

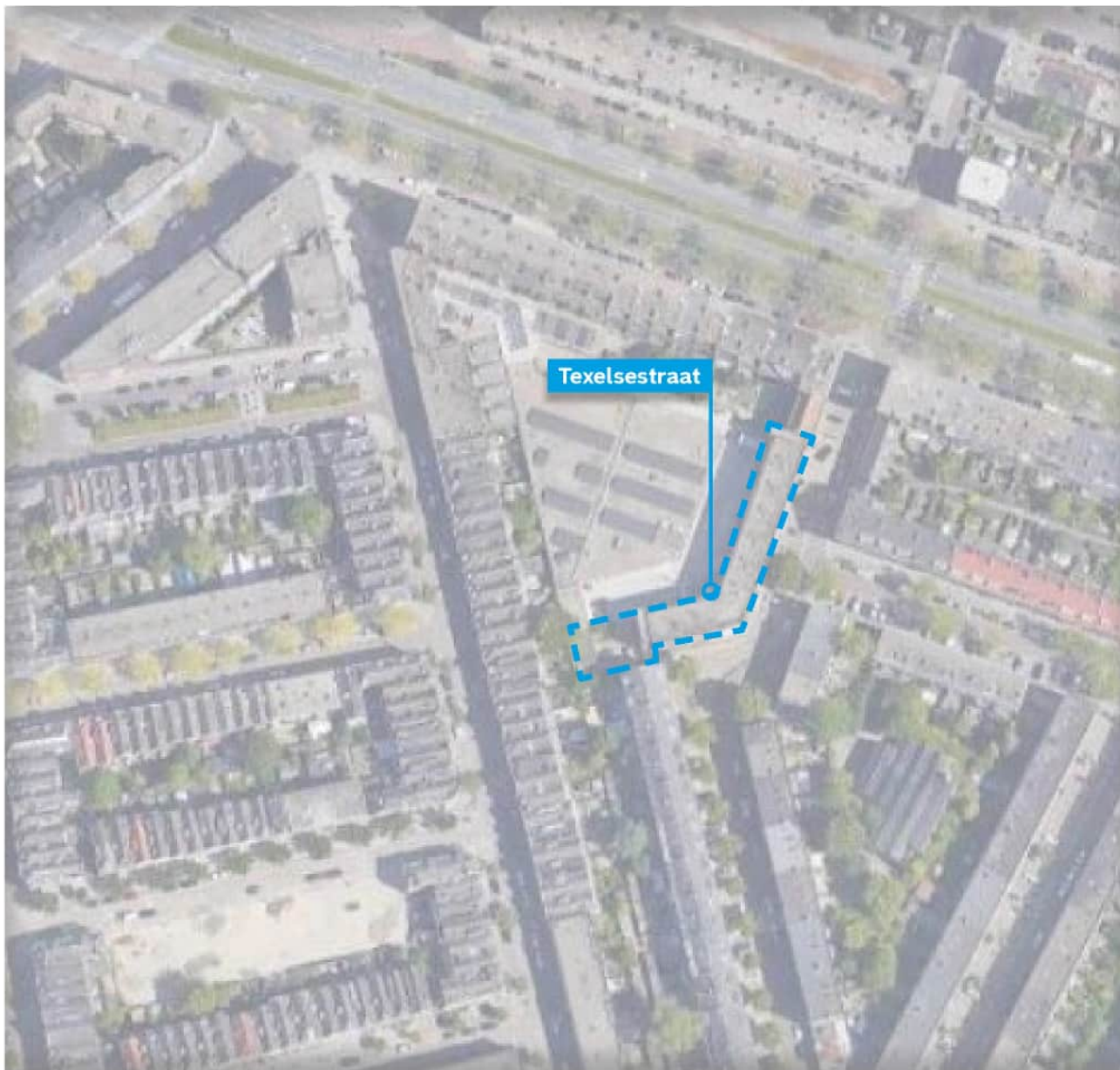
Texelsestraat



Nota van Uitgangspunten - oktober 2023



Gemeente
Rotterdam



Luchtfoto Texelsestraat 2022

Colofon

Deze Nota van Uitgangspunten Texelsestraat 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 de gebiedsontwikkelaar Charlois op: 30 oktober 2023.

Inhoud

Samenvatting	4	5. Mobiliteit	30	9. Bijlagen	44
1. Introductie	6	5.1 Bereikbaarheid	33	9.1 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)	45
1.1 Aanleiding	9	5.2 Voetganger	33	9.2 Parkeernormen auto en fiets	46
1.2 Locatie	9	5.3 Fiets	33	9.3 Welstandsnota gebiedscriteria	50
1.3 Opgave	9	5.4 Auto	33		
1.4 Participanten	9	6. Duurzaamheid	34		
1.5 Beleidskaders	9	6.1 Energietransitie	35		
2. Plangebied	12	6.2 Circulair	36		
2.1 Historie	15	6.3 Klimaatbestendig	36		
2.2 Huidige situatie	16	6.4 Natuurinclusief	37		
2.3 Ontwikkelingen	17	6.5 Gezonde leefomgeving	37		
3. Ruimtelijke uitgangspunten	18	7. Technische uitgangspunten	38		
3.1 Programma	19	7.1 Afval	39		
3.2 Stedenbouw	21	7.2 Peilmaat	39		
4. Beeldkwaliteit	26	7.3 Kabels en leidingen	39		
4.1 Architectuur	28	7.4 Nutsvoorzieningen	39		
4.2 Openbare ruimte	29	7.5 Bodem	39		
		8. Proces	40		
		8.1 Procedure	41		
		8.2 SMP en IP	41		
		8.3 Participatie en communicatie	42		

Samenvatting

Opgave

Het project Texelsestraat is één van de drie concrete locaties in Carnisse waarin sloop/nieuwbouw wordt ingezet om de particuliere woningvoorraad te verbeteren en differentiëren. Het project ligt zoals de naam al zegt aan de Texelsestraat in de wijk Carnisse, Rotterdam Zuid. Meer specifiek op de plek waar de Texelsestraat en Flakkeesestraat samenkomen.

Voor deze locatie is de gemeentelijke ambitie een 4-laagse kleinschalige ouderenhuisvesting te realiseren binnen nagenoeg dezelfde footprint als het bestaande complex. Vanuit de doelgroep is het wenselijk daarbij niet enkel aandacht te hebben voor levensloopbestendigheid en toegankelijkheid op woning- en complexniveau, maar ook de nodige gemeenschappelijke voorzieningen te incorporeren waardoor er ook wordt gestuurd op naastenzorg en gemeenschapsvorming.

Programma

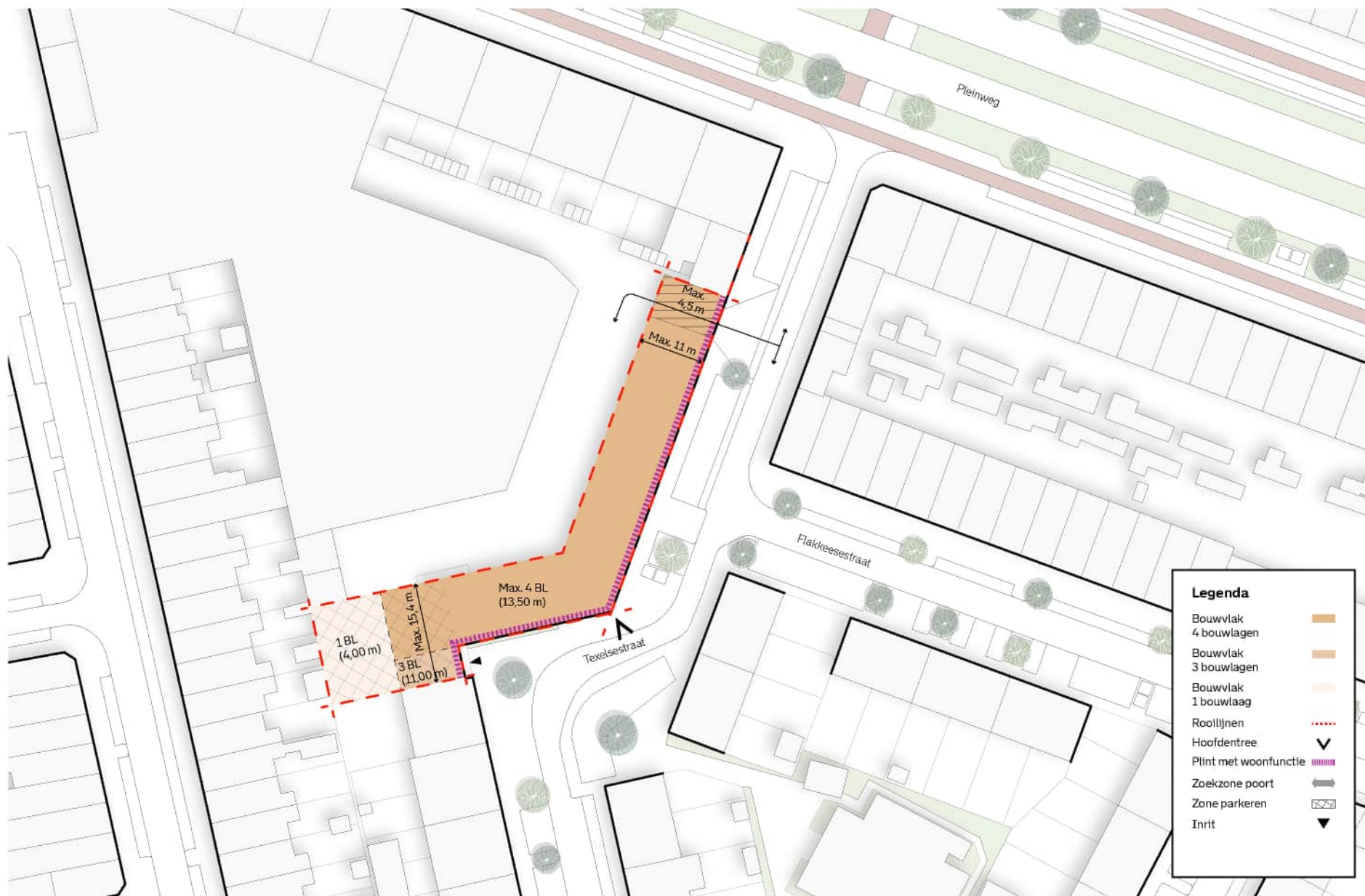
Programmatisch uitgangspunt is de realisatie van ca 37 woningen voor senioren variërend van 55-70m² in het sociale huursegment. De condities van de locatie zijn leidend voor woningtypologie. Gekozen is voor twee- en/of driekamerwoningen met een loggia, gericht op de straat.

Ruimtelijke uitgangspunten

De nieuwe bebouwing volgt de rooilijnen en bouwdiepte van het huidige gebouw. Het beschikbare plot mag volledig worden bebouwd op maaiveldniveau. Grenzend aan de openbare ruimte mag over een diepte van maximaal 11,00m worden gebouwd tot maximaal vier bouwlagen of 13,50m hoogte. Uitzondering op deze hoogtebeperking zijn de aansluitingen met aanpalende bestaande gebouwen, daar is een lager tussenlid vereist ten behoeve van een heldere afleesbaarheid van het hoofdvolume.

Insteek van het project is de sociale controle op maaiveld te verbeteren, de plint wordt dan ook maximaal geactiveerd zonder afbreuk te doen aan het collectieve woonconcept. Om voldoende privacy te garanderen zonder dat dit ten koste gaat van de sociale controle op straatniveau worden woningen 40-50cm verhoogd gepositioneerd ten opzichte van het maaiveld. Dit is een principe dat ook veelvuldig wordt toegepast in omliggende portiek-etagewoningen. Dit principe wordt bij voorkeur aangevuld met aanvullende intermediairs zoals extra diepe neggen, diepe vensterbanken of gemetselde plantenbakken.

In verband met de eenzijdige woonkwaliteit zijn woningen bereikbaar via een centrale portiekontsluiting en galerijen. Hoofdtoegang met lift en trappenhuis worden gepositioneerd op de knik van het gebouw. Aan beide uiteinden van het hoofdvolume moet ruimte worden voorzien voor een noodtrappenhuis. De poort naar de expeditiestraat wordt teruggebracht en verbreed naar ca. 4,50m. Het binnenterrein op het perceel krijgt een eigen toegang vanaf de Texelsestraat en wordt benut t.b.v. de parkeeroplossing.



1. Introductie

1.1 Aanleiding

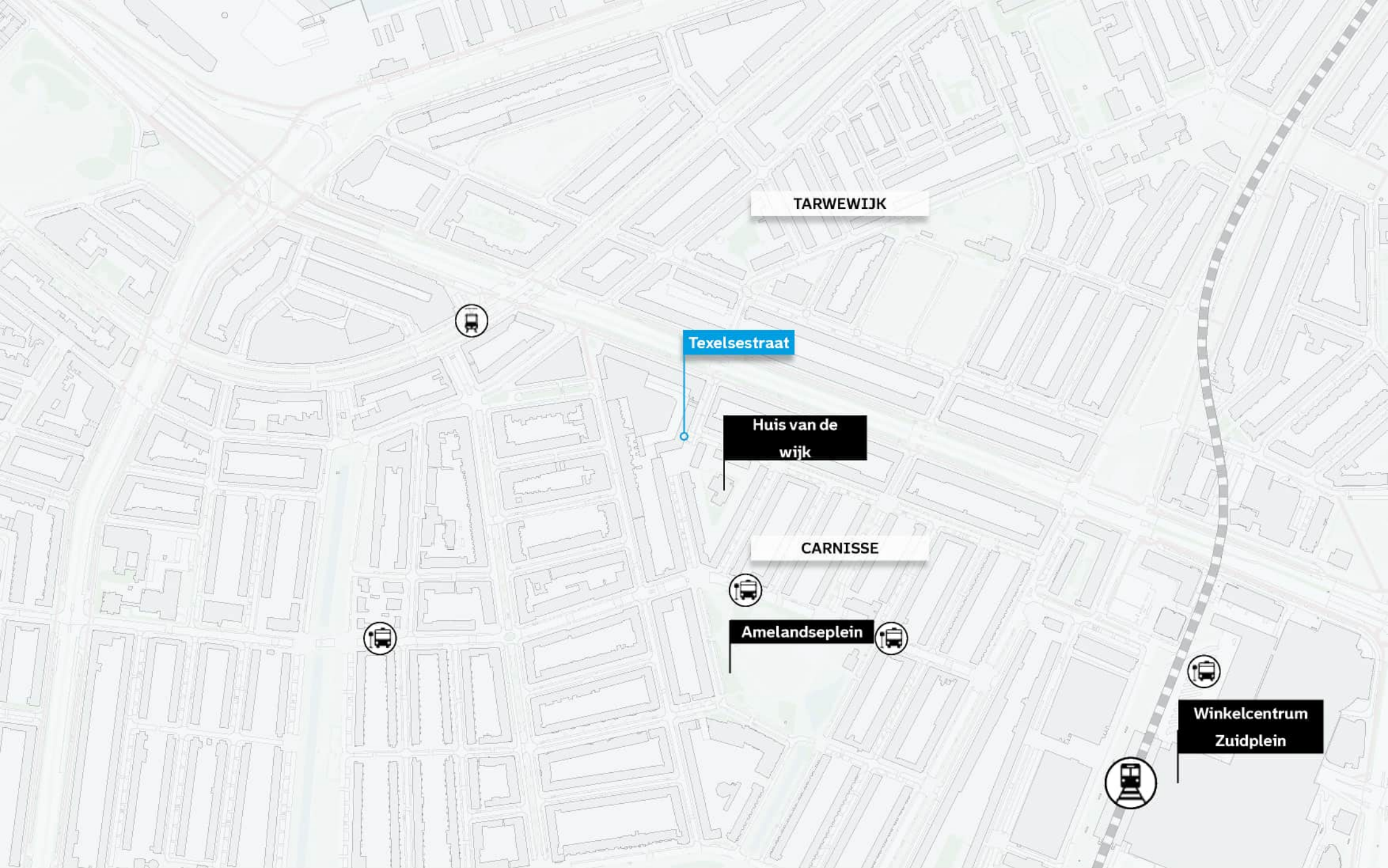
1.2 Locatie

1.3 Opgave

1.4 Participanten

1.5 Beleidskaders





TARWEWIJK

Texelsestraat

Huis van de
wijk

CARNISSE

Amelandseplein

Winkelcentrum
Zuidplein

1.1 Aanleiding

Het project Texelsestraat is één van de drie concrete locaties in Carnisse waarin sloop/nieuwbouw wordt ingezet om de particuliere woningvoorraad te verbeteren en differentiëren. Aanleiding voor vernieuwing is een combinatie van bouwkundige en stedenbouwkundige afwegingen.

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

1.2 Locatie

Het project ligt zoals de naam al zegt aan de Texelsestraat in de wijk Carnisse, Rotterdam Zuid. Meer specifiek op de plek waar de Texelsestraat en Flakkeesestraat samenkomen.

Het blok is gelegen in wat ook wel bekend is als de Eilandenbuurt, om de straatnamen die verwijzen naar de Nederlandse eilanden. De Texelsestraat is een van de toegangen tot de wijk vanaf de Pleinweg. De locatie ligt meteen om de hoek vanaf de Pleinweg en grenst met de achterzijde aan het binnenterrein van de winkeldriehoek op de van de Katendrechtse Lagedijk en Pleinweg.

1.3 Opgave

Voor deze locatie is de gemeentelijke ambitie een 4-laagse kleinschalige ouderenhuysvesting te realiseren binnen nagenoeg dezelfde footprint als het bestaande complex. Vanuit de doelgroep is het wenselijk daarbij niet enkel aandacht te hebben voor levensloopbestendigheid en toegankelijkheid op woning- en complexniveau, maar ook de nodige gemeenschappelijke voorzieningen te incorporeren waardoor er ook wordt gestuurd op naastenzorg en gemeenschapsvorming.

De locatie bevat de nodige uitdagingen op het raakvlak van woonkwaliteit en stedenbouw. Zo grenst de plint aan de voorzijde direct aan de straat, aan de achterzijde aan een logistiek hof. Ook is dat logistieke hof nu bereikbaar vanuit de Texelstraat, welke ook in het nieuwe ontwerp moet worden gefaciliteerd. Bij het nieuwe programma is tevens een aanvullende parkeervoorziening nodig.

Insteek van de sloop-nieuwbouw ontwikkeling is een impuls te geven aan de ruimere omgeving. Daartoe is gemeentelijk besloten ook een deel van de aangrenzende buitenruimte opnieuw aan te leggen.

1.4 Participanten

Gemeente Rotterdam is initiatiefnemer, op aansturing van NPRZ. Voor de realisatie wordt door Woonbron in samenspraak met gemeente een architect aangesteld na een korte selectieprocedure. *Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Architectenprotocol*

1.5 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 Texelsestraat kadert binnen het toekomstperspectief en draagt bij aan doelstellingen voor de wijk; 1. het realiseren van meer corporatiewoningen in Carnisse en 2. Realiseren van meer woningen voor senioren. 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 Rotterdammers 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 Texelsestraat 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. De Texelsestraat 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

De Texelsestraat 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 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. Zie website: www.ruimtelijkeplannen.nl

2. Plangebied

2.1 Historie

2.2 Huidige situatie

2.3 Ontwikkelingen



Ondermaatse aansluiting tussen bestaande bouw en straat



Logistiek hof met geparkeerde auto's aan de achterzijde



Overgang bestaande bouw naar aanpalende bebouwing in de zuidwesthoek



1930 - Ontwikkeling Wolphaartsbocht en eerste planmatige verkavelingen (Topotijdreis)



1950 - Invulling zone Henkemans en aanleg Pleinweg (Topotijdreis)



1950 - Omgeving krijgt invulling (Topotijdreis)



1965 locatie ingevuld (Topotijdreis)

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 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 'groeierend 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.

De locatie zelf blijft in eerste instantie nog geruime tijd braak liggen en is pas ontwikkeld in 1957, met een markante entree op de hoek en een (kerk)zaal op de begane grond welke in eerste instantie werd gehuurd door het Leger des Heils. Sinds 1997 is de zaal in gebruik door het Centro Evangelico Iglesia di Dios.

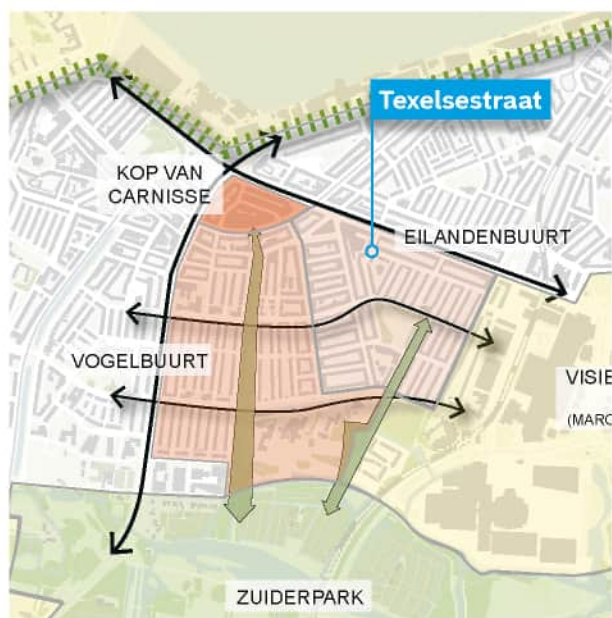


In gebruik name leger des Heils, Texelsestraat 1957

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. Een groot deel van Carnisse wordt 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.



Carnisse en Texelsestraat in breder verband

In Noord-Zuid richting vormen de twee singels een groene verbinding 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 ligt Hart van Zuid met bovenlokale centrumvoorzieningen en een OV-knooppunt. Verstopt in het blok tegenover de ontwikkeling Texelsestraat ligt het Huis van de wijk. Op de locatie staat een gebouw met een (gesloten) bedrijfsruimte op de begane grond en twee woonlagen met appartementen. De bedrijfsruimte is al lange tijd in gebruik als kerk en religieus ontmoetingscentrum. Erboven zitten 18 woningen, verspreid over 2 verdiepingen. Alle woningen zijn in particulier bezit. Er is overwegend sprake van verhuur, slechts beperkt aantal is eigenaar-bewoner.

De woningen worden met een trappenhuis en galerijen aan de achterzijde ontsloten. Achter het gebouw ligt een expeditiestraat, bereikbaar via een poort in het gebouw. Het gebouw heeft een kleine kelder met bergingen. Bestaande bouw vormt een individueel herkenbaar complex, onderdeel van een groter bouwblok.

Cultuurhistorische verkenning Carnisse

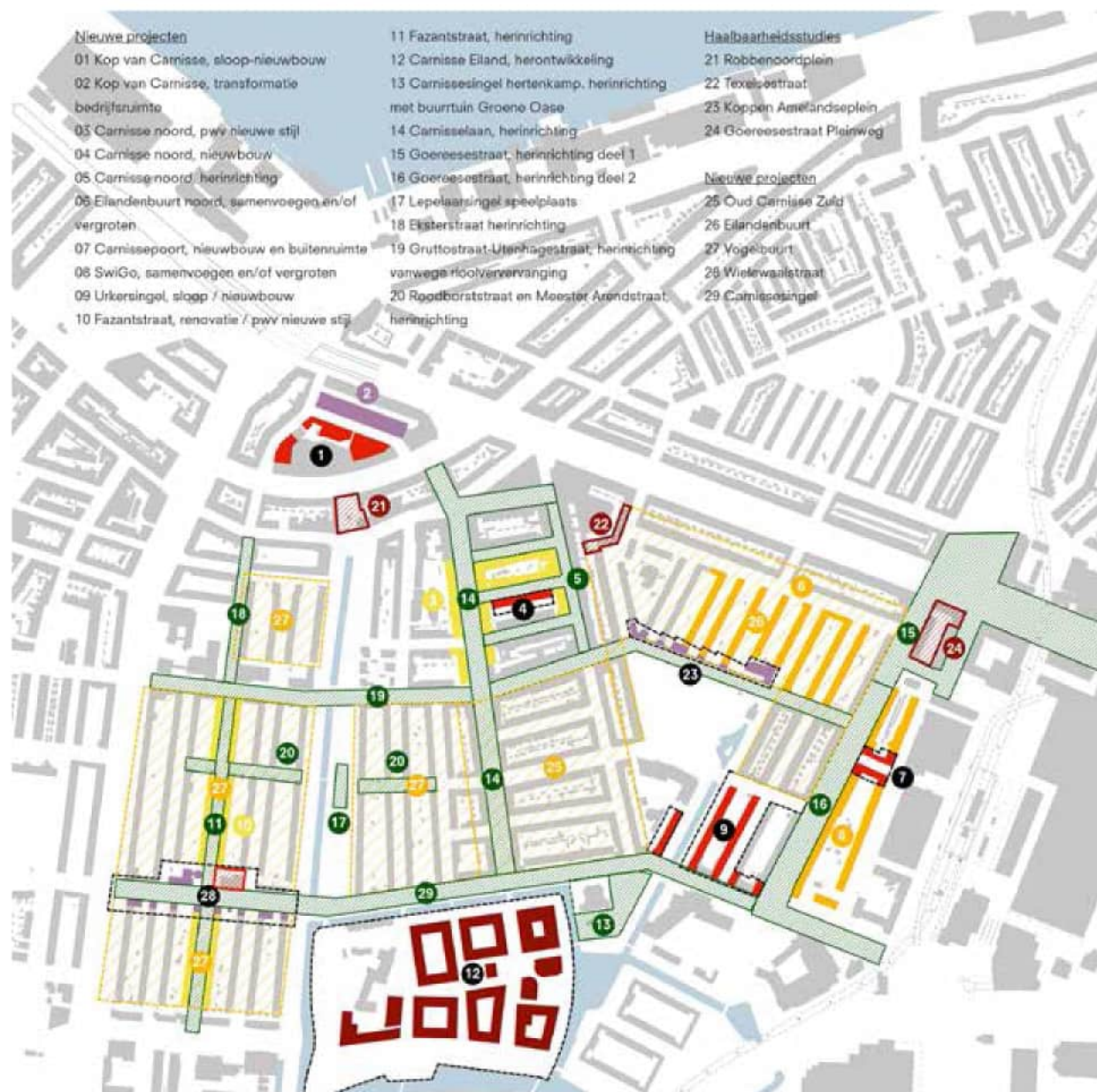
Het pand Texelsestraat Noord is in de Cultuurhistorische verkenning Carnisse (2018) aangemerkt als 'beeldbepalend'. Kerken in Carnisse zijn van stedenbouwkundige en architectonische waarde als architecturale blikvangers in de opzet van gesloten bouwblokken en stroken van Carnisse. Opvallend is dat dat juist bij dit pand niet het geval is; doordat de voormalige kerkzaal van het Leger des Heils is geïntegreerd in het woonblok en geen onderdeel vormt van c.q. goed zichtbaar is vanuit de hoofdstructuur van de wijk. Bij herontwikkeling van beeldbepalende panden geldt "behoud, tenzij" als uitgangspunt. Om die reden is bij verkenning van het pand zowel een renovatie/transformatie als sloop-nieuwbouw variant onderzocht door een multidisciplinair team van architecten, bouwkundigen, stedenbouwkundigen en planeconomen. Daaruit is geconcludeerd dat renovatie/transformatie bouwkundig zeer complex en kosten intensief is en evengoed de beeldwaarde zou aantasten. Daarnaast zou een renovatie-/transformatiescenario onvoldoende aansluiten bij de stedelijke doelstellingen op de plek. Een transformatie van de plint is onmogelijk door onvoldoende vrije hoogte voor twee bouwlagen, waardoor de plint blijft zoals hij nu is met een maatschappelijke bestemming. Daarvoor is geen functie voorhanden, maatschappelijke bestemmingen hebben daarnaast vaak een gesloten uitstraling, waardoor de ruimtelijke inpassing ondermaats blijft. De woningen zelf zouden wel wat verbeterd kunnen worden, meer zouden een stuk minder toekomstbestendig zijn dan nieuwbouw en blijven klein. De huidige opzet maakt het bijplaatsen van een lift lastig, waardoor de toegankelijkheid ook niet verbeterd.

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.

Ten westen van de locatie, tussen de Carnisselaan en Ebenhaëzerstraat (Oud Carnisse Noord) is sprake van renovatie, nieuwbouw en herinrichting van de openbare ruimte. Oud Carnisse is samen met Fazantstraat een proefproject voor particuliere woningverbetering nieuwe stijl.

In de Eilandenbuurt Noord wordt gestuurd op het samenvoegen en vergroten van woningen, in combinatie met (beperkte) technische verbetering. 'Wijkcorporatie' Woonbron koopt er vrijkomende woningen op. Het streven is er 100 woningen samen te voegen tot 50 grotere woningen.



Toekomstperspectief Carnisse 2035 (2022)

3. Ruimtelijke en programmatische uitgangspunten

3.1 Programma

3.2 Stedenbouw

3.1 Programma

Programmatisch uitgangspunt is de realisatie van ca 37 woningen voor senioren variërend van 55-70m² in het sociale huursegment. De condities van de locatie zijn leidend voor woningtypologie. Gekozen is voor twee- en/of drielokalerwoningen met een loggia, gericht op de straat.

Inclusiviteit

Ondersteunend aan de gemeenschapszin in het complex zijn collectieve voorzieningen wenselijk. Zo dient ook een collectieve berging te worden toegepast bij de hoofdentree. Ook wordt een gebruiksruimte (woonkamer/ keuken) voorzien van minimaal 20m², bij voorkeur aangevuld met een volwaardige collectieve buitenruimte(daktuin/-terras).



Fijne seniorenwoningen in Hoogvliet, Rotterdam



Gezamenlijke binnenruimte



Gezamenlijke daktuin



3.2 Stedenbouw

Ruimtelijke inpassing

De nieuwe bebouwing volgt de rooilijnen en bouwdiepte van het huidige gebouw. Het beschikbare plot mag volledig worden bebouwd op maaiveldniveau. Grenzend aan de openbare ruimte mag over een diepte van maximaal 11,00m worden gebouwd tot maximaal vier bouwlagen of 13,50m hoogte.

Uitzondering op deze hoogtebeperking zijn de aansluitingen met aanpalende bestaande gebouwen, daar is een lager tussenlid vereist ten behoeve van een heldere afleesbaarheid van het hoofdvolume. De aansluiting aan de Zuidzijde bedraagt maximaal 3 bouwlagen of 10,00m. Aan de noordzijde voorziet een reeds bestaand blokje van 2 lagen met kap in een dergelijke overgang.

Uitkragingen in de vorm van balkons en luifels zijn boven toegestaan tot max. 1,00m uit de rooilijn. Om niet beperkend te werken ten aanzien van de toegankelijkheid van aan de gevel gelegen voetpaden zijn uitkragingen pas toegestaan vanaf 3,00m boven straatpeil.

Plintwerking

De begane grond van de nieuwbouw wordt actief en functioneel geprogrammeerd en vormgegeven om actief bij te dragen aan een fijne straat. Daar hoort een praktische en fijne fietsoplossing bij die voorkomt dat mensen voor de efficiëntie hun fiets maar op straat zetten.

Organisatie

Door de beperkte bouwdiepte en de aanwezigheid van een afsluitbaar logistiek hof aan de achterzijde krijgt de nieuwbouw een overwegend éézijdige oriëntatie. Van het complex worden woningen zodanig ingedeeld dat woonruimten(slaapkamer/ woonkamer) hoofdzakelijk op de straat georiënteerd zijn. Deze opzet vraagt bijzondere aandacht voor de organisatie en vormgeving van de functionele ruimten aan de 'achterzijde'. De matige uitstraling van het logistiek hof mag niet beperkend werken op de woonbeleving.

Ontsluiting en entree

In verband met de eenzijdige woonkwaliteit zijn woningen bereikbaar via een centrale portiekontsluiting en galerijen. Hoofdtoegang met lift en trappenhuis worden gepositioneerd op de knik van het gebouw. Aan beide uiteinden van het hoofdvolume moet ruimte worden voorzien voor een noodtrappenhuis. De poort naar de expeditiestraat wordt teruggebracht en verbreed naar ca. 4,50m. Het binnenterrein op het perceel krijgt een eigen toegang vanaf de Texelsestraat en wordt benut t.b.v. de parkeeroplossing.



Centrale hoofdentree

Verschijningsvorm

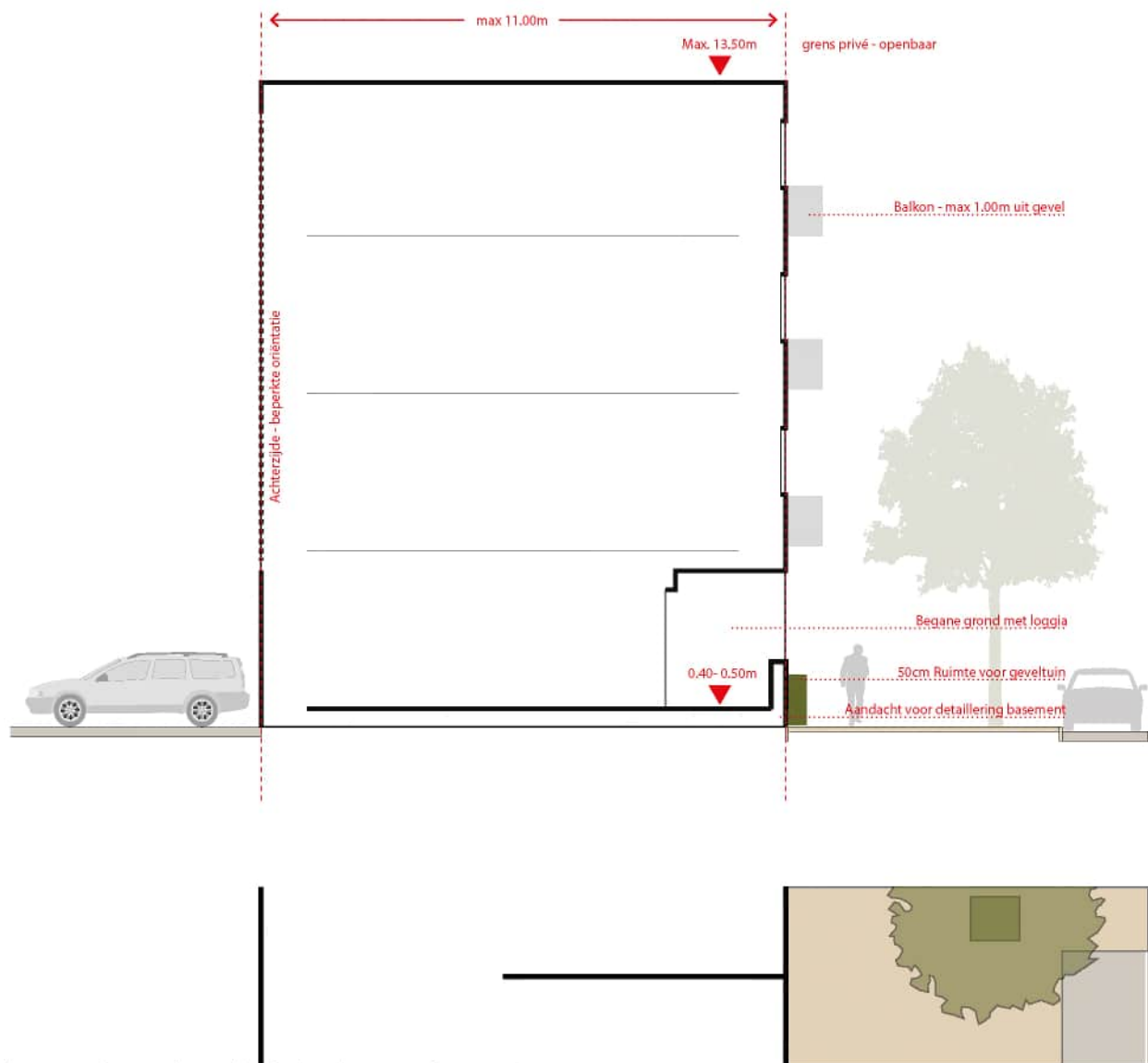
De grootschalige woningbouwplannen maken dat Carnisse een duidelijke architecturale signatuur heeft waarin baksteen de boventoon voert. Een nieuwe ontwikkeling moet zich daar op zorgvuldige wijze naar verhouden, maar hoeft evengoed fris elan en herkenbaarheid.

Overgangen

Insteek van het project is de sociale controle op maaiveld te verbeteren, de plint wordt dan ook maximaal geactiveerd zonder afbreuk te doen aan het collectieve woonconcept. Om voldoende privacy te garanderen zonder dat dit ten koste gaat van de sociale controle op straatniveau worden woningen 40-50cm verhoogd gepositioneerd ten opzichte van het maaiveld. Dit is een principe dat ook veelvuldig wordt toegepast in omliggende portiek-etagewoningen. Dit principe wordt bij voorkeur aangevuld met aanvullende intermediairs zoals extra diepe neggen, diepe vensterbanken of gemetselde plantenbakken.



Sociale controle op het maaiveld



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, en/of zodanig dat ze maximaal bijdragen aan de activatie van de straatwand.

Bij de toepassing van een collectieve buitenruimte op niveau (dak parkeergarage/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, een vrije verdiepingshoogte van minimaal 3 meter is ideaal voor maximale flexibiliteit.

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. Bij de definitie van de borstweringen bij balkons en raampartijen wordt rekening gehouden met zowel de sociale interactie tussen woning en straat, alsook met de particuliere privacybehoefte.

Detaillering

Bij de architecturale/bouwkundige uitwerking wordt zorg gedragen 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.
- Het achterliggend expedite hof en het parkeren op de plot is niet waarneembaar vanuit de openbare ruimte, met uitzondering van de toegangspoort(en). Deze toegangspoorten zijn afsluitbaar en voorzien van een zorgvuldig en hoogwaardig mee ontworpen hek, passend bij de architectuur en kleurgebruik van het gehele blok.
- De verhoging van de begane grond. Dit is meer dan een ordinair baksteenvlak, zeker bij een gebouwde borstwering van gekoppelde terrassen.



Verbijzonderde gevel

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.



Zorgvuldige vormgeving van entree's



Combinatie van loggia en uitkragend balkon



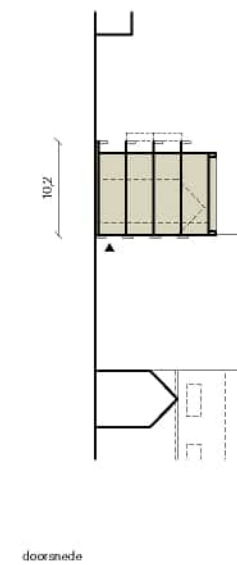
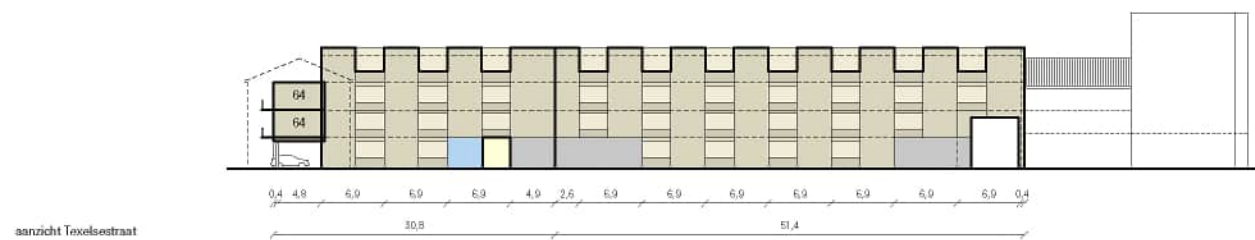
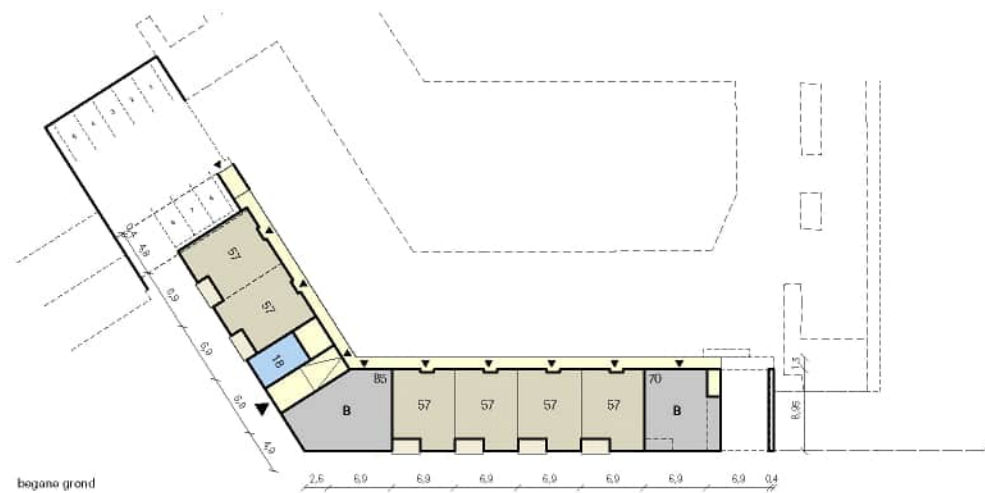
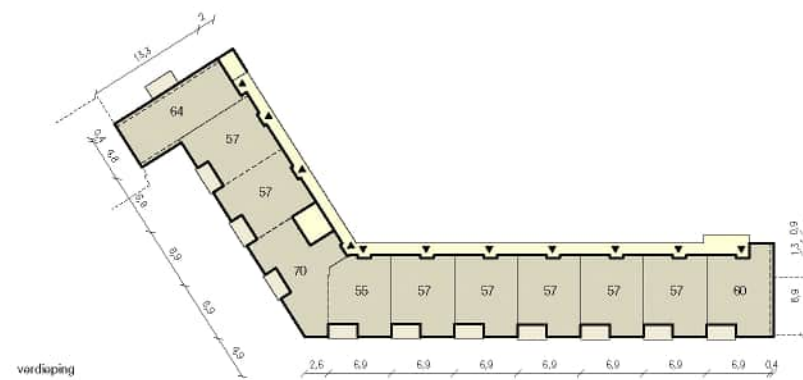
Woningen op de straat georiënteerd



Toepassing van een galerij aan de achterzijde vraagt aandacht



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



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

4. Beeldkwaliteit

4.1 Architectuur

4.2 Openbare ruimte



4.1 Architectuur

De oorspronkelijke bebouwing Texelsestraat is net wat later gebouwd dan de rest van zijn omgeving. Waar de portieketageflats uit de omgeving dateren uit de jaren '40, met seriematige bakstenen gevels en subtiele details in de ramen, het houtwerk en de portiek onderscheidt de oudbouw op de locatie zich door de meer rationele eind jaren '50/begin jaren '60 opzet. Met in de gevel afleesbare horizontale betonbanden, grote raampartijen met slank kozijnwerk en een meer ondergeschikte baksteengevel. Er zijn dus verschillen, maar de bouwstijlen liggen in elkaars verlengde en sluiten daarmee evengoed op elkaar aan. Dat is een uitgangspunt dat ook voor de nieuwbouw moet gelden; De nieuwbouw moet aansluiten op de omgeving, maar evengoed zijn eigen signatuur hebben. Inspiratie putten uit de uitbouw of omgeving is mogelijk, niet verplicht. Daarnaast betreft dit een markante plek in de wijk, als eindblok van zowel de Texelsestraat als de Flakkeestraat, waardoor de nieuwbouw in zijn architecturale detaillering het niveau van de omgeving wel mag overstijgen en zijn nieuwe bewoners zou moeten vervullen met trots.



Boezembocht Rotterdam, Zwarte Hond



Kolenkit, Geurst en Schulze



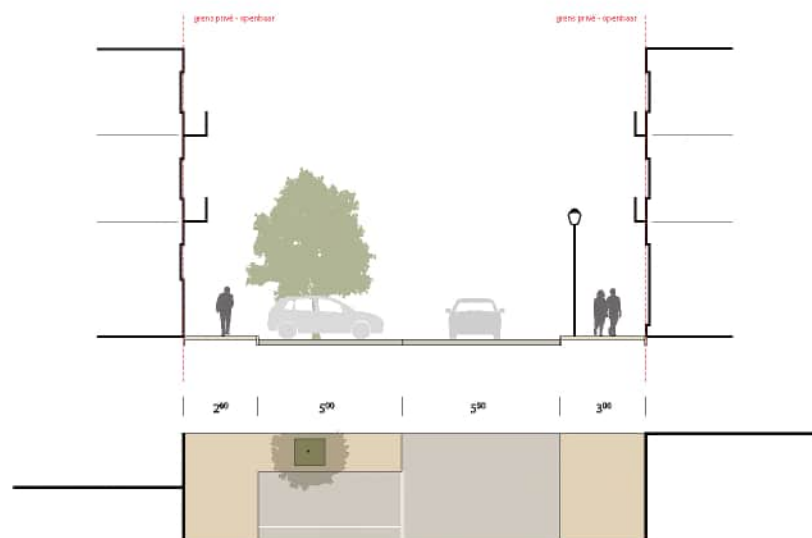
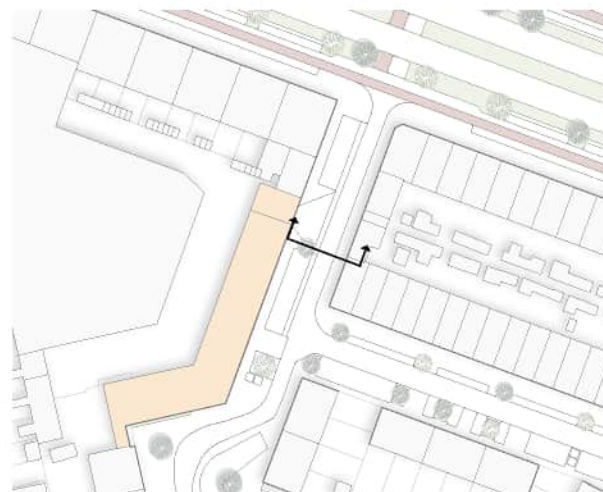
Zuiderspoor, Geurst en Schulze



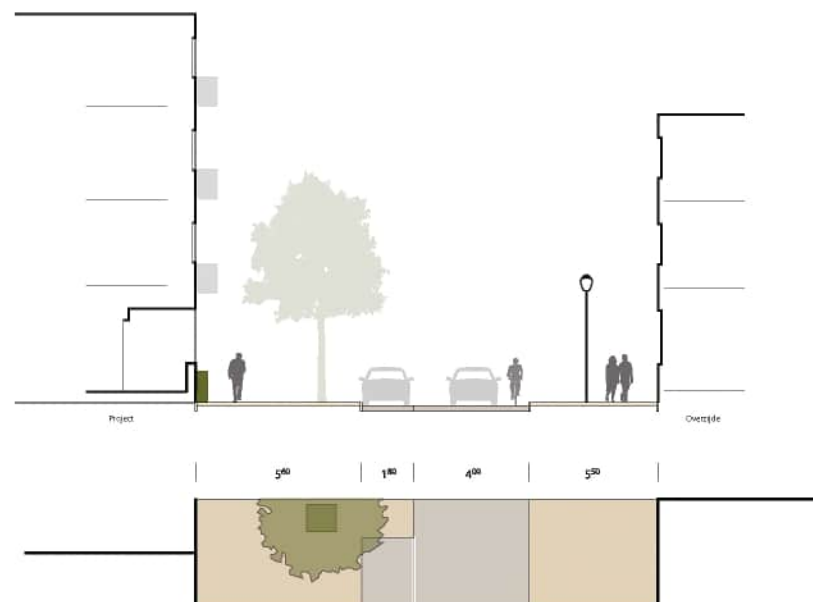
Malieklos Rotterdam, DP6

4.2 Openbare ruimte

De aangrenzende buitenruimte is onderdeel van de projectscope. In het huidige straatprofiel zit aan de gevel erg weinig ruimte voor voetgangers. Na herontwikkeling van het gebouw wordt de straat door de gemeente heraangelegd, waarbij ingrepen er met name op gericht zullen zijn om meer ruimte voor fietsers en voetgangers te creëren, de verblijfskwaliteit van het bestaande trottoir te verhogen en waar mogelijk bomen en ander groen toe te voegen. Voor het ontwerp van de openbare ruimte wordt een participatieproces opgestart waarbij ook omwonenden worden betrokken.



Doorsnede huidige situatie



Doorsnede schetsverkenning mogelijke nieuwe situatie

5. Mobiliteit

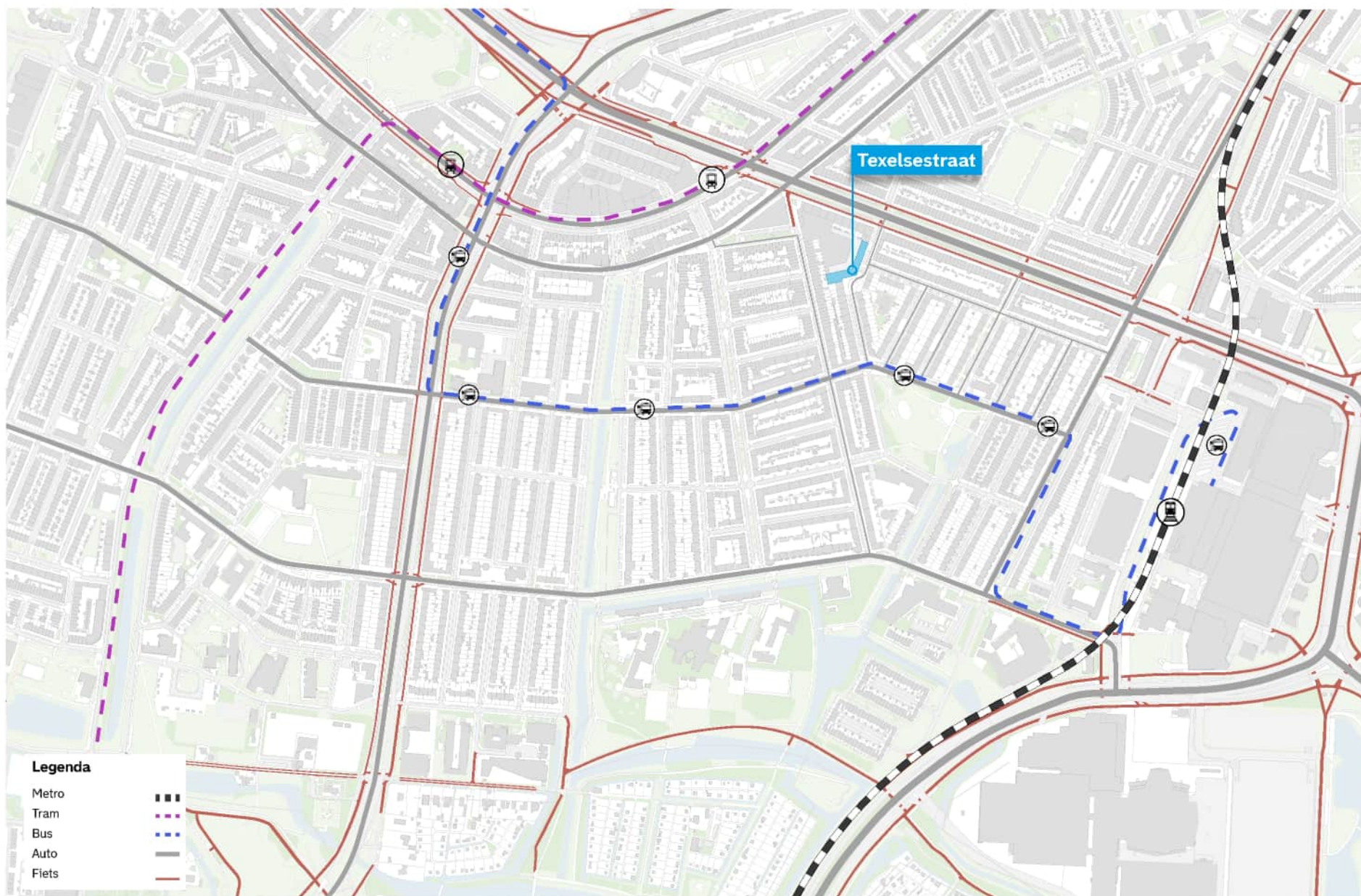
5.1 Bereikbaarheid

5.2 Voetganger

5.3 Fiets

5.4 Auto





Openbaar vervoer en langzaam verkeer rond de Texelsestraat

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. 350m afstand ligt de halte pleinweg, stoppunt voor tramlijn 2 (Keizerswaard via metrostation Maashaven). Op 170m ligt bushalte Amelandseplein, stopplaats voor buslijn 44 (Zuidplein – Rotterdam centraal). Wat verder weg, op ca. 750m ligt het metrostation Zuidplein.

5.2 Voetganger

De omgeving van de Texelsestraat kent een prima toegankelijkheid voor voetgangers. Ter hoogte van het project laat, door het parkeren haaks op de gevel, de voetpadbreedte echter wel te wensen over. Bij voorkeur wordt hier door reorganisatie van het parkeren een inrichting gerealiseerd waarin meer ruimte voor de voetganger beschikbaar komt.

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. In het verlengde van de Texelsestraat ligt ook een oversteekplek voor fietsers en voetgangers. 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> Het is aan de ontwikkelaar hoe de parkeereis voor fiets en auto op te lossen. De parkeervoorziening mag geheel of half verdiept (-1), of op maaiveld buiten het zicht vanuit de openbare ruimte. Voor de ontsluiting van de parkeervoorziening wordt een inrit voorzien aan de zuidwestzijde van de ontwikkeling (zie randvoorwaardenkaart).

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 bouwen

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.). Oververhitting van de woningen moet gezien de doelgroep worden voorkomen, door slim ontwerp en maatregelen zoals zonwering, koeling, etc. De resterende energievraag wordt op duurzame wijze opgewekt. We gebruiken de beschikbare ruimte multifunctioneel; er komen minimaal twee functies (groen, energieopwekking, gebruikruimte, ...) 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 specifiekere toepassingen kan gedacht worden aan waterstof.

Alle parkeervoorzieningen op privaatterrein 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 wordt rekening gehouden met elektrisch vervoer en daarom wordt het elektriciteitsnet waar nodig verzaagd of uitgebreid zodat er voldoende capaciteit is 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. Alle nieuwbouwprojecten in de concessiegebieden worden daarom verplicht op stadsverwarming aangesloten. Voor het project Texelsestraat ligt er een aansluitplicht voor stadsverwarming bij Vattenfall. Warmteoverdrachtstations worden in pandig gerealiseerd. In straatprofielen wordt 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.



Groen dak met zonnepanelen



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.

Bij projectontwikkeling d.m.v. sloop-nieuwbouw wordt een waardescan gedaan. 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 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, 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. 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.dqbc.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 klimaatadaptatieopgave per gebied – elke plek in de stad vraagt om passende maatregelen. Met name voor de beoogde doelgroep moet rekening worden gehouden met hittestress.

Gemeentelijke eisen t.a.v. omgang met hemelwater:

1. Gescheiden aanbieden van het regenwater en vuilwater is een eis. Omdat er in de Texelsestraat (nog) een gemengd riool ligt moeten de 2 buizen buiten de gevel aan de straatkant tot één buis worden gekoppeld.
2. Water van balkon en loggia af laten stromen naar het vuilwatersysteem.

Aanvullende tips t.a.v. hemelwaterafvoer

3. Als het gebouw 50 m x 6 m en 50 cm hoog (opstaande rand van het platte dak) dan geeft dat een berging van 7,5 m³. En als er ook nog Regenwaterzak 12.000 liter - GEP Water voor onder het gebouw.
4. Graag toepassing geveltuintje/groene gevel.



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. 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 de Texelsestraat, 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.

Voor een aantal aandachtsgebieden wordt bovendien geadviseerd een de stadsecoloog te betrekken, voor overige gebieden wordt altijd geadviseerd ecologisch advies in te winnen, maar hier kan het ook advies worden gegeven door een extern adviesbureau. Zo behouden we de bijzonder flora en fauna in de stad.

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 62 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. Voegtijdig 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 Bodem

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 geadviseerd uigiftepeil ligt op -1,05 meter NAP. Dat is de hoogte waarop de omgeving bij herontwikkeling wordt aangelegd en de nieuwbouw waar de nieuwbouw idealiter op inspeelt. De exacte hoogte wordt met het SMP (zie bijlagen) door middel van uitzending geformaliseerd.

7.3 Kabels en leidingen

Aan de noordoostzijde van de ontwikkeling liggen dwars over de locatie, door de bestaande poort, diverse kabels en leidingen; elektriciteit, KPN telecomlijn & gas lage druk. Deze dienen behouden te blijven in het nieuwe ontwerp.

In overleg met nutsbedrijven moet worden bepaald of kabels en leidingen kunnen blijven liggen of mede vanwege de ontwikkeling vervangen/verlegd moeten worden. Let op de gas- en electra die over het perceel naar 23-31 en 33C-33D lopen!

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 plintgevel 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 Bodem

Naar aanleiding van de Rotterdamse bodemkaart is de locatie licht verontreinigd. Dit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

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 Texelsestraat 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)
- Uitgiftегrenzen

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

Als vervolgstap op de eerdere participatie ten behoeve van het startbesluit College B&W tot sloop/nieuwbouw in de Texelsestraat, is ook ten behoeve van de Nota van Uitgangspunten inbreng van bewoners en ondernemers georganiseerd.

Invulling communicatie/participatie

- De gemeentelijke ideeën over de nieuwbouw zijn gepresenteerd in een krant/nieuwsbrief, die in februari 2023 huis-aan-huis is verspreid in de Texelsestraat en de directe omgeving.
- De ontvangers van de krant is daarin gevraagd om hun reactie op de gemeentelijke ideeën te geven via een korte vragenlijst op Mijn Rotterdam (via QR-code in krant).
- Verdere verspreiding van de krant/vragenlijst: oa. Wijkraad CZZ, eigenaren/ondernemers in de winkeldriehoek achter het te slopen blok, platform Wij Carnisse, 2-wekelijkse digitale nieuwsbrief gemeente Rotterdam etc.
- Ook is door de projectorganisatie her en der in de straat aangebeld en zijn passanten in de straat aangesproken. Dit om de ideeën over de nieuwbouw persoonlijk toe te lichten en bewoners om een reactie te vragen.
- In totaal hebben zo'n 35-40 bewoners een reactie op de gemeentelijke ideeën voor de nieuwbouw gegeven (op straat + via de online vragenlijst).
- Met de belangrijke eigenaar (en huurders/ondernemers) in de winkeldriehoek direct achter de Texelsestraat zijn afzonderlijke gesprekken gevoerd.

"Rode draden" uitkomsten bewoners

- In algemene zin kan de sloop/nieuwbouw en de gemeentelijke ideeën over de invulling daarvan op duidelijke steun van de straatbewoners rekenen.
- Er is veel enthousiasme voor de ambitie om méér woningen terug te bouwen dan er nu staan.
- Datzelfde geldt voor de ambitie om hier corporatiewoningen te realiseren.
- Over de beoogde doelgroep (ouderen) lopen de meningen uiteen. Daar is aan de ene kant steun voor, maar tegelijkertijd regelmatig gehoord: "Waarom niet (ook) voor starters?"
Opvolging: Op deze locatie kan nieuwbouw gerealiseerd worden met een lift waardoor deze geschikt zijn voor ouderen. Ouderen uit Carnisse, die in een portiekwoning wonen zonder lift kunnen hierdoor in de wijk blijven wonen. De locatie ligt ook nog dicht bij de winkels, wat fijn is voor ouderen.
- De ambitie om voor de extra woningen die worden gerealiseerd een parkeeroplossing op het terrein zelf te vinden, wordt als zeer positief ervaren. Een enkeling vraagt zich af, waarom er niet méér parkeerplekken op eigen terrein worden gerealiseerd, zodat de parkeerdruk op straat verminderd.
Opvolging: Er is op de locatie onvoldoende ruimte om méér parkeerplekken te realiseren. Het is al een grote uitdaging om in het ontwerp voldoende parkeerplaatsen op te nemen voor de woningen die extra worden toegevoegd tov nu.

- Dat bij de nieuwbouw ook de aangrenzende buitenruimte wordt aangepakt, wordt als zeer positief ervaren. Enkele bewoners pleiten daarbij voor gebruik van lichte of “vrolijke” straattegels in plaats van “die saaie, grijze straattegels”.
Opvolging: De gemeente neemt deze suggesties mee in het latere gesprek met bewoners over het ontwerp van de buitenruimte rond de nieuwbouw. Er zullen wel de gewone straattegels toegepast worden maar aandacht voor een positieve uitstraling van de buitenruimte is belangrijk.

Uitkomsten gesprekken eigenaren/ondernemers winkeldriehoek

- De eigenaar van de winkeldriehoek heeft aangegeven dat hij bij realisatie van de nieuwbouw de expeditietoegang graag iets verbreed en iets opgeschoven ziet. Net als deze eigenaar zijn de ondernemers in de winkeldriehoek enthousiast over de nieuwbouwplannen en willen zij graag over de verdere stappen worden geïnformeerd.
Opvolging: de gemeente staat positief tegenover het verzoek van de vastgoedeigenaar en heeft de verbreding en verplaatsing van de expeditietoegang onderdeel gemaakt van de Nota van Uitgangspunten.

Verder

- Enkele bewoners geven aan dat ze graag ook sloop zouden zien van andere delen van de Texelsestraat: “Waarom wel dit blok en niet mijn portiek? Neem deze woningen ook gelijk mee!”.
Opvolging: De gemeente kan en wil niet op grote schaal slopen in Carnisse.
- De combinatie van geslotenheid, introverte functie en de poort zorgt voor een anonieme openbare ruimte. De plek scoort slecht qua veiligheid. Ook de uitstraling van het gebouw met veel achterstallig onderhoud heeft weinig kwaliteit.
- Vanuit de aangrenzende VvE op de hoek Texelsestraat-Pleinweg wordt om hulp gevraagd mbt de ondersteuning van die VvE (“veel achterstallig onderhoud hier”).
- Opvolging: de gemeente gaat hierover in gesprek met deze VvE.
- Constatering bij de straatgesprekken: minstens de helft van de (aan)gesproken bewoners spreekt geen/slecht Nederlands. Dat is een aandachtspunt voor verdere communicatie/participatie. Welk deel van de straatbewoners is überhaupt in staat om een Nederlandstalige krant/nieuwsbrief (of

uitnodiging voor een bijeenkomst) te lezen/te begrijpen?

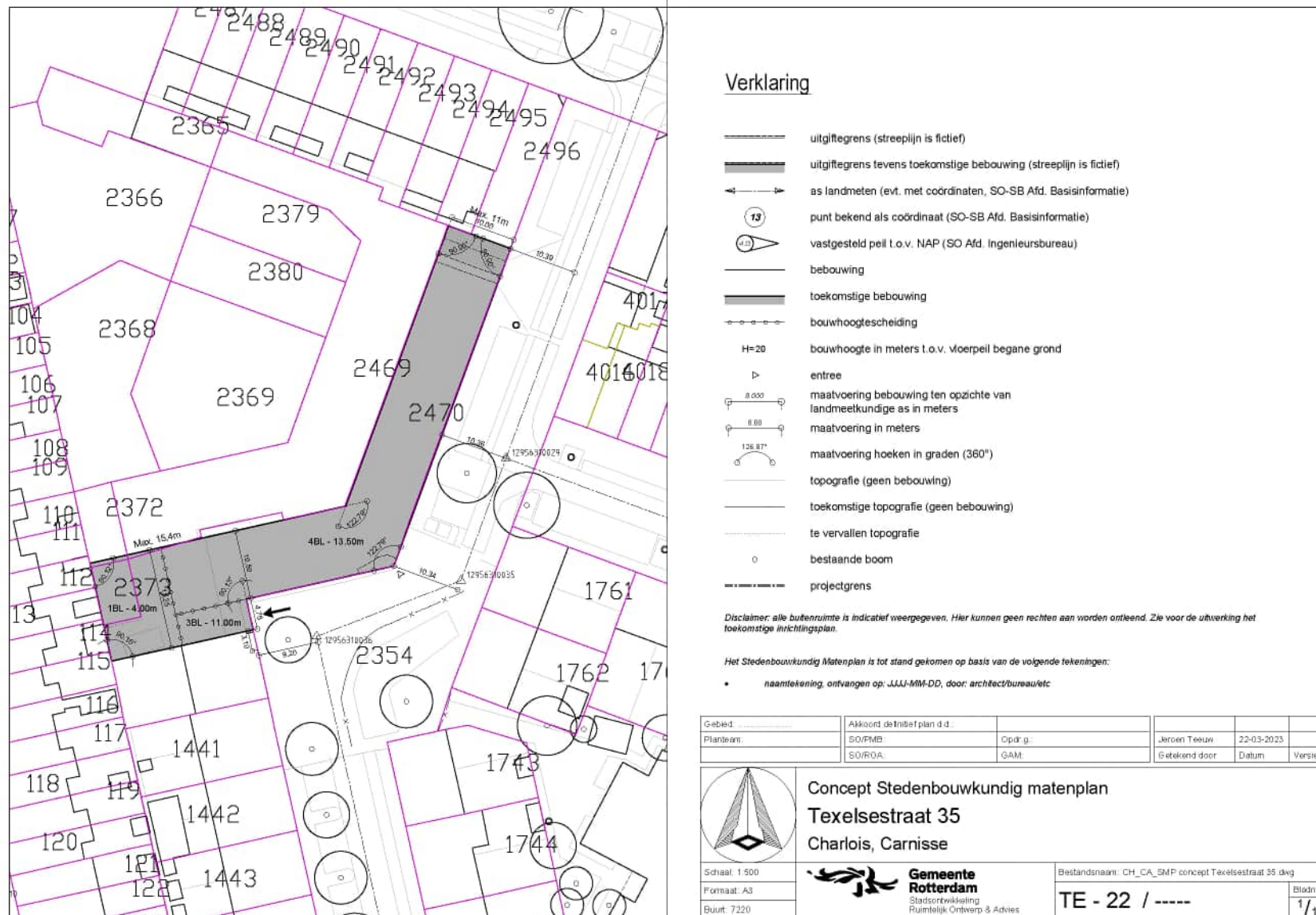
Mogelijk ligt dat percentage in de Texelsestraat toch hoger dan eerder werd aangenomen/ingeschat.

Opvolging: Het wel/niet communiceren in andere talen dan het Nederlands blijft een lastig punt in Carnisse. Het standpunt van het huidige College B&W is dat meertalige communicatie (flyers, uitnodigingen, nieuwsbrieven) vanuit de gemeente niet gewenst is.

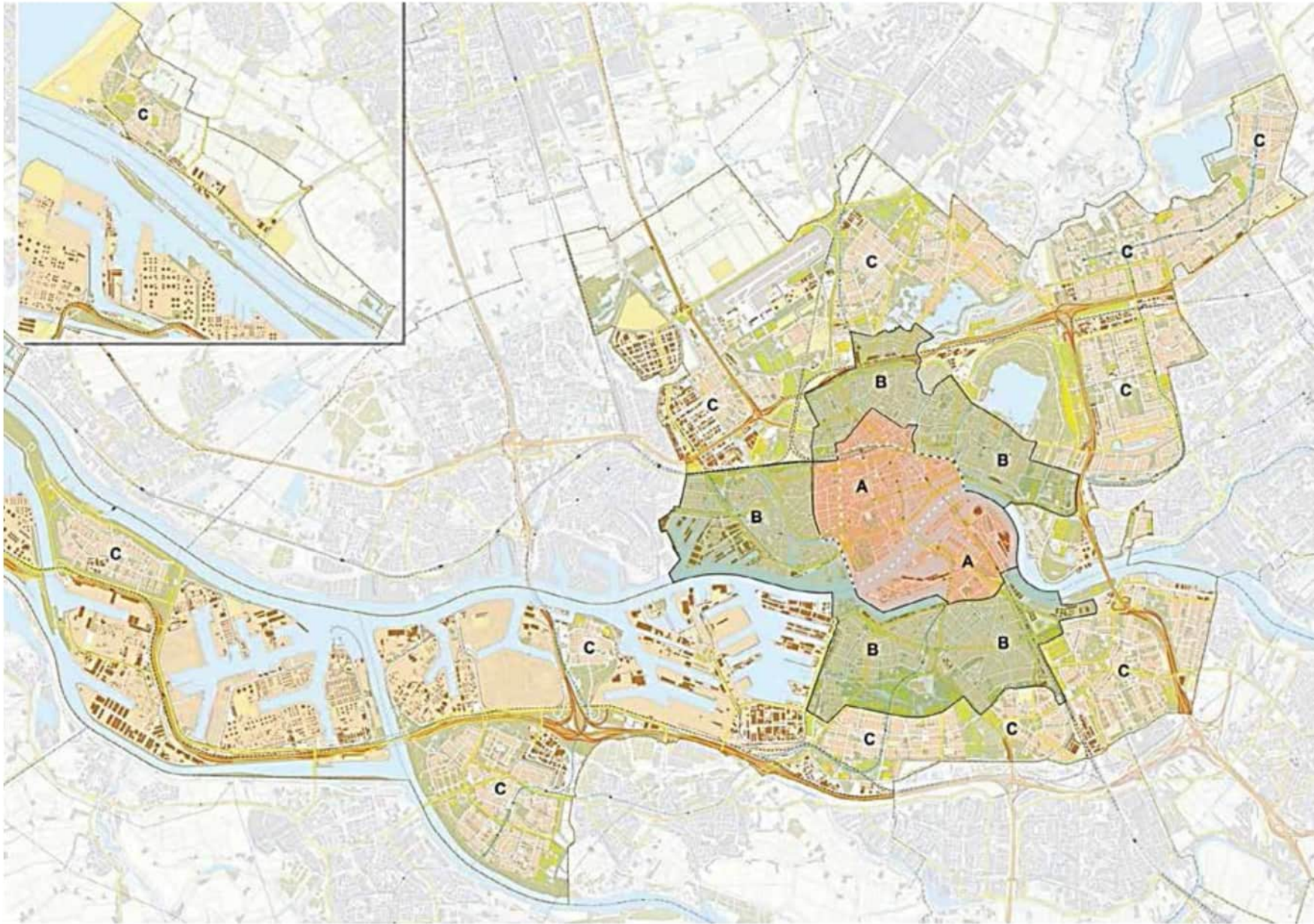
9. Bijlagen

- 9.1 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)
- 9.2 Parkeernormen auto en fiets
- 9.3 Welstandsnota gebiedscriteria
- 9.4 Beeldverantwoording

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 fietsparkeerterruimte, 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 gebiedskarakteristiek 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 (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 inpassing oplossing;
- 1b. Uitgangspunt voor bezoekers van voorzieningen in de ontwikkeling (niet zijnde bewoners of werknemers) is het uitgangspunt dat dit op eigen terrein of inpassing 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%

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.

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

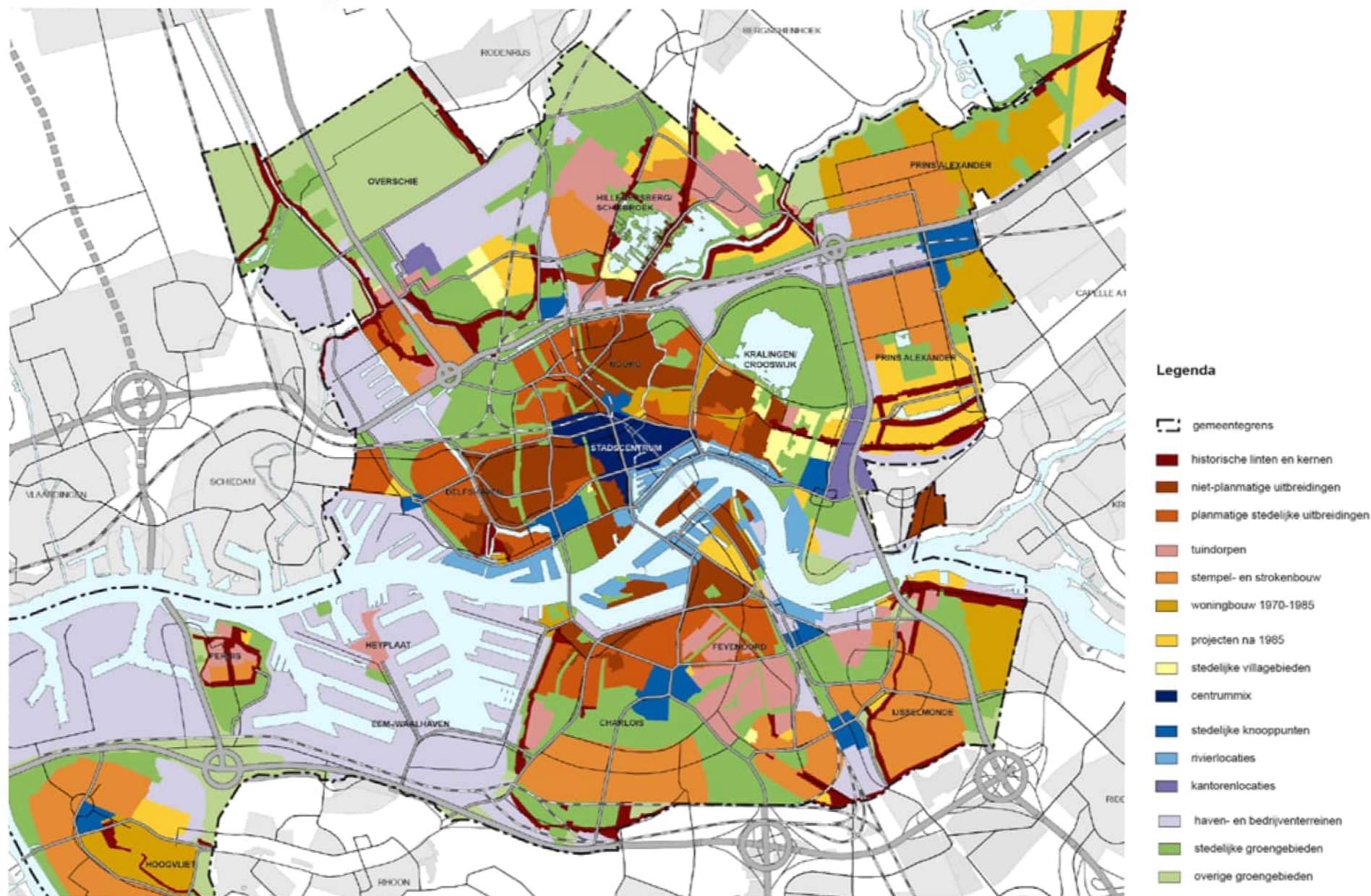
Oploadpunten bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties

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 omringende blokken.
- Het gevelontwerp kent een driedeling (base-ment, 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.

3

