebruiksscenario's. De nieuwbouw wordt bewust ontworpen, zodat de gebouwen een lange levensduur hebben.

Gezonde materialen met een lage milieubelasting
De gebruikte materialen hebben bij voorkeur een zo laag mogelijke milieubelasting. Door toepassing van biobased en hergebruikte of gerecyclede materialen wordt de milieubelasting van het gebouw verlaagd. Het gebruik van primair beton wordt zoveel mogelijk beperkt, zodat de milieu-impact afneemt Het kiezen van gezonde materialen is daarnaast een uitgangspunt, om toxiciteit tegen te gaan.

6.3 Klimaatbestendige stad

Rotterdam is kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering en de gevolgen raken iedereen in de stad. Aan de hand van zes kli¬maatthema's: extreme neerslag, droogte, hitte, grondwaterfluctua¬tie, bodemdaling en overstroming werken we aan het minimaliseren van de nadelige (toekomstige) gevolgen van klimaatverandering.

Om extreme neerslag het hoofd te kunnen bieden is het algemeen uitgangspunt dat tenminste 50mm van al het hemelwater binnen het plangebied opgevangen en vastgehouden dient te worden. Het afval- en regenwater worden gescheiden afgevoerd.
Daarnaast kan er ook extreme droogte en hitte ontstaan in een gebied.
Vergroening van gebouwen en buitenruimte, schaduw creëren in de buitenruimte en beperken van de gebouwschil gaan hittestress tegen.
Verkoelende verblijfsruimte worden gerealiseerd/gehandhaafd en gecombineerd met waterberging. Bewust ontwerp van gebouwen draagt bij aan het beperken van de koelvraag van gebouwen.

Om de droogte tegen te gaan zullen maatregelen moeten worden genomen zodat nadelige gevolgen worden tegengegaan. Zo zal de beplanting aanpast worden op klimaatverandering, bijvoorbeeld door assortiment keuzes en goede groeicondities t.a.v. bodem en grondwater. Ook de sponswerking zal moeten worden vergroot om water langer vast te houden voor droge periodes. Vervolgens zal de bebouwing tijdens hitte een koele, gezonde en aantrekkelijke plek zonder nadelige gevolgen voor de omgeving eromheen zijn.

Aangezien ook het aantal droge zomers naar verwachting tot 2050 verder toe zal nemen kan lokaal de grondwaterstand hierdoor uitzakken. Hierdoor zal de inrichting en de bouw afgestemd moeten worden op de lokale grondwaterstand en de fluctuaties daarin. Er zullen voorzieningen moeten worden getroffen voor het bufferen van regenwater in de droge perioden.

Bodemdaling zorgt daarnaast voor extra kwetsbaarheid bij water¬overlast, hitte, droogte en overstroming. De nadelige effecten van bodemdaling worden zoveel mogelijk voorkomen en het door de gemeente bepaalde uitgiftepeil wordt aangehouden. Het uitgiftepeil voor nieuwbouw ligt 1,20 meter boven het waterpeil van de singel in het gebied. Hierbij wordt uitgegaan van NAP hoogtes. Wanneer groene buitenruimte meer dan 0,4 meter verschilt van het uitgiftepeil, vraagt dit om maatregelen in het project.

Biodiversiteit
Biodiversiteit is essentieel voor de natuur, de mens en de economie. Achteruitgang van biodiversiteit samen met klimaatverandering vormt een bedreiging voor de leefbaarheid in de stad. De huidige bouwopgave zorgt voor verdichting van de stad en drukt op het beschikbare groen. Om de leefbaarheid te verbeteren wordt extra groen toegevoegd aan het stedelijk weefsel. Daarnaast wordt gekeken hoe divers en klimaatbestendig groen en een gezonde bodem kan bijdragen aan de biodiversiteit.

De opgave en ambitie verschilt per kernbiotoop en gebied in de stad. Net als voor mensen, is de volledige leefomgeving van flora en fauna van belang. Werk daarom aan kwaliteit van plekken én verbindingen op basis van álle vijf V's (Verblijven, Verbindingen, Voedsel, Veiligheid en Variatie), dit betekent Natuurinclusief ontwerpen, ontwikkelen en beheren en integraal ontwerpen tussen gebouw en straat.

Natuurinclusief
Natuurinclusief bouwen is het rekening houden met fauna en flora bij de inrichting van de stad en ontwikkeling van gebouwen. Rotterdam wil met het natuurinclusief bouwen een stimulans geven aan natuurontwikkeling van de stad. Daarmee wil de gemeente ervoor zorgen dat de bijzondere flora en fauna in woningen en gebouwen van de stad behouden blijft en uitgebreid wordt. De gemeente heeft t.b.v. het stimuleren van natuurinclusief bouwen een inspiratiedocument opgesteld.

Het inspiratiedocument geeft in grote lijnen voorbeelden en ideeën inzake de mogelijkheden voor natuurinclusief bouwen. Aangezien natuurinclusief bouwen vaak maatwerk is, afgestemd op specifieke soorten, wordt aanbevolen om voor een goede uitwerking een ecoloog in te schakelen voor advies. Dit dient te gebeuren zodra er meer duidelijkheid is over de mogelijke bebouwingsvormen en inrichting van het terrein.

Natuurbehoudend slopen
In geval van sloop geldt bescherming van fauna door de wet natuurbescherming. Het advies is daarom om zo vroeg mogelijk een project fauna onderzoek te starten.

6.4 Gezonde leefomgeving

Voor een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad zijn een aangenaam bezonnings-, wind- en akoestisch klimaat en een goede luchtkwaliteit essentieel. Daarnaast zijn groen, natuur en biodiversiteit cruciaal voor de leefbaarheid en toekomstbestendigheid van onze stad en stimuleert Rotterdam de toepassing van multifunctionele daken.

Geluid en luchtkwaliteit
Het is de ambitie om langzaam verkeer (fiets, voetganger) te stimuleren en gemotoriseerd verkeer te beperken, waardoor er afstand gehouden wordt tot deze mogelijke geluidsbron. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt ook rekening gehouden met geluidbeleving. Mensen waarderen de openbare ruimte niet alleen op basis van wat zij zien, maar juist ook op basis van wat zij horen.

Multifunctionele daken
Rotterdam stimuleert de realisatie van multifunctionele daken. Door functies op daken te combineren ontstaan deze multifunctio-

nele daken, die oplossingen bieden voor meerdere stedelijke opgaven. Wij onderscheiden de volgende functies:

- Groene daken (groene/beplante daken om hittestress tegen te gaan en biodiversiteit te bevorderen)
- Blauwe daken (wateropvang om wateroverlast tegen te gaan, hergebruik hemelwater en waterbeschikbaarheid voor bijv. vogels en insecten)
- Gele daken (energieopwekking uit zonnepanelen of wind)
- Rode daken (sociale functies, zoals een speelplaats of restaurant)
- Oranje daken (dakbruggen, mobiliteit)
- Paarse daken (optoppen of 'tiny houses')
- Grijze daken (zendmasten, glazenwasinstallaties e.d.)

Afhankelijk van het ontwerp, dient te worden verkend welke functies er aan het dakenlandschap toegevoegd worden. Voor deze ontwikkeling lijken groene, blauwe, gele daken het meest kansrijk.

Uitgangspunten

- De quickscan duurzame gebiedsontwikkeling helpt om vastgesteld beleid en ambities voor de locaties inzichtelijk te maken.
- zie: https://duurzaam.bouwenaanrotterdam.nl/

7. Milieu

7.1 Geluid
7.2 Luchtkwaliteit
7.3 Externe veiligheid
7.4 Bodem
7.5 Wet natuurbescherming
7.6 Water
7.7 Milieuzonering
7.8 Bezonning
7.9 Wind
7.10 M.e.r. beoordeling

7.1 Geluid

Voor de te doorlopen ruimtelijke procedure is een akoestisch onderzoek nodig waarin wordt aangetoond dat de ontwikkeling voldoet aan de Wet geluidhinder. Als een hogere waardenbeluit nodig is, moet de ontwikkeling voldoen aan de eisen uit het gemeentelijke Ontheffingenbeleid. Dit beleid schrijft voor dat alle nieuwe woningen in principe over tenminste één geluidsluwe gevel moeten beschikken. De slaapkamers van een woning moeten zoveel mogelijk aan een geluidsluwe zijde worden gesitueerd. Om aan het Ontheffingenbeleid te kunnen voldoen is het van belang om bij de situering en vormgeving van woningen rekening te houden met geluid. De DCMR stelt het hogere waardenbesluit op.

In de te doorlopen ruimtelijke procedure moet worden aangetoond dat er geen knelpunten ontstaan tussen de nieuwe ontwikkeling en de bestaande woningen

7.2 Luchtkwaliteit

In de te doorlopen ruimtelijke procedure moet worden aangetoond dat de ontwikkeling niet voor een overschrijding van de normen uit de Wet Luchtkwaliteit zorgt, of als dit wel het geval is de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

7.3 Externe veiligheid

Voor de ontwikkeling moet het plaatsgebonden risico en het groepsrisico inzichtelijk worden gemaakt en het groepsrisico moet verantwoord worden aan de hand van een advies van de VRR, het Externe veiligheidsbeleid" (2013) van de VRR en het Beleidskader Groepsrisico Rotterdam.

7.4 Bodem

In het bestemmingsplan moet worden aangegeven dat de beoogde bestemming haalbaar is gezien de kwaliteit van de bodem.

7.5 Wet natuurbescherming

Er moet een stikstofonderzoek worden gedaan waarbij moet aangetoond dat de ontwikkeling geen negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden heeft. Er moet worden onderzocht door middel van een ecologische quickscan of de nieuwe ontwikkelingen geen onoverbrugbare strijdigheden met de Wet natuurbescherming opleveren.

7.6 Water

In overleg met de waterbeheerder wordt een watertoets opgesteld. Als er water gecompenseerd dient te worden in de vorm van oppervlaktewater of waterberging, dan moet dit in de te doorlopen ruimtelijke procedure worden opgenomen.

7.7 Milieuzonering

Onderzoek welke bedrijven (denk ook aan horeca), in de omgeving hinder kunnen veroorzaken en onderzoek of de afstand tot de nieuwe bestemmingen aanvaardbaar is aan de hand van de bedrijvenlijst van de VNG. Dit geldt ook voor geurhinder als dit relevant is.

7.8 Bezonning

De waardering van bezonning op bestaande woningen dient onderzocht en afgewogen te worden tegen de positieve effecten van het verdichte nieuwbouw programma, tegen wijk-specifieke woonkwaliteiten, tegen eventuele negatieve beleving van bezonning (zoals oververhitting in de zomer), en dient in proportie te zijn tot het aantal nieuwbouwwoningen. Deze kwalitatieve afwegingen zijn uitgewerkt in een nieuw afwegingskader bezonning. Bij de besluitvorming over nieuwbouw moet inzichtelijk worden gemaakt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening waarbij er een evenwichtige afweging is gemaakt van alle belangen, waaronder de toetsing van de effecten van hoge(re) gebouwen op omringende woningen. Voor bestemmingsplannen/omgevingplannen geldt dat de gehele voorgestelde bouwenvelop, inclusief planologische ruimte voor balkons, getest moet worden op bezonning.

Bouwhoogte grenzend aan openbaar gebied

De effecten op de bezonning van bestaande woningen als gevolg van nieuwbouw worden alleen getoetst als de geplande nieuwbouw hoger is dan 1,5 maal de gemiddelde bouwhoogte van de bestaande omliggende bebouwing in een straal van 1 maal de bouwhoogte van de nieuwbouw.

Afstand tot omliggende bebouwing

Alleen de bezonningssituatie van woningen die vallen binnen een afstand van 3 maal de bouwhoogte van de nieuwbouw (tot een maximale afstand van 500 meter) wordt in beeld gebracht en betrokken bij de afweging.

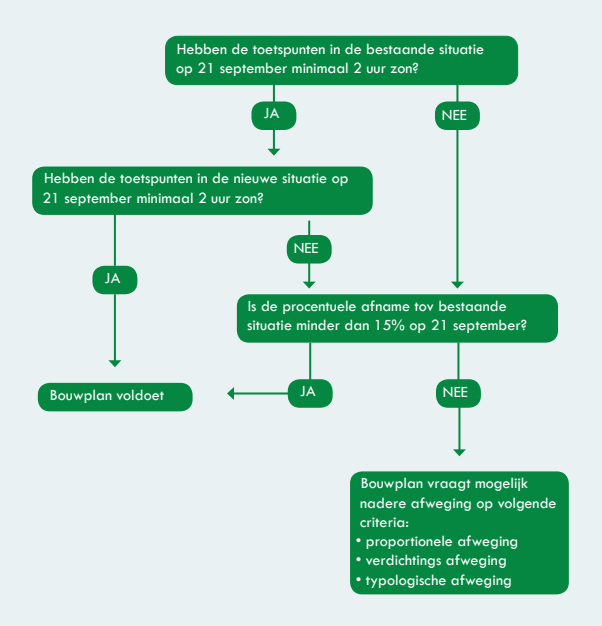
Toetspunten op gevels

De bezonning van alle gevels met ramen van een woning wordt opgeteld, met het midden van de buitengevel op 75 cm hoogte t.a.v. maaiveld als meetpunt. Ruimtes waar niet gewoond wordt (garges, bergingen, gebouwfaciliteiten, etc.) worden niet getoetst. Het gaat om een representatieve toets, niet een exacte weergave van het aantal woningen waar een afname is. De onderste laag woningen wordt hiervoor gemeten. Als deze boven andere functies zitten

wordt de eerste of tweede laag gemeten, maar niet hoger. Dus niet alle woningen worden getoetst.

Lengte meting

Er wordt op 21 september gemeten van zonsopgang tot zonsondergang.



7.9 Windhinder

Er dient in de SO fase een windhinder-onderzoek te worden gedaan voor de locatie en de directe omgeving. Op basis van dit onderzoek kan tijdens het ontwerpproces door kleine verschuivingen in de volumeopbouw of door andere ingrepen gezocht worden naar een zo goed mogelijk windklimaat.

In Nederland is in de norm NEN 8100 de beoordeling van het windklimaat voor nieuwbouw vastgelegd. De nieuwbouw moet voldoen aan de Nen norm met betrekking tot windhinder en windgevaar.

7.10 M.e.r. beoordeling

Afhankelijk van de te doorlopen ruimtelijke procedure stelt de DCMR op basis van de resultaten uit bovenstaande onderzoeken een (vormvrije) m.e.r. beoordeling op. Het is aan te bevelen van tevoren met de DCMR te overleggen of het aannemelijk is dat de conclusie van de m.e.r.-beoordeling is dat er wel/geen m.e.r. nodig is.

8. Technische uitgangspunten

8.1 Afval

8.2 Peilmaat

8.3 Kabels en leidingen

8.4 Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties

8.1 Afval

Voor het ophalen van huisvuil is Stadsbeheer Schone Stad verantwoordelijk. Dit is mogelijk middels (ondergrondse) wijkcontainers in de openbare ruimte of (rol-)containers gestald in een inpandige ruimte.

Na de inwerkingtreding van het bouwbesluit van 2012 is de eis van een gemeenschappelijke inpandige opslagruimte voor huishoudelijk afval komen te vervallen. Deze wijziging heeft zowel gevolgen voor nieuwbouw als bestaande bouw. Nu in de regelgeving de eis ontbreekt van een gemeenschappelijke containerruimte, hoeven noch de eigenaren bij bestaande bouw noch de projectontwikkelaars bij nieuwbouw te voorzien in een dergelijke functionaliteit. Dit betekent een grotere aanslag op de buitenruimte als er niks geregeld wordt.

Voor Schone Stad is het uitgangspunt voor afvalinzameling voor nieuwe gestapelde bouw, als gevolg van de aanpassing in het beleid, als volgt; Het inzamelen van de verschillende afvalstromen (Huishoudelijk restafval, glas, papier en groente-, fruit- en etensresten) voor gestapelde nieuwbouw projecten dient in de buitenruimte worden gefaciliteerd. Bij een nieuwe ontwikkeling dient gekeken te worden of er mogelijk al voldoende inzamelcapaciteit in de nabije omgeving aanwezig is. Als dit niet het geval is zal er o.b.v. de uitgebreide behoefte aan inzamelcapaciteit door Schone Stad (in afstemming met de ontwikkelaar en ontwerper van Stadsontwikkeling) een nieuwe voorziening moeten worden ingericht voor de afvalinzameling. In gebieden met een zeer hoge dichtheid waar er zeer beperkte ruimte is in de openbare ruimte, zoals bij hoogbouw, zal er mogelijk gekeken moeten worden naar een oplossing op maat waarbij inpandige inzameling tot de mogelijkheden behoort.

Het inzetten van de “standaard” ondergrondse (pers)containers is hierbij het uitgangspunt voor de afvalstromen huishoudelijk restafval, papier en glas. Voor de inzameling van groente-, fruit- en etensresten wordt de GFE cocon toegepast.

Waar de standaard inzamelmiddelen niet passen in de nieuwe ontwikkeling is het mogelijk om in afstemming met Schone Stad, de ontwikkelaar en de ontwerper van Stadsontwikkeling alternatieve oplossingen voor het inzamelen van de verschillende afvalstromen in te richten. Het is aan te raden om dit vroegtijdig in het ontwerptraject te doen zodat er ruimte is voor verschillende oplossingen.
Een aantal voorbeelden van (toekomstige) alternatieven zijn:

- Ondergrondse containers met grote capaciteit, dit zijn container die bovengronds het zelfde zijn als de standaard wijkcontainers maar ondergronds een grote capaciteit hebben. Voordeel hiervan is dat er bovengronds met minder inzamelpunten een grotere capaciteit kan worden geleverd. Met name voor ontwikkelingen op een relatief kleine oppervlakte een hoge dichtheid van woningen wordt ingericht kan dit aantrekkelijk zijn voor de inzameling van huishoudelijk restafval. Hierbij zijn er bovengronds minder inzamelpunten nodig. Wel dient er tijdens de inrichting en ontwerp fase rekening gehouden worden met de ondergrondse ruimte behoefte.
- Inpandige voedselvermaler / grinder, deze techniek wordt in het buitenland al breder ingezet maar is in Nederland eigenlijk nog niet toegepast. Voor de toepassing van deze techniek is het van belang om aan het begin van het ontwerp traject stil te staan bij het ruimtebeslag van een dergelijk systeem binnen het gebouw. Daarnaast moet er goed stilgestaan worden bij de aspecten van eigendom en beheer en onderhoud van het systeem. Momenteel loopt er een traject bij Schone Stad waarin naar een pilot wordt gewerkt waar dit systeem kan worden toegepast zodat ervaring kan worden opgedaan met een dergelijk systeem zodat ervaring kan worden opgedaan met het systeem.

8.2 Peilmaat

Het uigifte/vastgestelde peil ligt op -1.05 meter + NAP.

8.3 Nutsvoorzieningen, trafo’s en installaties

Momenteel ligt er ter hoogte van deze ontwikkeling een leidingkelder die onderdeel is van het grondwatersanering-systeem in Kralingen. Er is een formeel besluit genomen dat het grondwatersaneringssysteem dat aanwezig is op deze locatie stopgezet gaat worden. Het grootste deel van de verontreiniging is inmiddels verwijderd en de verspreiding van de resterende verontreiniging in het diepe grondwater wordt afgeremd door afbraak door bacteriën. Als de bezwaartermijn op het formele besluit is afgelopen, worden de pompen stilgezet en wordt de voortgang gerichter gemonitord. Ook als de verwachtingen tegen blijken te vallen wordt het grondwatersanering-systeem niet opnieuw geactiveerd.

De kelder in het plangebied wordt niet meer gebruikt, en is naar alle waarschijnlijkheid al leeg. Wel lopen er nog leidingen langs/door het gebied. De kelder mag niet onder/in de nieuwbouw worden opgenomen en dient voor aanvang van de bouw en in afstemming met het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam te worden verwijderd.

De bebouwing dient EV-ready te zijn voor het toekomstig gebruik van elektrisch vervoer. Raadpleeg voor een op maat advies het team Rotterdam Elektrisch via rotterdamelektrisch@rotterdam.nl.

8.4 Kabels en leidingen

Kabels en leidingen hordende bij het grondwatersaneringssysteem binnen het plangebied zijn ook nog een aandachts punt. Mogelijk zit er nog verontreiniging in de kabels en leidingen. Deze zullen daarom ook zorgvuldig verwijderd moeten worden.

9. Proces

9.1 Procedure

9.2 SMP en IP

9.3 Participatie en communicatie

Deze Nota van Uitgangspunten is erop gericht het initiatief voor de ontwikkeling van Woonstad tot uitvoering te brengen. Dit hoofdstuk geeft uitleg over het proces richting de realisatie.

9.1 Procedure

Het initiatief pas niet binnen het vigerende bestemmingsplan, er zal een ruimtelijke procedure doorlopen moeten worden, zoals vastgelegd in de OW.
De Nota van Uitgangspunten wordt gebruikt als toetsingskader voor met name het privaatrechtelijke traject behorende bij dit project.

9.2 SMP en IP

Bij de Nota van Uitgangspunten wordt een concept stedenbouwkundig matenplan (SMP) opgesteld. In het SMP staan onder andere de volgende elementen aangegeven:

- Rooilijnen, bebouwingscontouren en bouwhoogtes
- Huidig peil en uitgiftepeil aangrenzend openbaar gebied
- Omgeving en landmeetkundige assen (coördinaten)
- Uitgiftegrenzen

Van een IP (Inrichtingsplan) is in dit geval geen sprake. Wel dient een schets gemaakt te worden van het aanhelen van de buitenruimte.

9.3 Participatie en communicatie

Gemeente en Woonstad Rotterdam stemmen onderling de communicatie over dit project af. Communicatie rondom de NvU is door de gemeente gedaan. De concept-NvU is door de gemeente gepresenteerd tijdens twee inloopmomenten (3 juli 2023 en 12 juli 2023) in de gemeentehub in Kralingen. Stakeholders (bewoners van het complex en omwonenden) zijn hiervoor uitgenodigd per brief. Stakeholders zijn hier geïnformeerd over de NvU en gevraagd om feedback. Van deze gelegenheid is door ca. 12 personen gebruik gemaakt. Er zijn enkele vragen gesteld, maar er zijn geen inhoudelijke opmerkingen naar voren gekomen over de NvU, behoudens een persoon die bezwaar heeft gemaakt tegen de voorgenomen bebouwing langs de Weteringstraat, omdat deze het uitzicht uit de eigen woning zou beperken. Tevens is via mail een aantal opmerkingen gemaakt over bouwhoogte, bezonning, parkeren en gebruik van openbaar groen. De NvU is tevens toegelicht aan de Wijkraad Kralingen op 21 augustus 2023.

Het initiatief past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het participeren/communiceren met betrekking tot de procedure rondom het wijzigen van het bestemmingsplan, om het initiatief planologisch mogelijk te maken, is een verantwoordelijkheid van de gemeente.



10. Bijlagen

10.1 Vuistregels
10.2 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)
10.3 Parkeernormen auto en fiets
10.4 Welstandsnota gebiedscriteria
10.5 Beeldverantwoording

10.1 Vuistregels



1. Versterken karakteristieken van de wijk

De Rotterdamse stadswijken zijn onderling verschillend van sfeer en identiteit. Deze staan beschreven in de Welstandsnota. Bouwprojecten gaan zorgvuldig om met de bestaande context, versterken het karakter van de stadswijk of voorzien de wijk van een kwalitatieve verbijzondering. Bij ieder initiatief is vereist:

- Een analyse van de wijk en een bouwplan dat daaruit volgt (eigentijdse interpretatie of historiserend).
- Een passende verhouding tot de cultuurhistorie van de plek.
- Het behoud of versterken van 1) de samenhang met de stad, 2) de stedenbouwkundige structuur van de wijk, 3) de maat en schaal van het stedelijk weefsel en 4) de rooilijnen en gevelwand, waarbij het gesloten bouwblok veelal uitgangspunt is.

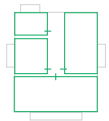
Welstandsnota Rotterdam (2012), Welstandsnota: gebiedskarakters (2012), Cultuurhistorische verkenningen, Bouwverordening Rotterdam (2010), Gebiedsgerichte Visies en Masterplannen



2. Hergebruik gebouwen

De Rotterdamse stadswijken herbergen een groot aantal gebouwen met cultuurhistorische waarde. Rotterdam hecht veel waarde aan de historische gelaagdheid van de stad en stuurt daarom bij ieder initiatief aan op hergebruik van waardevolle bestaande gebouwen. Dit kan variëren van zorgvuldige restauratie tot complete transformatie met andere functies. Uitzonderingen kunnen worden gemaakt in het kader van afspraken voor het gebied NPRZ, dan wel indien na zorgvuldige afweging op projectniveau blijkt dat er geen andere optie is dan slopen.

Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Cultuurhistorische Verkenningen per deelgebied, Motie Cultuurhistorisch besef (2015), Besluitenlijstje Beschermd Stadsgezicht (2010), Woonvisie Rotterdam (2016), Handboek opstellen en borgen Cultuurhistorische Verkenningen (2017)

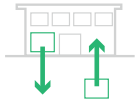


3. Woningdifferentiatie en woonkwaliteit

Rotterdam heeft grote behoefte aan kwalitatief hoogwaardige woningen voor de juiste doelgroepen op de juiste plek. We streven naar een gedifferentieerde woningvoorraad die toekomstbestendig is. Op wijkniveau streven we naar woningdifferentiatie in woninggrootte en prijs. Nieuwe grotere woningbouwinitiatieven kennen een combinatie van kleine, middelgrote en grote woningen en een combinatie van prijssegmenten. In veel stadswijken is het ongewenst om woningen te splitsen; het samenvoegen van woningen is juist zeer wenselijk. Stadsbreed streven we naar de bouw van 18.000 woningen in deze collegeperiode: 20% daarvan zijn sociale woningen, 30% middensegment, 30% hoger segment en 20% topsegment. Aandachtspunten zijn:

- Woningen kennen per initiatief een minimaal gemiddelde gebruiksoppervlakte van 60m^2 en zijn nooit kleiner dan 50m^2 (mogelijkheden voor een afwijkende gebruiksoppervlakte zijn opgenomen in het Nieuw Rotterdams Kwaliteitsbeleid Wonen).
- Naast gebruiksoppervlakte zijn collectiviteit, flexibiliteit en gebruikskwaliteit altijd onderwerp van gesprek bij een nieuw initiatief.
- Goed bruikbare (groene), royale privé-buitenruimten per woning.
- Ruime verdiepingshoogten.
- Bij wooncomplexen tot 50 eenheden aandacht voor ontmoeting. Bij grotere complexen is een gemeenschappelijke ruimte voor ontmoeting, sport of overige maatschappelijke activiteiten wenselijk, evenals de aanwezigheid van een portier of beheerder.
- In het geval van een parkeergarage een tussenstop tussen de garage en entree woningen, met contact met de straat.

Profilering wonen in de Binnenstad (2011), Hoogbouwvisie (2011) Herziening 2019, Nieuw Rotterdams Kwaliteitsbeleid Wonen (2020), Woonvisie Rotterdam (2016), Coalitieakkoord 2018-2022: Nieuwe energie voor Rotterdam (2018), Gebiedsatlas 2.0 ontwikkeling woningvoorraad (2020), Addendum Woonvisie 2030 (2019), Actieplan middenhuur (2019)



4. Functiemix op lange termijn

De grote kracht van de Rotterdamse stadswijken is flexibiliteit in gebruik. De stadswijken kennen een brede stedelijke functiemix die meebeweegt met de ontwikkelingen van leven, wonen en werken in de loop van de tijd. Daarbij wordt ingezet op meer werkmilieus voor kleinere ondernemers en makers op buurt- en wijkniveau.
Nieuwe initiatieven worden zo robuust ontworpen dat ze aanpasbaar zijn aan toekomstige ontwikkelingen. Nieuwe gebouwen moeten in de toekomst kunnen wisselen van programma, gebruik of doelgroep zonder grote aanpassingen aan de stedenbouwkundige structuur.

Woonvisie Rotterdam (2016), Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Rotterdam Resilience Strategy (2016), Coalitieakkoord 2018-2022; Nieuwe energie voor Rotterdam, Nota Ruimte voor Bedrijven (2019)



5. Inclusieve stad

Rotterdam streeft naar wijken waar het prettig wonen is en waar mensen de kansen krijgen om volop mee te doen in de samenleving. Hiervoor scheppen we de juiste condities zodat mensen daadwerkelijk mee kunnen doen en elkaar makkelijk kunnen ontmoeten. Maatschappelijke voorzieningen, woongebouwen en openbaar vervoer zijn toegankelijk en bruikbaar voor iedereen. Maar 'meedoen' gaat om meer dan toegankelijkheid voor mensen met een beperking en chronische ziekte. Het gaat bijvoorbeeld om werkgelegenheid, de mogelijkheid om andere mensen te ontmoeten of te kunnen bewegen als je geen geld voor de sportschool hebt. En om een sociaal veilige omgeving waar kwetsbare mensen tóch de deur uit durven. Of woonzorgconcepten waar mensen langer zelfstandig thuis kunnen wonen.
Rotterdam richt zich bij herstructurering op goede fasering, goede communicatie, tijdige participatie en zorgvuldige herhuisvesting. Nieuwe initiatieven voorzien in voldoende vierkante meters maatschappelijk programma zoals opgenomen in de Referentiewaarden Maatschappelijke Voorzieningen.

Bouwmaatregelen Woningbouw Rotterdam (2018), Convenant Huisvesting Bijzondere Doelgroepen (2015), Motie Slim Faseren (2018), Referentiewaarden maatschappelijke voorzieningen (2020), Ruimte voor stad in balans (2018), Woonvisie (2016), Langer Thuis (2015), Bouwstenen Kindvriendelijke Wijken (2010), Addendum Woonvisie 2030 (2019), Actieplan middenhuur (2019), Lokale Agenda Toegankelijkheid (2021)



6. Veranderende mobiliteit

Mobiliteit staat in dienst van de gezonde leefomgeving, de energietransitie en de ruimtelijke verdichting. Dit betekent dat we de fiets, voetganger en openbaar vervoer meer ruimte geven en minder aan het autoverkeer. We zetten in op nieuwe schone vervoersmiddelen en ander reisgedrag.
Parkeren:

- In de stadswijken gelden lagere autoparkeernormen voor: nabijheid van OV stations, extra fietsparkeerruimte, deelmobiliteit en faciliteren van Mobility as a Service (MaaS).
- Elk plan moet voorzien in beweeg- en parkeerruimte voor fietsparkeren, scooters, bakfietsen etc. en moet voldoen aan bijbehorende kwaliteitseisen. Ook wordt elektrisch rijden gefaciliteerd, zowel de bestaande als toekomstige laadinfrastructuur d.m.v. de EV-ready eis voor nieuwbouw parkeergelegenheid.

Stadsdistributie:
Logistieke voorzieningen worden inpandig ingepast, waarbij de bevoorrading vlot, veilig en schoon plaats kan vinden (bijvoorbeeld door inpandig laden & lossen, laad & los routes, restricties aan formaat/emissies voertuigen etc.).

Rotterdamse mobiliteitsagenda 2015-2018 (2014), Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2030 (2017), Bouwverordening Rotterdam (2010), Fietsplan 2016-2018: Fietsen heeft voorrang (2016), Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam (2018), Rotterdamse MobiliteitsAanpak (2020)



7. Plinten met hoge kwaliteit

De plint is beeldbepalend voor de kwaliteit op straat: het is Rotterdam op ooghoogte. De plint markeert de overgang van het gebouw met de openbare ruimte en zorgt voor levendigheid in de straat. Bij woningen is het uitgangspunt: voordeuren/entrees aan de straat en zichtbaar in het straatbeeld.
De overgang met het trottoir kan met een zogenaamde drempelruimte worden vormgegeven. De plint dient te voldoen aan de volgende kenmerken:

- Royale verdiepingshoogte om kwaliteit toe te voegen en flexibiliteit in programma te bieden.
- Een kwalitatief hoogwaardige uitstraling en zorgvuldige detaillering.



- Duidelijk herkenbare entrees.
- Eventuele erfafscheidingen zijn onderdeel van het ontwerp.
- Vloeiende aansluiting op peilmaat buitenruimte.
- Aandacht voor privacy bewoners: geen glas tot aan de grond bij woningen aan de straat.

Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Welstandsnota Rotterdam (2012), Plintenstrategie (2011), Gebiedsgerichte Visies en Masterplannen, Rotterdamse Stijl, Handboek openbare buitenruimte (2009), Bouwstenen Kindvriendelijke Wijken (2010)



8. Aantrekkelijke daken

In de Stadswijken moet het dak de kwaliteit hebben van een vijfde gevel omdat een aantrekkelijke verblijfsruimte in de Stadswijken belangrijk is. Een zorgvuldig ontworpen daklandschap met groene daktuinen met gebruikswaarde, dakopbouwen, horeca of speelmogelijkheden past in dit beoogde beeld. Een groen dak helpt bovendien bij wateropvang en het bestrijden van hittestress. Daken in de Stadswijken hebben minimaal twee functies op het dak (bijv groen en water).

Programmaplan multifunctionele daken (2019), Welstandsnota Rotterdam (2012), Hoogbouwvisie (2011) Herziening 2019, Programma Duurzaam 2015-2018: Duurzaam dichter bij de Rotterdammer (2015), Gebiedsgerichte Visies en Masterplannen voor deelgebieden



9. Duurzame gebouwen

Duurzaamheid is van fundamenteel belang voor de leefbaarheid in Rotterdam: nu en in de toekomst. Bij nieuwe initiatieven is duurzaam bouwen integraal onderdeel van de ontwerpopgave. Duurzaamheid kent vijf componenten:

- Energie: Rotterdam is in 2050 aardgasvrij. Woningen worden ontworpen op een lage energievraag en voorzien zoveel mogelijk in hun eigen energiebehoefte. Alle nieuwbouwprojecten in de stadswijken van Rotterdam worden verplicht op industriële restwarmte aangesloten, of een vergelijkbaar alternatief. Voor WKO geldt afstemming met de omgeving.
- Klimaat: In Rotterdam bouwen we klimaatadaptief om hiermee schade of duurdere herstelmaatregelen in de toekomst te voorkomen. Gebouwen en hun omgeving dragen bij aan een klimaatrobuuste inrichting. Bij nieuwe bouwwerken en nieuwe terreinverharding van 500 vierkante meter en groter moet 50 mm waterberging worden aangelegd. De waterberging geldt voor het verhard oppervlak (dak en terreinverharding) en moet na 50 uur weer beschikbaar zijn voor de volgende bui. Hittestress gaan we tegen door het reduceren van hitte in de stad en door hittebestendig te ontwerpen. Voor buitendijkse gebieden geldt een minimaal uitgiftepeil om de gevolgen van een overstroming bij hoogwater te beperken.
- Circulair: Rotterdam streeft naar circulair. Daarom wordt ‘slim’ en ‘sociaal’ gesloopt en worden materialen hergebruikt. Nieuwe gebouwen gebruiken een materialenpaspoort.
- Gezond: Op basis van de ligging van de locatie wordt onderzocht of er geen sprake is van geluids-, geur- of fijnstof-overlast. Dit geldt ook voor het aspect omgevingsveiligheid. Maatregelen dienen integraal te worden opgenomen in de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp.
- Natuur: In Rotterdam is de aandacht voor de natuur in de stad sterk toegenomen. Rotterdam houdt rekening met flora en fauna bij de inrichting van de stad en de ontwikkeling van gebouwen: natuurinclusief bouwen. Voor de verschillende wijken in de stad is er een overzicht gemaakt van te nemen maatregelen. Voor nieuwe gebouwen is te denken aan het toepassen van groene hagen en gevels en nestmogelijkheden en het beperken van verharding van privéterrein. Het is belangrijk dat elke niewe bouwontwikkeling één of meerdere groene bouwstenen herbergt en zo een bijdrage levert aan het groene karakter van de wijk. Aandacht voor effect spiegelende gevels op fauna.

Convenant aardgasvrij, Convenant klimaatadaptief bouwen, Milieubeleid Rotterdam (2015), Rotterdam Resilience Strategy (2016), Programma Duurzaam 2015-2018: Duurzaam dichter bij de Rotterdammer (2015), Gebiedsgerichte Visies en Masterplannen voor deelgebieden, Natuurinclusief bouwen (2019), Herijking beleid (grond)uitgiftepeilen in buitendijks gebied (2018), Programma Rotterdam Circulair 2019-2023, Rotterdam gaat voor groen (2019), Urgentiedocument Rotterdams Weerwoord (2019), Verordening Beheer Ondergrond Rotterdam (2021)



10. Bouwplaatsinrichting en kwaliteit in de tijdelijke situatie

In Rotterdam wordt voortdurend gebouwd en daardoor is de dynamiek groot. Een goede invulling bij leegstand en een goede uitstraling van een bouwplaats zijn belangrijk, zodat de leefomgeving ook in tijdelijke situaties haar kwaliteit behoudt.

- Bouwplaatsinrichting is vanaf start ontwerp integraal onderdeel van de opgave. Daarbij hoort het opstellen van een BLVC-plan conform format. Bouwlogistiek dient te worden afgestemd met de afdeling Stadsbeheer.
- In afwachting van de start bouw: de tijdelijke situatie dient kwaliteit te bieden voor de omgeving. Denk daarbij aan communicatie met en participatie van omwonenden, programmering, evenementen en bijzondere vormgeving.
- Tijdens de bouw: de overlast voor de omgeving dient zoveel mogelijk te worden beperkt. Denk hierbij aan rijroutes bouwverkeer, inrichting bouwlocatie, inbeslagname openbare weg, geen parkeerplaatsen op de bouwplaats en alternatieven voor dieselaggregaten voor opwekken bouwstroom.
- Bomen worden beschermd. Lokale opslag vermindert transport. Gebruik van hub’s.

Landelijke richtlijnen bouw- en sloopveiligheid (2012), Binnenstadsplan 2008-2020 ‘Binnenstad als City Lounge’ (2008), Programma Rotterdam Circulair 2019-2023

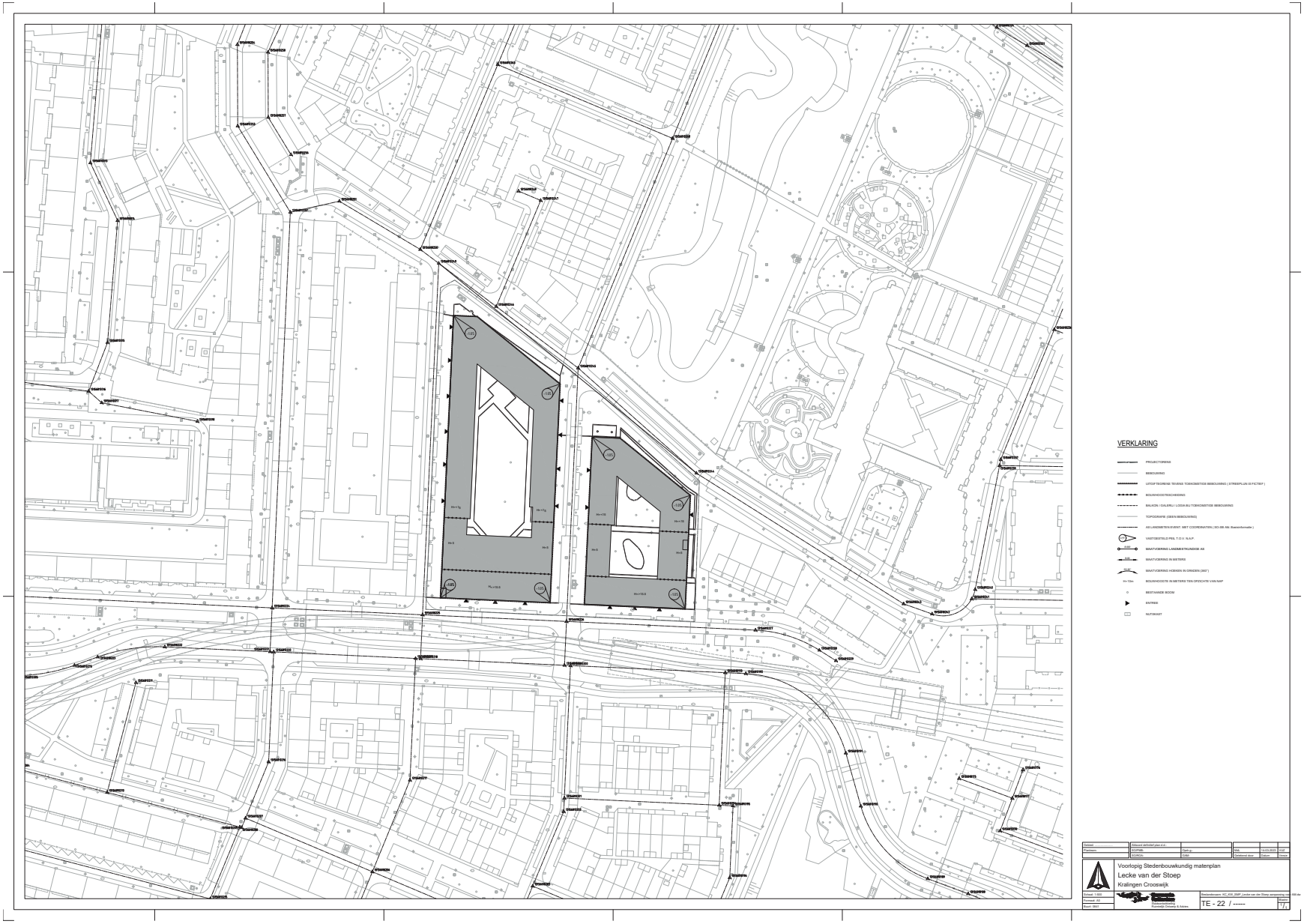


11. Architectenkeuze in samenspraak

Rotterdam is architectuurstad. Innovatieve architectonische kwaliteit van gebouwen is van groot belang voor de kwaliteit van de stad. Het formuleren van de opgave, het programma en het vinden van de juiste architect voor het project is essentieel en gebeurt bij voorkeur in gezamenlijk overleg tussen opdrachtgever en gemeente. De opdrachtgever heeft hierbij de beslissende stem.

Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Architectenprotocol

10.2 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)



10.3 Parkeernormen auto en fiets



Kaart: Gebiedsindeling Beleidsregeling Parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2022

Lecke v/d Stoep

Autoparkeren

De mobiliteitstransitie heeft ook zijn doorwerking in het Parkeerbeleid. Middels de Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets wordt onder meer bijgedragen aan het stimuleren van alternatieven voor de eigen auto en het beter benutten van parkeercapaciteit in de omgeving. Verder maken ook parkeereisen voor fietsen (voor niet-woonfuncties) onderdeel uit van de regeling om het fietsbezit en -gebruik te stimuleren.

Er is onder voorwaarden geheel of gedeeltelijk van de gestelde parkeereis op eigen terrein af te wijken:

- Toepassing van dubbelgebruik van (een deel van) de parkeervoorziening mogelijk en wenselijk is voor verschillende functies, onderbouwd met een parkeerbalans
- Toepassing van een bijzondere vrijstellingen om de parkeereis te verlagen indien wenselijk voor ontwikkelaar, bewoners, gebruikers van de ontwikkeling en de stad. Dit kan op basis van de nabijheid van OV-stations, realisatie van extra fietsparkeerruimte, aanbieden van deelauto's, aanbieden van Mobility as a Service.
  De toepassing van een of meerdere bijzondere vrijstellingen op de parkeereis leidt tot uitsluiting van het recht op vergunning voor straat parkeren. Ook indien er ten tijde van verlenen van de omgevingsvergunning nog geen sprake is van betaald parkeren.
- In sommige gevallen is er af te wijken omdat er structureel alternatieve parkeervoorzieningen beschikbaar zijn binnen een bepaald loopafstand. In het beginsel is dit niet op straat maar op ander privéterrein of in een andere garage gelegen. Voor bewoners en personeel dient er een overeenkomst te worden afgesloten voor de huur van deze plekken. Voor bezoekers volstaat aangetoonde beschikbaarheid.
- Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid een lagere parkeernorm te hanteren voor zorgwoningen en sociale huurwoningen, indien ze voldoen aan specifieke voorwaarden.

Fietsparkeren

De fietsparkeervraag van gebruikers (bewoners, werknemers, etc.) dient binnen de plangrenzen van de ontwikkeling te worden gefaciliteerd. Dit geldt tevens voor de fietsparkeervraag voor bezoekers van de voorzieningen in de ontwikkeling, niet zijnde bewoners of werknemers. Voor het fietsparkeren voor bezoekers van het gebied is het belangrijk dat deze stallingsplaatsen openbaar toegankelijk zijn en op loopafstand liggen van de bestemming conform de uitgangspunten van de Beleidsregeling. Het realiseren van een werkbare oplossing voor fietsparkeren is een oplossing op maat waarbij de fietsparkeereis, bestaande fietsparkeerdruk, soort gebruiker, gebruikersduur, loopafstand, locatie, bestemming, kwaliteit, ligging, sociale veiligheid en gebiedskarakter belangrijke criteria zijn. Indien de combinatie van factoren niet meegewogen worden zal de fietsparkeeroplossing niet of onvoldoende gebruikt worden en zal "overlast" en verrommeling van de buitenruimte, aantasting groen veroorzaakt worden in betreffend gebied. Hiernaast is het (financieel) van belang dat de fietsparkeeroplossing voorafgaand aan de (gebieds)ontwikkeling meegenomen wordt en niet achteraf pas in beeld komt. Om deze reden dient een adviseur van het cluster fietsparkeren van SO Mobiliteit (_SO_fietsparkeren@rotterdam.nl) een definitief akkoord te geven op de uitgangspunten voor fietsparkeren bij ontwikkelingen.

Voor zowel bewoners, werknemers en bezoekers is het van belang onderscheid te maken in fietsparkeren van de normale/standaard fiets (60% van de vraag) en voor gemiddeld 40% deelfietsen, deelscooters en zogenaamde buitenmodelfietsen (bakfietsen, fietsen met kratjes, etc.)

In beginsel leidt dit voor bezoekers van de voorzieningen tot openbaar toegankelijke oplossing binnen de projectgrenzen. In overleg met de adviseur van het cluster fietsparkeren kan hier op sommige locaties onderbouwd vanaf geweken worden en kan ruimte gevonden worden (wellicht tegen financiële compensatie) ruimte in een openbare fietsenstalling of in fietsparkeervoorzieningen op straat. Fietsparkeervoorzieningen mogen niet leiden tot aantasting van het openbaar groen en overlast veroorzaken door storende elementen in de buitenruimte. Inpassing van fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte dienen te worden afgestemd met de adviseur van het cluster fietsparkeren en de landschaparchitect.
De precieze inpassing van eventueel benodigde fietsnietjes in de openbare ruimte worden in het IP traject voor de buitenruimte bepaald.

Voor zowel bewoners, werknemers en bezoekers is het van belang onderscheid te maken in fietsparkeren van normale/standaard fiets (60% van de vraag) en voor gemiddeld 40% deelfietsen, deelscooters, buitenmodelfietsen (bakfietsen, fietsen met kratjes, etc.)

De adviseur van het cluster fietsparkeren zal de volgende uitgangspunten meenemen in het uitwerkingsvraagstuk voor het onderdeel fietsparkeren, waarbij in de meeste gevallen, naast de Beleidsregeling Parkeernormen, het Bouwbesluit 2012 mede bepalend is:
1a. Uitgangspunt voor bewoners en werknemers is een inpandige oplossing;
1b. Uitgangspunt voor bezoekers van voorzieningen in de ontwikkeling (niet zijnde bewoners of werknemers) is het uitgangspunt dat dit op eigen terrein of inpandig wordt gerealiseerd.
1c. Uitgangspunt voor bezoekers van het gebied is dat deze stallingsplaatsen in de openbare ruimte op loopafstand van de bestemming worden gerealiseerd.
2. Loopafstanden;
3. Soort fietsen, inclusief aandacht voor buitenmodelfietsen, elektrische fietsen en snor-/bromfietsen;
4. Bestemming;
5. Gebruiker;
6. Gebruikersduur;
7. Locatie;
8. Kwaliteit;
9. Ligging ten opzicht van fietsroute en ingang bestemming;
10. Karakter gebied.

Het Rotterdamse fietsbeleid staat beschreven in de Fietskoers 2025, te downloaden via https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/fietsstad/

Tabel 4.1 Normentabel auto woonfunctie

Woonfunctie (m² gbo)	*Aantal autoparkeerplaatsen per woning*		
	Gebiedstype A hoogstedelijk gebied	*Gebiedstype B stadswijken*	*Gebiedstype C overig gebied*
< 40 m²	0,10	0,10	0,10
40 tot 65 m²	0,40	0,50	0,60
65 tot 85 m²	0,60	0,80	1,00
85 tot 120 m²	1,00	1,00	1,40
≥ 120 m²	1,20	1,20	1,80

Tabel Korting parkeereis voor nabijheid openbaar vervoer

OV-halte	Hemelsbrede afstand ontwikkeling - entree OV-halte		
	0 tot 400 meter	400 tot 800 meter	800 tot 1200 meter
Rotterdam Centraal	-50%	-40%	-30%
Beurs, Blaak, Alexander en Schiedam Centrum	-40%	-30%	-20%
Overige treinstations	-30%	-20%	-10%
Overige RSR/metrostations in gebiedstype A en B	-30%	-20%	-10%
Overige tramhaltes in gebiedstype A	-30%	-20%	-10%
RSR/metrostations in gebiedstype C (behalve Hoek van Holland en Nesselande)	-20%	-10%	-5%
Overige tramhaltes in gebiedstype B	-20%	-10%	-5%
RSR/metrostation in Nesselande	-10%	-5%	0%
Overige tramhaltes in gebiedstype C	-10%	-5%	0%

Tabel 4.2 Normentabel auto niet-woonfuncties

Functie		*Opmerking*	*Aantal autoparkeerplaatsen per 100 m² bvo tenzij anders bepaald in de opmerking*		
			Gebiedstype A hoogstedelijk gebied	*Gebiedstype B stadswijken*	*Gebiedstype C overig gebied*
Werken	Kantoor		0,76	1,00	1,20
	Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier		0,72	0,80	0,80
	Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats, etc.)		0,67	1,20	2,00
	Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)		0,19	0,30	0,60
Winkelen	Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie		1,20	2,00	2,50
	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en Grootschalige detailhandel		0,38 n.v.t.	2,50 4,50	2,50 5,50
	Bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel		n.v.t.	2,20	2,20
	Showroom, meubelzaak		0,26	0,60	0,60
Sport en recreatie	Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)		0,08	1,70	2,00
	Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	Normgrondslag: ha. netto terrein	0,65	13,00	13,00
	Dansstudio, sportschool		0,10	2,00	3,00
	Jachthaven	Per ligplaats	0,05	0,50	0,50
Cultuur	Museum		0,02	0,40	0,70
	Bibliotheek		0,01	0,50	0,90
	Bioscoop, theater, schouwburg	Per zitplaats	0,01	0,10	0,20
	Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw		010	0,90	1,00
	Religiegebouw	Per bezoekersplaats	0,01	0,10	0,15
Horeca	Cafetaria/snackbar		0,40	4,00	6,00
	Discotheek / feestruimte		0,70	7,00	10,00
	Café / bar		0,40	4,00	6,00
	Restaurant		1,60	8,00	12,00
	Logies/pension	Per kamer	0,2	0,25	0,4
	Hotel	Per kamer	0,5	0,7	0,9
Onderwijs	Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf		0,80	0,90	1,00
	Basisonderwijs	Per lokaal (excl. Kiss & Ride-strook)	0,40	0,45	0,50
	Voorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Per lokaal	0,40	0,45	0,50
	Beroepsonderwijs en WO	Per lokaal	0,50	2,00	3,00
Zorg	Ziekenhuis	Per bed	1,10	1,30	1,50
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	Per wooneenheid	0,40	0,45	0,50
	1e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Per behandelkamer	0,53	1,70	2,00

Bijlage 2. Normen fiets woonfunctie als bedoeld in artikel 17 van de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022

Aan de parkeereis voor fietsen kan worden voldaan door deze in een gezamenlijke stalling uit te voeren. Hiervoor gelden de volgende normen:

Soort woning (m2 gbo)	Aantal fietsparkeerplaatsen
Appartement <40 m²	2
Appartement 40 tot 65 m²	2
Appartement 65 tot 85 m²	3
Appartement 85 tot 120 m²	3
Appartement ≥120 m²	4
Rij- en vrijstaande woningen	5
Studentenhuizen	1 per kamer

Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn.

Tabel 4.3 Normentabel fiets niet-woonfuncties

Functie		*Opmerking*	*Aantal fietsparkeerplaatsen per 100 m² bvo, tenzij anders bepaald in de opmerking.*	
				Aandeel kort stallen (bezoek)
Werken	Kantoor		2	5%
	Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier	Met een minimum van 10	2	5%
	Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats etc.)		1	5%
	Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)		0,25	5%
Winkelen	Commerciële dienstverlening (en kantoren met baliefunctie)	Met een minimum van 10	5	20%
	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek		2,7	85%
	Supermarkt	Met een minimum van 10	2,9	85%
	Mandjessupermarkt	Met een minimum van 10	2,9	85%
	Grootschalige detailhandel		0,4	85%
	Bouwmarkt, tuincentrum		0,4	85%
	Showroom, meubelzaak		0,4	85%
Sport en recreatie	Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)		2,5	95%
	Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	Normgrondslag: ha. netto terrein	61 (of maatwerk)	95%
	Dansstudio, sportschool		5	90%
	Jachthaven	Per ligplaats	maatwerk	-
Cultuur	Museum		0,9	95%
	Bibliotheek		3	95%
	Bioscoop, theater, schouwburg		7,8	95%
	Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw		3 (of maatwerk)	95%
	Religiegebouw		maatwerk	90%
Horeca	Cafetaria/snackbar		9	90%
	Discotheek / feestruimte		18	90%
	Café / bar		10	90%
	Restaurant		10	80%
	Logies/pension Hotel	Per kamer Per kamer	0,4 0,4	50% 50%
Onderwijs	Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	Minimaal 3 bakfietsplaatsen	1,9	0%
	Basisonderwijs	Per lokaal	10	0%
	Voorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Per lokaal	15	11%
	Beroepsonderwijs en WO	Per lokaal	13	0%
Zorg	Ziekenhuis	Per bed;	0,9	30%
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	Per (woon-) eenheid;	0,2	55%
	1e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Per behandelkamer	1	55%

Oplaadpunten voor elektrische voertuigen

DHet Bouwbesluit geeft minimumeisen. Het cluster Rotterdam Elektrisch adviseert om toekomstbestendig te bouwen door rekening te houden met de verwachte laadvraag. Daarnaast is het advies om de oplaadpunten geschikt te maken voor 'smart charging' en 'load balancing'. Hierdoor wordt tegen relatief beperkte kosten voorkomen dat bij uitbreiding van het aantal oplaadpunten een verzwaring van de elektriciteitsaansluiting nodig is. Raadpleeg voor een opmaat advies het cluster Rotterdam Elektrisch van SO Mobilieit via Rotterdamelektrisch@rotterdam.nl.

Zie de bijlage voor aanvullende informatie over oplaadpunten in nieuwbouw, de openbare ruimte, bestaande gebouwen en ingrijpende renovaties.

Oplaadpunten in de openbare ruimte

De oplaadpunten in de openbare ruimte (ook voor elektrische deelauto's) worden geplaats in opdracht van de gemeente. Hiervoor heeft de gemeente een concessieovereenkomst met een of meerdere marktpartijen. Het aantal oplaadpunten, welke type laadoplossingen en bij welke (parkeer)plaatsen is ten alle tijde maatwerk en bepaalt de gemeente aan de hand van de laatste stand van zaken, prognose kaarten en andere afwegingscritera. Het e.a heeft invloed op de benodigde energie in het gebied en het ondergrondse leidingennetwerk. Het is cruciaal dat de adviseur van het cluster Rotterdam Elektrisch van SO Mobiliteit betrokken wordt bij de uitwerking. Zie ook het Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen mei 2020:
https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/elektrisch-rijden/Laadkader-2020.pdf

Oplaadpunten bij bestaande gebouwen met eigen parkeerterreinen

Bewoners en gebruikers van gebouwen die beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein, kunnen geen oplaadpunten in de openbare ruimte aanvragen. Plaatsing van oplaadpunten op eigen terrein valt onder de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, individueel of verenigd in een Vereniging van Eigenaren (VvE).

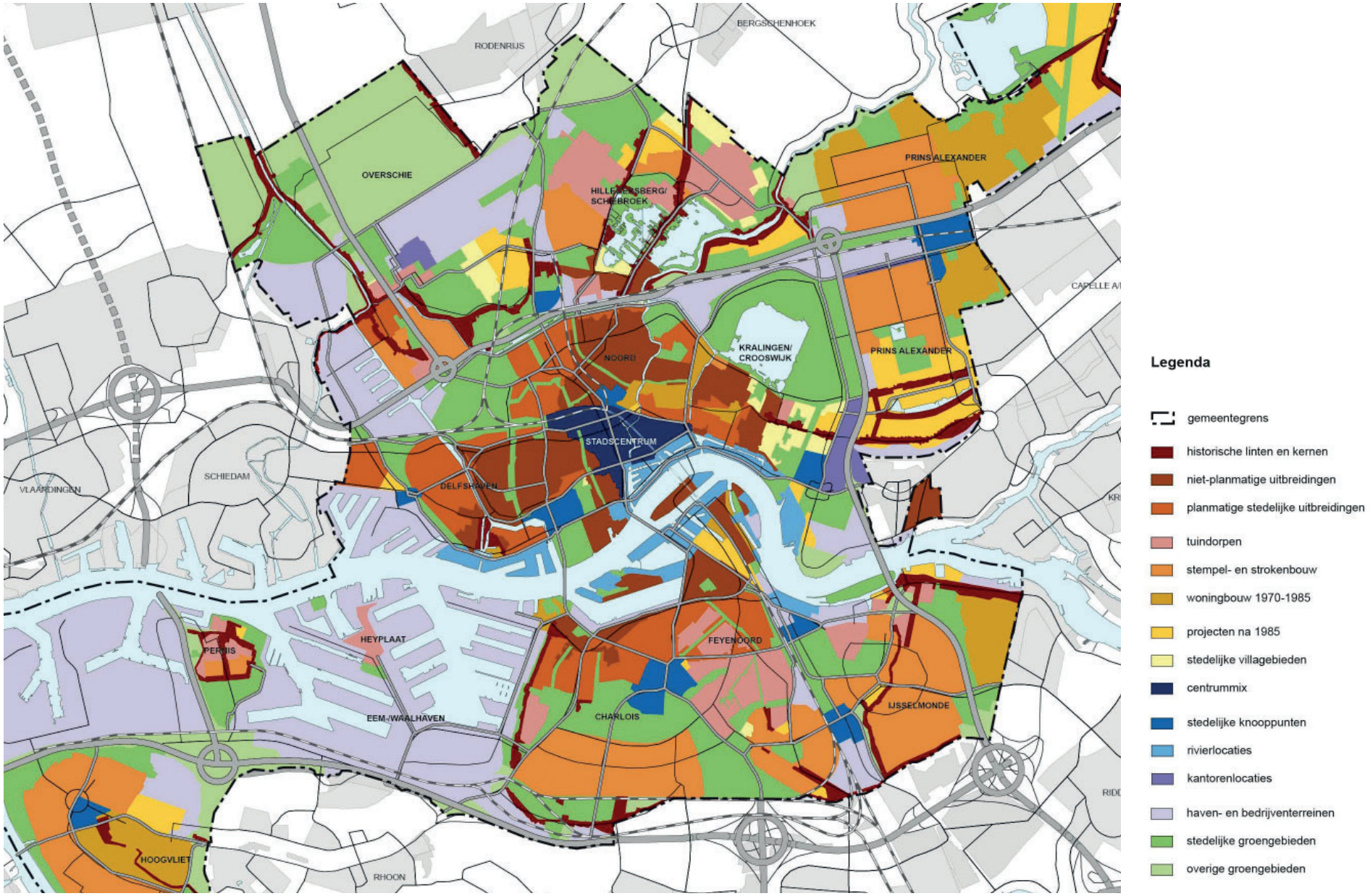
Een bestaand gebouw, anders dan een woongebouw, met een parkeergelegenheid met meer dan 20 parkeerplaatsen in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel heeft met ingang van 1 januari 2025 tenminste een oplaadpunt. Dit is geregeld in het Bouwbesluit 2012, afdeling 5.4 "Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer, nieuwbouw en bestaande bouw". Voor gedetailleerde informatie verwijzen wij u naar de artikelen en toelichting in het Bouwbesluit 2012: https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd5/afd5-4
https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012_nvt/artikelsgewijs/hfd5/afdeling-5.4

Oplaadpunten bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties

In het Bouwbesluit 2012, afdeling 5.4 "Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer, nieuwbouw en bestaande bouw" is een verplichting opgenomen dat bij de ontwikkeling van nieuwe bouwplannen met meerdere parkeerplaatsen op hetzelfde terrein een minimum aantal oplaadpunten geïnstalleerd moeten worden en/of leidingen doorgevoerd moeten worden naar parkeerplaatsen. Dit geldt ook voor ingrijpende renovaties.
Voor gedetailleerde informatie verwijzen wij u naar de artikelen en toelichting in het Bouwbesluit 2012: https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd5/afd5-4
https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012_nvt/artikelsgewijs/hfd5/afdeling-5.4

Het Bouwbesluit geeft minimumeisen. Het cluster Rotterdam Elektrisch adviseert om toekomstbestendig te bouwen door rekening te houden met de verwachte laadvraag. Daarnaast is het advies om de oplaadpunten geschikt te maken voor 'smart charging' en 'load balancing'. Hierdoor wordt tegen relatief beperkte kosten voorkomen dat bij uitbreiding van het aantal oplaadpunten een verzwaring van de elektriciteitsaansluiting nodig is. Raadpleeg voor een opmaat advies het cluster Rotterdam Elektrisch van SO Mobilieit via Rotterdamelektrisch@rotterdam.nl.

10.4 Welstandsnota gebiedscriteria



Welstandsnota gebiedscriteria

Planmatige stedelijke uitbreidingen

Ruimtelijke inpassing

- Bouwinitiatieven houden de stedenbouwkundige structuur herkenbaar en verstoren deze niet.
- Bouwinitiatieven passen binnen de architectonische eenheid van het ensemble (in dit gebiedstype het bouwblok of een aantal blokken of gespiegelde wanden).
- Bouwinitiatieven (waaronder hoogbouw) zijn in maat en schaal afgestemd op de omliggende bebouwing en de stad als geheel.
- Verschijningsvorm

Hoofdvorm

- Nieuwbouw heeft een bij de omliggende bebouwing passende hoofdvorm.
- Uitgangspunt voor bouwinitiatieven is de samenhang binnen de architectonische eenheid
- Bijgebouwen zijn herkenbaar als op zichzelf staande volumes en zijn ondergeschikt aan het hoofdgebouw.
- Aan- en uitbouwen, dakkapellen, dakopbouwen en andere ingrepen aan het hoofdgebouw zijn in samenhang met de architectonische eenheid ontworpen.

Gevelopbouw

- Het gevelontwerp is consequent en goed van verhouding, en qua indeling en plasticiteit afgestemd op de omliggende bebouwing.
- Het gevelontwerp kent een driedeling (basement, middendeel, gevelbeëindiging) en heeft een afgewogen verhouding open - gesloten die aansluit bij de oorspronkelijke bebouwing.
- Vormgeving of accentuering van de hoeken vindt plaats in samenhang met het blok als geheel en met de omringende blokken.
- Bindende elementen binnen een gevelwand (dakvlak, daklijst, vensters, ingangspartijen en erkers) blijven bij verbouw in stand of sluiten bij nieuwbouw aan op het bestaande.
- Ingrepen aan de gevel, waaronder nieuwe balkons en luifels of winkelpuien, passen binnen de structuur, maat en schaal van het hoofdgebouw.
- In- en uitspringende delen van de gevel (balkons, erkers en loggia's) blijven ondergeschikt aan de hoofdmassa en maken deel uit van het gevelontwerp.

Overgangen privé-openbaar

- Entreegebieden van gebouwen, inclusief luifels en logo's, zijn uitnodigend en kwalitatief hoogwaardig vormgegeven.
- Beganegrondgevels aan de openbare ruimte hebben een bij de situatie passende openheid. In woon-, winkel-, en kantoorgebieden zijn dichte (bergings-)gevels aan de straat ongewenst.

Materiaal, kleur en detaillering

Algemeen

- Kleuren zijn terughoudend en afgestemd op de omliggende bebouwing.
- Materiaal, kleur en detaillering ondersteunen de verschijningsvorm op samenhangende wijze.
- Materialen en detaillering zijn afgestemd op die van de oorspronkelijke bebouwing en kwalitatief ten minste gelijkwaardig daaraan.
- Materialen en detaillering worden zo gekozen dat veroudering en weersinvloeden geen negatieve gevolgen hebben voor het uiterlijk.

Specifiek

- In woon-, kantoor- en winkelgebieden zijn detaillering en materiaalgebruik van de beganegrondgevel aan de straatzijde (met name rond de entree) van hoge kwaliteit (rijker en expressiever).
- Erfafscheidingen zijn van hoogwaardig materiaal en worden zorgvuldig gedetailleerd.
- Bij kozijnen zijn de negge (diepte van het raam ten opzichte van het gevelvlak) en de vorm van het kozijn als deel van een reeks van belang.
- Zonwerend glas of folie op glas verhinderen de visuele relatie tussen binnen en buiten niet.
- Ventilatieroosters zijn niet zichtbaar of architectonisch ingepast in het gevelontwerp.Vormgeving of accentuering van de hoeken vindt plaats in samenhang met het blok als geheel en met de omringende blokken.
- Bindende elementen binnen een gevelwand (dakvlak, daklijst, vensters, ingangspartijen en erkers) blijven bij verbouw in stand of sluiten bij nieuwbouw aan op het bestaande.
- Ingrepen aan de gevel, waaronder nieuwe balkons en luifels of winkelpuien, passen binnen de structuur, maat en schaal van het hoofdgebouw.
- In- en uitspringende delen van de gevel (balkons, erkers en loggia's) blijven ondergeschikt aan de hoofdmassa en maken deel uit van het gevelontwerp.
- Overgangen privé-openbaar
- Entreegebieden van gebouwen, inclusief luifels en logo's, zijn uitnodigend en kwalitatief hoogwaardig vormgegeven.
- Beganegrondgevels aan de openbare ruimte hebben een bij de situatie passende openheid. In woon-, winkel-, en kantoorgebieden zijn dichte (bergings-)gevels aan de straat ongewenst.

Bron: Welstandsnota Rotterdam

Lecke v/d Stoep

Gemeente Rotterdam