

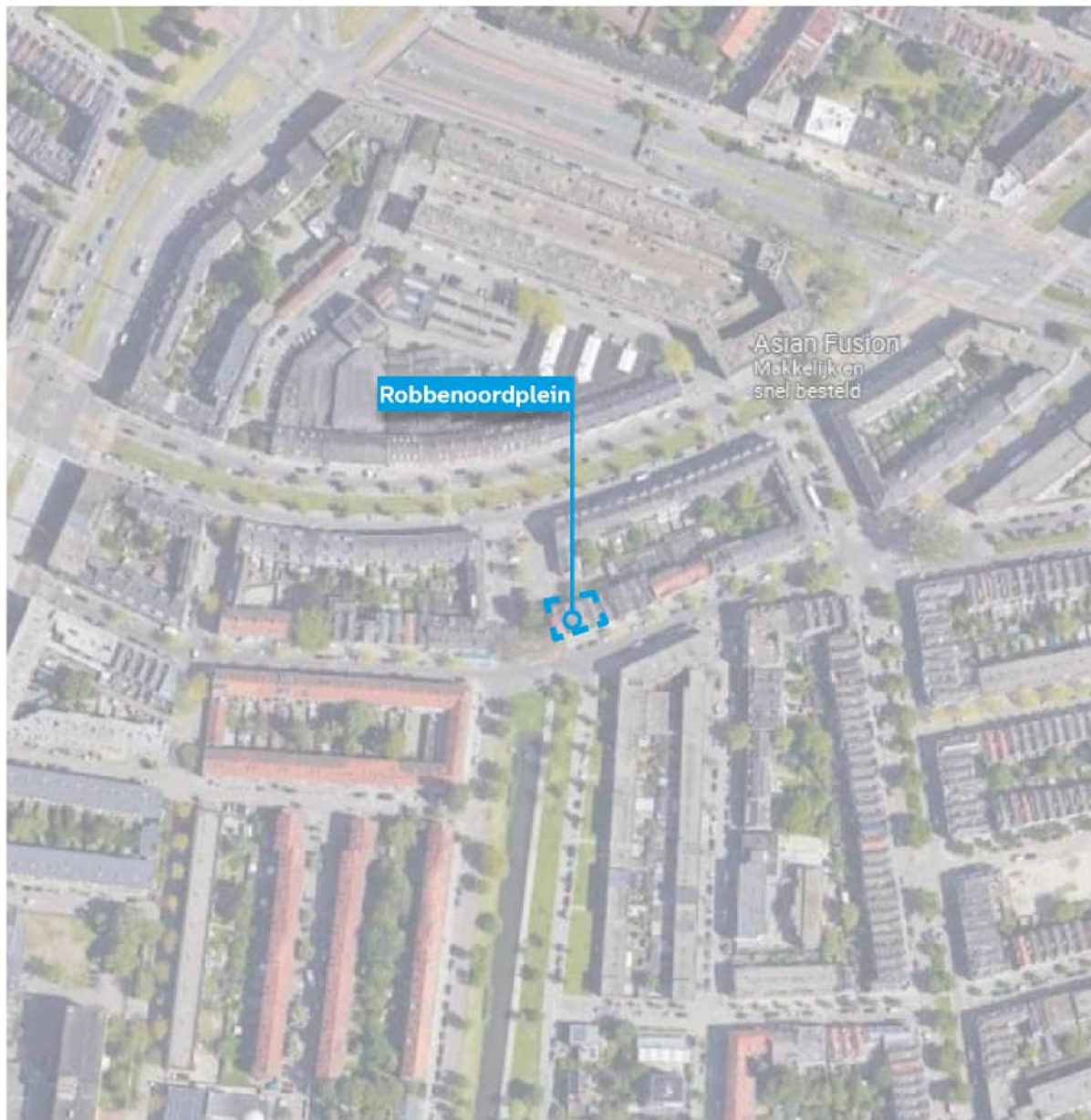
Robbenoordplein



Nota van Uitgangspunten - november 2023



Gemeente
Rotterdam



Luchtfoto Robbenoordplein 2022

Colofon

Deze Nota van Uitgangspunten Robbenoordplein is opgesteld door het cluster Stadsontwikkeling, afdeling Ruimtelijk Ontwerp en Advies van de gemeente Rotterdam.

Projectmanager	Stef Poolman
Gebiedsontwikkelaar:	Mark Sutherland
Planeconomie:	Daphne van der Ent
Markt & contracten:	Marthijn Poot
Stedenbouw:	Rob Wouters
	JJ van Elswijk
Landschap:	Joris Vermeiren
Programma:	Ilham Boulahian
Ingenieursbureau:	Gerard Kraal
Stadsbeheer:	Wessel Reintke
Duurzaamheid:	Margriet Vlot
Vastgesteld door:	Mark Sutherland

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.

Dit document is vastgesteld door Gebiedsontwikkelaar Mark Sutherland op 7 november 2023.

Inhoud

1. Introductie.....	4	5. Mobiliteit.....	29	9. Bijlagen.....	42
1.1 Aanleiding	7	5.1 Bereikbaarheid	32	9.1 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)	43
1.2 Opgave	7	5.2 Voetganger	32	9.2 Parkeernormen auto en fiets	44
1.3 Participanten	7	5.3 Fiets	32	9.3 Welstandsnota gebiedscriteria	48
1.4 Beleidskaders	7	5.4 Auto	32		
2. Plangebied.....	10	6. Duurzaamheid	33		
2.1 Historie	13	6.1 Energietransitie	34		
2.2 Huidige situatie	14	6.2 Circulair	35		
2.3 Ontwikkelingen	16	6.3 Klimaatbestendig	35		
3. Ruimtelijke uitgangspunten.....	17	6.4 Natuurinclusief	36		
3.1 Programma	18	6.5 Gezonde leefomgeving	36		
3.2 Stedenbouw	20	7. Technische uitgangspunten	37		
4. Beeldkwaliteit	25	7.1 Afval	38		
4.1 Architectuur	27	7.2 Peilmaat	38		
4.2 Openbare ruimte	28	7.3 Kabels en leidingen	38		
		7.4 Nutsvoorzieningen	38		
		7.5 Milieu	38		
		8. Proces	39		
		8.1 Procedure	40		
		8.2 SMP en IP	40		
		8.3 Participatie en communicatie	41		

1. Introductie

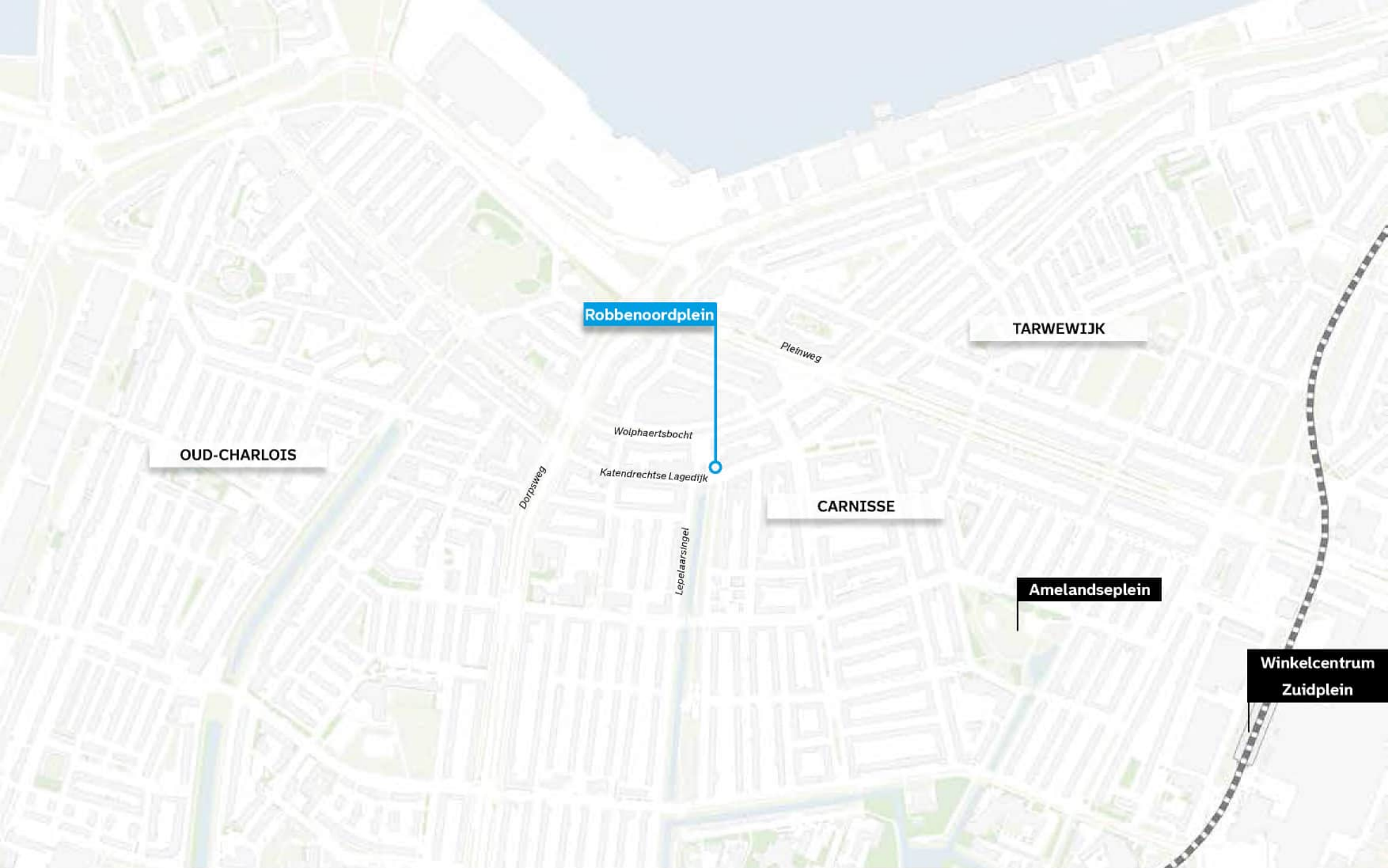
1.1 Aanleiding

1.2 Opgave

1.3 Participanten

1.4 Beleidskaders





Robbenoordplein

TARWEWIJK

OUD-CHARLOIS

CARNISSE

Amelandseplein

**Winkelcentrum
Zuidplein**

Pleinweg

Wolphaertsbocht

Katendrechtse Lagedijk

Doornsweg

Lepelaarsingel

In de Nota van Uitgangspunten 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

Het project Robbenoordplein is één van de locaties in Carnisse waarin sloop/nieuwbouw wordt ingezet om de particuliere woningvoorraad te verbeteren en differentiëren. Deze aanpak kadert binnen het NPRZ en het Ruimtelijk Toekomstperspectief Carnisse (2022).

Belangrijkste aanleiding voor vernieuwing is hier echter de onwenselijkheid van de bestaande stedenbouwkundige toestand. Vier panden aan de Katendrechtse Lagedijk lopen door in de bestaande pleinruimte waardoor enerzijds hun achterzijden in het oog springen, anderzijds de pleinruimte slecht wordt geadresseerd en matig functioneert. Samen met het grote transformatorhuis op het plein maakt het de ruimte onoverzichtelijk, anoniem en rommelig.

Deze stedenbouwkundige randvoorwaarden c.q. Nota van Uitgangspunten is noodzakelijk voor een goede herontwikkeling, het borgen van de ambitie en vormt het toetsingskader voor de realisatie van de ontwikkeling.

1.2 Opgave

Doel van de herontwikkeling is een zorgvuldige afronding van de hoek tussen de Katendrechtse Lagedijk en het Robbenoordplein. Onderdeel van die afronding is de integratie van het transformatorhuis en de herinrichting van het plein zelf, zodat meer ruimtelijke samenhang ontstaat en de verblijfskwaliteit sterk wordt verbeterd. Door middel van actief programma in de plint wordt gestuurd op meer levendigheid en sociale controle.

1.3 Participanten

Gemeente is initiatiefnemer, op aansturing van NPRZ. Intentie voor de locatie is de CPO constructie voor deze ontwikkeling. Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Architectenprotocol H1.4

1.4 Beleidskaders

De beleidskaders van de gemeente Rotterdam bepalen in grote mate wat er mogelijk is op een locatie en aan welke eisen de ontwikkeling moet voldoen. Hieronder een overzicht van de belangrijkste beleidskaders die van toepassing zijn op deze locatie.

Vuistregels bouwen in de stadswijken

De Rotterdamse Vuistregels vormen een beknopt overzicht van het ruimtelijke beleid van de gemeente. De Vuistregels helpen initiatiefnemers van bouwprojecten snel op weg.

Zie website: <https://www.rotterdam.nl/vuistregels-bouwen>

Stadsvisie Rotterdam 2030

De Stadsvisie vormt het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030, en heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Op Rotterdam Zuid worden sociaal-economische en fysieke problemen integraal aangepakt, waarbij wordt ingezet op de kanskaarten voor bedrijvigheid en op het transformeren van wijken naar aantrekkelijke woongebieden. Zie website: <https://www.rotterdam.nl/omgevingsvisie-waarom>

Omgevingsvisie

Rotterdam maakt een omgevingsvisie vanwege de komst van de nieuwe Omgevingswet, maar ook vanwege de behoefte aan een nieuwe visie op de fysieke leefomgeving van de stad. Rotterdam ziet de omgevingsvisie als een strategisch instrument waarmee we inzicht en richting geven aan de samenhang tussen alle aspecten die de fysieke leefomgeving beïnvloeden.

Zie website: www.rotterdam.nl/wonen-leven/omgevingsvisie/

NPRZ

Het project maakt deel uit van de NPRZ-aanpak om 1.400 particuliere woningen te verbeteren en kadert binnen het werkprogramma NPRZ wonen dat in April 2019 door de Rotterdamse Gemeenteraad is vastgesteld. Ambitie van dat programma is het streven naar wijken waarin het prettig wonen is voor verschillende huishoudens en inkomens. Een 'inclusieve stad' waar alle huishoudens van profiteren, want in meer gemengde wijken profiteren ook de huidige bewoners van een betere en kansrijkere omgeving.

Toekomstperspectief Carnisse 2035

Voor heel Carnisse is in 2022 een Toekomstperspectief opgesteld. Dit document biedt een kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Carnisse tot 2035 en de fysieke programma's en projecten die daarvoor nodig zijn. Het toekomstperspectief heeft nadrukkelijk een ruimtelijke invalshoek en is daarmee verbonden met de pijler wonen van het NPRZ. Het project Robbenoordplein kadert binnen het toekomstperspectief en draagt bij aan doelstellingen voor de wijk; 1. het verbeteren van de openbare ruimte 2. Realiseren van een passende woning die aansluit op de huishoudenssamenstelling en levensfase van de inwoners. Beide ambities worden met dit project ondersteund.

Nieuw Rotterdams Kwaliteitsbeleid Wonen

Het nieuwe kwaliteitsbeleid Wonen geeft richtlijnen voor gebruiksoppervlakte, collectiviteit, flexibiliteit en gebruikskwaliteit. Voor de gebruiksoppervlakte is per woonmilieu een minimum aangegeven. Voor de andere onderwerpen worden er suggesties gedaan.

Zie website: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2020-185079.html>

Handboek Rotterdamse Stijl

De Rotterdamse Stijl versterkt de samenhang in het stedelijk netwerk, met oog en respect voor de verscheidenheid en identiteit van de wijken. Het Handboek Openbare Ruimte Rotterdamse Stijl is kaderstellend voor iedereen die plannen ontwikkelt, uitvoert en/of beheert in de buitenruimte.

Zie website: <https://www.rotterdam.nl/rotterdamse-stijl>

Visie Openbare Ruimte 2019-2029

Een groene duurzame stad, een buitenruimte van en voor iedereen en ruim baan voor fiets en voetganger. Dat zijn de doelen die we voor de buitenruimte voor ogen hebben. In de Visie Openbare Ruimte 2019-2029 hebben de beleidsdoelstellingen op gebied van klimaat, duurzaamheid, circulariteit, gezondheid, mobiliteitstransitie een duidelijke plek: gericht op het bijdragen aan een aantrekkelijke, gezonde stad met een sterke economie.

Zie website: rotterdam.raadsinformatie.nl/document/7704685/1/s19bb012319_1_51913_tds

Rotterdams Weerwoord

Verschillende partijen bouwen de komende jaren verder aan een klimaatbestendig Rotterdam. Rotterdam werkt samen met de bewoners, in stad, straat en tuin op basis van het gemeentelijk urgentiedocument Rotterdams Weerwoord. Rotterdam is kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering vanwege haar ligging in de delta. Om hevige regenval, maar ook langdurige droogte en hitte, grondwatertekorten -overlast en bodemdaling aan te pakken zijn op korte termijn aanzienlijke ingrepen noodzakelijk in openbaar gebied en op particulier terrein. Nu maatregelen nemen vermindert schade straks. Tegelijk is flexibiliteit nodig om de aanpak bij te kunnen stellen op basis van nieuwe inzichten. In het Rotterdams Weerwoord staat wat kan worden gedaan aan klimaatadaptatie en welke klimaatrisico's urgent zijn. Het Rotterdams Weerwoord is daarmee een startpunt van een verandering die de komende jaren verder vorm krijgt. Het is geslaagd als er nu en straks veel meer Rotterdamers en Rotterdamse organisaties zich verbonden en verantwoordelijk voelen om de stad voor te bereiden op een extremer klimaat.

Zie website: www.rotterdam.nl/wonen-leven/rotterdams-weerwoord

Rotterdam Architectuurstad

De Architectuurnota heeft als kernthema dat architectuur en cultureel erfgoed een doorslaggevende stimulerende bijdragen kunnen leveren aan de verdere ontwikkeling van de stad. Architectuur kan de stad aantrekkelijk maken, wat bijdraagt aan het welbevinden van de gebruikers van de stad. Er zijn drie leidende beginselen bij het omzetten van woorden in daden. Het gaat dan om; Het bevorderen van goed opdrachtgeverschap; Vergaren en delen van kennis op het terrein van architectuur, toegespitst op de Rotterdamse opgave; Behouden en stimuleren van ontwerptalent in Rotterdam. Zie website: <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/architectuur/>

Welstandsnota Rotterdam

Het ontwerp zal getoetst worden door de Commissie Welstand en Monumenten. Zij toetst het plan aan de hand van de criteria uit de Koepelnota Welstand. Voor de locatie Robbenoordplein zijn naast de vaste criteria ook de aanvullende criteria beschreven voor het gebiedstype 'Niet-planmatige uitbreidingen'. De commissie Welstand en Monumenten zal op basis hiervan de architectonische uitstraling en verschijningsvorm van het ingediende bouwplan toetsen.

Zie website: <https://www.rotterdam.nl/welstand>

Stedelijk Verkeersplan Rotterdam

De ambities voor een gezonde leefomgeving en de economische ontwikkeling van de stad hebben de visie op het verkeer in de toekomst bepaald: auto's, fietsers, voetgangers en ov beter met elkaar in balans. Deze visie wordt omschreven in het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam. Zie website: <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/mobiliteitsaanpak/>

Parkeernormen

Sinds 1 januari 2022 is de nieuwe Beleidsregeling Parkeernormen voor auto en fiets van kracht. Deze nota omschrijft waar elke ontwikkeling in Rotterdam aan moet voldoen voor parkeren en geeft veel mogelijkheden om gebruik te maken van vrijstellingen van het parkeerbeleid. Het Robbenoordplein valt in de gebiedsindeling B - Stadswijken.

Zie website: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR671029/1>

Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP)

Het GRP legt voor een bepaalde periode het beleid vast voor het stedelijk watersysteem in Rotterdam. De strategieën voor het beheer van het stedelijk watersysteem worden omgezet in praktische maatregelen. Het slim beheren van het rioolstelsel gebeurt al decennia en wordt voortgezet. Daarnaast wordt er gewerkt aan het stedelijk watersysteem van de toekomst waarbinnen de klimaatgerichte normering een belangrijke plaats inneemt. Hierbij verschuift ook de aandacht van het meer buisgerichte denken naar het buitenruimte denken. Gebiedsgerichte samenwerking is de sleutel tot het behalen van de doelen op het gebied van de gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemel- en grondwater.

Zie website: <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/grp/>

Hemelwaterveroordening

Het klimaat verandert, extreem weer komt steeds vaker voor. Daardoor neemt de kans op overlast en schade door hevige neerslag toe. De stad voorbereiden op een extremer klimaat doen we samen. Dat houdt in dat we als gemeente Rotterdam niet alleen, maar voor, met én door de Rotterdammers de stad weersbestendig maken.

Zie website: <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/regelgeving-hemelwater/>

Rotterdams Duurzaamheidskompas

De doelstellingen van de gemeente op het gebied van duurzaamheid zijn onder te verdelen in de volgende ambities: energietransitie, circulaire economie en gezonde en klimaatbestendige leefomgeving. In het Rotterdams Duurzaamheidskompas geven we de richting en ambities aan hoe we de komende jaren werken aan onze duurzame stad. Het is een levend document.

Zie website: <https://duurzaam010.nl/app/uploads/2020/12/GRO-duurzaamheidskompas-okt2020-toegankelijk-spreads.pdf>

Rotterdam Circulair

Het programma beschrijft de circulaire ambities van de gemeente. Voor de vier sleutelsectoren (bouw, voedselstromen, consumptiegoederen en de zorg) zijn de opgaven, kansen en acties benoemd. Zie website: http://www.rotterdamcirculair.nl/Programma_Rotterdam_Circulair_2019-2023/index.html

Rotterdam Adaptatiestrategie

Deze strategie biedt een kader en uitgangspunten, zodat bij elke (ruimtelijke) ontwikkeling onderwerpen als waterveiligheid, bereikbaarheid en robuustheid van de stad worden meegenomen.

Zie website: <https://www.resilientrotterdam.nl/initiatieven/een-weerbare-stad-met-ras/>

Programma Multifunctionele daken

Dit programma zorgt voor een integrale benadering van daken, waardoor deze optimaal kunnen worden benut, de maatschappelijke opgaven worden verkleind en de leefbaarheid in de stad behouden blijft. Het verenigt doelstellingen van verschillende andere programma's en strategieën (zoals Resilience, Energietransitie, Klimaatadaptatie, Groei van de Stad, Mobiliteitstransitie, Luchtkwaliteit, Vergroeningsopgave, Omgevingswet en Circulariteit). Zie website: <https://www.rotterdam.nl/multifunctionele-daken>

Bestemmingsplan

Het Robbenoordplein ligt in het bestemmingsplan 'Carnisse'. Indien het initiatief past binnen het vigerende bestemmingsplan, dan kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Dit volstaat qua procedure om tot realisatie over te kunnen gaan. Past het initiatief niet binnen het vigerende bestemmingsplan door bijvoorbeeld de geboden ruimte in bouwhoogte te gebruiken. Dan is een project bestemmingsplan vereist. De Nota van Uitgangspunten wordt gebruikt als toetsingskader voor met name het privaatrechtelijke traject behorende bij dit project. Zie website: www.ruimtelijkeplannen.nl

2. Plangebied

2.1 Historie

2.2 Huidige situatie

2.3 Ontwikkelingen





1914 - Eerste stap woningen, woon-winkelwoningen en kleine bedrijvigheid (Topotijdreis)



1939 - Ontwikkeling kenmerkende twee- tot drie kamer portieketagewoningen (Topotijdreis)



1950 - Invulling zone Henkemans en aanleg Pleinweg (Topotijdreis)



2005 - Singel doorgetrokken

2.1 Historie

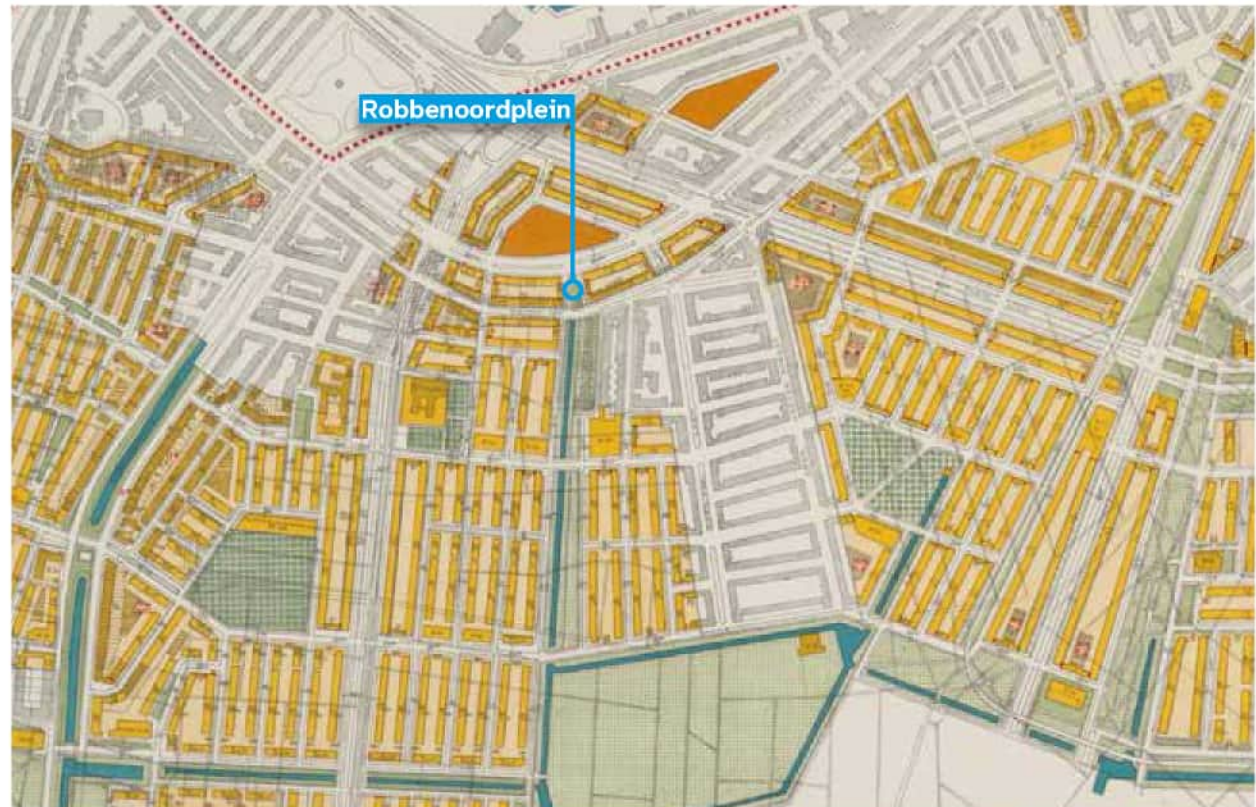
Carnisse kwam grotendeels tot stand in de jaren dertig, veertig en begin jaren vijftig, vlak voor en direct na de Tweede Wereldoorlog. Met het besluit tot de aanleg van de Maastunnel in 1933 verschoof het accent van de woningbouw op Zuid van het oostelijk (Afrikaanderwijk, Bloemhof, Hillesluis, Vreewijk) naar het westelijk deel van Rotterdam Zuid rond Charlois. Aan weerszijden van de Katendrechtse Lagedijk stond op dat moment nog veel agrarische bebouwing: dijkwoningen, kleiner boerderijtjes en daglonerswoninkjes. Het landelijk karakter van het dijklint maakte echter al langzaam plek voor 'groeiend Rotterdam'.

Ten zuiden van de Katendrechtse Lagedijk waren op dat moment al een aantal particuliere stratenplannen uitgegeven, waaronder dat van bouwondernemer A. Henkemans, tussen de Carnisselaan en Ebenhaëzerstraat. In de jaren tussen 1899 en 1914 werden hier stap voor stap woningen, woon-winkelwoningen en kleine bedrijvigheid ontwikkeld. De bouwprojecten waren kleinschalig. Straatwanden worden gevormd door een aaneenschakeling van complexen van twee tot tien panden, herkenbaar aan kleine verschillen in de verdiepingshoogte, detaillering en materialisatie. Ook de panden zelf waren klein, zo zijn de panden in Carnisse veelal twee bouwlagen met een kap.

Na de herziening van het plan Witteveen uit 1938 kwam de woningbouw in Carnisse op grote schaal tot stand. Architect. J. H. van den Broek zou hier de hoofdrol spelen. In zijn zoektocht naar kwalitatief goede woningbouw voor arbeiders ontwierp de architect portieketagewoningen in strokenbouw die goedkoop te produceren was en bovendien in elk stedenbouwkundig plan kon worden ingepast. In het kader van zijn plannen voor algemeen belang is onder meer de Eilandenbuurt (maar ook vogelbuurt) in Carnisse eind jaren '30 met dit type bebouwd. De architectonische eenheden van twee- tot drie kamer portieketagewoningen zijn kenmerkend voor Carnisse.

Ook het Robbenoordplein is geïntroduceerd op basis van dit plan als opdeling van een bijzonder lang bouwveld dat oorspronkelijk liep van de Van Eversdijkstraat tot de Zandblokstraat. Door deze ruimte werden Charloisse Lagedijk en Wolphaertsbocht beter met elkaar verbonden en ingezet op een verbinding met de Carnissesingel. Mede als gevolg van deze ontstaansgeschiedenis sluiten buitenruimte en bebouwing niet ideaal op elkaar aan. De drie hoeken van het plein zijn volgens dit plan gerealiseerd, de vierde hoek is echter nooit afgebouwd.

Hoewel ook de Carnissesingel onderdeel vormde van het plan Witteveen, liep deze tot 2011 dood op de Utenhagestraat. Ten noorden van de Utenhagestraat lag wel een verbindende groenruimte richting het plein, maar deze was te smal voor een watergang. Pas met herontwikkeling van de Lepelaarsingel na 2005 is de singel doorgetrokken tot aan het Robbenoordplein. Nu ook het laatste hoekje van het Robbenoordplein wordt aangepast, wordt het Plan Witteveen uit 1938 feitelijk afgerond.



Plan Witteveen, 1938

2.2 Huidige situatie

De wijk Carnisse ligt centraal in Rotterdam Zuid. Het is een relatief rustige wijk grenzend aan het Zuidplein en Zuiderpark, verscholen achter de Pleinweg en de Dorpsweg. Via deze wegen is de wijk ontsloten richting het centrum en de snelweg.

De wijk Carnisse is op zichzelf geen eenheid maar bestaat uit een verzameling karakteristieke buurten met een eigen identiteit. De Katendrechtse Lagendijk, de relatief jonge nieuwbouw Klepelkat, vrijstaande villa's aan de Lepelaarsingel en de Klaverstraat en het vooroorlogse dorp Carnisse vormen bouwstenen voor karakteristieke woonmilieus in de directe nabijheid van het Robbenoordplein. Meer naar het zuiden wordt een groot deel van Carnisse ingenomen door de Vogelbuurt en de Eilandenbuurt. Deze kenmerken zich door een zeer eenzijdige woningvoorraad van portieketage woningen, het zijn kleine woningen zonder lift omgeven door een zeer stenige openbare buitenruimte.

In Noord-Zuid richting vormen de twee singels prachtige groene verbindingen met het aangrenzende Zuiderpark. Het Amelandseplein is een groot en groen ingericht plein dat verblijfsruimte biedt aan de buurt. De heldere stedenbouwkundige structuur zorgt voor een ruime opzet van de wijk en goede oriëntatie mogelijkheden. Verbindingen richting het Hart van Zuid, het Zuiderpark en naar Oud-Charlois en de Waalhaven in het westen kunnen beter.

Langs Oost-West routes die door de wijk lopen liggen diverse voorzieningen. Om de hoek aan de Pleinweg en Ebenhaëzerstraat liggen de nodige winkels en eetgelegenheden. Iets verder, aan het Amelandseplein zijn ook de nodige winkels vindbaar en is met Koco een ontmoetingsplek voor senioren vindbaar. Een kleine kilometer naar het Oosten is het hart van licht Hart van Zuid met bovenlokale centrumvoorzieningen en een OV-knooppunt. Verstopt in het blok tegenover de ontwikkeling Texelsestraat ligt het Huis van de wijk.



Eenzijdige woningvoorraad, Vogelbuurt



Urkersingel dat verbinding legt tussen Amelandseplein en Zuiderpark



Vrijstaande villa's, Lepelaarsingel



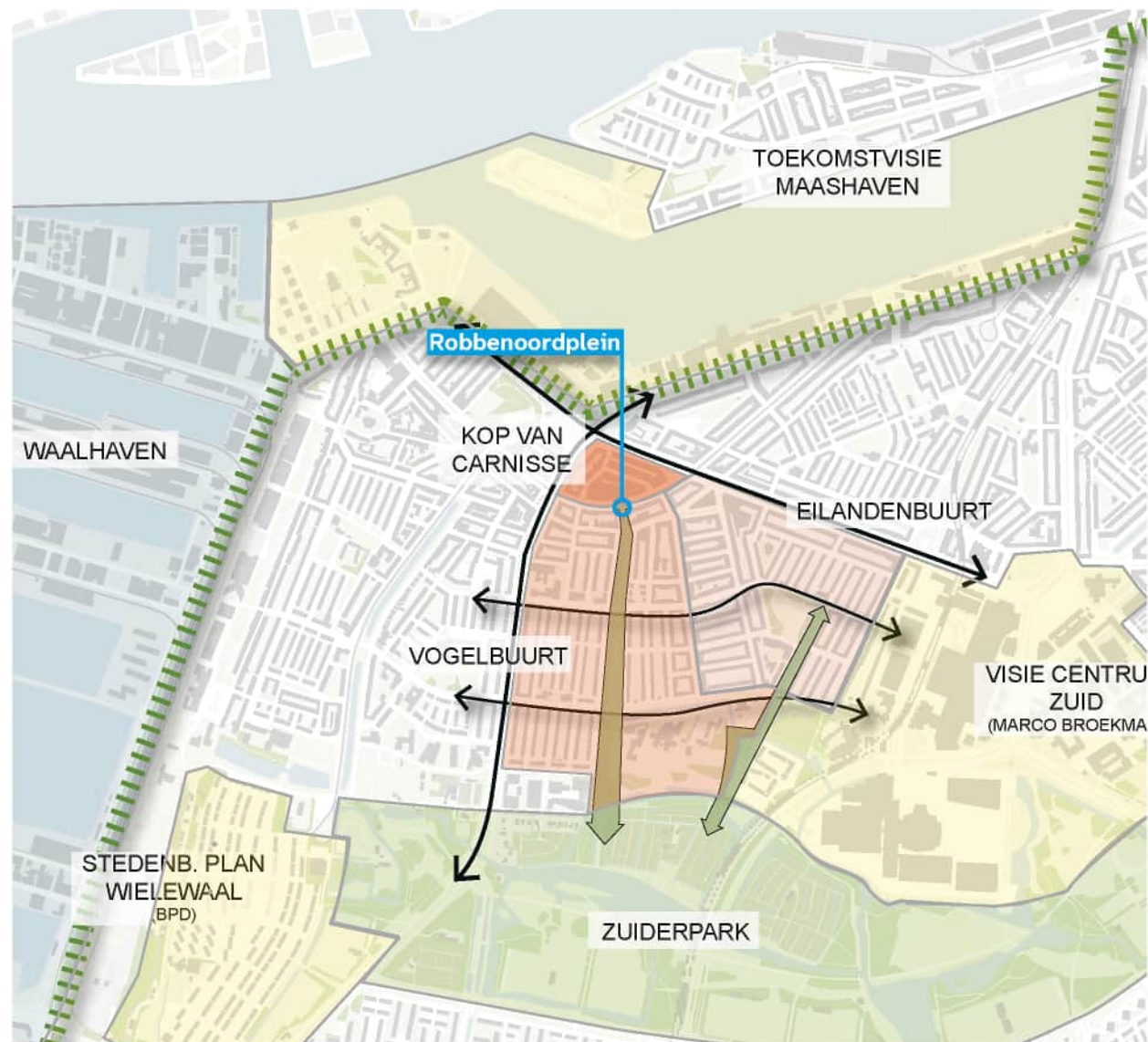
Diverse voorzieningen op de hoek Pleinweg en Ebenhaëzerstraat

Op de locatie staan vier panden aan de Katendrechtse Lagedijk, met hun rug naar het plein toe. Vanaf het plein zijn de achtertuinen en een deel van het binnenterrein met schuttingen en aanbouwen zichtbaar en toegankelijk. De ruimte is onoverzichtelijk, anoniem en scoort laag op de veiligheidsindex. Er is veel overlast van sluikstort en rondhangende groepen.

Het Robbenoordplein zou een visitekaartje van de wijk moeten zijn, een prettige toegangsplek tot Carnisse. Op dit moment komt dat niet goed tot zijn recht door gebrek aan ruimtelijke samenhang en rommelige beeld op ooghoogte. Twee panden hebben een bedrijfsruimte op de begane grond met een bovenwoning, de andere panden bestaan uit een beneden- en bovenwoning. De kavels zijn klein. Het brede achter terrein is gemeentelijke eigendom.

Cultuurhistorische verkenning Carnisse

De panden Katendrechtse Lagedijk 317-323 zijn in de Cultuurhistorische verkenning Carnisse (2018) aangemerkt als 'beeldbepalend'. De panden aan de Noordzijde van de Katendrechtse Lagedijk vormen namelijk onderdeel van de vroegste bebouwing van Carnisse. Opvallend is dat ze eveneens zijn aangemerkt als 'structuur verstorend'. Bij de latere uitvoering van het plan Witteveen uit 1938 is het Robbenoordplein geïntroduceerd. Drie hoeken van het plein zijn cf. ontwerp gerealiseerd, de vierde hoek (waarover deze Nota van Uitgangspunten) gaat is nooit afgebouwd. De verkenning zegt hierover: 'De Lepelaarsingel en Wolphaertsbocht raken elkaar bij het Robbenoordplein. Dit plein oogt momenteel als een achterkant in plaats van een schakel tussen twee hoofdstructuren (door de rommelige en armoedige inrichting van de openbare ruimte en de verschillende oriëntaties van de gebouwen).' De huidige rommelige afbakening, armoedige inrichting en slechte sociale controle leiden tot overlastgevend gebruik. Sloop van de panden, afronding en herinrichting van het Robbenoordplein wordt dan ook als noodzakelijk gezien voor een structurele kwaliteitsverbetering.

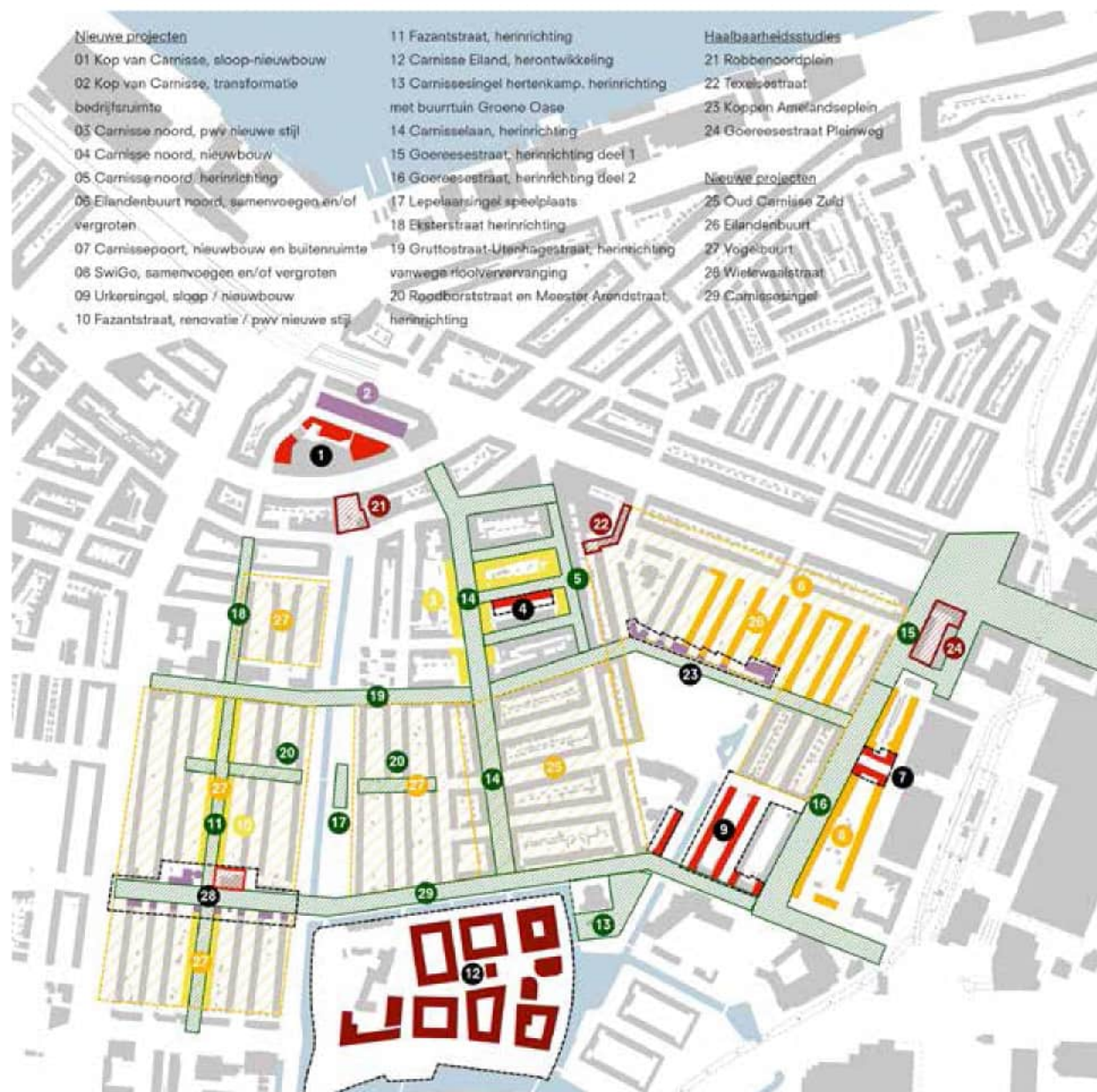


Carnisse en Robbenoordplein in breder verband

2.3 Ontwikkelingen

Voor heel Carnisse is in 2022 een Toekomstperspectief opgesteld, wat richting geeft aan de ambities op wijkniveau en de diverse projecten en programma's van de gemeente en NPRZ bundelt tot een handzaam overzicht. Hieronder worden de meest direct van invloed zijnde ontwikkelingen opgesomd.

De omgeving rond het Robbenoordplein functioneert op vlak van wonen naar behoren. De bebouwing heeft er karakter, de buitenruimte is er op orde en er is een mix van voorzieningen. Op het vlak van woningverbetering spelen dan ook geen andere ontwikkelingen in de nabije omgeving. Wat verderop in de vogelbuurt wordt gestuurd op het samenvoegen en vergroten van woningen, in combinatie met technische verbetering. Wel kampen de winkelstraten van Charlois met de nodige leegstand en achterstallig onderhoud. Door middel van de KatWol-aanpak wordt gestuurd op meer kwaliteit.



Toekomstperspectief Carnisse 2035 (2022)

3. Ruimtelijke en programmatische uitgangspunten

3.1 Programma

3.2 Stedenbouw

3.1 Programma

Om de ruimtelijke meerwaarde die ontstaat als gevolg van de nieuwbouw en de herinrichting van het plein te maximaliseren wordt er ingezet op een horecafunctie in de plint van de nieuwbouw. Een dergelijke functie activeert zowel het plein als de Katendrechtse Lagedijk en profiteert andersom maximaal van de nieuwe ruimtelijke kwaliteit, de bestaande singel en de goede bezonning.

Aanvullend op de horeca wordt ingezet op de realisatie van 4 middengrote (70-100m²) appartementen. Gezien de maat en schaal wordt met het project ingezet op collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO), waarin een kleine groep gelijkgestemden gezamenlijk een project ontwikkelt en betreft.



3D visualisatie levendig terras - De Nijl Architecten



3.2 Stedenbouw

Ruimtelijke inpassing

In de nieuwe situatie worden de vier panden vervangen door een nieuw hoekgebouw, in volume en hoogte vergelijkbaar met de drie andere hoeken van het plein. De rooilijnen uit de omgeving worden doorgetrokken in de nieuwe situatie.

Het nieuwe hoekgebouw bestaat uit twee bouwdelen. Het bouwdeel langs de Katendrechtse Lagedijk heeft drie bouwlagen, met een vierde bouwlaag in de (langs)kap. Het bouwdeel langs het plein heeft twee bouwlagen met een (langs)kap.

Plintwerking en entrees

De commerciële ruimte wordt overhoeks/alzijdig ingepast en wordt overwegend transparant ontworpen om de interactie tussen binnen en buiten te maximaliseren. De toegankelijkheid van de bovengelegen woningen wordt zodoende ondergeschikt gepositioneerd aan de commerciële ruimte en krijgt zijn toegang aan de Katendrechtse Lagedijk.

Functionele organisatie

In het lage bouwdeel wordt het transformatorhuisje dat momenteel op het plein staat opgenomen binnen het volume. Bergingen en magazijnruimten worden zo veel mogelijk aan het binnengebied gepositioneerd.

Het binnenterrein moet bereikbaar blijven met een afsluitbare doorgang. Ambitie is deze doorgang bescheiden vorm te geven op maat van de voetganger en fietsers. In bestaande toestand zijn sommige kavels in het binnengebied echter bereikbaar met de auto, waardoor de exacte uitwerking afhankelijk is van nader te maken afspraken.

Overgangen

Afsluiting en transformatorstation worden zorgvuldig vormgegeven als integraal onderdeel van de architectuur en zijn direct vanaf de openbare ruimte toegankelijk.

De directe omgeving kenmerkt zich door een directe overgang van privé naar openbaar zonder toepassing van overgangszones. Met de insteek van een commerciële ruimte in de plint wordt hierop al geanticipeerd. Desondanks is een functie niet gegarandeerd voor de eeuwigheid. In de architectuur wordt daar rekening mee gehouden door voldoende dieptewerking in de gevel te creëren waarmee als vanzelfsprekend enig gevoel van afstand/privacy ontstaat. Te denken valt aan intermediairs zoals extra diepe negen, diepe vensterbanken of gemetselde plantenbakken binnen de rooilijnen.



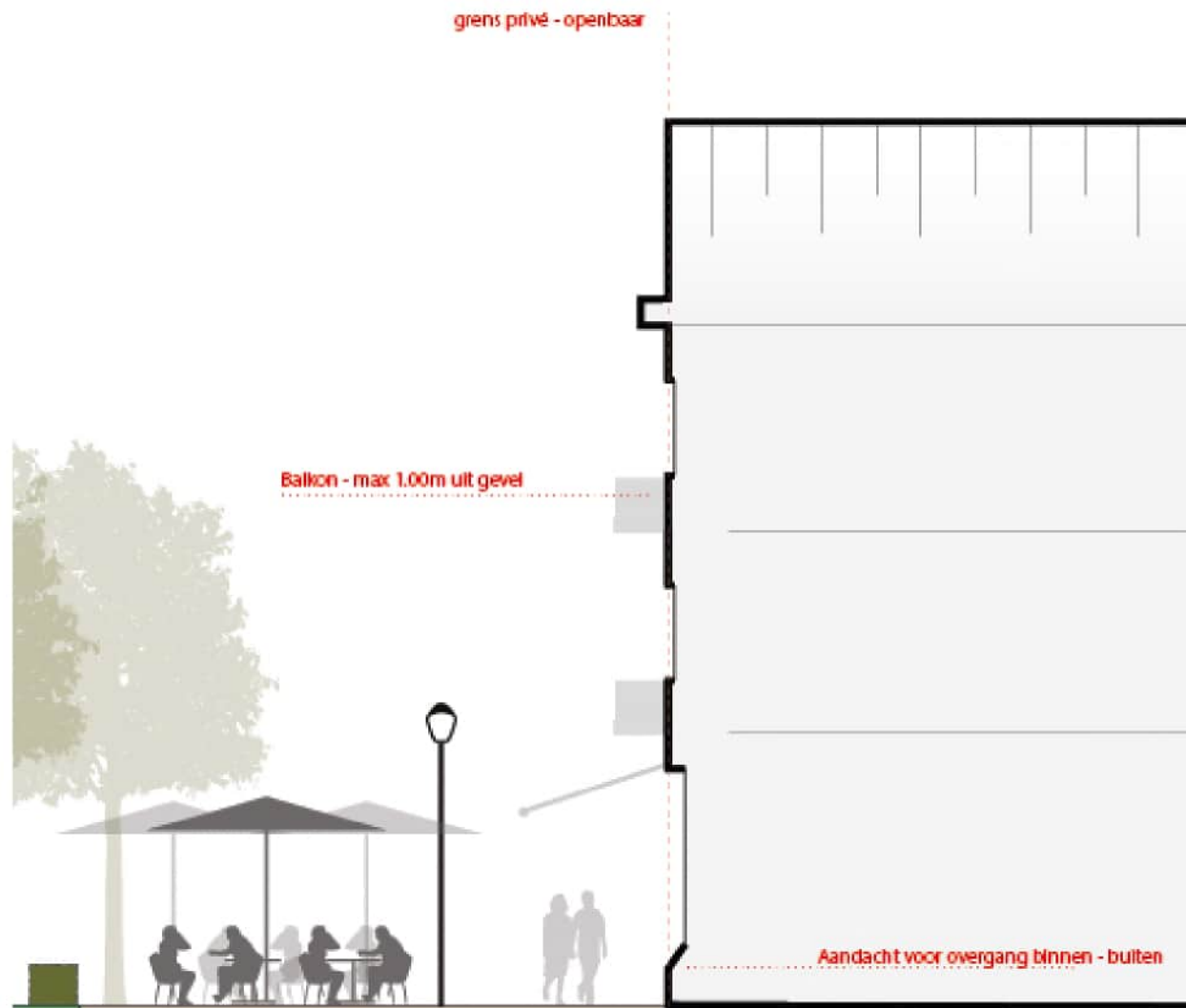
Hoekgebouw drie bouwlagen en kap, Katendrechtse Lagedijk



Architectonisch doorgang



Diepe negen



Dwarse snede over volume met stedenbouwkundige randvoorwaarden

Buitenruimte behorende bij het gebouw

Iedere woning wordt uitgerust met een kwalitatieve private buitenruimte. Uitkragende balkons worden gecombineerd met een loggia die minimaal even diep is als de uitkragende ruimte en vormt daarmee onderdeel van het totale gevel- en woningontwerp. Collectieve ruimten worden zodanig gepositioneerd dat ze ontmoeting op complexniveau optimaal stimuleren. Bij de toepassing van een collectieve buitenruimte op niveau (dak gebouw) wordt zorgvuldig rekening gehouden met de privacy van omwonenden. D.w.z. dat er onder andere voldoende afstand(>1.00m) wordt gehouden van de dakrand.

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

Carnisse kent een problematiek van portiekslapers. 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.

Detaillering

Bij de architecturale/bouwkundige uitwerking wordt zorggedragen voor een goede detaillering. Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor: Daken en plafonds (van bijv. balkons) vormen een extra gevel die door veel mensen beleefd wordt door bijvoorbeeld het uitzicht vanuit omliggende wooncomplexen. Dergelijke vlakken vormen onderdeel van het totaalontwerp en worden hoogwaardig vormgegeven en afgewerkt.



Detaillering in balkons, Little C

Geveltuin

De Rotterdamse stadsstraten kennen een grote ruimtedruk vanuit de ondergrond. Daarmee is de inpasbaarheid van bomen soms beperkt. Om vergroening in het straatbeeld mogelijk te maken stimuleert Rotterdam de toepassing van geveltuinen. Ook bij het natuurinclusief en klimaatbestendig maken van de stad kunnen geveltuinen van enorme toegevoegde waarde zijn. Ze isoleren het gebouw, verzachten de overgang privé-openbaar, dragen bij aan het straatbeeld en de herkenbaarheid van plekken. Geveltuinen kunnen worden geplaatst in de gemeentelijke stoepzone (www.rotterdam.nl/geveltuinen), maar zijn voor hun succes sterk afhankelijk van een architectuur die er op voorhand rekening mee houdt en betrokken bewoners en daarmee onderdeel van het ontwerp en participatieproces. Goede plekken voor geveltuinen zijn naast entreepartijen en wat grotere gesloten gevelvlakken.



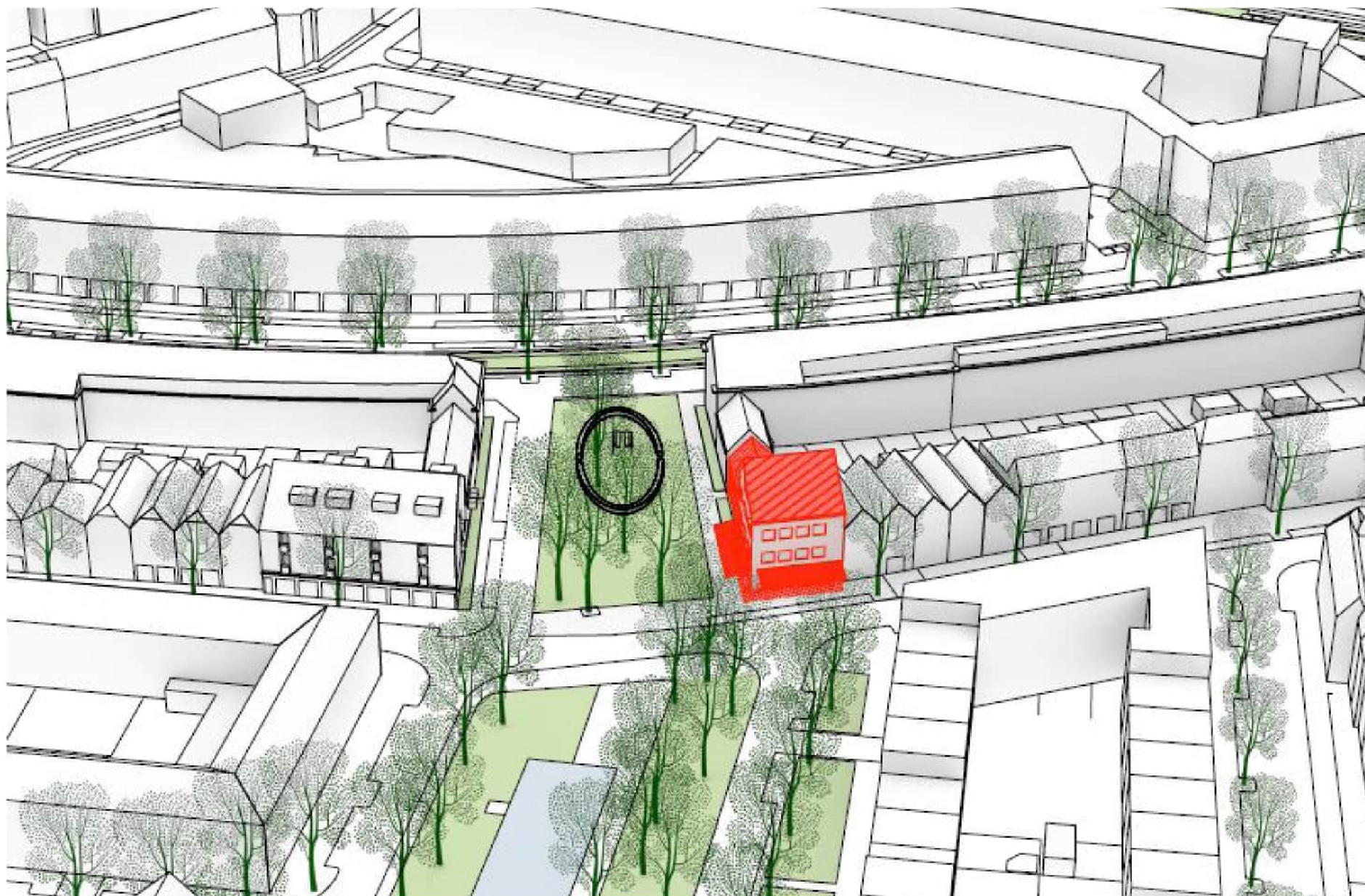
Groene geveltuinen

Openbare ruimte

Met deze ingreep wordt ingezet op een structurele verbetering van het plein door een betere morfologische afbakening en een herinrichting van de buitenruimte met meer verblijfskwaliteit door de verplaatsing van het transformatiehuis. Er ontstaat meer ruimtelijke samenhang tussen de verschillende openbare ruimten, waardoor de structuur van Carnisse wordt versterkt. Het Robbenoordplein kan met deze veranderingen beter functioneren als schakelplek tussen stad en wijk.



Openbare ruimte



Locatieverkenning De Nijl architecten i.o.v. gemeente Rotterdam

legenda

- wonen
- buitenruimte
- ontsluiting
- voorziening
- parkeren
- berging / service



Proefverkaveling De Nijl architecten i.o.v. gemeente Rotterdam

4. Beeldkwaliteit

4.1 Architectuur

4.2 Openbare ruimte



4.1 Architectuur

Het project bevindt zich op het raakvlak van diverse bouwstijlen; grenzend aan vroeg 20e eeuwse dijkpanden (Katendrechtse Lagedijk) en jaren '30 architectuur (Wolphaertsbocht), tegenover twee naoorlogse blokken (westzijde Singel) en een vrij recent bouwblok (oostzijde singel). Allen hebben gemeenschappelijk een architectuur waarin baksteen de boventoon voert. Een nieuwe ontwikkeling moet zich daar op zorgvuldige wijze naar verhouden, maar hoeft evengoed fris elan en herkenbaarheid. Tegelijk is dit de meest in het oog springende hoek op het einde van een singel, waarmee enige verbijzondering wel gepast is.



Delistraat, Rotterdam



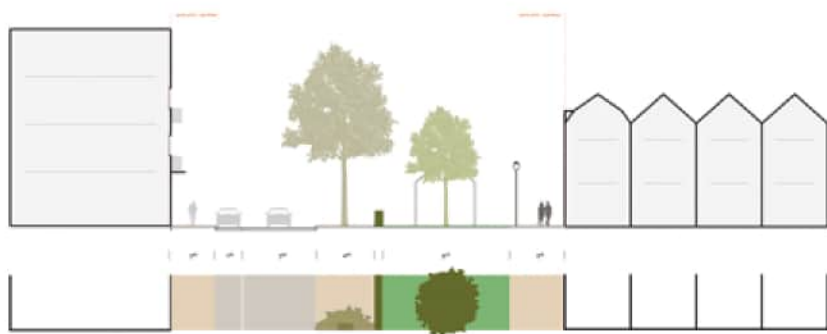
Pupillenstraat, Rotterdam



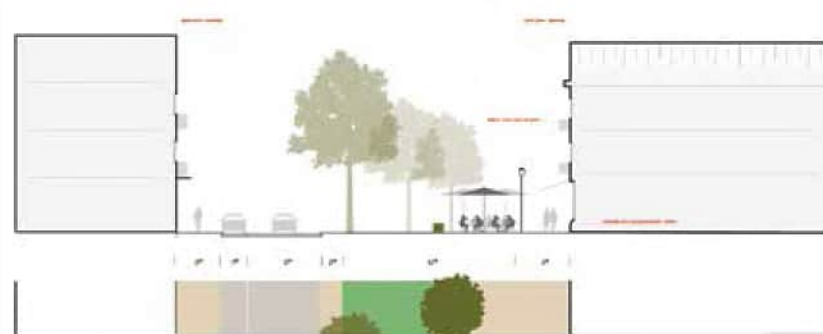
Katendrechtse Lagedijk, Rotterdam

4.2 Openbare ruimte

De aangrenzende buitenruimte is onderdeel van de projectscope. Na herontwikkeling van het gebouw en integratie van het transformatorhuisje wordt het plein door de gemeente heraangelegd, waarbij ingrepen er met name op gericht zullen zijn om meer verblijfskwaliteit voor fietsers en voetgangers te creëren door onder andere groen toe te voegen. Voor het ontwerp van de openbare ruimte wordt een participatieproces opgestart waarbij toekomstige bewoners en omwonenden worden betrokken, waarmee in het ontwerp rekening kan worden gehouden met gebruikerswensen.



Doorsnede huidige situatie



Doorsnede schetsverkenning mogelijke nieuwe situatie

5. Mobiliteit

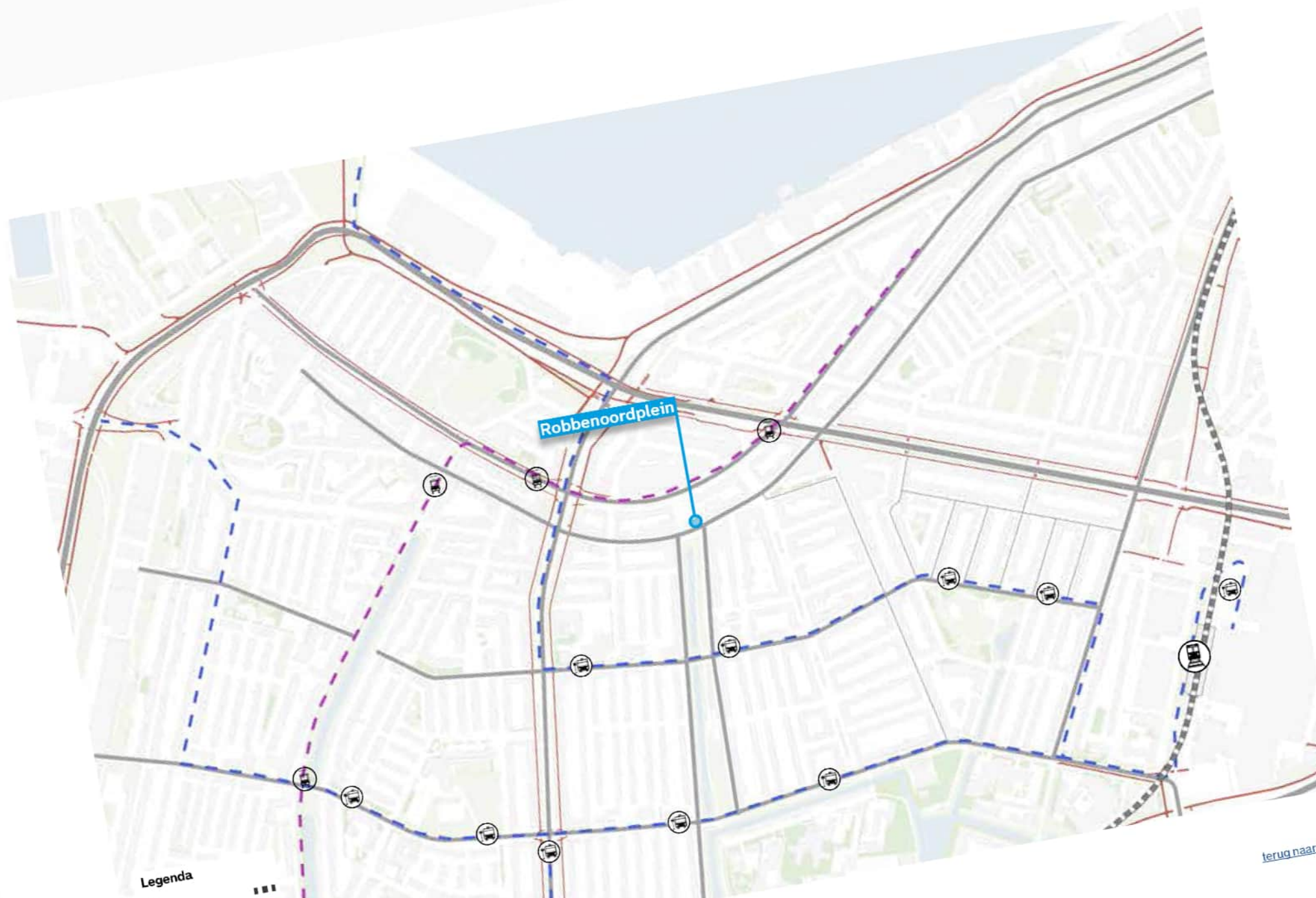
5.1 Bereikbaarheid

5.2 Voetganger

5.3 Fiets

5.4 Auto





Robbenoordplein

Legenda

[terug naar](#)

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 Bereikbaarheid

Door de locatie in één van de Rotterdamse stadswijken is de locatie vrij goed ontsloten met het openbaar vervoer. Op ca. 200m afstand ligt de halte pleinweg, stoppunt voor tramlijn 2 (Keizerswaard via metrostation Maashaven). Op ca 250m ligt bushalte Dorpsweg, stopplaats voor buslijn 44 (Zuidplein – Rotterdam centraal). Wat verder weg, op ca. 1000m ligt het metrostation Zuidplein.

5.2 Voetganger

De omgeving van de Robbenoordplein kent een prima toegankelijkheid voor voetgangers. Zeker met een herinrichting wordt het Robbenoordplein een fijne en kwalitatieve stadsruimte op de kop van de Lepelaarsingel.

5.3 Fiets

De fietsparkeervraag van gebruikers (bewoners, werknemers, etc.) dient binnen de plangrenzen van de ontwikkeling te worden gefaciliteerd. De locatie is over de Pleinweg vlot bereikbaar per fiets door de nabijheid van grote stadsstraten als de Dorpsweg en Pleinweg. In de wijk Carnisse wordt fietsen verder veelal met de auto gemengd in het straatprofiel.

5.4 Auto

Ook per auto is de locatie vlot bereikbaar vanuit de parallelweg aan de Pleinweg of door de wijk heen. De nieuwbouwontwikkeling voorziet in een parkeeroplossing voor auto's en fietsen op eigen terrein conform de "Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022"; dd. 01-01-2022. Deze beleidsregeling is te vinden op: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR671029/1>. Op basis van stedenbouwkundige verkenningen, waarbij gebruik is gemaakt van de salderingsregeling en beschikbare kortingen, zou de ontwikkeling mogelijk moeten zijn zonder parkeereis.

Als hulpmiddel voor het bepalen van de parkeereis voor de ontwikkeling is een tool beschikbaar. Zie: <https://concern.ir.rotterdam.nl/parkeereis>. Zie ook bijlage 9.2 voor aanvullende informatie.

Bewoners, forenzen en bezoekers worden gestimuleerd gebruik te maken van duurzame vervoersmiddelen zoals (elektrische) fiets, OV en elektrische auto. Het autobezit (van 2e of 1e auto) wordt overbodig gemaakt door bieden van alternatieven in de vorm van deelauto's.

6. Duurzaamheid

6.1 Energietransitie

6.2 Circulair

6.3 Klimaatbestendig

6.4 Natuurinclusief

6.5 Gezonde leefomgeving

6.1 Energietransitie

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. 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 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. Zie: duurzaam010.nl/app/uploads/2020/12/GRO-duurzaamheidskompas-okt2020-toegankelijk-spreads.pdf

In 2050 hebben we een klimaatneutraal energiesysteem. Onze energievoorziening is schoon, slim, resilient en rechtvaardig. We kijken daarbij naar het opwekken, transporteren, opslaan en gebruiken van schone energie. Door doelgericht ontwerp wordt de energievraag zo veel mogelijk beperkt (bijvoorbeeld door isolatie, warmteterugwinsystemen, oriëntatie gebouw inc. open/gesloten gevels, etc.). De resterende energievraag wordt op duurzame wijze opgewekt. Het beperken van de energierekening voor de bewoner is een belangrijk uitgangspunt. Het realiseren van energieneutrale woningen of beter is daarom het streven. We gebruiken de beschikbare ruimte multifunctioneel; er komen minimaal twee functies (groen, energieopwekking, gebruiksruimte, ...) 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 voornamelijk batterij elektrisch aangedreven voertuigen en voor

specifieke toepassingen kan gedacht worden aan waterstof.

Alle parkeervoorzieningen op privaat terrein worden (constructief) voorbereid op laadinfrastructuur bij voorkeur met de mogelijkheid om bidirectioneel te laden. Hiermee kan lokaal opgewekte elektriciteit worden opgeslagen in de auto's en worden teruggeleverd. Op die manier worden pieken op het elektriciteitsnet gereduceerd.

Er is een overschot aan duurzame warmte uit onze haven en warmte is voor het grootste deel van Rotterdam het maatschappelijk meest betaalbare alternatief. Alle nieuwbouwprojecten in de concessiegebieden worden daarom verplicht op stadsverwarming aangesloten. Voor het project Robbenoordplein ligt er een aansluitplicht voor stadsverwarming bij Vattenfall. Warmteoverdrachtstations worden in pandig 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.



Daktuin



Groen op het dak



Geveltuin toepassing

6.2 Circulair

De impact van materialen in de bouwketen in zowel de bebouwde omgeving als openbare ruimte is groot. Het doel van circulair bouwen 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.

Voor het gebouw aan het Robbenoordplein wordt een waardescan gedaan. Dit is een inventarisatie wat van het gebouw kan worden behouden en hergebruikt, als element, materiaal of als grondstof. Slopen en demonteren van bestaande bouwwerken gebeurt op slimme en circulaire wijze. Hierbij wordt gestuurd op waarde-behoud en het beperken van afval. Van de uitkomende materialen wordt bij voorkeur zoveel mogelijk binnen de eigen projecten hergebruikt en anders zo dicht bij de slooplocatie mogelijk.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt met een circulaire strategie ontworpen, gerenoveerd en gebouwd met als doel een flexibel en toekomstbestendig gebouw te realiseren. De ontwikkeling is multifunctioneel, aanpasbaar en veranderbaar voor verschillende gebruiksscenario's gedurende het gebruik. Demontage en hoogwaardig hergebruik na einde gebruiksduur is mogelijk gemaakt voor relevante gebouwonderdelen en digitaal dusdanig vastgelegd zodat o.a. een demontageplan en relevante informatie voor hergebruik bekend en geborgd is.

Toepassingen van primaire grondstoffen wordt zoveel mogelijk beperkt. Het gebruik van primair beton wordt zoveel mogelijk beperkt, zodat milieu impact afneemt. Daarnaast kan de toepassing van biobased materialen ook de milieu-impact beperken. De woningen dienen een maximale MPG te hebben van 0,5 (zoals naar verwachting wettelijk verplicht per 2025). We stimuleren het gebruik van een materialenpaspoort. Deze beschrijft alle gebruikte materialen en componenten hoeveel er in een gebouw of

infrastructuur zijn verwerkt. In het ontwerp wordt zoveel mogelijk rekening gehouden om onderdelen demontabel uit te voeren. Nieuwbouw wordt bewust ontworpen, zodat een gebouw een lange levensduur heeft. Daarnaast wordt gevraagd om inzichtelijk te maken hoe het project scoort qua Paris Proof waarden conform de Whole Life Carbon methodiek (zie <https://www.dgbc.nl/upload/files/Publicaties/circulariteit/Position%20Paper%20Whole%20Life%20Carbon%20v1.1%20-%20DGBC.pdf>). Op die manier kan in kaart worden gebracht wat de CO₂-uitstoot is van de gebruikte materialen en het energiegebruik gedurende de levensduur.

6.3 Klimaatbestendig

Rotterdam is kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering en de gevolgen raken iedereen in de stad. Aan de hand van zes klimaatthema's: extreme neerslag, droogte, hitte, grondwaterfluctuatie, 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. Daarnaast kan er ook extreme droogte en hitte ontstaan in een gebied. Om de droogte tegen te gaan zullen maatregelen moeten worden genomen zodat nadelige gevolgen worden tegengegaan. 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.

Bodemdaling zorgt daarnaast voor extra kwetsbaarheid bij wateroverlast, hitte, droogte en overstroming. De nadelige effecten van bodemdaling worden zoveel mogelijk voorkomen en het door de gemeente bepaalde uitgiftepeil wordt aangehouden.

Om overstroming tegen te gaan zal buitendijks 'hoog genoeg' gebouwd dienen te worden volgens het uitgiftepeilenbeleid buitendijks. Nieuwe ontwikkelingen achter de dijken worden zo veel mogelijk uitgevoerd op een wijze dat de overstromingsrisico's niet toenemen. Door grote variatie in de ondergrond en stedelijke typologie verschilt de klimaatadaptatie opgave per gebied – elke plek in de stad vraagt om passende maatregelen. Met name voor de beoogde doelgroep moet rekening worden gehouden met hittestress.



Hommelkasten



Nestkasten in de gevel



Herbruik van materialen waar mogelijk

6.4 Natuurinclusief

De bouwopgave zorgt voor verdichting van de stad en drukt op het beschikbare groen. Om de leefbaarheid te verbeteren is in 2022 20 hectare 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 inrichting is in overeenstemming met het natuurdoeltype. Ontwikkelingen versterkten de ecologische biotopen en/of verbindingzones. Voor nieuwe gebouwen geldt dat ze natuurinclusief worden ontworpen. Het groen sluit aan bij de groenblauwe structuur van de Lepelaarsingel om zo de ecologische verbinding door te zetten.

De gemeente Rotterdam werkt ten aanzien van biodiversiteit met een kernbiotopen indeling van de stad. Deze kernbiotopen zijn gebieden die een bepaald ecologisch karakter hebben. Per kernbiotoop zijn drie gidssoorten aangewezen. Wanneer alle levensbehoeften aanwezig zijn voor deze soorten dan zorgt dit ervoor dat ook aan de levensbehoeften van een groot aantal andere soorten wordt voldaan. De levensbehoeften worden altijd uitgedrukt in de 4V's: Voedsel, Verblijfplaats, Veiligheid en Verbinding.

Voor het Robbenoordplein, gelegen in de kernbiotoop stadswijken, zijn de volgende gidssoorten aangewezen: de gierzwaluw, het boomblauwtje en de egel. Voor deze soorten moeten dus in de ontwikkeling voorzieningen worden getroffen.

6.5 Gezonde leefomgeving

Intensiever ruimtegebruik brengt hinder, gezondheids- en veiligheidsrisico's, voor Rotterdammers met zich mee. Woningbouwplannen worden steeds vaker op milieubelaste locaties gebouwd, zoals op oude bedrijventerreinen, kades voor scheepvaart of dichtbij snel- en spoorwegen. Voor een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad is schone lucht en een aangenaam akoestisch klimaat essentieel. Platte daken zijn extensief groen. Alle daken (ook schuine) worden benut voor het opwekken van energie. De geluidsbelasting bedraagt hier 58 decibel (zie <https://www.dcmr.nl/geluid-rotterdam>). Dit wordt meegenomen in de afweging welke functies waar het beste worden gepositioneerd.

Het stimuleren van langzaam verkeer (fiets, voetganger), het beperken van gemotoriseerd verkeer en zoveel mogelijk afstand houden tot de bron is van belang. Met name voor kinderdagverblijven en scholen gelden afstandseisen tot drukke wegen. Verder dient rekening te worden gehouden met een geluidluwe aangename zijde en buitenruime en akoestisch juiste indeling van ruimten (slaapkamer aan de geluidluwe zijde). Bij de inrichting van de openbare ruimte moet rekening worden 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.

Tot slot moet de bodem geschikt zijn voor de beoogde functie en dient externe veiligheid (vervoer van gevaarlijke stoffen en risicovolle bedrijven) als inpassingsvraagstuk mee te worden genomen in de ruimtelijke inrichting. Vroegtijdig afstemmen met de Veiligheidsregio is daarbij van belang.

7. Technische uitgangspunten

7.1 Afval

7.2 Peilmaat

7.3 Kabels en leidingen

7.4 Nutsvoorzieningen

7.5 Milieu

7.1 Afval

Voor het ophalen van huisvuil is Stadsbeheer Schone Stad verantwoordelijk. 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. 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. Voor dit project is op basis van het beoogd programma de verwachting dat de twee bestaande ondergrondse containers voor het complex onvoldoende zijn, en er mogelijk één container extra nodig is.

7.2 Peilmaat

Het theoretisch uigiftepeil ligt op -0,65 meter NAP. Exacte peilmaat wordt vastgesteld bij uitzending Stedenbouwkundig matenplan. (zie 8. Proces)

7.3 Kabels en leidingen

Aan de noordoostzijde van de ontwikkeling liggen in het achtergebied enkele kabels en leidingen; elektriciteit, KPN telecomlijn & gas lage druk. Deze dienen omgelegd te worden of verwijderd te worden voor het nieuwe ontwerp.

7.4 Nutsvoorzieningen

Nutsvoorzieningen, transformatorruimtes en installaties dienen in overleg met de betrokken diensten/instanties in de bebouwing te worden opgenomen als onderdeel van de architectuur. De impact op de plint, gevel en buitenruimte moet worden geminimaliseerd.

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.

7.5 Milieu

Ten behoeve van een afwijking bestemmingsplan is een ruimtelijke onderbouwing met milieuonderzoeken nodig.

Op basis van een eerste quickscan is met name de bodem een aandachtspunt. Voor de lagen 0 tot 1 meter minus maaiveld en 1 tot 2 meter minus maaiveld geven gemeentelijke bronnen de indicatie "Wonen (licht verontreinigd)". Indien plannen concreet zijn, kan er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd worden.

8. Proces

8.1 Procedure

8.2 SMP en IP

8.3 Participatie en communicatie

8.1 Procedure

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

Indien het initiatief past binnen het vigerende bestemmingsplan, dan kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Dit volstaat qua procedure om tot realisatie over te kunnen gaan. Past het initiatief niet binnen het vigerend bestemmingsplan door bijvoorbeeld de geboden ruimte in bouwhoogte te gebruiken. Dan is een project bestemmingsplan vereist. De Nota van Uitgangspunten wordt gebruikt als toetsingskader voor met name het privaatrechtelijke traject behorende bij dit project.

8.2 SMP en IP

Bij de Nota van Uitgangspunten wordt een 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

Als de impact van het initiatief op de buitenruimte groot is moet een IP opgesteld worden of tenminste een schets gemaakt worden van het aanhelen van de buitenruimte.

8.3 Participatie en communicatie

Enkele medewerkers van de gemeente Rotterdam stonden op 25 mei 2023 tussen 17:00 en 19:00 uur op het Robbenoordplein om met bewoners het gesprek aan te gaan over de concept Nota van Uitgangspunten, Quick wins t.a.v. groeninpassing en de voorgestelde aanpak overlast hangvolwassenen. De bewonersbijeenkomst is aangekondigd met een huis-aan-huis verspreide nieuwsbrief. Opkomst van de avond betrof ca. 20 personen.

Reacties op Nota van Uitgangspunten

- Veel steun voor de beoogde nieuwbouw. Bewoners snappen de aanleiding/doel (o.a. groter RBP, entrees a/h plein, kans voor verplaatsing trahuis etc.). Een enkeling vindt het tegelijkertijd jammer dat er weer iets van historische bebouwing verdwijnt. Eén mevrouw is fel tegen nieuwbouw: "de diversiteit wordt minder en er komen altijd onbetaalbare woningen voor in de plaats." Dit aandachtspunt is verwerkt in de ontwikkelstrategie. Gemeente is een CPO-ontwikkeling voornemens, om zo de bewoners aan zet te brengen om de betaalbaarheid en buurtbinding te garanderen.
- Bewoners van aanpalende bebouwing willen op dak zonnepanelen leggen maar zijn bang dat het (hoge) dak van de nieuwbouw de (avond)zon wegneemt. Nadien is een zonnestudie uitgevoerd voor het direct aanpalende pand; in juni begint het westelijk dakvlak schaduw te vangen vanaf 12hr. Om 15hr is het gehele dakvlak in de schaduw. Met bestaande kappen zou om 16hr ook de schaduw zijn intrede doen. Er bestaat niet zoiets als zonrecht, enkel onrechtmatige hinder. Onduidelijk is wat deze extra schaduw met het rendement zou doen. Overigens is bezonning van PV-panelen geen recht, in tegenstelling tot een zekere mate van daglichttoetreding in een woning.
- Sommige bewoners hebben achteruitgang voor auto in het steegje: zij zijn tegen een plan zonder poort voor de auto. De gemeente blijft voornemens het plan zonder autotoegankelijkheid van het binnengebied te realiseren. Ten behoeve van optimalisatie van de buitenruimte worden 4 panden verworven en gesloopt en een plein heringericht. Het in stand houden van een inrit en toegangsconstructie hypothekeert de nieuwe situatie dermate dat het afbreuk zou doen aan de te maken investeringen. Gemeente zal in gesprek treden met bewoners om tot een gedragen oplossing te komen.
- Omwondenden wensen een zorgvuldige en "mooie" aansluiting/verbinding van de nieuwbouw op de bestaande panden KLD. Kan de nieuwbouw in "oude stijl" worden gebouwd? Over de aansluiting van de nieuwbouw op de bestaande bebouwing aan het RBP maken bewoners zich minder zorgen (is "logischer") Dit aandachtspunt is verwerkt in de NvU
- Vrijwel iedereen is positief over horeca op deze plek. Goed dat gemeente inzet op lichte horeca en grenzen stelt aan openingstijden, bv tot 23 of 00 uur. Géén ruimte bieden aan feesten tot diep in de nacht! (vergl. Subway a/d Wolphaertsbocht: veel geluidsoverlast van pratende bezoekers op straat). Dit aandachtspunt is verwerkt in de NvU en zal worden geborgd met een al dan niet af te geven horecavergrunning.
- Een enkele bewoner: er is al drankoverlast in de wijk. Extra horecagelegenheid dan slim? Dit aandachtspunt zal worden geborgd met een al dan niet af te geven horecavergrunning. Deze kan sturen op de mogelijkheid alcohol te schenken.
- Moet niet zoveelste shoarmatent worden, liefst ook zonder scooters van thuisbezorgd.nl o.i.d. op straat. Dit is enkel privaatrechtelijk te borgen. Publiekrechtelijk is openbare ruimte openbaar.
- Veel enthousiasme over evt. terras-functie want dat "jaagt de hangvolwassenen weg" ("ogen op straat")

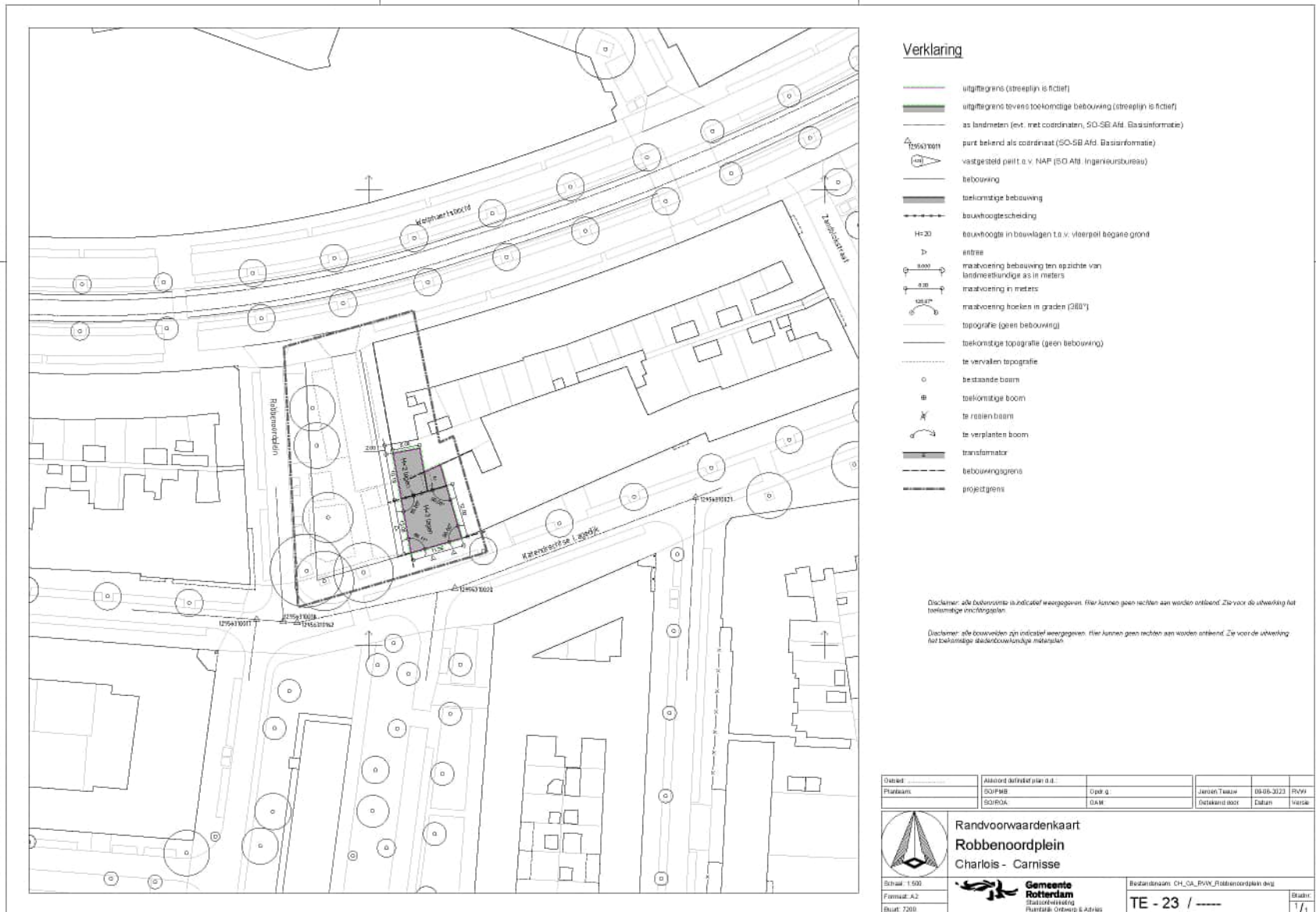
9. Bijlagen

9.1 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)

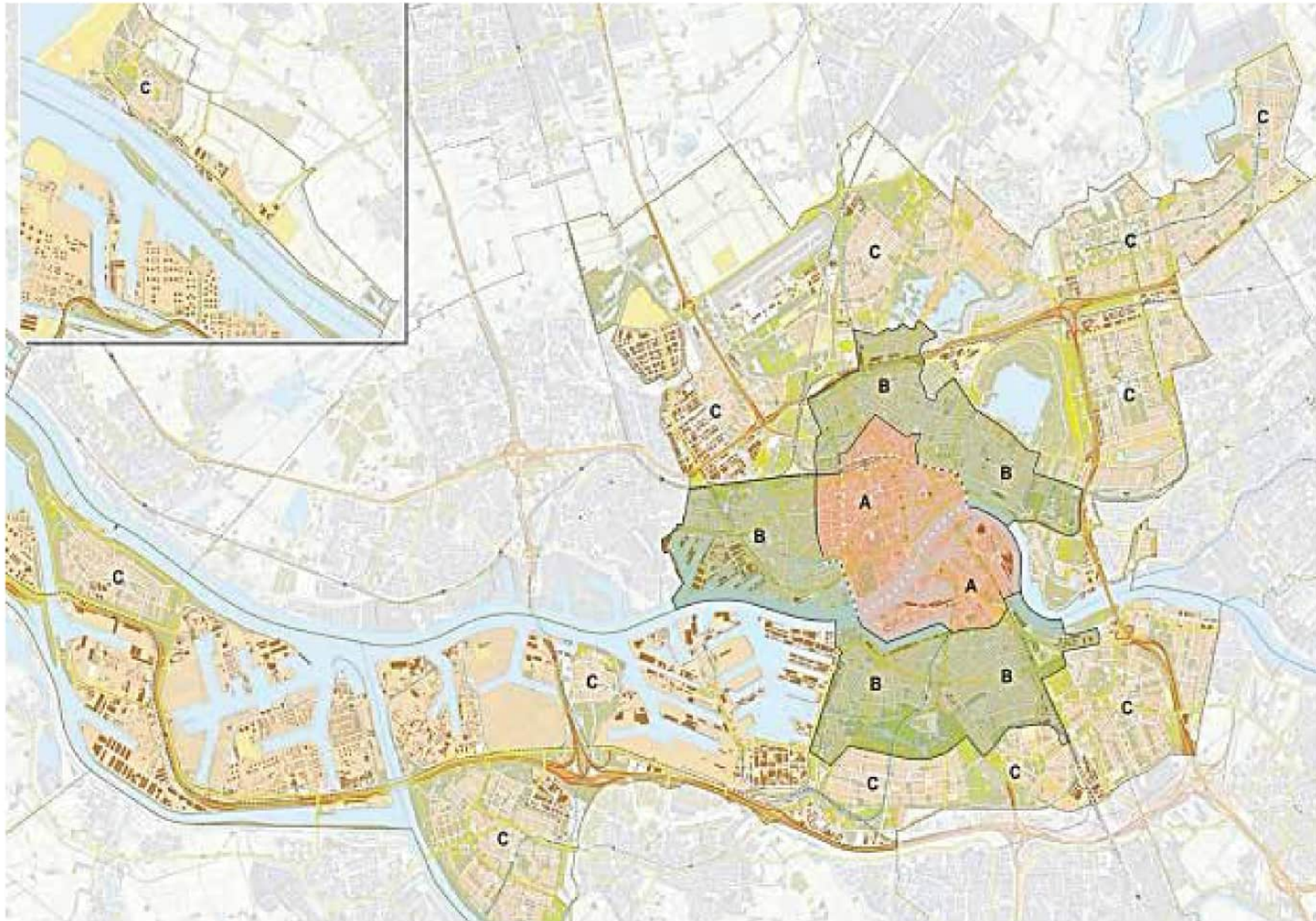
9.2 Parkeernormen auto en fiets

9.3 Welstandsnota gebiedscriteria

9.1 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)



9.2 Parkeernormen auto en fiets



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 fietsparkeerterreinen, 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 uit fietsparkeerdruk, soort gebruiker, gebruikersduur, loopafstand, locatie, bestemming, kwaliteit, ligging, sociale veiligheid en gebiedskarakteristieken 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 voortvloeiend uit 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 (fietsparkerenSO@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

	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 Nesseland)	-20%	-10%	-5%
Overige tramhaltes in gebiedstype B	-20%	-10%	-5%
RSR/metrostation in Nesseland	-10%	-5%	0%

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

Oploadpunten voor elektrische voertuigen

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 oploadpunten geschikt te maken voor 'smart charging' en 'load balancing'. Hierdoor wordt tegen relatief beperkte kosten voorkomen dat bij uitbreiding van het aantal oploadpunten een verzwaring van de elektriciteitsaansluiting nodig is. Raadpleeg voor een opmaat advies het cluster Rotterdam Elektrisch van SO Mobiliteit via Rotterdamelektrisch@rotterdam.nl.

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

Oploadpunten in de openbare ruimte

De oploadpunten in de openbare ruimte (ook voor elektrische deelauto's) worden geplaatst in opdracht van de gemeente. Hiervoor heeft de gemeente een concessieovereenkomst met een of meerdere marktpartijen. Het aantal oploadpunten, 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 afwegingscriteria. 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>

Oploadpunten bij bestaande gebouwen met eigen parkeerterreinen

Bewoners en gebruikers van gebouwen die beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein, kunnen geen oploadpunten in de openbare ruimte aanvragen. Plaatsing van oploadpunten 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 oploadpunt. 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

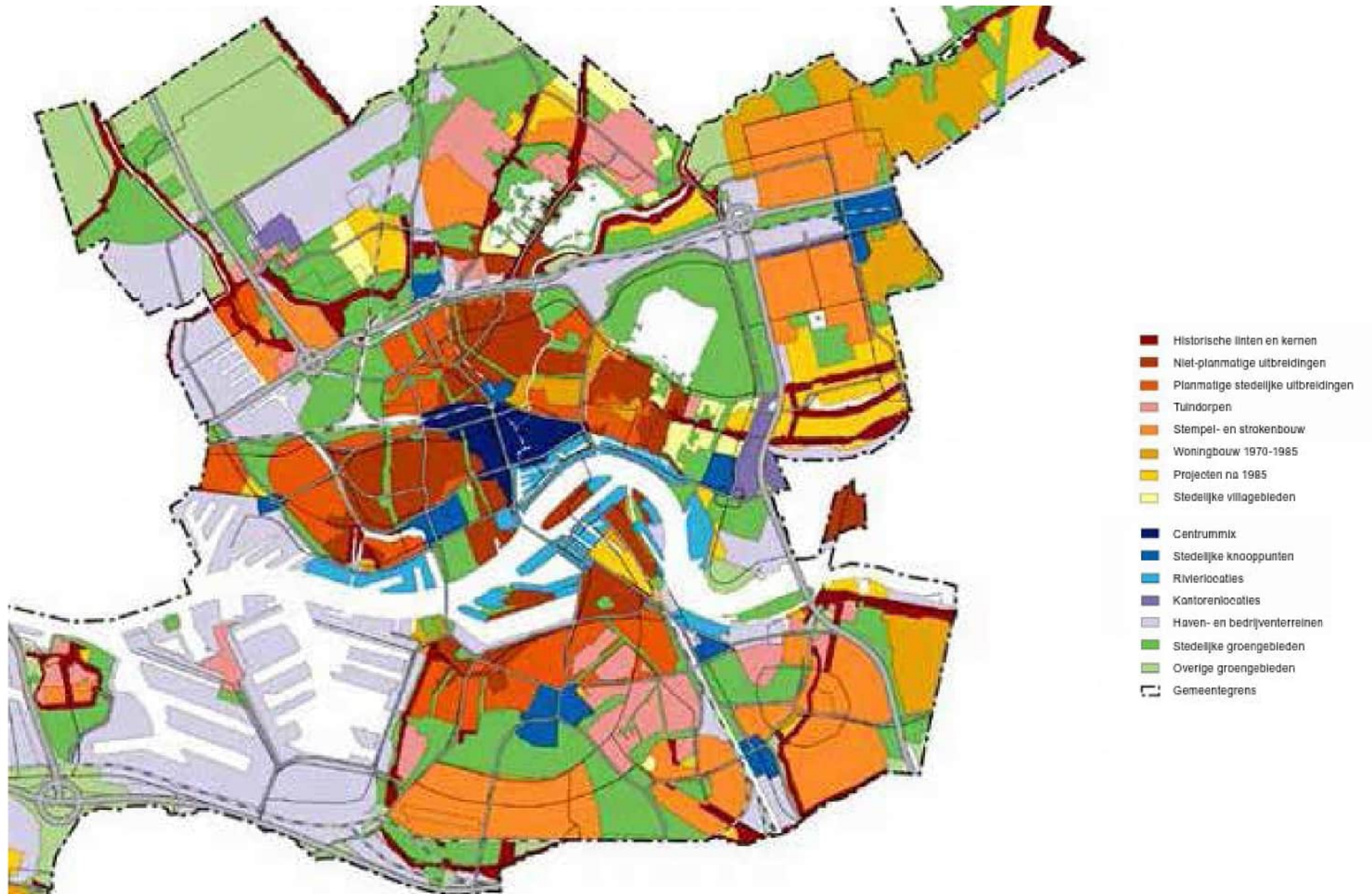
Oploadpunten bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties

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 oploadpunten 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 oploadpunten geschikt te maken voor 'smart charging' en 'load balancing'. Hierdoor wordt tegen relatief beperkte kosten voorkomen dat bij uitbreiding van het aantal oploadpunten een verzwaring van de elektriciteitsaansluiting nodig is. Raadpleeg voor een opmaat advies het cluster Rotterdam Elektrisch van SO Mobiliteit via Rotterdamelektrisch@rotterdam.nl.

9.3 Welstandsnota gebiedscriteria



3 | Planmatige stedelijke uitbreidingen



In de planmatige stedelijke uitbreidingen vormen de afzonderlijke bouwblokken met elkaar grotere architectonische eenheden die in (symmetrische) ensembles zijn gerangschikt. Er is daardoor een sterke samenhang tussen stedenbouw en architectuur. De stedenbouwkundige structuur wordt versterkt door de architectonische verbijzondering van de hoeken of door accenten op strategische plekken. Zowel in de stedenbouw als in de architectuur is het collectieve aspect (herhaling, samenhang, hiërarchie) sterk aanwezig en is de expressie van het individuele object ondergeschikt. Het accent ligt daarbij op de compositie van het blok als geheel.

Uitgangspunt van het ruimtelijke beleid en de welstandstoets is het herkenbaar houden van de sterke samenhang tussen bebouwing, openbare ruimte en groenstructuur. Iedere ingreep, zowel bij beheer en onderhoud als bij nieuwbouw, dient te worden bekeken op de gevolgen voor de architectonische eenheid en de stedenbouwkundige compositie. Om ervoor te zorgen dat bindende elementen herkenbaar blijven heeft een identieke aanpak per architectonische eenheid de voorkeur. Bij renovatie en onderhoud gaat het om de detaillering van gevelkozijnen, ingangspartijen en daklijsten. Bij nieuwbouw is het van belang om per bouwblok te streven naar complexmatige bouw onder één architectuur, zoals dat bij de oorspronkelijke bouw ook gebeurde.

Ruimtelijke inpassing

- Bouwinitiatieven passen binnen de architectonische eenheid van het ensemble (in dit gebiedstype het bouwblok of een aantal blokken of gespiegelde wanden).

Verschijningsvorm

- Aan- en uitbouwen, dakkapellen, dakopbouwen en andere ingrepen aan het hoofdgebouw zijn in samenhang met de architectonische eenheid ontworpen.
- Vormgeving of accentuering van de hoeken vindt plaats in samenhang met het blok als geheel en met de omliggende blokken.
- Het gevelontwerp kent een driedeling (basement, middendeel, gevelbeëindiging) en heeft een afgewogen verhouding open - gesloten die aansluit bij de oorspronkelijke bebouwing.
- Bindende elementen binnen een gevelwand (dakvlak, daklijst, vensters, ingangspartijen en erkers) blijven bij verbouw in stand of sluiten bij nieuwbouw aan op het bestaande.
- In- en uitspringende delen van de gevel (balkons, erkers en loggia's) blijven ondergeschikt aan de hoofdmassa en maken deel uit van het gevelontwerp.

Materiaal, kleur en detaillering

- Materialen en detaillering zijn afgestemd op die van de oorspronkelijke bebouwing en kwalitatief ten minste gelijkwaardig daaraan.
- 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.

