

Schansweg 61-63

Nota van Uitgangspunten met Ambities

24 maart 2026



Gemeente
Rotterdam

Colofon

Deze Nota van Uitgangspunten Schansweg 61-63 met Ambities is opgesteld door het cluster Stadsontwikkeling, afdeling Ruimtelijk Ontwerp en Advies van de Gemeente Rotterdam in samenwerking met alle relevante beleidsafdelingen.

Verantwoording beeldmateriaal:
Indien niet anders vermeld is het beeldmateriaal opgesteld door de gemeente Rotterdam.

Dit document is vastgesteld door de gemeenteraad Rotterdam op: XX-XX-2026.

Inhoud

1. Introductie	4		
1.1 Aanleiding			
1.2 Opgave			
1.3 Beleidskader			
1.4 Participanten			
2. Plangebied	7		
2.1 Locatie			
2.2 Huidige situatie			
2.3 Historie			
3. Ambities.....	14		
3.1 Analyse van het gebied			
3.2 Zes ambities			
4. Ruimtelijke uitgangspunten ..	20		
4.1 Stedenbouw			
4.2 Programma			
4.3 Buitenruimte en landschap			
5. Beeldkwaliteit	29		
5.1 Bebouwing			
5.2 Erfafscheidingen			
5.3 Collectieve ruimte			
5.4 Groen			
6. Mobiliteit	34		
6.1 Bereikbaarheid			
6.2 Voetganger			
6.3 Fiets			
6.4 Auto			
7. Duurzaamheid	38		
7.1 Energietransitie			
7.2 Circulair bouwen			
7.3 Klimaatbestendige stad			
7.4 Gezonde leefomgeving			
8. Milieu	41		
8.1 Geluid			
8.2 Luchtkwaliteit			
8.3 Externe veiligheid			
8.4 Bodem			
8.5 Natuurbescherming			
8.6 Water			
8.7 Milieuzonering			
8.8 Bezonning			
8.9 Windhinder			
8.10 Mer-beoordeling			
9. Technische uitgangspunten ..	45		
9.1 Afval			
9.2 Expeditie			
9.3 Peilmaat			
9.4 Kabels en leidingen			
9.5 Nutsvoorzieningen, trafo's en installatie			
10. Proces	47		
10.1 Procedure			
10.2 SMP en ORP			
10.3 Participatie en communicatie			
10.4 Financiën			
Bijlage	50		

1

Introductie

1.1 Aanleiding

1.2 Opgave

1.3 Participanten

1.4 Beleidskader

1.1 Aanleiding

Aan de Schansweg 61-63 bevindt zich de voormalige Van Klaveren verf-, vernis- en japanlak fabriek. De gebouwen hebben hun functie als fabriek verloren en worden verhuurd aan onder andere auto gerelateerde bedrijven. De voormalige fabriek en het terrein kennen achterstallig onderhoud. De plek ligt bovendien verstopt en geïsoleerd langs de Rotterdamse Schie. Ook wordt de ruimte niet optimaal benut. In het kader van een verdichtende stad worden ambities en randvoorwaarden opgesteld om deze locatie te herontwikkelen. Daarmee wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan dit gedeelte van de stad.

In Rotterdam is behoefte aan veel nieuwe woningen om de druk op de woningmarkt te verlichten. Met de Woonvisie 2030 heeft de gemeente het doel meer aantrekkelijke woonmilieus te realiseren. Zo wordt van Rotterdam een kwalitatieve hoogwaardige woonstad gemaakt. Schansweg 61-63 wordt in dit verband ontwikkeld van een bedrijventerrein naar woningbouw. Hierbij is ook ruimte voor bedrijvigheid.

In deze Nota van Uitgangspunten staan de randvoorwaarden om tot realisatie van een bouwplan te kunnen komen. Ook is een hoofdstuk met ambities opgenomen. Er is gekozen om een Nota van Uitgangspunten met een Ambitiedocument te combineren, omdat dit project al liep voordat het Besluitvormingsmodel voor Ruimtelijke Ontwikkelingen was vastgesteld. In dit document staan de uitgangspunten omschreven waaraan bouwplannen van ontwikkelaars en particuliere opdrachtgevers moeten voldoen. Dit document, met inbreng van de verschillende vakafdelingen, wordt gebruikt als toetsingskader binnen de gemeente Rotterdam.

De Nota van Uitgangspunten wordt vastgesteld en is daarmee het bekrachtigde kader voor de ontwikkeling van bouwplannen.

1.2 Opgave

De locatie is een aantrekkelijke plek voor woningbouw. Het ligt langs de Rotterdamse Schie met recreatieve routes naar het centrum van Rotterdam, de open polders en de groene gebieden ten noorden van de stad. Dit biedt mooie kansen voor nieuwe bewoners. Het invullen van dit deel van Overschie-Oost met woningbouw past goed binnen het beleid om meer woningen te ontwikkelen binnen de stad, waarbij een grote focus ligt op het middensegment. Om voldoende werkgelegenheid te kunnen bieden aan de inwoners wil de gemeente ook op economisch vlak aantrekkelijk blijven. De opgave is daarom het creëren van een nieuwe woonbuurt waar ook plek is voor bedrijvigheid.

1.3 Participanten

Wilma Wonen is namens de grondeigenaar de initiatiefnemer van het plan. Samen met de gemeente Rotterdam hebben ze onderzocht of de locatie geschikt is voor woningbouw. DOK Architecten is de architect van het plan. Samen met de landschapsarchitect Loos van Vliet, geven ze invulling aan de kaders uit deze Nota van Uitgangspunten.



Afbeelding 1.1: De vervallen staat van de voormalige vernis- en Japanlak fabriek

1.4 Beleidskader

Omgevingsplan

De ontwikkeling past niet binnen het vigerende omgevingsplan. Voor deze ontwikkeling is een nieuw omgevingsplan noodzakelijk. In het vigerende omgevingsplan valt de locatie binnen de bestemming 'Bedrijf-1', 'Groen' en 'Verkeer-verblijfsgebied' met dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 4'. De geplande woningen passen niet in deze bestemmingen. Ook geldt een dubbelbestemming waarde cultuurhistorie 2 voor de locatie.

Omgevingsvisie Rotterdam De Veranderstad

De stad Rotterdam groeit, maar moet wel uitgaan van goede groei, dat is meer dan het simpelweg toevoegen van woningen. Wijken moeten vitaal blijven door te investeren in werkgelegenheid en voorzieningen. In wijken is het ook prettig leven door de aanwezigheid van groen en kwalitatieve openbare ruimte, maar er is ook een goede omgang met erfgoed.

Welstandsnota Rotterdam

Het ontwikkelgebied ligt in het welstandgebiedstype 'Stempel- en strokenbouw', met regulier beleid. Woongebieden van het type 'Stempel- en strokenbouw' zijn karakteristiek voor de wederopbouwperiode. Ze kwamen tot stand tussen 1950 en 1970. Bij dit gebiedstype zijn bebouwing, openbare ruimte en groen in samenhang met elkaar ontworpen. De onderdelen van de openbare ruimte lopen in elkaar over. De bebouwing is eenvoudig en bestaat merendeels uit lage eengezinswoningen, (portiek-) etageflats en af en toe hogere galerijflats.

De locatie Schansweg maakt planologisch deel uit van deze stedenbouwkundige structuur, maar valt er fysiek buiten. De Schansweg is nog een restant van het industriële tijdperk, waaromheen vervolgens naoorlogse wijken zijn gebouwd. Gezien de unieke situatie, wordt dan ook gevraagd om een unieke beoordeling.

De Rotterdamse vuistregels voor het bouwen

De vuistregels vatten beleid en wetgeving samen die gelden voor bouwprojecten. De locatie Schansweg valt in het gebied 'Uitbreidingswijken en kleine kernen'. Het bouwplan zal in meerdere fasen aan deze vuistregels worden getoetst.

Actieplan bedrijfsruimte

Bedrijventerreinen staan onder druk in de gemeente Rotterdam. Het aanbod is de afgelopen gedaald terwijl de vraag toeneemt. Ontwikkelingen moeten dan ook voldoende ruimte bieden om aan deze vraag te voldoen. De stad stelt dat 10% van het programma bestemd moet worden voor bedrijven.

Rotterdams Duurzaamheidskompas

Dit beleid richt zich op een duurzaam Rotterdam met een bloeiende en innovatieve economie. Een groene en gezonde stad met schone lucht. Voor Rotterdammers nu en voor onze toekomstige generaties. Een stad met een duurzame industrie zonder kolen, olie en gas maar met schone energiebronnen. En waar we grondstoffen hergebruiken in plaats van elders in de wereld nog meer van te winnen.

Rotterdams WeerWoord

Het Rotterdams WeerWoord richt zich op klimaatadaptatie en de gevolgen van het veranderende klimaat. Klimaatbestendig en voldoende water- en hittebestendigheid bouwen is daarbij belangrijk. Gebouwen en hun omgeving dragen bij aan het vasthouden van regenwater en het reduceren van hittestress.

Natuurinclusief bouwen

Rotterdam houdt rekening met flora en fauna bij de inrichting van de stad en de ontwikkeling van nieuwbouw: natuurinclusief bouwen. Voor nieuwe bebouwing is te denken aan het toepassen van groene hagen, gevels, nestmogelijkheden en stimuleren van meer groen op eigen terrein. Verdere informatie is te vinden in hoofdstuk 7.

2 Plangebied

2.1 Locatie

2.2 Huidige situatie

2.3 Historie

2.1 Locatie

De locatie Schansweg 61-63 ligt in het gebied Overschie, in de wijk Kleinpolder. Overschie wordt beschreven als een groen-stedelijk woonmilieu. De bestaande bebouwing in de wijk Kleinpolder wordt gekenmerkt door een sterke samenhang met het omliggende groen. Grote delen van de wijk zijn planmatig ontworpen in de voor die tijd typerende strokenbouw. Vaak waren deze bestemd als sociale woningbouw. Hiervan is het overgrote deel behouden gebleven. De woningvoorraad in Kleinpolder is namelijk met 88% eigendom van een woningcorporatie.

Het perceel Schansweg 61-63 vormt een uitzondering op deze planmatige wijk. Hier staat namelijk een voormalig fabriekscomplex uit de jaren 20 van de vorige eeuw. Er is één toegangsweg die vanaf de Schansweg naar het complex gaat. Verder zijn er geen verbindingen met de ten noorden gelegen buurt en de Rotterdamse Schie. De aanleg van de A20 ten zuiden van het voormalige fabriekscomplex heeft een extra barrière opgeworpen. Hierdoor is dit gebied relatief geïsoleerd komen te liggen, vooral voor het autoverkeer.

Voor de fietser en voetganger is de bereikbaarheid beter. De Schansweg vormt een belangrijke as voor voetgangers en fietsers. Ook is een tunnel onder de A20 aanwezig die bijna in het verlengde van de toegangsweg naar het complex loopt. Via deze tunnel ben je als fietser binnen 15 minuten aan de noordzijde van Rotterdam Centraal of binnen 10 minuten bij de metrohalte Blijdorp. De genoemde brug en tunnel zijn niet toegankelijk voor de auto.

De dichtstbijzijnde ov-halte ligt aan de Abtsweg, welke op ongeveer 7 minuten loopafstand ligt. Vanaf hier zijn overbindingen naar Delft, Rotterdam Centraal en Rotterdam-Zuid.



Afbeelding 2.1: De huidige situatie met het voormalige fabriekscomplex in het rood weergegeven

2.2 Huidige situatie

Het hart van het ontwikkelingsgebied wordt gevormd door een voormalig fabriekscomplex. Hier was één van de drie verf fabrieken van Overschie gevestigd. Deze heeft door de tijd zijn functie als een industriële plek verloren. De geschiedenis is echter nog voelbaar, omdat het complex vrijwel nog in originele staat is, hoewel sterk vervallen. De functie is echter gewijzigd. Momenteel worden de panden verhuurd aan verschillende bedrijven. Het terrein heeft een gesloten karakter en ligt verscholen achter verwilderd groen. Het roept bij omwonenden dan ook een anoniem gevoel op. De gebouwen zijn verwaarloosd en op het terrein staan vele lukraak geparkeerde auto's. Tussen het complex en de Schansweg is een dicht bosschage aanwezig. De vele bomen en heester kennen er een flinke achterstand in onderhoud. Ook is dit gebied omheind en dus niet toegankelijk. Toch biedt het ook in de huidige situatie een meerwaarde voor de omgeving door het groene karakter die het geeft aan de Schansweg. Ten zuiden van de Schansweg ligt een open perceel met gras, waarop enkele dieren grazen.

Ook in de directe omgeving van het complex zijn vele kwaliteiten aanwezig, maar ook enkele uitdagingen. De Rotterdamse Schie is een rustige groene recreatieve route, die het gebied woonkwaliteit biedt. Ook geeft de historische situatie het gebied karakter. Aan de overzijde van de Rotterdamse Schie staat een tweede voormalige fabriek met schoorsteen. De twee op korte afstand van elkaar gelegen schoorstenen vormen een ensemble. Uitdagingen zijn de relatief grote afstand tot voorzieningen, maar ook de snelweg die langs het gebied loopt. Deze vormt een barrière voor het gebied en produceert ook een hoge geluidsbelasting.



Afb. 2.2: De Schansweg; een belangrijke oost-west langzaamverkeersroute



Afb. 2.3: Kleinpolderkade met aan de linkerzijde het projectgebied



Afb. 2.4: Kleinpolderkade; landschappelijke langzaamverkeersroute



Afb. 2.5: Hoogmadestraat, kijkend naar de schoorsteen van de voormalige fabriek

2.3 Historie

Chronologie

De locatie Schansweg heeft een rijke geschiedenis. Het gebied ligt op het middelpunt van de vroegere verbindingroute tussen Overschie en Rotterdam. Beiden waren in het verleden twee aparte vestigingsplaatsen en ook gemeenten. Op deze route werd in de 16de eeuw tijdens de tachtigjarige oorlog in opdracht van de steden Delft en Rotterdam een versterking aangebracht, een zogenaamde Schans. Overschie werd tijdens de oorlog geplunderd, waarna versterkingen rondom het dorp noodzakelijk waren. Vandaag de dag herinnert weinig aan deze versterking langs de Rotterdamse Schie, die er zijn naam aan heeft ontleend.

In de 18^e eeuw begonnen industrieën zich te clusteren op deze locatie die De Schans werd genoemd en beide oevers besloeg. De strategische ligging langs een watergang

tussen Overschie en Rotterdam was bepalend voor deze ontwikkeling. Vanaf de 19e eeuw begon Nederland pas echt op grote schaal te industrialiseren. In de omgeving van Rotterdam verlieten veel verf- en vernisfabrieken de woonkernen vanwege stankoverlast en vestigden zich langs de Schieën. Zo ontstond een cluster aan dergelijke fabrieken op de locatie De Schans. Een strategische plek vanwege de belangrijke historische (water)verbindingen zoals de Rotterdamse Schie, de Schansweg en de Kleiweg. Hierdoor groeide dit gebied vanaf het einde van de 19^e eeuw uit tot een dynamische vestigingsplaats voor uiteenlopende industrieën. De verf- en vernisindustrie speelde daarbij een belangrijke rol. Bedrijven als Tollens, Moliën, J.C. van Wijk en de Vernis en Japanlak fabriek Van Klaveren & Zonen gaven richting aan de lokale economie. Ze versterkten bovendien andere sectoren, zoals de scheepsbouw en de meubelindustrie.

In 1923 is het Van Klaveren fabriekscomplex gerealiseerd. De fabriek die centraal staat in dit document. Het was onderdeel van een cluster fabrieken (afbeelding 2.9, pagina 11), die niet

meer in het centrum van Rotterdam gehuisvest mochten worden. Deze en andere vaak watergebonden bedrijven vestigden zich aan de Rotterdamse Schie. Hierdoor hielden ze een goede verbinding met het centrum van Rotterdam en Delft. Van deze industrie is niet alles bewaard gebleven. Door de schaalvergroting vanaf de jaren zestig liep de productie in Overschie terug. Uiteindelijk verdween de activiteit grotendeels. Daarbij werden fabrieken ook gesloopt.

Op beide zijden van de Rotterdamse Schie zijn echter ook een aantal van deze fabrieksgebouwen en gebouwdelen behouden gebleven. Waaronder het Van Klaveren fabriekscomplex, maar ook de Vernis en Japanlak fabriek J.C. van Wijk. Beide fabrieksgebouwen en schoorstenen creëren een ensemble langs het water. Het gebruik is echter veranderd. Er zitten nu vooral kleine bedrijven.

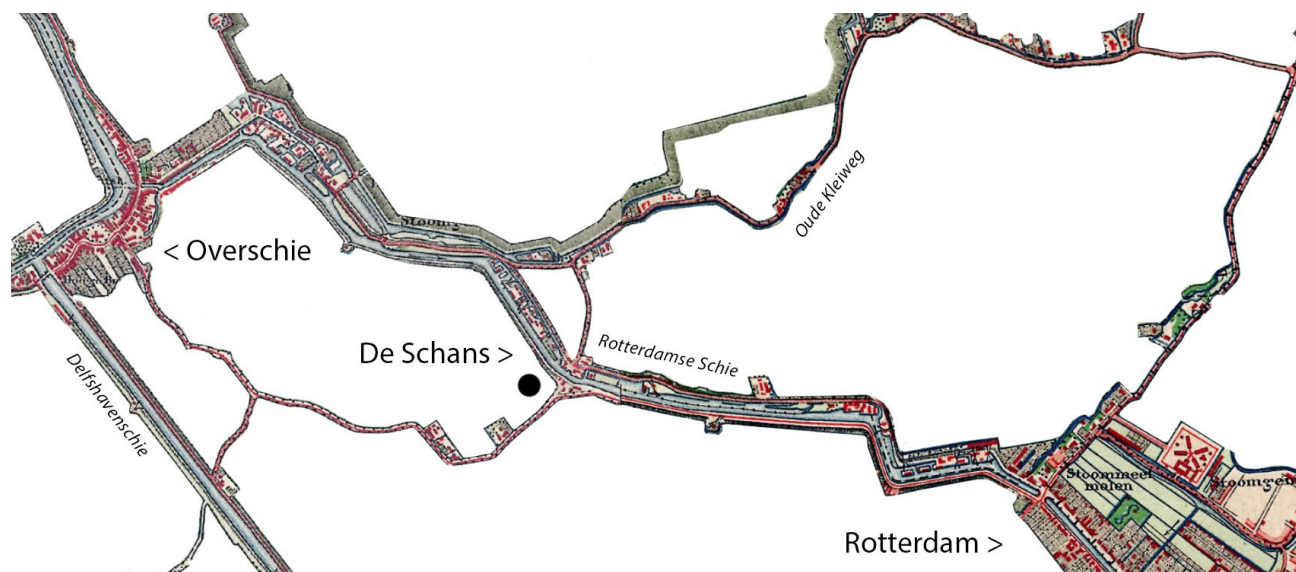
De Schansweg zelf is ook van historisch belang. Lange tijd was dit dé route tussen beide oevers van de Rotterdamse Schie.

Cultuurhistorische waarde van de omgeving

In 2019 heeft Flexus AMC in opdracht van de gemeente Rotterdam een cultuurhistorische verkenning gedaan naar Overschie. Het gebied rondom de fabriekscomplex heeft een nadere uitwerking gekregen.

In de cultuurhistorische verkenning worden belangrijke structurelementen en ensembles in kaart gebracht. Voor de omgeving van de Schansweg zijn dat de volgende elementen en ensembles die met zwarte nummers zijn weergegeven in de kaart (afbeelding 2.7, pagina 9):

1. Kleinpolderkade: Het vroegere jaagpad langs de Rotterdamse Schie.
2. De Rotterdamse Schie: Deze historische belangrijke route tussen Delft en Rotterdam vormt een belangrijke ruimtelijke drager in het gebied.



Afbeelding 2.6: Bewerkte kaart uit de 19^e eeuw, toen Overschie en Rotterdam nog aparte gemeenten waren met de Rotterdamse Schie als belangrijke vaarroute

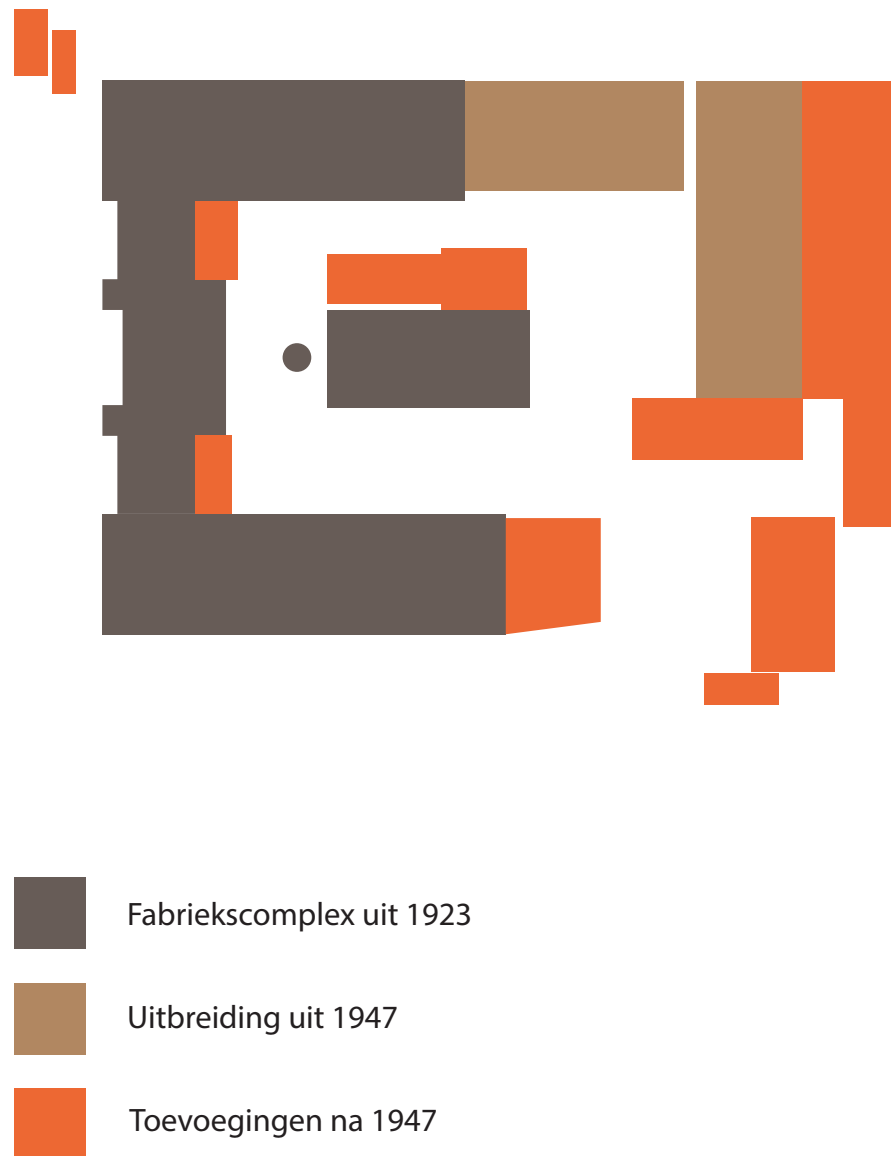
3. De Schansweg en Oude Kleiweg: Een historische doorgaande route die al belangrijk was toen dit gebied nog een agrarische polder was. Aan de Oude Kleiweg zijn in het begin van de 20^e eeuw arbeiderswoningen verrezen die het gebied nog steeds karakter geven.
4. De voormalige veerverbinding: Deze verbinding is nu een voetgangersbrug.
5. Oudedijkse Schiekade 190: Een oude boerderij die herinnert aan het agrarische verleden van het gebied.
6. Oudedijkse Schiekade 196: De Vernis en Japanlak fabriek Van Wijk. Van dit complex is ook de schoorsteen bewaard gebleven. Uniek is dat dit complex door dezelfde architect is ontworpen als het voormalige fabriekscomplex aan de Schansweg.
7. Schansweg 61-63: Het complex dat centraal staat in deze Nota van uitgangspunten. Samen met de voormalige Van Wijk fabriek wordt een uniek ensemble gevormd.

In de cultuurhistorische verkenning worden ook beeld versturende objecten benoemd die vanuit een cultuurhistorisch perspectief voor frictie zorgen in de stedenbouwkundige structuur. Voor de omgeving van de Schansweg zijn dat de volgende objecten die met rode nummers zijn weergegeven in de kaart (afbeelding 2.7).

1. De snelweg A20: Deze infrastructuur zorgt voor een enorme barrière. Het doorsnijdt heel wat ruimtelijke structuren, waaronder de structuren van de voormalige polder.
2. De onderbreking van de Rotterdamse Schie: door de aanleg van de snelweg is ook de Rotterdamse Schie onderbroken. Dit was een belangrijke route tussen Delft en Rotterdam.



Afbeelding 2.7: Cultuurhistorische waardestellingskaart bewerkt uit de Cultuurhistorische Verkenning (2019) van Flexus AMC



Cultuurhistorische waarden

In 2021 is door Flexus AMC ook een verdiepende cultuurhistorische verkenning gedaan van het hele complex. Hierin wordt uitgelegd dat het complex niet in één keer is gebouwd, maar meerdere keren is uitgebreid. Het hoofdgebouw, de daaraan gekoppelde bakstenen zijvleugels, de vrijstaande middenvleugel en de schoorsteen zijn ontworpen in 1923 door architect A. Lengkeek. De oorspronkelijke fabriek heeft een symmetrische opzet met centraal een hoofdgebouw met poort met hierachter de vernisstokerij en schoorsteen. Het geheel is uitgevoerd in sober baksteenexpressionisme. De naam van de fabriek is met dakpannen gelegd op het dak van het hoofdgebouw. In dat jaar werden twee loodsen toegevoegd. In 1966 is op het hoofdgebouw een uitbreiding in de vorm van een dakopbouw geplaatst. In 1988 zijn nog verscheidene schuren en loodsen toegevoegd die zijn afgewerkt met plaatmateriaal.

Het oorspronkelijke complex uit 1923 is monumentaal en symmetrisch vormgegeven. Een dergelijke symmetrie is niet vanzelfsprekend voor fabrieken uit deze tijd. Ook heeft de schoorsteen bijzondere cultuurhistorische waarden. De schoorsteen vormt een herkenningspunt in de omgeving en is ook prominent zichtbaar vanaf de snelweg.

In 1947 volgde een grote uitbreiding, waarbij twee grote loodsen werden bijgebouwd. Deze werden met moderne bouwtechnieken en gewapend beton gebouwd. Zonder al te veel afbreuk te doen vormen ze een contrast met het oudere complex.

Na 1947 volgden verschillende kleinere uitbreidingen die weinig tot geen waarden hebben. Ze hebben het oorspronkelijke complex sterk verrommeld. Voor sommige uitbreidingen zijn ook geen vergunningen gevonden. Op afbeelding 2.8 zijn de tijdsslagen en de locaties van de uitbreidingen weergegeven.

Afbeelding 2.8: De verschillende tijdsslagen onderverdeeld in de bouwperiodes van het fabriekscomplex

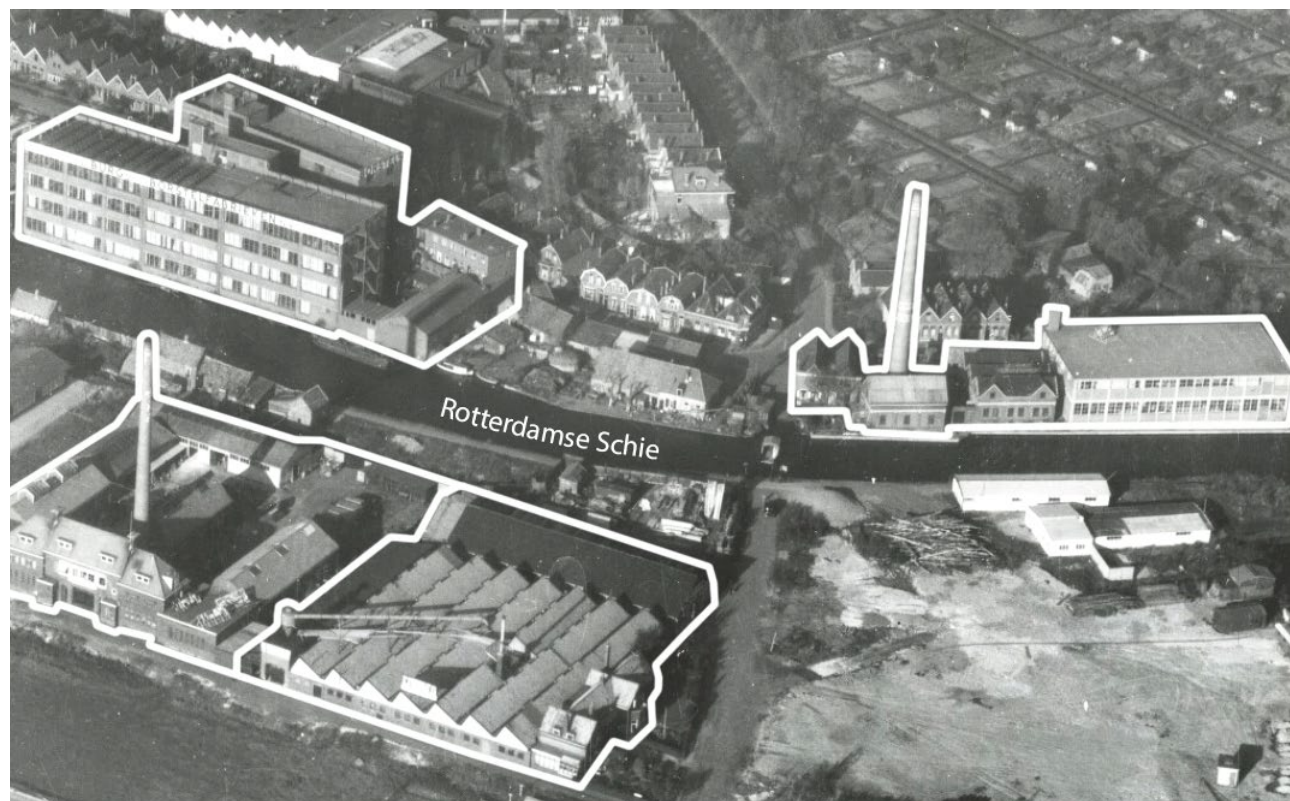
De verkenning geeft aan dat alle bouwdelen sterk zijn verwaarloosd. Het complex is hierdoor niet meer gaaf te noemen. Veel uitbreidingen hebben het robuuste en stenige karakter van het oorspronkelijke complex aangetast. Van de interieurs is zelfs vrijwel niks bewaard gebleven. De bouwdelen uit 1923 zijn echter meest waarschijnlijk nog wel in een acceptabele bouwtechnische staat. Hier moet verder onderzoek naar worden gedaan.

Conclusie

Het gebied tussen de Schans en de aansluiting met de Overschiese Kleiweg is historisch gezien het oudst en meest gelaagde. Dit is het ensemble wat wordt weergegeven met de rode gestippelde lijn in de waardestellingskaart (afbeelding 2.7). Hierin zijn veel tijdslagen merkbaar, waarbij het industriële tijdperk als tijdslaag overheerst. Zo zijn er de twee overgebleven fabrieken met de bijbehorende schoorstenen. Ze vormen een uniek ensemble dat het gebied karakter geven. Het gebied vormt zo een contrast met de aangrenzende uitbreidingswijken die hier later zijn verschenen.

De cultuurhistorische onderzoeken lagen ook aan de basis om delen van de projectlocatie met een dubbelbestemming 'Cultuurhistorie' als cultuurhistorisch waardevol op te nemen in het omgevingsplan. De dubbelbestemming gaat uit van een 'behoud, tenzij-principe'. Dit houdt in dat het verboden is om zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning bouwwerken geheel of gedeeltelijk te slopen. Om tot sloop of gedeeltelijke sloop over te gaan is een vergund bouwplan nodig. In dit geval gaat het om het fabriekscomplex uit 1923 (gele omlijning in afbeelding 2.7). De latere uitbreidingen zijn niet meegenomen in deze bescherming.

Bij verdere ontwikkelingen dient men respectvol om te gaan met de genoemde waarden en de sloopbescherming in het omgevingsplan.



Afbeelding 2.9: Foto uit de databank van Rotterdam met links onderin de Van Klaveren Vernis en Japanlak fabriek; dit is het enig overgebleven grootschalig fabriekscomplex in dit gebied

3

Ambities

3.1 Analyse van het gebied

3.2 Zes ambities

3.1 Analyse van het gebied

Eerst wordt in beeld gebracht wat momenteel de kwaliteiten zijn. Ook wordt geduid wat beter kan in het gebied. Vervolgens worden op deze basis ambities opgesteld.

Sterktes

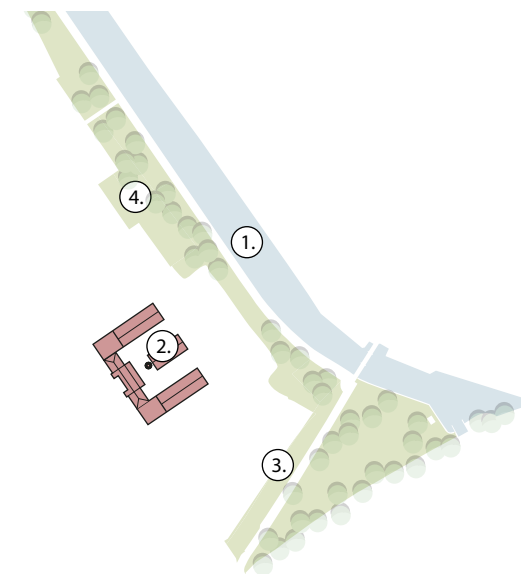
De projectlocatie heeft een rijke geschiedenis wat zowel terug te zien is in de bebouwing als in het landschap. Vooral het voormalige fabriekscomplex uit 1923 heeft cultuurhistorische waarden en geeft het gebied een uniek karakter. Maar ook in het landschap is deze geschiedenis terug te lezen. Zo is de historische Schansweg, die overgaat in het bruggetje over de Rotterdamse Schie, waardevol. Daarnaast vormt De Rotterdamse Schie een belangrijke recreatieve groene route wat het gebied veel woonkwaliteit geeft. De westoever van de Rotterdamse Schie, welke grenst aan de projectlocatie, is bovendien lommerrijk.

Zwaktes

Er is tientallen jaren geen onderhoud gepleegd aan het voormalige fabriekscomplex. De vele uitbreidingen hebben ervoor gezorgd dat het complex uit 1923 is verrommeld. Door de vele industriële activiteiten die in het verleden hebben plaats gevonden op dit grondgebied is de grond tevens zwaar vervuild met asbest, puin, zware metalen en oliehoudende stoffen. Verder is er maar één toegangsweg aanwezig naar het terrein. Hierdoor ligt het bijzondere complex geïsoleerd in de wijk Overschie. Veel omwonenden beschouwen deze weg bovendien als sociaal onveilig. Er is niet alleen weinig toegang tot het terrein, maar er zijn ook weinig doorzichten. Hierdoor wordt het complex niet ervaren vanuit de omliggende woonbuurten. Verder vormt de A20 een barrière in het gebied en zorgt ze voor geluidsoverlast.

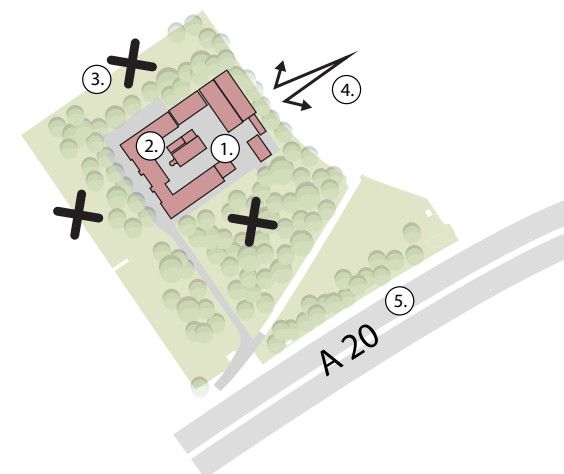
Sterktes

1. Rotterdamse Schie
2. Historisch fabriekscomplex
3. Historische landschappelijke routes
4. Groene oever met lommerrijk groen



Zwaktes

1. Verrommeld en slecht onderhouden terrein
2. Sterk vervuilde grond
3. Verborgenen en weinig toegang
4. Weinig doorzicht naar de fabriek
5. Nabijheid A20 snelweg





Afbeelding 3.1: De huidige situatie van het fabrieksterrein. Het geheel is sterk vervallen en niet toegankelijk voor het publiek.

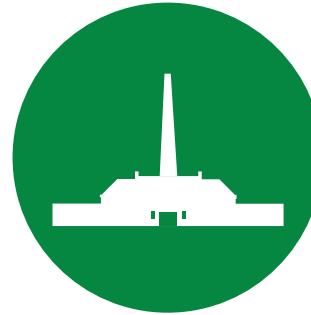


Afbeelding 3.2: Het hoofdgebouw van de voormalige fabriek in een vervallen staat.

3.2 Zes ambities

Voorafgaand aan de stedenbouwkundige uitgangspunten stellen we een aantal ruimtelijke en programmatische ambities vast, waarmee we de bouwopgave willen sturen. Ze vormen een kapstok voor de verdere uitwerking van het plan. Deze ambities sluiten aan op de analyse van de context en het gemeentelijke beleid. Enerzijds gaan ze uit van het benutten en versterken van de bestaande kwaliteiten. Anderzijds geven de ambities een antwoord op de vraag hoe met de zwakke punten van de locatie wordt omgegaan. Er wordt gekozen voor een integrale benadering.

Een nieuw leven voor het fabriekscomplex uit 1923

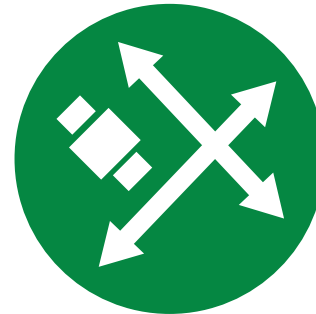


Inbedding in het groen

Gemengde woonbuurt met bedrijvigheid



Het industriële karakter en duurzaamheid als inspiratie voor de nieuwbouw

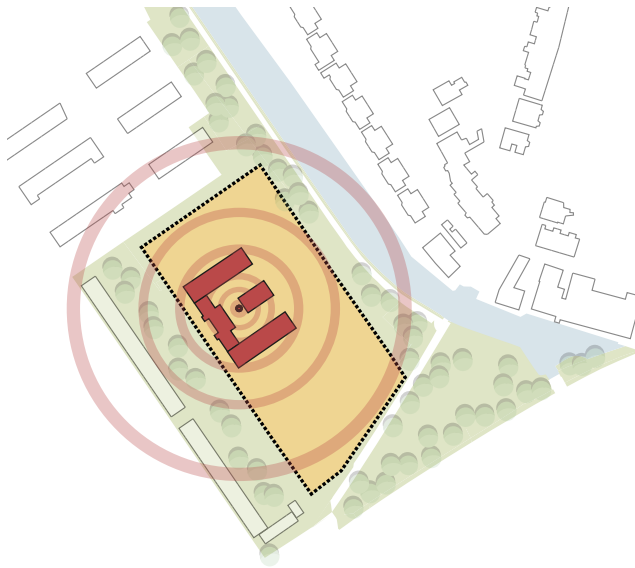


Verbindingen met de omgeving



Rustig wonen langs de snelweg

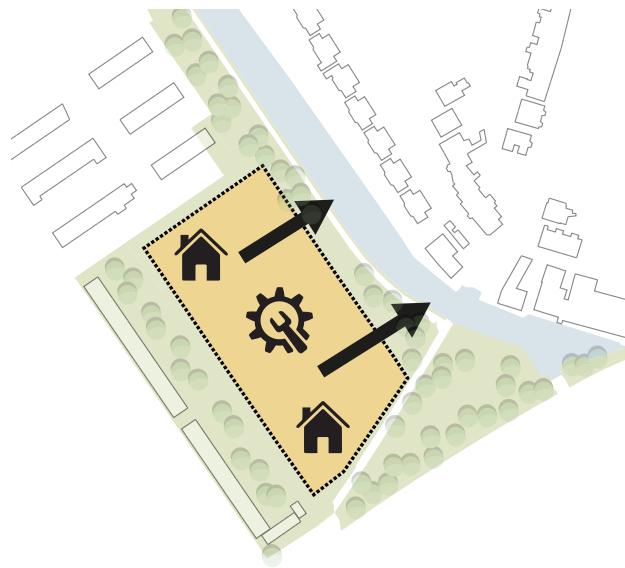




1. Een nieuw leven voor het fabriekscomplex uit 1923

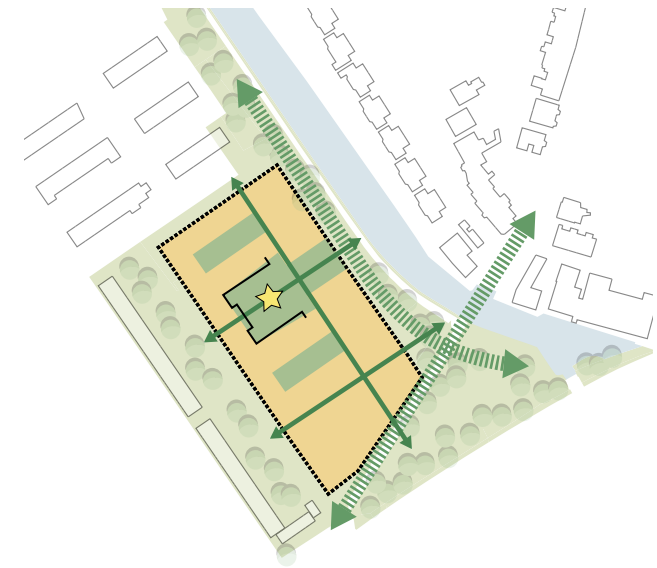
Het fabriekscomplex dat in 1923 is gebouwd heeft een hoge cultuurhistorische waarde. Het gaat om het hoofdgebouw, de bakstenen zijvleugels, de vrijstaande middenvleugel en de schoorsteen. Deze delen zullen worden gerenoveerd of gereconstrueerd om plaats te bieden aan nieuw programma. Het zal het hart gaan vormen van de nieuwe woonbuurt. Naast woningbouw is hier ook ruimte voor kleinschalige bedrijfsruimte en collectieve voorzieningen.

Het oude hoofdgebouw, de middenvleugel en de schoorsteen worden gerenoveerd. De zijvleugels van het gebouw lijken ongeschikt voor woningbouw en worden gesloopt en zullen in een historische stijl worden herbouwd. De uitbreidingen van latere tijd zullen worden gesloopt. Vele van deze uitbreidingen zijn van slechte kwaliteit en hebben het gebied verrommeld. De uitbreidingen van 1947 hebben nog enige waarde maar zijn niet geschikt voor woningbouw. Ook zal de sterk vervuilde grond gesaneerd worden waardoor het gebied geschikt zal zijn als nieuwe woonbuurt.



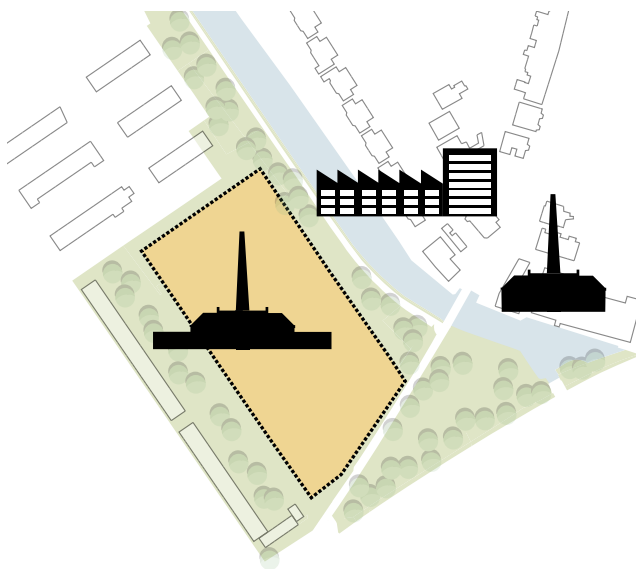
2. Gemengde woonbuurt met bedrijvigheid

Het voormalige fabriekscomplex en de perifere ligging bieden een uitgelezen kans voor de ontwikkeling van een rustige, groene woonbuurt met een uniek historisch karakter. Er is ruimte voor veel verschillende woningtypes: woningen met een industrieel karakter in het gerenoveerde fabriekscomplex, gezinswoningen rondom een collectief erf, kadewoningen die uitkijken over de Schie en appartementen langs de Schansweg. Zo blijft Rotterdam de diverse stad wat het al is. Geheel in lijn met de historische functie zal er ook ruimte zijn voor kleinschalige bedrijvigheid. Deze zal goed passen bij een gemengd woon-werkmilieu. Hiermee wordt een gemengde woonbuurt gerealiseerd voor verschillende doelgroepen. Er zal plek zijn voor gezinnen, starters maar ook ouderen. Om doorstroming mogelijk te maken binnen Overschie, zal een groot aandeel van het woonprogramma bestaan uit middensegment woningen, wat zal aansluiten op de vraag binnen de buurt en Rotterdam.



3. Inbedding in het groen

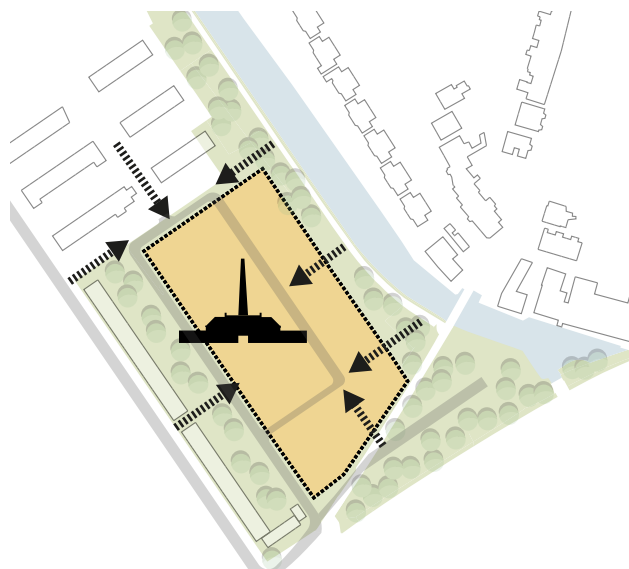
De locatie is omgeven door een aantal prachtige groene, historische structuren. Deze zetten we in als kwaliteit. De Kleinpolderkade langs de Rotterdamse Schie heeft een brede groene oever met grote bomen. Hier willen we woningen met voorkanten richting de Schie. Ze vormen een prettig gezicht aan het water. Hierdoor zal de route langs de Schie een stuk aangenamer worden. De Schansweg is een historisch waardevolle verbinding met een stevig groen karakter. De ambitie is om deze kwaliteit te behouden. Ook in de woonbuurt zelf wordt de buitenruimte groen. In de eerste plaats op de binnenplaats van het historische fabriekscomplex. Dit is de meest karakteristieke plek van de locatie en vormt het publieke hart van de buurt. Middels een brede, groene zone zal deze plek aan de Schie worden gekoppeld. Hier ontmoeten het industriële karakter en de natuur elkaar. Daarnaast komen er collectieve tuinen die plek bieden aan grote bomen en zal ook in de woonstraat ruimte worden gemaakt voor groen. Ook zal de ontsluitingsweg voldoende plek bieden voor een groen aanzicht.



4. Het industriële karakter en duurzaamheid als inspiratie voor de nieuwbouw

Op de locatie en in de directe omgeving staan een aantal gebouwen met een hoge cultuurhistorische waarde. Deze bebouwing stamt uit de tijd toen zich langs de Rotterdamse Schie een aantal industriële complexen ontwikkelden. Met de nieuwbouw die we op deze locatie ontwikkelen, willen we aansluiten bij het industriële karakter van die tijdslaag.

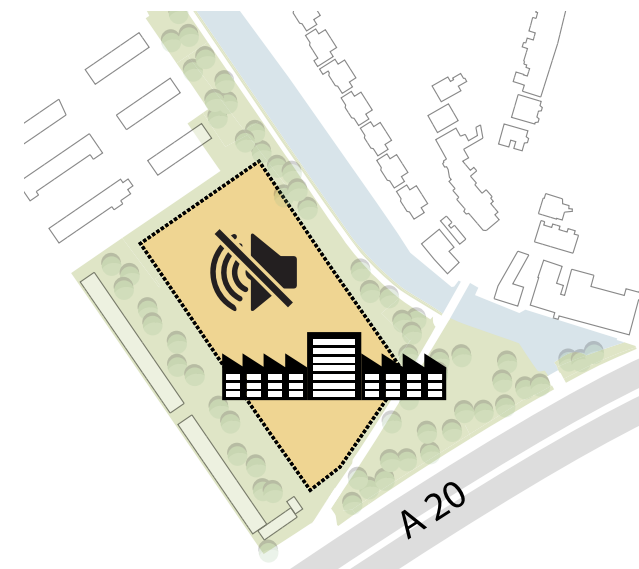
De historische bebouwing van het fabriekscomplex en de toe te voegen nieuwbouw zullen dus één samenhangend ensemble gaan vormen. Ook hebben ze een duidelijke relatie naar het water. De nieuwbouw vormt geen flauwe kopie van de bestaande architectuur, maar vormt een moderne interpretatie van de industriële bebouwing uit die tijd. Niet alleen het verleden vormt een inspiratie maar ook de toekomst. We zetten in op een duurzaam gebied en gaan op zoek naar de economie van de toekomst. We gaan verder kijken dan alleen de huidige norm.



5. Verbindingen met de omgeving

De huidige locatie ligt aan een doodlopende weg en is omringd door dichte begroeiing. Daardoor wordt de plek door omwonenden en passanten als anoniem en onveilig ervaren. De herontwikkeling van dit gebied biedt een uitgelezen kans om het fabrieksterrein beter te verbinden met zijn omgeving en deze plek toegankelijker en sociaal veiliger te maken voor omwonenden en passanten.

We zetten er op in om vanuit alle richtingen de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers te optimaliseren. De auto-ontsluiting zal via de bestaande toegang aan de Hoogwaardenstraat en de Schansweg worden gerealiseerd. De bebouwing zal waar mogelijk met de voorkanten naar de omgeving worden gepositioneerd zodat er meer toezicht is op de doorgaande verbindingen langs de locatie.



6. Rustig wonen langs de snelweg

De snelweg A20 aan de zuidzijde van locatie zorgt voor veel geluid. Het geluid wordt momenteel al deels gedempt door geluidschermen en een dikke rij bomen. Dit blijkt volgens geluidsonderzoeken echter niet voldoende te zijn. Om nog meer rust op de locatie te organiseren is gekozen om aan de zuidzijde een langgerekt appartementengebouw te situeren. Dit gebouw krijgt een goede geluidswerende gevel en zal de achterliggende woningen beschermen tegen het geluid van de snelweg.

4

Ruimtelijke uitgangspunten

4.1 Stedenbouw

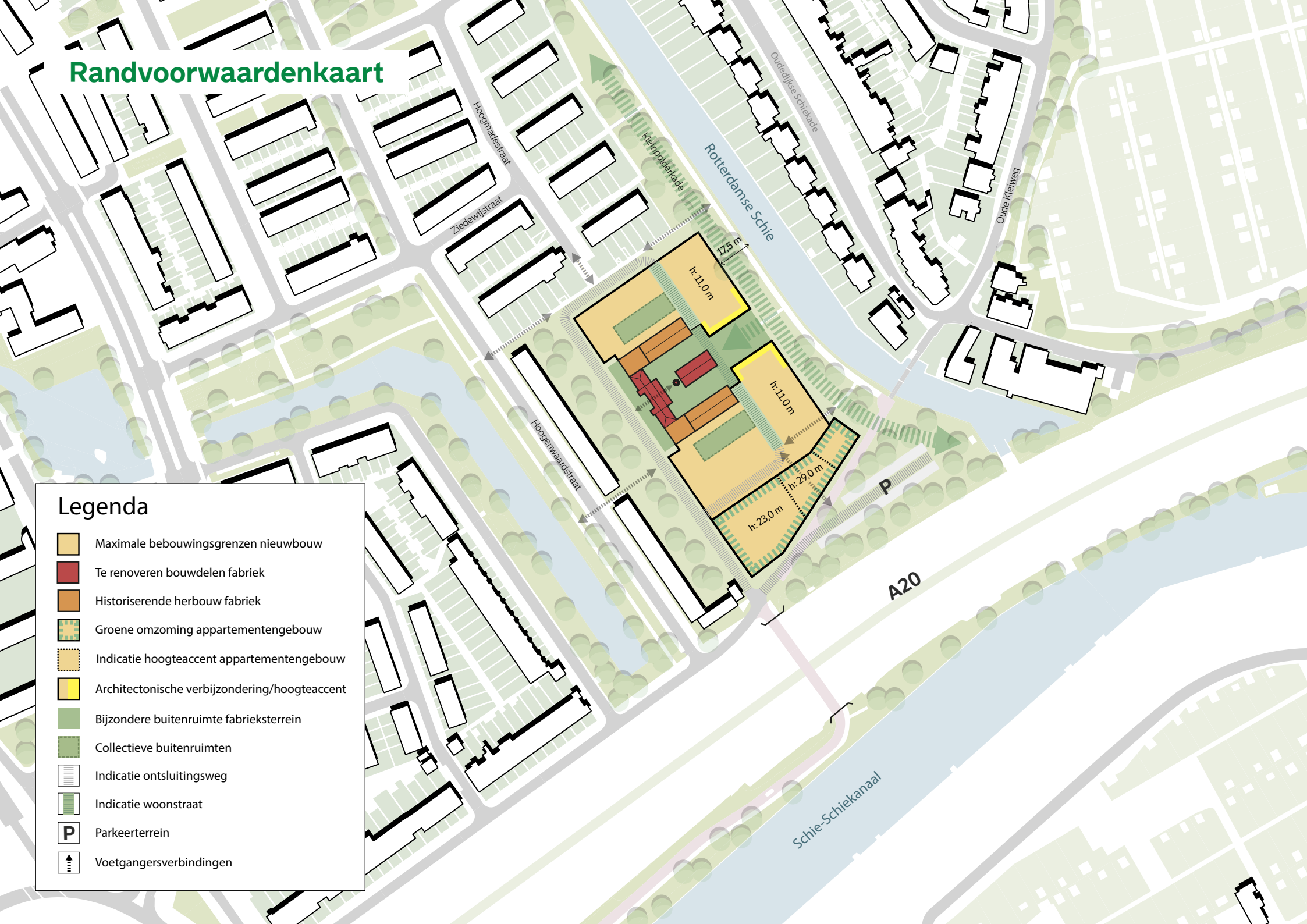
4.2 Programma

4.3 Buitenruimte en landschap

Randvoorwaardenkaart

Legenda

- Maximale bebouingsgrenzen nieuwbouw
- Te renoveren bouwdelen fabriek
- Historiserende herbouw fabriek
- Groene omzoming appartementengebouw
- Indicatie hoogteaccent appartementengebouw
- Architectonische verbijzondering/hoogteaccent
- Bijzondere buitenruimte fabrieksterrein
- Collectieve buitenruimten
- Indicatie ontsluitingsweg
- Indicatie woonstraat
- Parkeerterrein
- Voetgangerverbindingen



In de volgende paragrafen zijn de randvoorwaarden vanuit stedenbouw, programma en buitenruimte gepresenteerd. Deze randvoorwaarden komen voort uit de gestelde ambities in hoofdstuk 3.

4.1 Stedenbouw

Renovatie, herbouw en nieuwbouw

Het oorspronkelijke complex uit 1923 heeft cultuurhistorische waarde en zal worden gerenoveerd en/of herbouwd. De bebouwing die in latere jaren is toegevoegd mag worden gesloopt om de gewenste woon-werkbuurt mogelijk te kunnen maken. Rondom het te renoveren en herbouwen complex mag vervolgens nieuwbouw verschijnen. Het waardevolle fabriekscomplex vormt daarbij de inspiratie voor de toe te voegen nieuwbouw.

- Het hoofdgebouw, de schoorsteen en de vrijstaande middenvleugel van het fabriekscomplex uit 1923 moeten secuur worden gerenoveerd.
- De zijvleugels van het fabriekscomplex uit 1923 mogen licht afwijkend herbouwd worden om woningen mogelijk te kunnen maken. Ook mag de bebouwing wat betreft het grondvlak licht worden aangepast, om scheve lijnen te corrigeren en om de gebouwen symmetrisch uit te lijnen.

Bouwhoogten en -volumen

Om de historische waarde van de locatie goed tot zijn recht te laten komen, kiezen we ervoor om rondom het gerenoveerde fabriekscomplex uit te gaan van laagbouw woningen. Hierdoor zal het hoofdgebouw, de zijvleugels en de schoorsteen vanuit alle zijden goed zichtbaar zijn en bepalend zijn in het beeld en karakter van deze buurt. Aan de zuidzijde van de locatie is ruimte voor een fors bouwvolume met appartementen. Dit gebouw heeft als doel om het geluid van de snelweg af te schermen en te zorgen voor een rustig binnenklimaat. Het ruimtelijke contrast tussen de massa's

draagt bij aan het industriële karakter dat we nastreven.

- De goot- en nokhoogtes van de zijvleugels van het fabriekscomplex mogen licht aangepast worden zodat ze beter geschikt zijn voor woningen. De zijvleugels blijven echter ondergeschikt aan het hoofdgebouw en domineren niet in massa. Het uitgangspunt is niet hoger dan 11 meter met een geschikte dakhelling die aansluit op de te slopen bebouwing.
- Rondom het fabriekscomplex zijn laagbouw woningen mogelijk die in massa en schaal aansluiten op het fabriekscomplex. Deze woningen hebben overwegend een kap, waarbij op een beperkt aantal locaties hoekaccenten wenselijk zijn.



Afb. 4.1: De renovatie en de herbouw van het voormalige fabriekscomplex en de zoekgebieden voor de nieuwbouw

Deze kunnen licht hoger worden ontworpen.

- De doorwaadbaarheid rondom de bebouwing is een belangrijke randvoorwaarde. De woningen vormen geen aaneengesloten bebouwing in de bebouwingsvelden, maar worden opgedeeld in stroken, waar voldoende ruimte is voor voetgangers.
- Het appartementengebouw bestaat uit een samengesteld volume en vormt een langgerekte strook binnen het bouwveld. Het heeft een maximale bouwhoogte van 23 meter, met ruimte voor een hoogteaccent tot 29 meter.

Kapvormen

De kappen van het voormalige fabriekscomplex zijn zeer karakteristiek en zorgen voor een mooie balans tussen eenheid en verscheidenheid. De kapvormen van de omliggende nieuwbouwwoningen sluiten aan op dit karakter, waarbij een eigentijdse interpretatie is gewenst. Zo blijven de verschillende tijdslagen duidelijk aanwezig en leesbaar in het gebied.

- De laagbouw woningen hebben een kapvorm die aansluit op het industriële karakter van het gebied. Deze worden eigentijds vormgegeven.
- Het appartementengebouw sluit ook aan op het industriële karakter en heeft een afwijkende kapvorm. Hierbij wordt het hoogteaccent extra benadrukt.

Bebouwings- en rooilijnen

Het voormalige fabriekscomplex uit 1923 heeft een vrijwel symmetrische opzet. Er is voor gekozen om deze symmetrie door te vertalen naar de omliggende woonbuurt. De rooi- en bebouwingslijnen van de nieuwbouw moeten een logisch geheel vormen met de stedenbouwkundige structuur van



Afb. 4.2: Vooraanzicht van het oude poortgebouw van het voormalige fabriekscomplex dat gerenoveerd moet worden

het complex, zodat er een goede ruimtelijke samenhang ontstaat tussen oud en nieuw. Het ensemble krijgt een oriëntatie naar het centrale binnenterrein met een riante doorsteek vanaf de Kleinpolderkade. Het fabrieksterrein moet open en zichtbaar blijven vanaf en naar de groene oever. Het appartementengebouw kent een vrijere positionering en reageert op een aantal richtingen uit de omgeving: de Schansweg, de snelweg en het bouwblok langs de Hoogenwaardstraat.

- De laagbouwoningen sluiten aan op de symmetrische opzet van het fabriekscomplex. De woningen langs de Rotterdamse Schie staan minimaal 17,5 meter uit de oeverlijn. De laagbouwoningen staan binnen de maximale bebouwingsgrens die in de randvoorwaardenkaart is aangegeven.
- Het appartementengebouw in het zuidelijk deel van het plangebied sluit qua massa en rooilijnen aan op de opzet op de rest van de wijk. Het bouwvlak

in de randvoorwaardenkaart dient niet volledig te worden volgebouwd, maar biedt schuifruimte bij de uitwerking van het plan.

Gelaagde samenhang

Het oude fabriekscomplex vormt de inspiratie voor de toe te voegen nieuwbouw. Het bestond uit verschillende gebouwen met eigenheid qua hoogte, massa en uitstraling. Er is veel variatie, maar het vormt toch samen een eenheid. Deze 'gelaagde samenhang' is de basis voor de uitwerking van het nieuwbouwplan.

De laagbouwoningen en de te behouden (historische) delen van het fabriekscomplex bestaan uit verschillende delen die een goede ruimtelijke samenhang met elkaar dienen te hebben:

- Het bestaande fabriekscomplex rondom het fabrieksterrein
- De zijvleugels van het fabriekscomplex vormen samen

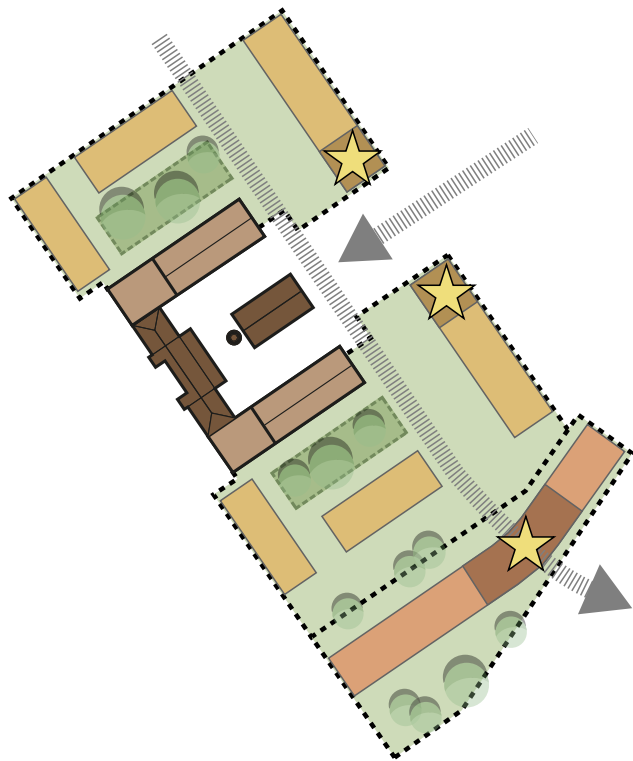
met de laagbouwoningen een ensemble rondom twee collectieve hoven.

- Langs de Schie komen stoere kadewoningen die zich richten naar het water.
- Het appartementencomplex ligt als een industrieel icoon aan de zuidzijde.

Entrees, doorgangen en plinten

De plint van de woningen is beeldbepalend voor de kwaliteit op straat. De plint markeert de overgang van het gebouw naar de openbare ruimte en zorgt voor een levendige straat.

- De laagbouwoningen krijgen een formele voorzijde naar de straat en de kade. Maar ook de achterzijde van deze woningen dienen hoogwaardig ontworpen te worden. Deze liggen aan het collectieve hof of langs de ontsluitingsweg
- De poort in het hoofdgebouw van het voormalige fabriekscomplex wordt een publieke doorgang tussen de straat en het binnenterrein.



Afb. 4.3 : De architectonische verbijzonderingen en hoogteaccenten die zichtlijnen in de nieuwe buurt benadrukken en inkaderen.

- Het appartementengebouw krijgt een royale, publieke onderdoorgang vanaf de parkeerkoer naar de woonstraat.
- Gesloten plinten en achterkanten moeten zoveel mogelijk worden beperkt. Hierbij gaat extra aandacht uit naar de plint van het appartementengebouw, die aan alle zijden een representatief karakter dient te krijgen. Deze heeft een minimale vrije hoogte van 3,5 meter.

Buitenruimten behorend bij de woningen

Gezien de in Rotterdam vrij unieke projectlocatie zal moeten worden gezocht naar een buitenruimteconcept die bij deze bijzondere setting hoort. Om geen afbreuk te doen aan het voormalige fabriekscomplex wordt de eis gesteld om de buitenruimten van de woningen in het complex, maar ook van de aangrenzende woningen, collectief in te richten. De woningen die aan de Rotterdamse Schie zijn gesitueerd kunnen een privétuin krijgen. De buitenruimtes van de appartementen zullen als balkons worden verwezenlijkt, waarbij een hoge kwaliteit wordt nagestreefd. Aangezien de zonzijde zich aan de kant van de snelweg bevindt, zal moeten worden afgewogen welke zijde het meest geschikt is als buitenruimte. Als de noordzijde de voorkeur heeft, dan wordt onderzocht of een collectief terras gelegen op het zuiden mogelijk is.

- De woningen in het voormalige fabriekscomplex en de grondgebondenwoningen ten noorden en zuiden hiervan krijgen een collectieve buitenruimte. Daarbinnen is maximaal 4 meter aan diepte toegestaan als privéterras.
- De woningen aan de Rotterdamse Schie kunnen een privé tuin krijgen. Daarbij dienen de erfafscheidingen en bergingen op het achtererf van hoge kwaliteit te zijn. Ook moeten deze aansluiten op het groene karakter van het gebied.

- Het appartementengebouw krijgt een publieke onderdoorgang vanaf de parkeerkoer naar de woonstraat. Deze vormt samen met de woonstraat de hoofdas van de nieuwe buurt.
- De appartementen hebben een balkon als buitenruimte waarbij deze op het zuiden of noorden is gericht. Bij een oriëntatie op het noorden moet een collectieve buitenruimte op het zuiden worden onderzocht.

Erfafscheidingen

Gezien het relatief kleine oppervlak waarop ontwikkeld gaat worden, kunnen niet overal in de straten voorgevels worden gepositioneerd. Er zullen dus straten zijn waar erfafscheidingen grenzen aan de openbare ruimte.

- Erfafscheidingen aan de openbare ruimte moeten zoveel als mogelijk worden beperkt. Als deze toch noodzakelijk blijken, dienen deze een hoge kwaliteit te hebben en worden deze architectonisch mee ontworpen met de bebouwing.
- De privé terrassen die grenzen aan het collectieve hof worden zo min mogelijk afgeschermd en hebben een maximale erfafscheiding van 1 meter hoog (ten opzichte van het maaiveld van de openbare ruimte).

Stedenbouwkundig plan

Na de vaststelling van de NvU zal de gemeente in overleg blijven met de ontwikkelende partij om tot een Stedenbouwkundig Maten Plan te komen, waarin op een hoger detailniveau het plan verder zal worden uitgewerkt en dus ook de exacte positie van de bebouwing zal worden bepaald. De bebouwing dient een sterke relatie aan te gaan met het omliggende landschap en dit moet in de uitwerking worden aangetoond. De NvU is hierbij de leidraad, maar is niet uitputtend.

4.2 Programma

De projectlocatie wordt getransformeerd van een bedrijventerrein naar een woongebied met bedrijvigheid. De beperkte omvang van de locatie en de sterke bodemverontreiniging hebben grote invloed op de haalbaarheid van het project. Daarom worden voor dit project regels op maat gemaakt. Hierin zijn de doelstellingen van het gemeentelijke beleid meegenomen.

Werkprogramma

Voor deze locatie geldt aan de hand van maatwerk dat het percentage bedrijven minimaal 8,7% moet zijn. Dit heeft als doel een goede balans tussen wonen en werken te waarborgen, de voorraad bedrijfsruimte in de stad op peil te houden en werkgelegenheid op niet al te grote reisafstand voor de Rotterdammers te borgen. De projectlocatie is echter niet ideaal wat betreft de autobereikbaarheid. Er is maar één toegangsweg die bovendien door een woonbuurt gaat. Daarnaast is ook de stedenbouwkundige structuur medebepalend in het bepalen van een goede balans tussen wonen en werken. Zo heeft het projectgebied een cultuurhistorisch waardevol gebouw, waarbij de mogelijkheden tot het inpassen van bedrijvigheid beperkt zijn. Toch zijn bedrijfsruimten in de lage milieucategorieën en met een kleine korrelgrootte goed inpasbaar in een gemengde ontwikkeling.

Definitie bedrijfsruimte

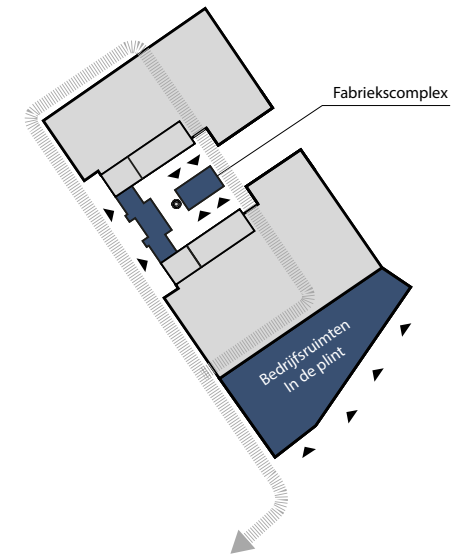
Een verblijfsruimte, waarin werkzaamheden overwegend zijn gericht op vervaardiging, verwerking en/of opslag en distributie van goederen. Te denken valt aan ruimten voor fabrieken, loodsen, aannemers, loodgieters, ambachten, drukkerijen, bouw, groothandel, reparatie etc. Op deze plek moet het mengbare bedrijfsruimte zijn in milieucategorie 1 en 2. Detailhandel en kantoorruimte zijn uitgesloten, tenzij het ondergeschikt is (bijvoorbeeld kleinschalig bij een woning). Opslag en distributie zijn ook uitgesloten.

- **Bandbreedte in vierkante meters:** circa 800 tot 1.000 m² BVO bedrijfsruimte. Hierbij passen korrelgroottes variërend van 100 tot 250 m² (bijvoorbeeld een klein atelier meubelmaker met ontwerp en assemblage) tot ongeveer 500 m² (reparatie met opslag).
- **Doelgroep:** categorie 1 en 2. Naast BTB wordt ook BTC toegestaan.
- Er dient een concept bedrijfsruimtes te worden opgesteld. Bijvoorbeeld op welke doelgroep wordt er ingezet en hoe verhouden ruimtes zicht tot elkaar.
- **Betaalbaarheid:** bedrijfsruimtes dienen marktconform aangeboden te worden, zij het koop of huur. De initiatiefnemer kan aanspraak maken op fonds SOFIE wanneer de aanpassingen die nodig zijn om bedrijfsruimte te realiseren aantoonbaar financieel niet rond kunnen krijgen. SOFIE kan een lening tegen gunstige voorwaarden verstrekken. Lening voor ondernemers | SOFIERotterdam.eu.
- **Netcongestie:** Om hier inzicht in te krijgen is het verstandig om een flexscan te laten doen, deze wordt voor 80% vergoed door de gemeente.

De bedrijfsruimtes zullen gepositioneerd worden in het oude hoofdgebouw, de vrijstaande middenvleugel en/of in de plint van het nieuwe appartementengebouw (afbeelding 4.4). De losliggende middenvleugel van het fabriekscomplex is moeilijker te transformeren tot woningen door het gebrek aan ruimte voor een private buitenruimte. Ook kan het realiseren van een economisch programma in het fabriekscomplex bijdragen aan een levendig hart voor de buurt. Daarnaast is de autobereikbaarheid van het voormalige fabriekscomplex niet ideaal. Daarom mag het bedrijvenprogramma ook in de plint van het appartementengebouw worden gerealiseerd.

Als de bedrijvigheid in de plint wordt gesitueerd, is de gevel open, hoogwaardig en representatief. De bedrijfsunits zijn

als integraal onderdeel van de architectuur van het gebouw vormgegeven.



Afb. 4.4: Locatie van de geplande bedrijfsruimten om te streven naar de 10 procent regel

- **Minimale plinthoogte:** plint met minimale vloerhoogte van 3,5 meter
- **Minimale vloerbelasting:** 1.000 kg/m²
- **Geluidsisolatie:** voldoet aan de normen om hinder te voorkomen. Meestal gelden de normen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer (of het lokale omgevingsplan).
- **Verkeer:** Bedrijven in de genoemde milieucategorieën trekken in de regel voornamelijk bestelauto's en licht verkeer aan. Het stedenbouwkundige plan moet voldoende ruimte hiervoor bieden.

Woonprogramma

De gemeente vindt een betaalbare stad belangrijk en daarom wordt ingezet op veel woningen in het middensegment. In de wijk Overschie is grote behoefte aan woningen voor doorstromers en starters. Er zijn reeds veel sociale woningen aanwezig. Voor dit project wordt daarom maatwerk geleverd. In andere nabijgelegen projecten wordt immers meer dan 65% in het sociale en middensegment gerealiseerd. Om een gemengde wijk te realiseren die aansluit op de woningvraag en de identiteit van Overschie, zal het plan voorzien in verschillende woningtypologieën. Het plan dient daarom uit te gaan van de volgende uitgangspunten:

- **Aantal woningen:** 100 t/m 125 woningen.
- **Verdelingen over de segmenten:** 60% procent middensegment en 40% hoger en topsegment
- **Doelgroep:** betaalbare appartementen voor starters en ouderen en grondgebonden woningen voor doorstromers en gezinnen met kinderen.
- **Bandbreedte appartementen:** 50 tot 80m², waarbij het gemiddelde niet lager is dan 60m².
- **Bandbreedte grondgebonden woningen:** 100 tot 180m².
- **Woningtypologie:** 2- en 3-kamerappartementen en grondgebonden rijwoningen met een privé of collectieve tuin.

Inclusiviteit

De gemeente streeft naar een inclusieve stad waarbij alle lagen van de bevolking elkaar kunnen ontmoeten. Het hart van het fabriekscomplex leent zich hier uitstekend voor. De programmering, de plinten van de gebouwen en het ontwerp van de buitenruimte geven samen uiting aan het concept ontmoeten. Zo bieden onder meer de collectieve groene hoven ruimte voor gezinnen met kinderen.

4.3 Buitenruimte en landschap

Rotterdamse Schie

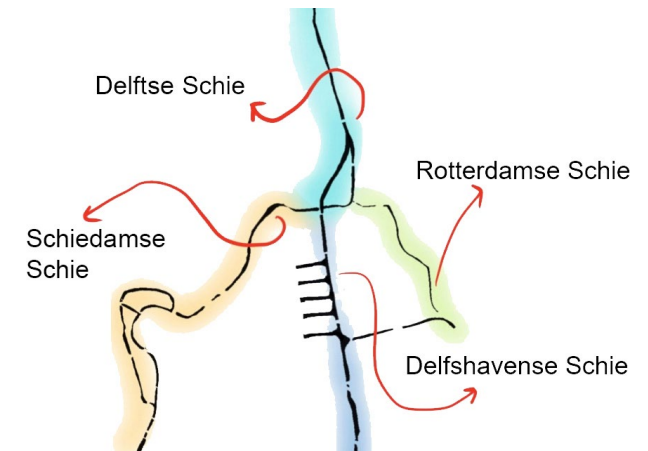
Overschie is de plek waar vier waterlopen samenkomen. Samen worden ze kortweg aangeduid als de Schie. De ontstaansgeschiedenis van Overschie is volledig verknoot met deze vier waterlopen. Elk van de vier Schieën heeft een eigen geschiedenis, die deels nog af te lezen is aan de huidige ruimtelijke verschijningsvorm en functie. Deze geschiedenis en het onderscheid daarin bieden aanknopingspunten voor de verdere ontwikkeling.

De Rotterdamse Schie was vanaf de 17^e eeuw een belangrijke industriële as, in tegenstelling tot de Delftse Schie die vooral als verbindingkanaal dienstdeed. Er ontstonden langs de Rotterdamse Schie twee industriële concentratiegebieden. De ene was te vinden in de bocht van de Schie en heet tegenwoordig 'Kouwenhoek'. De ander bestond uit een bedrijfstrook tussen de Oudedijkse Schiekade en de Schie bij 'de Schans'. Het projectgebied was onderdeel van dit laatste cluster. De industrie-ontwikkeling zou zich doorzetten tot ver in de 20^e eeuw.

Kleinpolderkade

De bedrijven stonden merendeel met de achterzijde naar de Kleinpolderkade. De Kleinpolderkade was een van de historische jaagpaden langs de Rotterdamse Schie. Waar de Kleinpolderkade oorspronkelijk doorliep en overging in de Schiekade stopt deze, sinds de realisatie van het Schie-Schiekanaal en vervolgens de A20, ter hoogte van de huidige van de Schansweg. Het jaagpad ligt bovendien op een boezemkade die dienstdoet als waterkering. Hierdoor ligt het jaagpad hoger dan het voormalige fabrieksterrein.

- Het jaagpad en de oeverzone blijven openbaar gebied en eventuele toegangspaden tot de Schiewoningen maken onderdeel uit van het openbaar karakter.



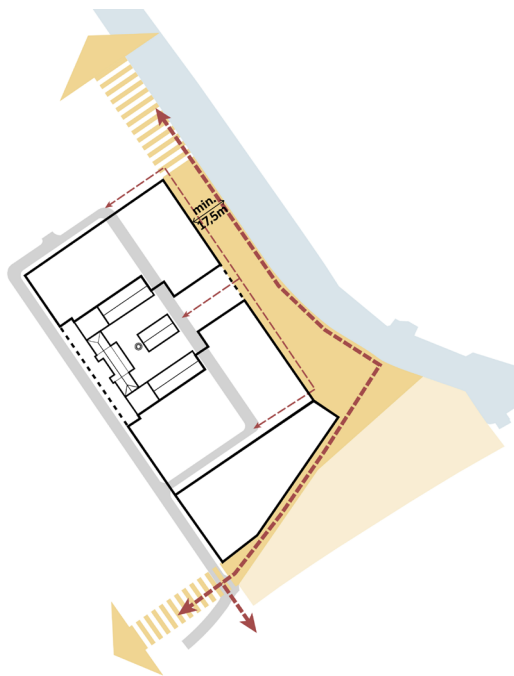
Afb. 4.5: Overzichtskartje van de vier waterlopen die samen de Schie vormen

Oeverzone

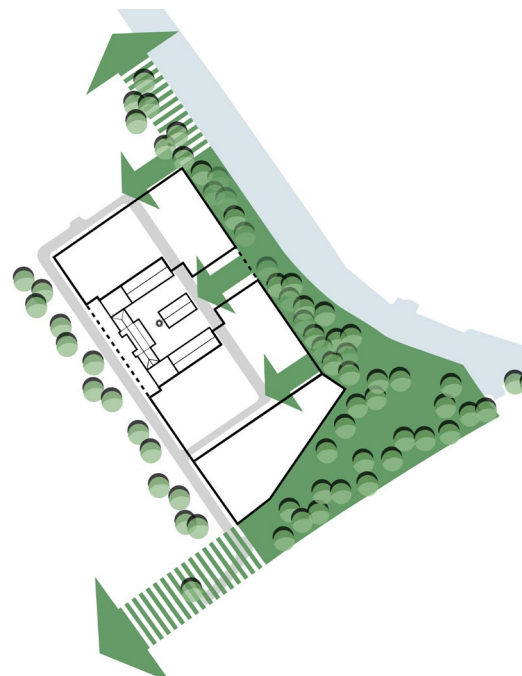
De openbare groene ruimtes langs de Schie kregen met de plannen van Lotte Stam-Beese variërende vormen. Smallere rechthoekige stroken wisselen langs de Schie af met bredere driehoekige ruimtes. Leidend is de openbare ruimte als continue en groene route langs de Rotterdamse Schie met groene inprikkers tussen de gebouwen. Zo wordt het naar binnen trekken van de dijkzone in het plangebied landschappelijk als een kans gezien. Daarbij kan het hoogteverschil op een interessante manier worden geïntegreerd in de ontwikkeling.

De groene oeverzone wordt daarnaast gekenmerkt door bomen van de 1^e grootte. Zowel los verspreid, in rijen, als in clusters. Op de veendijk (Kleinpolderkade) langs de Rotterdamse Schie loopt ook een fiets- en wandelroute. Doordat de route iets hoger in het landschap ligt, kan er een zichtrelatie gecreëerd worden tussen deze route en het fabriekscomplex.

- Om de kwaliteiten van de oeverzone te vrijwaren en te versterken, dient de nieuwe bebouwing ten minste 17,5m afstand te houden tot de oeverlijn van de Rotterdamse Schie.



Afb. 4.6: Het jaagpad en eventuele toegangspaden tot de Schiewoningen maken onderdeel uit van het openbaar karakter van de oeverzone



Afb. 4.7: Doorgaande groene dijkzone langs de Schansweg en de Rotterdamse Schie treedt naar binnen in het projectgebied



Afb. 4.8: Groenblauw netwerk

- De bestaande bomenrij wordt in de basis behouden. Voor exemplaren met beperkte levensverwachting kan proactieve vervanging of omvormingen worden overwogen.
- Bij de ontwikkeling aan de oever van de Rotterdamse Schie dient rekening te worden gehouden met de randvoorwaarden die het hoogheemraadschap (HHSK) stelt aan de kering en daarbij behorende de beschermingszone.
- Het bestaande fietspad en de oeverzone zijn onderwerp van een mobiliteitsstudie. Mogelijks wordt een vrijliggend voetpad ingepast.

Groen(blauw) netwerk

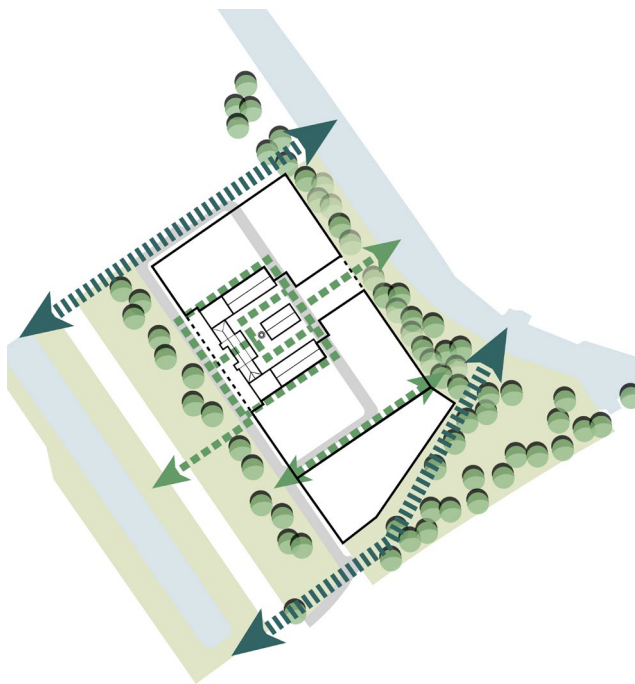
Naast de cultuurhistorische waarde die de Schieën hebben, vormen de singels met groene oevers een belangrijke kwaliteit van de Overschiese buitenruimte. Het Sidelingepark [1] vormt het hart van dit netwerk. Via groenblauwe 'vingers' (de singels) is het park vervlochten met de wijken. De ontwikkeling van het plangebied dient aan te sluiten op de groen(blauwe) structuren van de Rotterdamse Schie [3] en de Blankenburgersingel [2]. De Hoogmadestraat is een belangrijke oost-west verbinding tussen de Schie en de singel voor de voetganger en fietser in de toekomst. De Schansweg aan de zuidzijde is een sterk groene fiets- en wandelroute tussen Overschie-Oost, de Steilrand en de Oude Kleiweg. Er liggen kansen om over het fabrieksterrein en tussen de flats aan de Hoogenwaardstraat een extra route te maken die het

complex verbindt aan de Schie en de singel. Het noord-zuid deel van de Schansweg vormt de belangrijkste groene entree en ontsluiting van het plangebied.

- Het plan moet via groene doorsteekjes voor voetgangers (en eventueel fietsers) verbonden worden met de Rotterdamse Schie en de singel.

Behouden en versterken bestaande kwaliteit

Een deel van de oude fabrieksbebouwing heeft in de loop van de tijd plaatsgemaakt voor een grote hoeveelheid (inmiddels volwassen) bomen. Deze geven het gebied een sterk groen karakter. Niet voor alle bomen geldt een hoge levensverwachting. Bij de nieuwe ontwikkeling dient dan



Afb. 4.9: Het projectgebied wordt via groen (blauwe) verbinding aangetakt op de grotere structuren in de omgeving

ook vooral rekening te worden gehouden met de grote en waardevolle bomen. De gemeente wenst zoveel mogelijk bestaande bomen te integreren in het ontwerp. De bomen die er minder goed of slecht aan toe zijn, kunnen eventueel worden gerooid. Deze dienen dan zoveel als binnen het plan mogelijk is, te worden gecompenseerd. Als de bomen niet allemaal binnen het plangebied passen, moet tenminste de sterk groene uitstraling overeind blijven. Denk daarbij aan groen op gevels en daken. Hiermee kan het groene karakter van de buurt ook worden versterkt.

- In de basis blijven de waardevolle bomen zoveel als mogelijk behouden. Indien dit niet mogelijk is, moet tenminste het groene karakter op een kwalitatieve manier worden gevrijwaard en versterkt.



Afb. 4.10: Openbare (bruin) en collectieve ruimte (geel)

Appartementengebouw in het groen

De oeverzone van de Rotterdamse Schie kent een rafelige rand waarbij groene inprickers tussen de gebouwen de wijk inlopen. Hierdoor kent de oeverzone een variabele vorm en staan de gebouwen aan de randen van het 'oeverpark' ook aan meerdere zijdes in het groen. Voornamelijk de gestapelde woonblokken grenzen telkens met drie gevels aan het groen van de oeverzone. Dit geldt ook voor het appartementencomplex van dit project. Deze groene zoom moet lucht bieden in het plan en de groene uitstraling van het gebied versterken.

- Het appartementencomplex krijgt een representatieve groene zoom die lucht biedt aan de achtergelegen woningen en de Schansweg.

Groene scheg

Tussen de A20 en de Schansweg bevindt zich een groene scheg. Deze is ingericht als weide waarop enkele dieren grazen. De Scheg vormt een mooi contrast met de dichtheid van het compacte bosschage langs de Schansweg. Op eenzelfde manier kan het een goed tegenwicht bieden voor de schaal en maat van het appartementencomplex in het plan. Daarom is het ook belangrijk dat de toekomstige parkeren op deze plek stevig groen is ingepakt en dat de groene uitstraling van de scheg overeind blijft.

- Het parkeren op de scheg wordt stevig ingepakt met groen zodat de groene uitstraling ervan overeind blijft.

Collectieve buitenruimte

Het hoofdgebouw en de centrale ruimte rondom het gebouw in het midden van het plangebied vormen het hart van de nieuw te ontwikkelen buurt. Deze centrale plek, het industriële karakter en de rijke geschiedenis bieden ruimte voor ontmoeten en verblijfs/collectieve ruimte. Naast kansen voor vergoening, biedt het toevoegen van verblijfs- en ontmoetingsruimte meerwaarde voor de openbare ruimte en de sociale interactie binnen de nieuwe ontwikkeling. Ook kan op deze manier een interessante invulling worden gegeven aan de wateropgave (bijvoorbeeld integratie van wadi's). Verer bepalen grote bomen het groene beeld van de collectieve tuinen.

- Het fabrieksgebouw en de omliggende grondgebonden woningen (met uitzondering van de Schiewoningen) krijgen een collectieve buitenruimte.
- De eerste 4 m diepte van de collectieve tuin mag een privéterras zijn, mits deze is meeontworpen in de architectuur van het gebouw.

In de bijlage zijn mogelijke straatprofielen opgenomen.

5

Beeldkwaliteit

5.1 Bebouwing

5.2 Erfafscheidingen

5.3 Collectieve ruimte

5.4 Groen

5.1 Bebouwing

Het plangebied bestaat uit drie deelgebieden met elk hun eigen karakter en architectuur. Voor elk deelgebied geldt een andere beeldkwaliteit. De cultuurhistorische kenmerken, de bijzondere ligging en de kwaliteiten van het projectgebied vragen om een afwijking van de gebiedstype 'Stempel- en strokenbouw' welke is opgenomen in de Welstandsparagraaf. Om beter sturing te kunnen geven aan de gewenste beeldkwaliteit is dit hoofdstuk van de NvU leidend voor de nieuwbouwwoningen.

Deelgebied fabriekscomplex

Het voormalige fabriekscomplex is een uniek bewaard gebleven stukje geschiedenis. Dit dient dan ook leesbaar te blijven. Gezien het niet haalbaar is om het hele complex te renoveren, worden alleen het hoofdgebouw, de schoorsteen en de middenschuur zorgvuldig gerenoveerd. Dit dient te gebeuren met respect voor het verleden, waarbij oude details weer terugkomen. Eigentijdse toevoegingen worden beperkt. De bestaande kapvormen blijven behouden.

De zijvleugels van het bestaande complex zijn onvoldoende geschikt voor woningbouw. De cultuurhistorische waarde zit volgens onderzoek voornamelijk in de kenmerkende opzet: de U-vorm met daarin de schoorsteen en de schuur. Er is dan ook ruimte om de zijvleugels historiserend terug te bouwen. De plat afgedekte hoekpunten van één bouwlaag worden gerionoveerd of als volume vrijwel identiek teruggebouwd. Hierin is ruimte om eigentijdse vormgegeven elementen zoals raampartijen toe te voegen. De zijvleugels met de zadeldakken kunnen als volume afwijkend worden teruggebouwd om het volume meer geschikt te maken voor woningbouw. De kap kan hoger worden en de dieptes van de vleugels kunnen op elkaar worden afgestemd om systematische bouw mogelijk te maken.

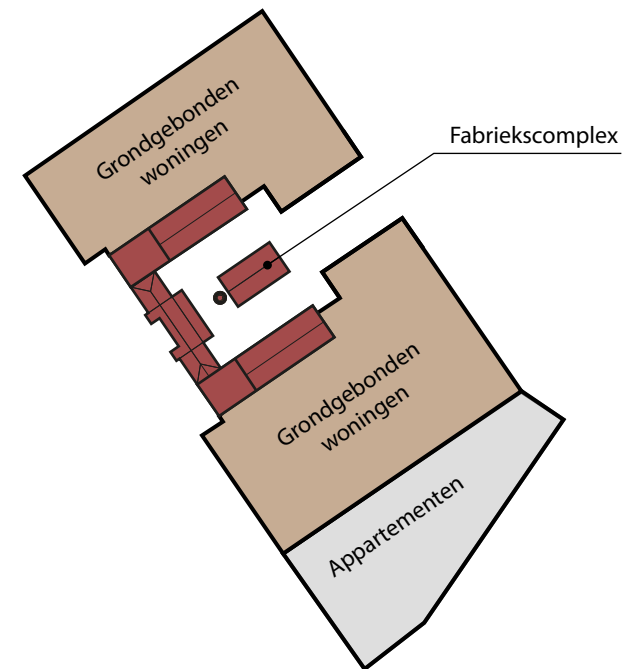
Deelgebied grondgebonden woningen

Rondom het voormalige fabriekscomplex zullen grondgebonden woningen verrijzen. Deze woningen vinden hun inspiratie in oude arbeiderswijken die veelvoudig

in Nederland werden gerealiseerd aan het begin van de 20e eeuw. Om de tijdslagen binnen het gebied voldoende leesbaar te houden, is een licht contrast tussen het complex en de nieuwbouwwoningen wenselijk. Er wordt dan ook voldoende ruimte geboden voor een eigentijdse interpretatie. Belangrijke kenmerken zijn bakstenen gevels, rijke detaillering en verschillende kapvormen. Duidelijk moet daarbij wel zijn dat het om een wijk van de 21^e eeuw gaat.

Deelgebied appartementen

Het appartementengebouw is de entree vanaf de Schansweg en vormt het gezicht vanaf de snelweg. Het gebouw is wat betreft het volume een stuk forsler dan de overige gebouwen in het plangebied. Voor het appartementencomplex wordt teruggegrepen op oude en robuuste bakstenen fabriekscomplexen die toendertijd een hoge mate van detaillering kenden. Ook moet er een geluidswerende gevel komen om te voldoen aan de geluidsnormering. Deze gevel heeft voldoende plastic en vormt geen vlakke anonieme afscheiding. De plint en de kap vormen een verbijzondering. Het appartementengebouw, dat ook als schil werkt voor het snelweggeluid, kan een meer industrieel en robuust karakter krijgen. Het kan een licht contrast vormen met de eigentijdse arbeiderswoningen, waarbij ruimte is voor meer moderne materialen zoals beton en staal. Zo wordt een verbinding gelegd met de verdwenen moderne fabrieken langs de Rotterdamse Schie. Omdat dit volume massaler wordt dan de eengezinswoningen moet daarnaast veel aandacht worden besteed aan de plint van het gebouw.



Afb. 5.1: De drie deelgebieden met elke een andere beeldkwaliteit



Smedens have | Hoerning | PAX architects: Onderscheidende kapvormen en expressief industrieel kleurenpalet



Europahafenkopf | Bremen | COBE: Verdeling in plint, lijf en kroon. Speelse dakvorm hint naar industrieel verleden



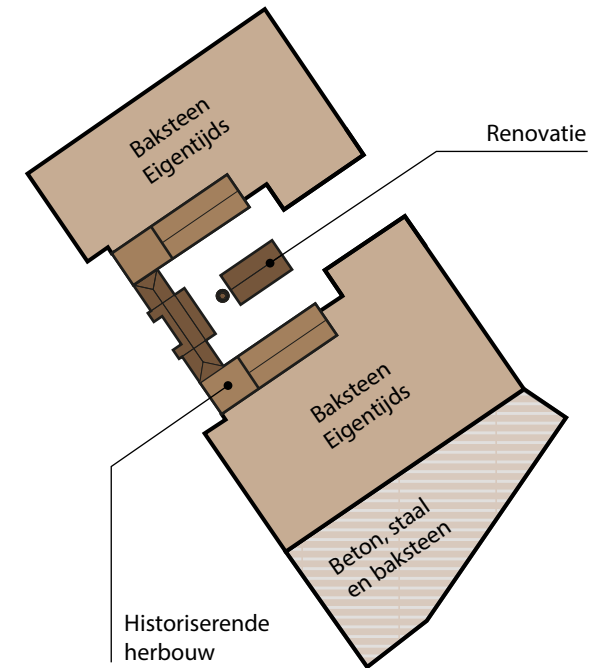
Kulturweberei | Finsterwalde | Habermann architecten: Ritmische baksteenarchitectuur



Aquart | Amsterdam | Dok architecten: Baksteen, beton en glas. Een verankerde plint en doorlopend lijf onderbroken door hoogteaccent



Wilhelminawerf | Utrecht | Dok architecten: Duidelijke plint, gevarieerd volumeopbouw en industrieel karakter



Afb. 5.2: De gewenste materialisering die zullen aansluiten op het industriële karakter van de nieuwbouwwijk.

5.2 Erfafscheidingen

De erfafscheidingen worden zorgvuldig ontworpen en vormen een architectonisch geheel met de bebouwing. Waarbij veel ruimte is voor hagen en beperkt gebruik van baksteen en metaal mogelijk is. Houten 'bouwmarkt' schuttingen passen niet bij de gewenste beeldkwaliteit. De aanleg hiervan door bewoners moet worden voorkomen door het plaatsen van hoogwaardige erfafscheidingen.

De collectieve buitenruimten naast het historische fabrieksterrein hebben voldoende doorzicht naar de omliggende straten. De privéterrassen aan de woningen hebben een erfafscheiding die niet hoger is dan 1 meter. De erfafscheidingen van de woningen aan de Rotterdamse Schie zullen worden gevormd door de bergingen die architectonisch hoogstaand zijn. Hierbij dient voldoende ruimte te zijn voor groen.

5.3 Collectieve ruimte

De fabrieksgebouwen omsluiten een unieke plek die als openbare verblijfsruimte wordt ontworpen. Hier is plaats voor o.a. speelgelegenheden en zitplekken. Er is een balans tussen het industriële stenige karakter en de groene plekken. De ruimtelijke samenhang tussen de buitenruimte en het fabrieksgebouw is daarbij belangrijk. Stoere materialen wisselen er af met uitbundig groen.

Daarnaast krijgt een deel van de grondgebonden woningen een gemeenschappelijke binnentuin. Daarin is ruimte voor een privé deel. De overgang tussen openbaar en privé dient helder te zijn en moet worden ontworpen in de architectuur van het gebouw. De collectieve tuin is een groene oase, waarin goede mogelijkheden zijn tot het inpassen van waterberging (bijvoorbeeld in de vorm van wadi's).



Søndre Havn | Køge | SLA: Hoogteverschil markeert de overgang tussen privé en openbare buitenruimte



De Kuil | Rotterdam | Flux: combinatie privéterrassen en wadi in collectieve tuin



Strijp S | Eindhoven | Bedaux de Brouwer: Integraal ontworpen in samenhang met architectuur van de woningen



De Kuil | Rotterdam | Flux: overgang privé openbaar door middel van wadi met vaste planten

5.2 Groen

Naast de industriële uitstraling heeft het gebied ook een sterk groen karakter. Gezien de grote woningbouwambitie kan een gedeelte van de bestaande volwassen bomen niet blijven staan. Toch verdient de plek een sterk groene uitstraling. Daarom is de inpassing van ook andere soorten groen belangrijk. Daarbij kan gedacht worden aan groen op gevels en eventuele platte daken, maar ook aan bijvoorbeeld groen over de weg.

Inprikkers dijkzone

De dijkzone krijgt inprikkers in het woongebied. Het zijn de plekken waar natuurlijk en industrieel elkaar ontmoeten.

Groene zoom appartementengebouw

Het Poortgebouw vormt een belangrijke entree naar de buurt. Daarom is veel aandacht voor het groen rondom dit gebouw. Ook de schaal en maat van het appartementencomplex vragen om een representatieve groene zoom die lucht biedt aan de achtergelegen woningen en de Schansweg.

Parkeren in het groen

Ook het parkeergebied ten zuiden van de nieuwe buurt zal een groene omzooming krijgen, waarbij de auto's gedeeltelijk uit het zicht worden onttrokken. Er wordt zoveel mogelijk gewerkt met grastegels en waterdoorlaatbare materialen. Waar mogelijk wordt de parkeerkoer onderbroken met groen.

De parkeerplekken op eigen terrein worden ingepakt in het groen door bijvoorbeeld een pergola constructie en/of bomen.



Zsolnay factor | Pécs | New Direction: industrieel karakter en natuur ontmoeten



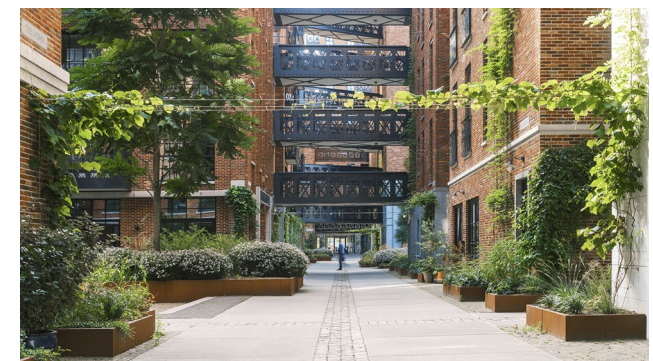
NRE-terrien | Eindhoven: ontmoetingsplekken in groene en industriële setting



Krøyers Plads | Kopenhagen | COBE: binnentuin waar hard en zacht elkaar ontmoeten



Strijp S | Eindhoven: pergola en schuur ontworpen in architectuur woning



Little C | Rotterdam | Juurlink + Geluk: klimplanten over straat en op de gevels

6

Mobiliteit

6.1 Bereikbaarheid

6.2 Voetganger

6.3 Fiets

6.4 Auto

6.5 Logistieke diensten

Mobiliteit staat in dienst van een goede bereikbaarheid, een gezonde leefomgeving, de energietransitie, de kwaliteit van de openbare ruimte en de ruimtelijke verdichting. Het aantrekkelijk houden van Rotterdam voor alle gebruikers van de stad is en wordt steeds belangrijker.

Dit betekent dat we de voetganger, de fiets, en het openbaar vervoer meer ruimte geven. Er wordt in Rotterdam ingezet op nieuwe, schone vervoersmiddelen en (het stimuleren van) ander reisgedrag.

6.1 Bereikbaarheid

Een prettig woon- en verblijfsklimaat is uitgangspunt voor de ontwikkeling, waarbij tegelijkertijd een goede bereikbaarheid van en naar het gebied geborgd blijft. Dit betekent dat er wordt aangesloten op bestaande omliggende infrastructuurnetwerken voor de voetganger, fiets, (openbaar vervoer) en auto.

Voor langzaam verkeer is de ontwikkeling vanuit alle windrichtingen goed te bereiken. Vanaf de noordzijde kan het gebied bereikt worden via de Hoogmadestraat en de Kleinpolderkade. Vanuit het oosten kunnen voetgangers (en eventueel fietsers met de fiets aan de hand) gebruik maken van het (voetgangers)bruggetje, over de Rotterdamse Schie, naar de Oude Kleiweg. Richting het zuiden is een fiets- en voetgangerstunneltje onder de A20 aanwezig (het Kleinpolderpad). In westelijke richting kunnen voetgangers en fietsers over de Schansweg naar de Abtsweg en vervolgens het Keinpolderplein gaan.

De Schansweg heeft ter hoogte van de singel tussen de Hoogenwaardstraat en het Blankenburgpark een (fiets) paaltje in het wegdek. Hierdoor is deze route niet toegankelijk voor autoverkeer. Voor langzaam verkeer is deze route wel toegankelijk. Gemotoriseerd verkeer kan de nieuw te ontwikkelen buurt bereiken via de Hoogenwaardstraat.



Afbeelding 6.1: De snelste voetgangersroute naar de dichtsbijzijnde bushalte. De route aan de noordzijde in het gebied dient open en veilig te worden ontworpen.



Afbeelding 6.2: Gewenste voetgangersverbindingen vanuit de omliggende paden naar de nieuwe buurt

Aan de noordzijde van het plot wordt aangesloten op de Hoogmadestraat. Dit is in de huidige situatie nog een doodlopende straat waar vooral geparkeerd wordt. De verbinding is momenteel enkel voor voetgangers. Vanwege de beperkte beschikbare ruimte is een tweerichtingsweg voor autoverkeer niet mogelijk.

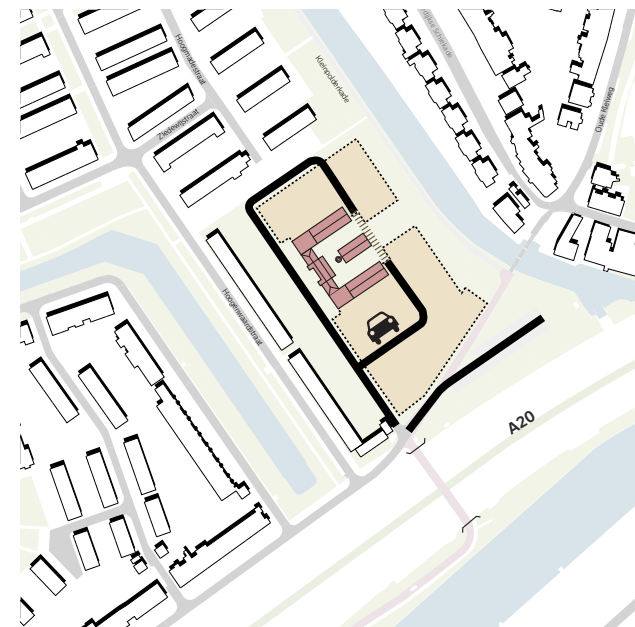
In Overschie rijden 2 buslijnen, die beiden halteren bij de bushalte aan de Abtsweg. Buslijn 32 rijdt tussen Overschie en Station Zuid, en buslijn 40 gaat van Rotterdam Centraal naar Delft. De bushalte aan de Abtsweg ligt op ongeveer 7 minuten lopen van het projectgebied.



Afbeelding 6.3: Paden en straten waar gefietst gaat kunnen worden

6.2 Voetganger

Rotterdam zet als stad in op gezonde mobiliteit. Door het maken van fijnmazige doorsteken en een goed kwalitatief voetgangersnetwerk wordt het voor mensen aantrekkelijk om te wandelen in hun buurt. Alle woningen moeten daarom goed te voet bereikbaar zijn. Dit betekent dat er naar elke woning voetpaden dienen te zijn. Ook mindervalide mensen moeten te allen tijde bij hun woning kunnen komen. Het plangebied dient daarnaast goed aan te sluiten op de al bestaande voetgangersnetwerken in de omgeving, zoals het Kleinpolderpad, de Hoogmadestraat en de Kleinpolderkade. De Kleinpolderkade wordt een aangename verbinding langs het water. De Schansweg en het (voetgangers)bruggetje over de Rotterdamse Schie naar de Oude Kleiweg zorgen voor een goede oost-west verbinding. Ook is de route naar de dichtstbijzijnde ov-halte belangrijk.



Afbeelding 6.4: Ontsluitingswegen voor autoverkeer, waarbij de gearceerde lijn het liefst alleen toegankelijk is voor incidenteel verkeer

- De voetgangersverbindingen die als pijlen zijn opgenomen in afbeelding 6.2 worden verder ontworpen in het nader op te stellen stedenbouwkundig plan. De gestippelde lijnen zijn ook wenselijk, maar nader te onderzoeken.

6.3 Fiets

Door middel van een kwalitatief goed en fijnmazig fietsnetwerk maken we het voor (toekomstige) bewoners aantrekkelijk om de fiets te pakken. Het fietsnetwerk in de wijk bestaat grotendeels uit het stratennetwerk waar de fietser op de rijbaan fietst. De menging van fietsers en auto's gaat op deze plekken goed, omdat de straten zijn ingericht als verblijfsgebied met een beperkte hoeveelheid

verkeer en een maximale rijsnelheid van 30km/u. Om deze reden is het niet nodig om vrijliggende fietspaden aan te leggen in de omgeving. Ook op het bouwperceel hoeven er geen vrijliggende fietspaden te worden gerealiseerd. Wél is het belangrijk dat alle tuinen goed ontsloten worden voor fietsers, zodat bewoners hun fietsen ook kunnen stallen op eigen grond. Dit voorkomt dat er op verschillende plekken fietsen komen te staan. Om die reden is er ook een fietsparkeereis opgesteld. Hoe hoog die is, is te vinden in de 'Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2025'. Naast de Rotterdamse beleidsregel, mag voor de fiets ook gekozen worden voor een privé berging (conform 'Besluit bouwwerken leefomgeving').

Op de Schansweg is ter hoogte van de singel tussen de Hoogenwaardstraat en het Blankenburgerpark een (fiets) paaltje aanwezig. Dit zorgt ervoor dat het autoverkeer niet door kan rijden, maar voetgangers en fietsers wel een directe oost-westverbinding hebben. Aan de noordzijde van het plangebied komt een fiets- en voetgangersdoorsteek richting de Hoogmadestraat. Deze dient minimaal 3,5 meter breed te zijn, zodat ook nood- en hulpdiensten hier in het geval van een calamiteit gebruik van kunnen maken. Over de Kleinpolderkade loopt een (recreatief) fietspad langs het water, dat ook in de toekomstige situatie gehandhaafd blijft en mogelijks verbeterd en verbreed wordt.

- De fietsverbindingen die zijn opgenomen in afbeelding 6.3 worden nader ontworpen in het stedenbouwkundige plan.
- De noordelijke verbinding richting de Hoogmadestraat krijgt minimaal een breedte van 3,5 meter. t.b.v. nood-en hulpdiensten.

Fietsparkeren

De fietsparkeervraag van gebruikers (bewoners, werknemers, etc.) dient binnen de plangrenzen van de ontwikkeling te worden gefaciliteerd. Dubbellaags fietsparkeren is toegestaan, maar er moeten per woning minimaal

twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn. Naast de kwantitatieve normen, zijn er ook kwalitatieve eisen aan het ontwerp voor fietsenstallingen. Zo stelt de gemeente eisen aan gangpadbreedtes of afwijkende formaten van fietsen. De fietsparkeerplekken moeten worden ingepast in de schuur/berging van de woning. Voor het bezoekersparkeren is het belangrijk dat deze stallingsplaatsen bereikbaar zijn en binnen loopafstand liggen van de bestemming.

6.4 Auto

Naast ruimte voor de voetganger, fietser en het OV behoudt de auto een plek in Overschie en Rotterdam. Woningen moeten dus bereikbaar zijn voor auto's en ze dienen voldoende parkeergelegenheid te hebben. Het parkeren dient op eigen terrein van de ontwikkeling ingepast te worden. Bij de grondgebonden woningen zal het parkeren opgelost worden met langspaarplaatsen, liefst zo dicht mogelijk bij de ingang van de woningen. Daarnaast wordt op het zuidelijkste gedeelte (ten zuiden van de Schansweg er waar nu een schapenweide is gelegen) een parkeerkoffer gerealiseerd. Daar kunnen de toekomstige bewoners van het appartementengebouw parkeren. Ook het bezoekersparkeren wordt opgelost in de parkeerkoffer. De Schansweg wordt daarom geschikt gemaakt voor autoverkeer in twee rijrichtingen tot aan de nieuw te realiseren parkeerkoffer.

Het aantal parkeerplekken wordt berekend op basis van de parkeernorm. Deze is te vinden in de 'Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2025'. Gemotoriseerd verkeer kan het plangebied bereiken via de Hoogenwaardstraat, de Ziedewijsstraat en de Abtsweg. Nood- en hulpdiensten kunnen daarnaast ook gebruik maken van het fietspad dat aansluit op de Hoogmadestraat, zodra dit fietspad (minimaal) 3,5 meter breed is gemaakt. Verder dient ook rekening te worden gehouden met logistieke diensten zoals de vuilnisophaaldienst, maaltijdbezorgers, pakketbezorgers, onderhoudsdiensten, etc.

- De autoverbinding krijgt de vorm van een lus. Hierbij is het wenselijk om het deel ter hoogte van het binnenterein van het fabriekscomplex te beperken tot incidenteel verkeer, zie afbeelding 6.4.
- De Schansweg die richting het bruggetje gaat, blijft zoveel mogelijk autovrij. Alleen het begin kan gebruikt worden als toegang naar de parkeerkoffer.

Elektrisch laden

De groei van het aandeel elektrische auto's wordt gestimuleerd door voldoende laadinfrastructuur. Zowel in de openbare ruimte als bij parkeren op eigen terrein. Voor de openbare ruimte voorziet de gemeente in elektrisch laden op de manier zoals inzichtelijk is op Rotterdam.nl/elektrischrijden. Parkeerplaatsen op eigen terrein moeten voor wat betreft elektrisch laden voldoen aan de eisen zoals gesteld in het 'Besluit bouwwerken leefomgeving'.

6.5 Logistieke diensten

We krijgen steeds meer te maken met bezorgdiensten. De boodschappen, pakketten en eten worden tegenwoordig veelvuldig bezorgd. Het is belangrijk rekening te houden met deze partijen, die graag zo dicht mogelijk bij de deur laden en lossen. Als er geen rekening wordt gehouden met deze partijen kan dat leiden tot overlast voor bewoners en bezorgers. Oplossingen voor deze bezorgers kunnen zich uiten in de vorm van pakkethubs of een laad- en losplek.

7 Duurzaamheid

7.1 Energietransitie

7.2 Circulair bouwen

7.3 Klimaatbestendige stad

7.4 Gezonde leefomgeving

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. Uitgangspunt van deze ontwikkeling is om het duurzaamheidsbeleid van de stad zoveel mogelijk in te zetten om een aantrekkelijk en gezond woongebied te realiseren en CO₂-uitstoot te reduceren. Daartoe wordt ingezet op de volgende duurzaamheidsambities: duurzame energie, circulair bouwen, klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving en ecologie.

7.1 Energie

In 2050 hebben we een klimaatneutraal energiesysteem. Onze energievoorziening is schoon, slim, veerkrachtig 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 incl. open of gesloten gevels, etc.). De resterende energievraag wordt op duurzame wijze opgewekt. Bij voorkeur met lokale voorzieningen waarbij de baten de bewoners ten goede komen. Daken en gevels worden zoveel mogelijk benut voor de opwek van duurzame elektriciteit. De ontwikkeling aan de Schansweg ligt ver buiten een concessiegebied voor stadswarmte. Aansluiten op stadswarmte kan en mag, maar lijkt zeer onrealistisch. In straatprofielen wordt wel voldoende ruimte gereserveerd voor (toekomstige) warmteleidingen.

- Energieopwekking wordt waar mogelijk gecombineerd met een andere functie op het dak.

- Bij de ontwikkeling wordt ingezet op minimaal 10% boven de wettelijk vastgestelde BENG-norm, waarbij wordt gestreefd naar energieneutraal.
- De koelbehoefte van de gebouwen wordt zoveel mogelijk beperkt door doelgericht ontwerp en duurzame opwek. Hierbij leidt de koeling van gebouwen niet tot significante opwarming van de gebouwde omgeving.

In de energietransitie wordt elektrisch rijden de norm. Om voor te bereiden op deze ontwikkeling moeten de parkeervoorzieningen geschikt zijn om te transformeren naar elektrisch laden. Bi-directioneel laden biedt hierbij voordelen. Hiermee kan lokaal opgewekte elektriciteit worden opgeslagen in de auto's en worden teruggeleverd. Op die manier worden pieken op het elektriciteitsnet gereduceerd.

- Alle parkeervoorzieningen op privaat terrein worden (constructief) voorbereid op laadinfrastructuur (bij voorkeur met de mogelijkheid om bi-directioneel te laden).

Netcongestie

Elektriciteit is schaars in Rotterdam. Eind 2024 is onder andere voor dit deel van Rotterdam netcongestie afgekondigd voor grootverbruik aansluitingen. Daarom wordt De Schansweg netbewust ontwikkeld. Er heerst op dit moment grote onzekerheid in het verkrijgen van elektriciteitsaansluitingen vanwege netcongestie. Een gegeven waar niemand nu zekerheid over kan geven, maar waaraan wordt gewerkt. Het is raadzaam de ontwikkelingen rondom netcongestie en het nieuwe prioriteringskader goed in de gaten te houden om snel te kunnen schakelen met de gemeente en Stedin.

- Er wordt netbewust ontwikkeld, waarbij de energievraag wordt beperkt, naar vraag en aanbod wordt gestuurd en ruimte wordt geboden voor energieopslag.

7.2 Circulaire economie

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 nieuwe ontwikkelingen wordt met een circulaire strategie ontworpen en gebouwd. Dit met als doel een flexibel en toekomstbestendig gebouw te realiseren. Bestaande bouwwerken (of materialen hiervan) worden waar mogelijk hergebruikt en anders circulair gesloopt. De ontwikkeling is multifunctioneel, aanpasbaar en veranderbaar voor verschillende gebruiksscenario's gedurende het gebruik. Voor de ontwikkeling aan de Schansweg wordt een materialenpaspoort opgesteld om de waarde van grondstoffen/onderdelen zo goed mogelijk te borgen. Daarnaast wordt gevraagd om inzichtelijk te maken hoe het project scoort op Paris Proof. Op die manier kan in kaart worden gebracht wat de CO₂-uitstoot is van de gebruikte materialen en het energiegebruik gedurende de levensduur. Daarbij is het streven om ook zoveel mogelijk binnen Paris Proof Grenswaarden te blijven. Een lage MPG-score helpt hierbij, en voor deze ontwikkeling is het uitgangspunt een MPG-score te behalen van 0.6 of minder voor de grondgebonden woningen en 0.7 of minder voor de appartementen.

- Er wordt een materialenpaspoort opgesteld.

- Grondgebonden woningen hebben een MPG-score van 0.6 of lager; appartementen 0.7 of lager.
- Gevraagd wordt om het project volgens het Rotterdams rekenprotocol door te rekenen. Zo kan inzicht worden gekregen in hoe het project scoort op haar CO₂-emissies. Dit is om van te leren, niet om af te rekenen.

7.3 Klimaatverandering

Rotterdam is kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering. 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.

Neerslag en droogte

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 wordt. Dit om het grondwaterniveau op peil te houden, droogte te beperken en overbelasting van het rioolsysteem te voorkomen. De inrichting en bouw dient afgestemd te zijn op lokale grondwaterstand en fluctuaties hierin zodat wordt ingespeeld op mogelijk uitzakkende grondwaterstanden in de toekomst. Ook wordt opgevangen water gebruikt om gebouwgebonden groen van water te voorzien. De mogelijke infiltratiecapaciteit van de bodem dient ook meegenomen te worden als wordt gekozen om water te infiltreren in het plangebied. De ontwikkeling aan de Schansweg zal daarnaast voldoen aan de watercompensatie eisen van het waterschap, welke in een volgende fase verder worden onderzocht.

- Tenminste 50 mm hemelwater dient binnen het plangebied opgevangen en vastgehouden te worden.

- Opgevangen water wordt gebruikt om gebouwgebonden groen van water te voorzien.
- Een droogteperiode van twee maanden mag geen structurele schade aan het groen veroorzaken.

Hittestress

In het stedelijk gebied is in toenemende mate last van hittestress. De bebouwing en leefomgeving van de Schansweg is tijdens hete dagen een koele, gezonde en aantrekkelijke plek. Omdat er verharding bijkomt wordt slim nagedacht of warmtewerende en verkoelende oplossingen.

Bodemdaling

Bodemdaling zorgt voor extra kwetsbaarheid bij wateroverlast, hitte, droogte en overstroming. De nadelige effecten van bodemdaling worden zoveel mogelijk voorkomen en het door de gemeente Rotterdam bepaalde uitgiftepeil wordt aangehouden. Fluctuaties in de lokale grondwaterstand door worden als aandachtspunt meegenomen in de ontwikkeling.

- Het bouwplan dient zich te houden aan de later vast te stellen uitgiftepeilen van de gemeente

7.4 Gezonde leefomgeving

Geluid speelt, voornamelijk door de A20, ook een belangrijk aandachtspunt. Er dient goed gekeken te worden hoe het geluidsniveau hiervan zoveel mogelijk kan worden beperkt. Ook worden er voldoende openbare zitgelegenheden gecreëerd en waar mogelijk een aantal ontmoetingsplekken. Er wordt ingezet om lopen en fietsen te stimuleren, de auto is te gast. Verlichting wordt ook afgestemd op de omgeving waarin rekening wordt gehouden met veiligheid en ecologie.

- Geluidsoverlast van de A20 wordt zoveel mogelijk beperkt.

- De auto is te gast. Lopen, fietsen en andere gezonde, duurzame mobiliteit worden gestimuleerd.
- De verlichting is ecologisch en sociaal veilig.

7.5 Ecologie

De locatie Schansweg 61-63 bevindt zich in kernbiotoop Tuinsteden. Dit houdt in dat het gebied volgens de Toolbox Natuurinclusief Rotterdam is aangewezen voor de volgende gidssoorten: bunzing, laatvlieger en dagpauwoog. Voor deze soorten dienen alle V's (Voedsel, Verblijfplaats, Veiligheid en Verbinding) aanwezig te zijn binnen het projectgebied. Hiervoor dient een plan van aanpak te worden geleverd. Daarin wordt ten minste beschreven:

- Hoe voldaan wordt aan alle V's van deze gidssoorten;
- Hoe aangesloten wordt op de omliggende groene en blauwe structuren;
- Hoe rekening gehouden wordt met abiotische omstandigheden als bodemtype, watervoorziening en schaduw;
- Hoe het beheer beoogd wordt t.b.v. biodiversiteit.

De Rotterdamse Schie en de Blankenburgersingel zijn beide onderdeel van de Rotterdamse Ecologische Hoofdstructuur. In dit kader dienen de volgende maatregelen onderdeel te zijn van het plan van aanpak:

- De groenzone langs de Schie blijft behouden.
- Verlichting richting de Rotterdamse Schie moet beperkt blijven (max. 2 lux op het wateroppervlak)
- De bomen langs de A20 dienen behouden te blijven

Het aansluiten op de omliggende groenstructuren en met name met de tunnel onder de A20 door is een grote kans voor het project. Verder kan door het inzetten op robuuste struweelzones leefgebied gecreëerd worden voor de al aanwezige vogels en insecten van bos biotopen.

8

Milieu

8.1 Geluid

8.2 Luchtkwaliteit

8.3 Externe veiligheid

8.4 Bodem

8.5 Natuurbescherming

8.6 Water

8.7 Milieuzonering

8.8 Bezonning

8.9 Windhinder

8.10 Mer-beoordeling

Bij de besluitvorming over nieuwbouw moet inzichtelijk worden gemaakt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening waarbij er een evenwichtige afweging is gemaakt van alle belangen. Hierbij horen ook alle geldende milieueisen. Gezien de complexiteit van het project zal goed moeten worden gekeken hoe de verschillende milieueisen op elkaar inspelen. Het hogere appartementengebouw is bijvoorbeeld gunstig voor het geluidsklimaat maar heeft negatieve gevolgen voor de bezonning. Op basis van de onderzoeken kan in de volgende fase een juiste afweging worden gemaakt. Voor de projectlocatie is al advies opgevraagd bij DCMR Rijnmond. Dit hoofdstuk is mede opgesteld op aan de hand van dit advies.

8.1 Geluid

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

In deze fase kan in elk geval gesteld worden dat de locatie zich in de buurt van de A20 bevindt. Hierdoor is geluidsoverlast afkomstig van de snelweg te verwachten. Volgens beschikbare geluidskaarten van de Atlas Leefomgeving komt het geluid op de projectlocatie tussen de 51 en 62 dB uit, wat boven de acceptabele standaard- en grenswaarde ligt voor een woning. In dit kader is alvast een ruwe geluid studie verricht om in beeld te brengen wat de impact op en van het appartementengebouw is. Het hogere appartementengebouw zal een hoge geluidsbelasting

hebben aan de zuidgevel, die de grenswaarden overschrijdt. Hierdoor zullen akoestische maatregelen moeten worden getroffen. Dit betekent dat er een akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden. Daarbij moet in de ETFAL toegelicht worden hoe het geluidsniveau acceptabel zal worden gemaakt in de woning. Ook dient toegelicht te worden hoe er toepassing wordt gegeven aan het Rotterdamse geluidsbeleid. Het appartementengebouw zal er grotendeels voor zorgen dat de achtergelegen laagbouwoningen een gunstiger geluidsklimaat krijgen. In de volgende fase van de planvorming moet verder worden uitgewerkt hoe dit kan worden geoptimaliseerd.

8.2 Luchtkwaliteit

Als een plan betrekking heeft op een milieubelastende activiteit die leidt tot een verhoging van de concentratie in de buitenlucht van luchtverontreinigende stoffen, kan deze alleen worden verleend als de omgevingswaarden voor deze stoffen niet worden overschreden. De DCMR geeft aan dat de luchtkwaliteit ter plaatse matig tot slecht is, maar geen knelpunt vormt voor de ontwikkeling. Wel is de luchtinlaat voor ventilatiesystemen een aandachtspunt. Deze zouden afgekeerd van de A20 moeten liggen. In de ruimtelijke onderbouwning moet ook worden ingegaan op de bijdrage aan de luchtkwaliteit door realisering van het plan. Gelet op de omvang van het plan valt het onder het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen' (NIBM).

8.3 Externe veiligheid

Omgevingsveiligheid omvat de risico's die ontstaan als gevolg van opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen en windturbines. Voor de ontwikkeling moeten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico inzichtelijk worden gemaakt. Het groepsrisico moet verantwoord worden aan de hand van een advies van de

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR), het 'Externe veiligheidsbeleid (2013)' van de VRR en het 'Beleidskader Groepsrisico Rotterdam'.

De DCMR geeft in elk geval aan dat de A20 een transportroute is met gevaarlijke stoffen. De afstanden naar deze transportroutes zijn groot, maar bij een toxisch ongeval kan een gifwolk zich snel verspreiden. Daarom is het aan te bevelen om (liefst centraal) afsluitbare ventilatieopeningen in de gebouwen op te nemen. De locatie bevindt zich daarnaast ook in het explosieaandachtsgebied van de A20. De gemeente zal moeten overwegen of zij een 'explosievoorschriftgebied' wil aanwijzen. Wanneer er zeer kwetsbare gebouwen worden gerealiseerd dan moet er een voorschriftgebied worden vastgelegd.

8.4 Bodem

De DCMR geeft aan dat de locatie zich in een gebied bevindt waarvan bekend is dat de bodem verontreinigd is of is geweest. Voor de ontwikkeling en latere bewoning zal een bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden zodat bepaald kan worden in hoeverre de grond gesaneerd moet worden. Onderzocht moet worden in hoeverre de bodem en ondergrond geschikt zijn voor de gevraagde functie. Uitgangspunt is hierbij dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen altijd rekening wordt gehouden met de effecten en gevolgen voor de bodem en het water (inclusief waterbodems). Bij voorziene negatieve effecten dient te worden gemotiveerd hoe er toch ontwikkeling kan plaatsvinden.

8.5 Natuurbescherming

Het plangebied is geen onderdeel van 'Natuur netwerk Nederland' (NNN) of 'Natura 2000'. Wel moeten de effecten van eventuele stikstofdepositie van sloop- en bouwactiviteiten en gebruik op daarvoor gevoelige Natura

2000-gebieden inzichtelijk worden gemaakt. Daarnaast dient ecologisch onderzoek plaats te vinden voor de sloop van de bestaande bebouwing. Er moet worden onderzocht door middel van een ecologische quickscan of de nieuwe ontwikkelingen geen onoverbrugbare strijdigheden met de natuurbeschermingswetgeving opleveren. Op basis van deze resultaten kan vervolgonderzoek noodzakelijk zijn en op basis daarvan eventueel een werkprotocol, ontheffing en/of activiteitenplan. Deze vervolgstappen kunnen van invloed zijn op de planning en doorlooptijd, zowel waar het gaat om de vergunningverlening als de daadwerkelijke uitvoering van het project.

8.6 Water

Het klimaat verandert, extreem weer komt steeds vaker voor. Om overlast en schade door hevige neerslag te beperken is compensatie voor de toename aan verharding nodig. Voor nieuwbouwprojecten valt de opgave uiteen in 2 eisen. Enerzijds geldt er de gemeentelijke 'Verordening Beheer Ondergrond Rotterdam' (VBOR). Anderzijds stellen ook de waterschappen eisen m.b.t. aanbrengen van verhard oppervlak waarvan de neerslag geheel of gedeeltelijk, direct of indirect, op een oppervlaktewaterlichaam wordt gebracht.

VBOR

Bij >500m² nieuwe terreinverharding (netto toename) dient de minimale capaciteit van de hemelwaterberging 50 mm te zijn ten opzichte van het oppervlak van het nieuw aan te brengen bouwwerk en terreinverharding. De hemelwaterberging moet zo worden ontworpen en in stand gehouden dat: deze binnen 50 uur na de neerslaggebeurtenis weer volledig beschikbaar is en dat er maximaal 2 mm per uur wordt geloosd op de gemeentelijke riolering. Deze hemelwaterberging dient plaats te vinden op eigen terrein. Het is daarbij toegestaan om een hoeveelheid hemelwater boven de 50 mm, die niet kan worden opgevangen op het eigen perceel, direct aan te bieden aan de openbare ruimte.

Waterschap

In overleg met het waterschap dient de projectontwikkelaar een watertoets op te stellen. Voor nu ziet het eruit dat het plan ook vanuit het 'Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard' gebonden is aan watercompensatie. Dit dient meestal in de vorm van extra oppervlaktewater of waterberging te worden opgelost. De projectontwikkelaar is in de volgende fase verantwoordelijk om dit proces met het hoogheemraadschap op te zetten. De gemeente neemt hierin een toetsende rol (o.a. wat betreft ruimtelijke kwaliteit) aan.

8.7 Milieuzonering

Er bevinden zich geen bedrijventerreinen in de directe omgeving van de locatie. De DCMR stelt dat voor deze ontwikkeling er geen rekening gehouden hoeft te worden met de aanwezigheid van bedrijven. Wel zal er gekeken moeten worden naar de impact van de bedrijvigheid die toegestaan wordt in de ontwikkeling en de impact die het zal hebben op de leefomgeving. De mogelijke interne hinder van de geplande bedrijvigheid moet ook bekeken worden. Als er horeca gepland wordt moet onder andere verantwoord worden hoe er met geur- en geluidshinder omgegaan wordt. Dit kan met behulp van de bedrijvenlijst van de 'Vereniging van Nederlandse Gemeenten' (VNG) worden gedaan.

8.8 Bezinning

De waardering van bezinning op de bestaande en nieuw te bouwen woningen dient onderzocht en afgewogen te worden tegen de positieve effecten van verdichting, wijk-specifieke woonkwaliteiten, eventuele hittestress. Dit dient ook in proportie te zijn tot het aantal nieuwbouwwoningen. Bij de besluitvorming over nieuwbouw moet inzichtelijk worden gemaakt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Hierbij hoort een toetsing van de effecten

van hoge(re) gebouwen op omliggende woningen. Voor omgevingsplannen geldt dat de gehele voorgestelde bouwvelop, inclusief planologische ruimte voor balkons, getest moet worden op bezinning.

De bezinning op de bestaande omliggende woningen zal door de te realiseren ontwikkeling slechts een beperkte wijziging zijn. Gezien het appartementencomplex vooral een slagschaduw zal werpen op de nieuw te bouwen laagbouw woningen moet wel worden gezocht hoe het nieuwe appartementengebouw geoptimaliseerd kan worden.

Bouwhoogte grenzend aan het openbaar gebied

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

Afstand tot omliggende bebouwing

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

Toetspunten op de gevels

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

Lengte meting

Er wordt op 21 september gemeten van zonsopgang tot zonsondergang.

8.9 Windhinder

In de fase na de NvU dient een windhinderonderzoek te worden gedaan voor de locatie en de directe omgeving. Dit onderzoek zal vooral gericht zijn op het appartementengebouw. Deze bevindt zich langs een belangrijke langzaamverkeersroute genaamd de Schansweg. Van alle ontwerpaspecten (vorm, gevel, reliëf, materiaal, vegetatie etc.) heeft de vorm van een gebouw veruit de grootste invloed op het windklimaat. Op basis van dit onderzoek kan tijdens het ontwerpproces, door kleine verschuivingen in de volumeopbouw of door andere ingrepen, gezocht worden naar een zo goed mogelijk windklimaat. In de randvoorwaardenkaart is daarom extra ruimte gegeven in het bouwvlak voor het appartementengebouw. Deze ruimte is bedoeld als schuifruimte en niet als maximaal te benutten bouwvlak.

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

8.10 Mer-beoordeling

De voorgenomen activiteit is volgens de DCMR 'project-mer-beoordelingsplichtig'. De activiteit betreft het realiseren van 100 tot 125 woningen en het realiseren van bedrijvigheid (maximaal milieucategorie 2). Dit komt overeen met de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject volgens mer-projectnummer 'J11' van 'Bijlage V' van het 'Omgevingsbesluit'.

Hiervoor dient de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie mer-beoordeling in te dienen met bijbehorende milieuonderzoeken. De aanmeldingsnotitie dient alle criteria te beschrijven die in 'Bijlage III' uit de 'mer-richtlijn (2014/52/EU)' worden benoemd. Als voor een potentieel milieueffect geen onderzoek wordt bijgevoegd, dient in de aanmeldnotitie te worden verantwoord waarom negatieve effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten.

9

Technische uitgangspunten

9.1 Afval

9.2 Peilmaat

9.3 Kabels en leidingen

9.4 Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties

Veel van de technische uitgangspunten zullen in de fase na de NvU worden uitgewerkt. Voor nu wordt alvast een overzicht gegeven van de belangrijke uitgangspunten en de onderzoeken die moeten volgen.

9.1 Afval

Huisvuil

Voor het ophalen van huisvuil is Stadsbeheer Schone Stad verantwoordelijk. Dit gebeurt middels (ondergrondse) wijkcontainers in de openbare ruimte of (rol-)containers gestald in een inpandige ruimte. Voor Schone Stad is het uitgangspunt voor afvalinzameling voor nieuwe gestapelde bouw het volgende: het inzamelen van de verschillende afvalstromen (huishoudelijk restafval, glas, papier en groente-, fruit- en etensresten) voor gestapelde nieuwbouwprojecten dient in de buitenruimte te worden gefaciliteerd. Bij een nieuwe ontwikkeling wordt gekeken of er mogelijk al voldoende inzamelcapaciteit in de nabije omgeving aanwezig is. Door de geïsoleerde ligging van het project is de loopafstand tot containers in de omgeving te groot. Hierdoor is het niet mogelijk gebruik te maken van bestaande containers. Er zal dus o.b.v. de uitgebreide behoefte aan inzamelcapaciteit door Schone Stad (in afstemming met de ontwikkelaar en de ontwerper van Stadsontwikkeling) een nieuwe voorziening moeten worden ingericht voor de afvalinzameling.

- Voor 100-200 nieuwe woningen/appartementen is de richtlijn: 3 container voor restafval (waarvan 1 perscontainer), 1 voor papier, 1 voor glas en 2 cocons voor GFE. De aantallen dienen in de verder uitwerking van de plannen nader te worden afgestemd met Schone Stad.

De standaardlocatie voor een afvalcontainer ligt in het verlengde van parkeerkommen. Bij het bepalen van nieuwe locaties wordt gestreefd naar een loopafstand van 75 tot 125

meter. Dit is echter geen vastgestelde voorwaarde en hier kan dus van worden afgeweken. Ook dient zoveel mogelijk geprobeerd te worden om verschillende fracties te clusteren om het scheiden van afval beter te faciliteren voor de gebruikers. Gezien deze richtlijnen zijn binnen het plangebied wellicht 2 locaties nodig waar wijkcontainers komen.

- Er wordt gestreefd naar een loopafstand van 75 tot 125 meter tot wijkcontainers.
- Verschillende fracties worden zoveel mogelijk geclusterd ingepast.

Bedrijfsafval

Inzamelen Bedrijfsafval is een economische (commerciële) activiteit. Het inzamelen van bedrijfsafval is dus geen wettelijke zorgplicht van een gemeente. Bedrijven dienen daarom zelf de inzameling van hun afval te regelen, waarbij het op eigen terrein wordt opgelost.

Bedrijfsreinigingsrecht

In grote delen van Rotterdam kunnen bedrijven gebruik maken van de gemeentelijke afvalcontainers. De inzameldienst zamelt de ter inzameling aangeboden bedrijfsafvalstoffen in mits de genoemde maximale vloeroppervlakte per bedrijfscategorie niet wordt overschreden. Indien de genoemde maxima worden overschreden, dient het bedrijf een contract af te sluiten met een erkende afvalinzamelaar.

9.2 Peilmaat

Gezien de complexiteit van de saneringsopgave, de eventuele ophoging die hierbij gewenst is en de eis dat de voormalige fabriek behouden moet blijven, zal vooralsnog geen definitieve peilmaat worden meegegeven. Dit wordt uitvoerig in de volgende fase onderzocht en afgewogen. Waarbij ook de huidige hoogteverschillen zullen worden

bestudeerd die ertoe kunnen leiden dat ook de nieuwe ontwikkeling meerdere peilen zal hebben. In overleg met de peilencommissie zullen vervolgens definitieve peilen worden opgegeven en ook worden opgenomen in het Stedenbouwkundig Maten Plan.

9.3 Kabels en leidingen

Bestaande kabels en leidingen zijn vooral geclusterd evenwijdig aan de doorgaande Schansweg en op de route van de Kleinpolderkade. Deze routes zullen vrij blijven van bebouwing, waardoor een verlegging niet voor de hand ligt. Dit moet in de volgende fase gedetailleerd worden onderzocht. Hierbij moet ook de afstand tot het appartementengebouw en de eventuele benodigde beschermingsmaatregelen in kaart worden gebracht. Naar de fabriek lopen enkele kabels en leidingen die bestemd zijn voor het gebouw zelf. Ook zijn er enkele inspectieputten van het riool aanwezig. In de volgende fase moet worden onderzocht wat hiermee moet worden gedaan.

9.4 Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties

Nutsvoorzieningen, transformatorruimtes en installaties dienen in overleg met de betrokken diensten en instanties in de bebouwing te worden opgenomen. Het ligt voor de hand om deze functie inpandig in het appartementengebouw te plaatsen. De impact op de plintgevel en buitenruimte moet hierbij worden geminimaliseerd. Dit zal in de volgende fase onderzocht worden en nadere eisen zullen volgen over de gewenste locatie.

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.

10

Proces

10.1 Procedure

10.2 SMP en ORP

10.3 Participatie en communicatie

10.4 Financiën

Deze Nota van Uitgangspunten is erop gericht het initiatief voor de ontwikkeling van de Schansweg 61-63 tot uitvoering te brengen. Dit hoofdstuk geeft uitleg over het proces richting de realisatie.

10.1 Procedure

De ontwikkeling past niet binnen het huidig planologisch kader. Het streven is om het project mogelijk te maken met een 'Wijziging Omgevingsplan' (WOPLA) gecoördineerd met de omgevingsvergunning(en). Met deze procedure kunnen we de gewenste ruimtelijke kwaliteiten borgen en het het voordeel van de gecoördineerde procedure is dat er voor deze besluiten één rechtsgang is, rechtstreeks bij de Raad van State. Dit verkort de totale proceduretijd. Omdat er geen sprake is van zowel voorafgaand bezwaar, als beroep bij de rechtbank kan dit tot circa 2 jaar tijdswinst betekenen.

10.2 SMP en ORP

Net zoals de uitgiftepeilen geldt ook hier dat na de NvU een voorlopig en definitief 'Stedenbouwkundig Matenplan' (SMP) zal worden opgesteld. Hierin zullen de volgende aspecten worden opgenomen:

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

Na de vaststelling van het definitief SMP kan worden gestart met het Openbaar Ruimte Plan. Dit wordt een aparte procedure waarin de openbare ruimte tot op detail wordt ontworpen.

10.3 Participatie en communicatie

Om de kennis en zienswijzen van de omwonenden ook mee te nemen in de Nota van Uitgangspunten zijn twee participatiebijeenkomsten georganiseerd. Dit was een samenwerking tussen de gemeente Rotterdam, de ontwikkelaar Wilma Wonen en communicatiebureau Buro Vastgoed.

Het participatietraject voor de locatie Schansweg Rotterdam is van start gegaan met een bijeenkomst op 16 september 2025. Daarbij gaf de gemeente een toelichting op de Nota van Uitgangspunten (NvU) en liet ontwikkelaar Wilma Wonen de eerste ideeën zien voor een mogelijk plan. In totaal werden de bewoners van de 365 omliggende woningen uitgenodigd. Hiervan kwamen 44 personen naar de bijeenkomst.

Eerste bijeenkomst 16 september 2025

De reacties tijdens deze eerste avond waren overwegend positief. De deelnemers begrijpen de ambitie voor een ontwikkeling op de locatie, aangezien de grond vervuld is, de bebouwing in verval is geraakt en de geïsoleerde ligging die niet bijdraagt aan de sociale veiligheid in het gebied. Er zijn ook belangrijke aandachtspunten meegegeven. De belangrijkste drie punten zijn:

- **Sociale veiligheid:** zorg ervoor dat het ontwerp van de bebouwing en de verkeersontsluitingen bijdragen aan de sociale veiligheid in het gebied en maak het gebied meer open.
- **Groen en natuurinclusief:** maak het ontwerp groen met zoveel mogelijk behoud van bestaand groen en met voldoende afstand tot bestaande bebouwing. Geef parkeren een groen karakter. Houd de oever langs de Rotterdamse Schie groen.
- **Bebouwing:** respecteer historische waarden en het voormalige fabriekscomplex, het appartementengebouw langs de Schansweg moet zo worden ontworpen dat het rondom prettig wandelen en fietsen is.

Tweede bijeenkomst 21 januari 2026

De inbreng die we tijdens de eerste buurtbijeenkomst ontvingen zijn getoetst aan de vastgestelde beleidsregels en visie en zijn meegewogen in de verdere planuitwerking. In de tweede bijeenkomst op 21 januari 2026 zijn deze uitkomsten teruggekoppeld aan de deelnemers. Tijdens de tweede bijeenkomst kwamen 42 personen. De geoptimaliseerde NvU werd goed ontvangen door de deelnemers. Veel van de ontvangen aandachtspunten konden een plek krijgen in de nieuwe uitwerking. De optimalisatie van de NvU betrof op hoofdlijnen de volgende punten:

- Beschermen van de oude fabriek vanwege de historische waarde.
- Het vergroten van de afstand tussen de Rotterdamse Schie en de beoogde nieuwbouw en het behouden van groen op de oever.
- Aandacht in de NvU voor natuurinclusief ontwerpen en collectief groen.
- Het gebied meer 'open' maken door verbindingen met omliggende wijken en open structuur, met nadrukkelijk aandacht voor de sociale veiligheid.

Vervolg

Ook na de NvU zal verder geparticipeerd worden. In de hiernavolgende fasen zal plek zijn voor meer gedetailleerde opmerkingen zoals afval, parkeren, bomen, etc. Er zal dan geparticipeerd worden op het 'Stedenbouwkundige Plan' en het 'Openbare Ruimte Plan'.

10.4 Financiën

De gemeente heeft een faciliterende rol in deze ontwikkeling. Het initiatief komt van de grondeigenaar. Er is een voorovereenkomst gesloten waarmee de ambtelijke plankosten in de verkenningfase zijn gedekt.

Voor de ontwikkeling is aangrenzend gelegen grond van de gemeente nodig. Intentie is om deze, na 'Didam' publicatie,

in huidige staat aan de ontwikkelaar te verkopen. De projectontwikkelaar zorgt voor haar eigen rekening en risico voor de sloop, saneren en bouwrijp maken van de locatie. Het inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt door de projectontwikkelaar opgesteld en ter toetsing aan de gemeente voorgelegd waarna de realisatie eveneens door de ontwikkelaar wordt uitgevoerd. Intentie is om na realisatie de buitenruimte over te dragen aan Stadsbeheer, hier zal t.z.t. een beheerparagraaf voor worden opgesteld en de reguliere procedure voor worden doorlopen.

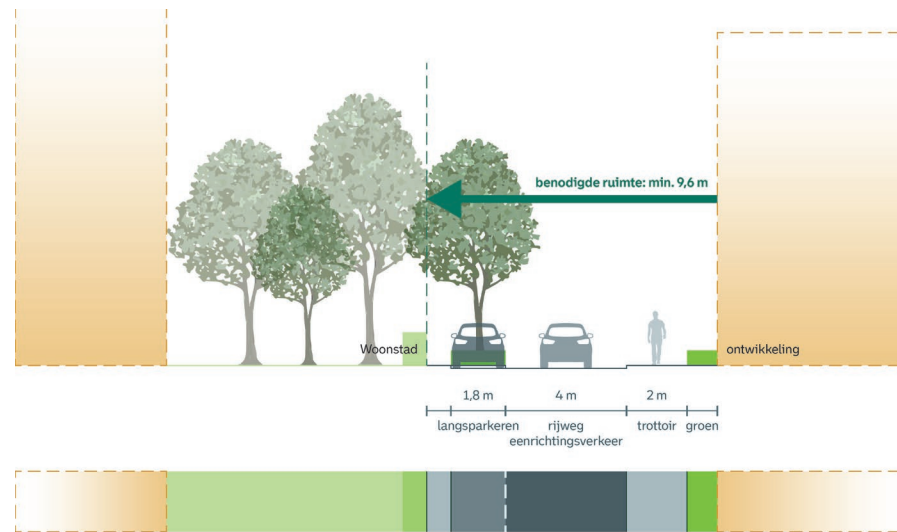
Het grootste risico van deze ontwikkeling ligt in de vervuilde grond (voormalige verffabriek). De kosten van de sanering zal bij nadere uitwerking en vervolgonderzoek beter in te schatten zijn. In het vervolgproces worden het ontwerp en plangebied verder uitgewerkt wat vervolgens leidt tot detailramingen van opbrengsten en kosten.

De financiële haalbaarheid is in deze fase verkennend uitgevoerd op schetsniveau. Het betreft hier een private ontwikkeling en daarmee is het primair aan de projectontwikkelaar om de financiële haalbaarheid in de volgende fase aan te tonen, alvorens tot een wijziging van het ruimtelijk kader kan worden overgegaan. Voor de gemeente geldt dat het uitgangspunt is dat de gemeentegrond conform grondbeleid wordt verkocht. De gemeentelijke (apparaats) kosten dienen vergoed te worden. In de nog te sluiten anterieure overeenkomst worden verdere afspraken gemaakt over o.a. het kostenverhaal.

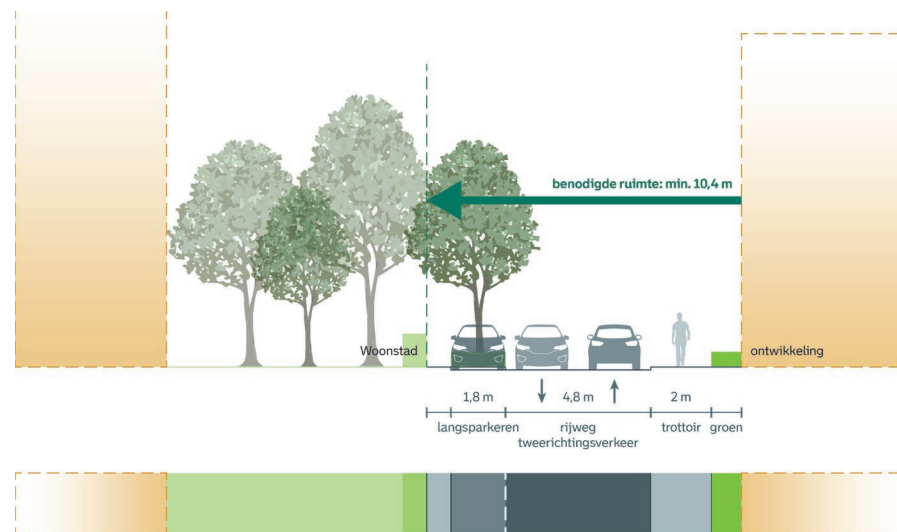
Bijlage

Mogelijke straatprofielen

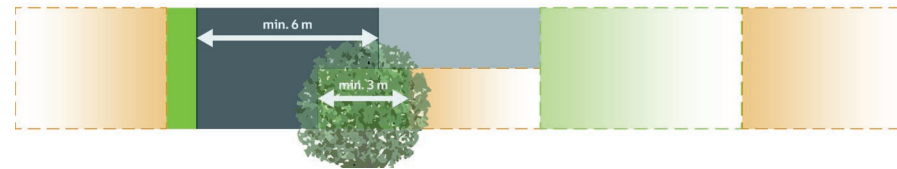
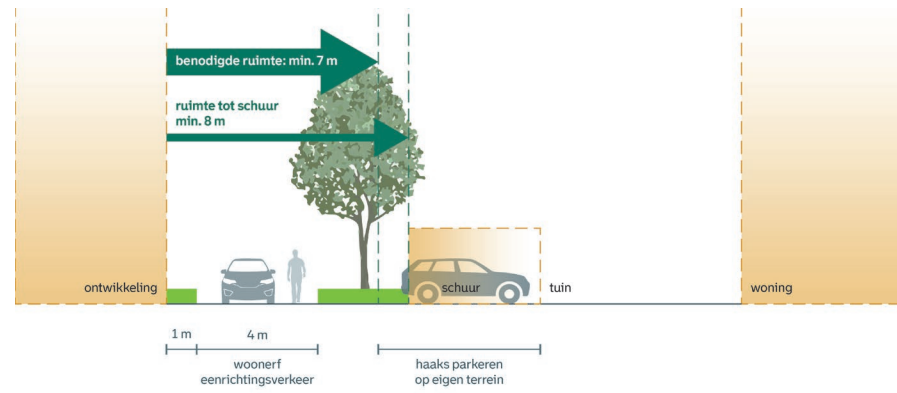
Hoofdontsluiting éénrichtingsverkeer



Hoofdontsluiting tweerichtingsverkeer



Woonerf éénrichtingsverkeer



Woonerf tweerichtingsverkeer

