

Stedenbouwkundige Randvoorwaarden Motorstraatgebied

Voortgangsfase 1; definitief d.d. 02 11 2009



Colofon

De Stedenbouwkundige Randvoorwaarden
Motorstraatgebied zijn gemaakt door dS+V, afdeling steden-
bouw, i.s.m. dS+V V&V, dS+V RO en OBR

Bestuursopdracht

Ambtelijke opdrachtgever: Koen Westhoff
PMBR: Saskia Kruis
dS+V Stedenbouw: Stijnie Lohof, Bram Ladage, Reindert van
der Wal en Ines Cengic
dS+V Verkeer en vervoer: Harko Stolte
dS+V RO: Iris Dudok
OBR: Eline van de Doe, René Lamers
Stedenbouwkundig adviseur: Frits Palmboom



Gemeente Rotterdam
dS+V

Inhoud

Colofon

Hoofdstuk 1	Inleiding	Hoofdstuk 6	Stedenbouwkundige randvoorwaarden
Hoofdstuk 2	Opgave en plangrens	-	Structuur & karakter
Hoofdstuk 3	Beleidskaders	-	Bebouwing
-	Stadsvisie Rotterdam	-	Kwaliteit
-	Ruimtelijke Visie Motorstraatgebied 2030, februari 2007	-	Relatie gebouw - openbare ruimte
-	Relatie met aanpak VIP Hart van Zuid.	-	Guidelines
-	Masterplan Zuiderpark, oktober 2001	-	Parkeereis
-	Bestemmingsplan	-	Parkeervorm
-	MER	-	Bereikbaarheid
-	Welstand	-	Parkeergulering
-	OV - zuid studie	-	Laden en lossen
-	Vaanweg - Pleinweg studie	Hoofdstuk 7	Openbare ruimte
Hoofdstuk 4	Gebiedsomschrijving	-	De Rotterdamse Stijl
Hoofdstuk 5	Stedenbouwkundige hoofdopzet	-	Profielen:
-	Stratenplanbenadering		Motorstraat
-	Openbare ruimte structuur		Montessoriweg
-	Definitie rooilijnen		Dynamostraat
-	Bebouwingsvlakken		Dwarsstraten
-	Hoogteaccenten	Hoofdstuk 8	Technische randvoorwaarden
-	Programmatische zonering	Hoofdstuk 9	Planning en proces
-	Verkeer	Hoofdstuk 10	Financiële paragraaf
-	Parkeren	Bijlagen	Globale Stedenbouwkundige Matenplannen
-	Expeditie		
-	Fietsverkeer		
-	Fasering		

Hoofdstuk 1

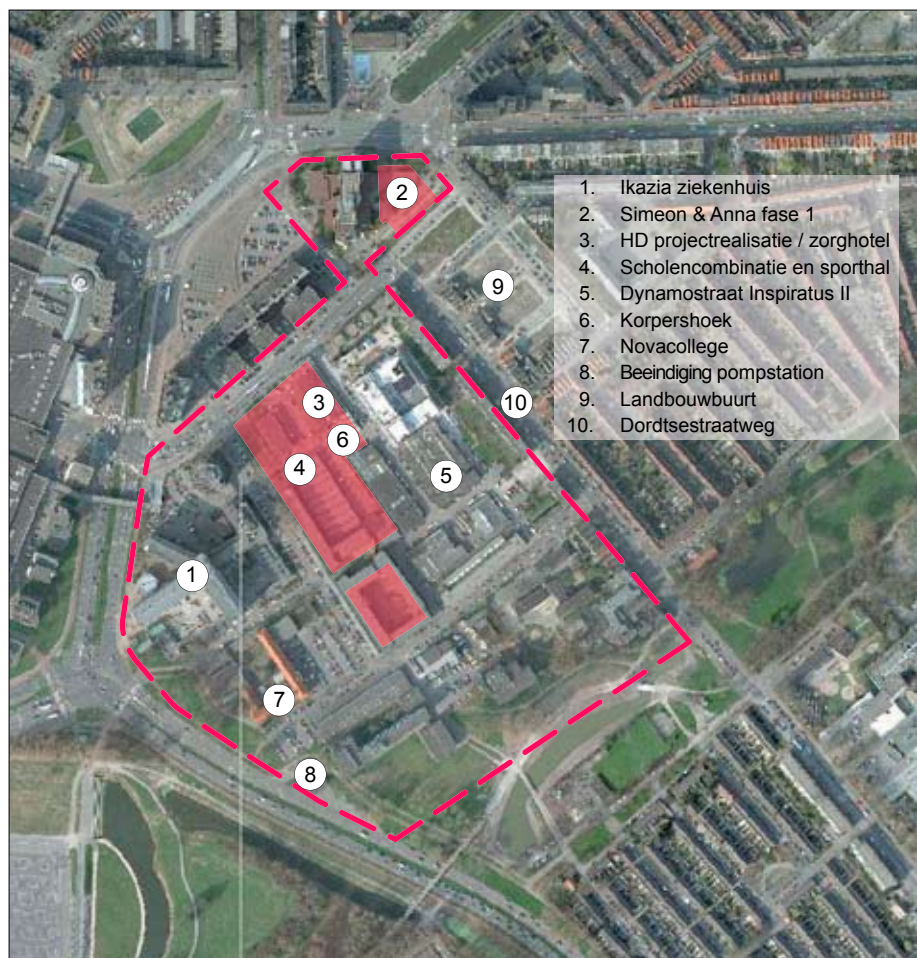
Inleiding

Het Motorstraatgebied (MSG) is onderwerp van een voortdurend proces van transformatie. Een aantal private partijen hebben inmiddels een bouwplan gerealiseerd of hebben daartoe een bouwvergunning verleend gekregen. Momenteel volgt een tweede golf van initiatiefnemers.

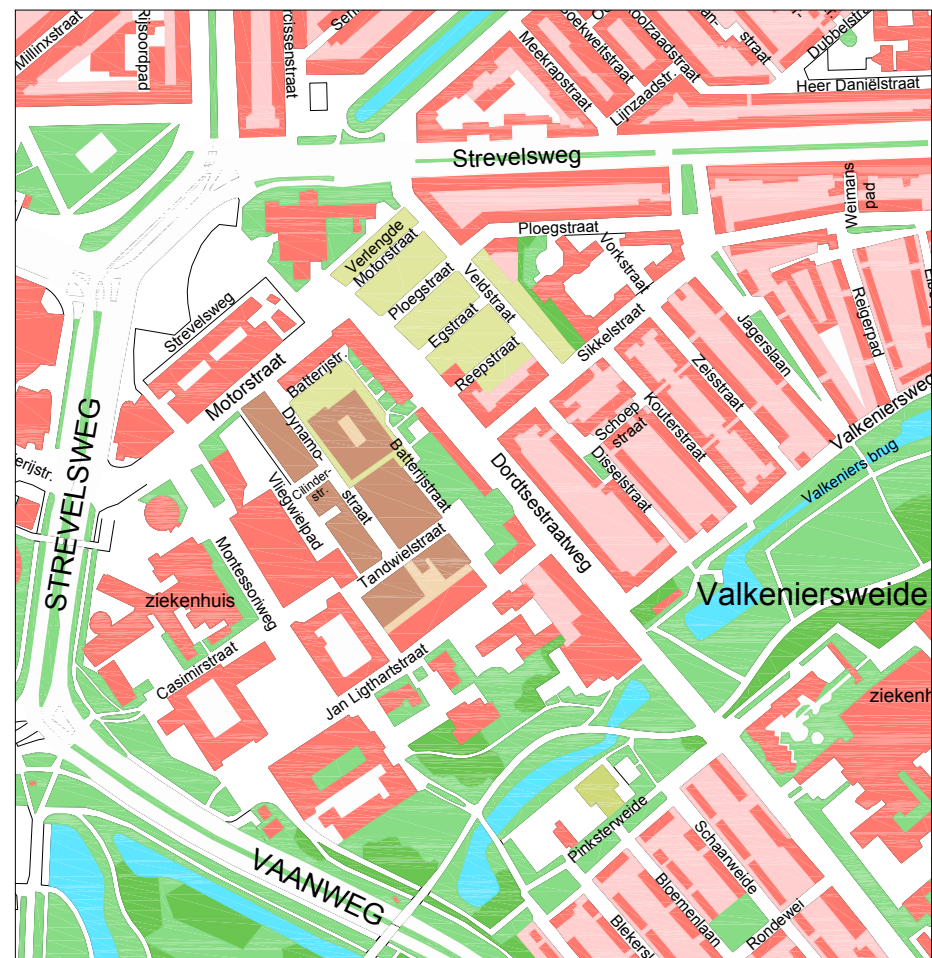
Deze op handen transformatie van Motorstraatgebied moet gezien worden in het licht van de gehele transformatie van de VIP Hart van Zuid; waarbij het Motorstraatgebied een hoogwaardig 'Leer- werk en zorg campus' zal worden.

Om tegemoet te komen aan de initiatieven van private partijen op de korte termijn en tegelijk het perspectief te bieden voor de stedenbouwkundige ambities voor MSG op de langere termijn, is dit stedenbouwkundige randvoorwaarden document opgesteld.

Dit document tracht de verschillende planaspecten die de private initiatieven met zich meebrengen op elkaar af te stemmen en vormt de basis voor de afspraken tussen Gemeente Rotterdam en private partijen.



Plangrens



Straatnamenkaart

Hoofdstuk 2

Opgave en plangrens

Algemeen

De Stedenbouwkundige Randvoorwaarden Motorstraatgebied bevat de ruimtelijke en technische uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van een aantal bouwplannen in voortgangsfase I. Dit document is in concept ter toetsing en advies aangeboden aan de deelgemeente Feijenoord en het DB heeft daarmee ingestemd en positief geadviseerd. De voorliggende definitieve versie zal nog eind dit jaar door college van B&W worden vastgesteld.

Opgave

De centrale opgave in het Motorstraatgebied is om het gebied van rommelige laagwaardige bedrijventerrein te veranderen in een multifunctioneel aantrekkelijk stedelijk gebied, welke volwaardig onderdeel uit maakt van Hart van Zuid. De basis voor deze transformatie wordt gevormd door private initiatieven in het gebied. De gemeente zelf treedt faciliterend op en geeft met dit stedenbouwkundige randvoorwaarden document de spelregels voor de (actuele) bouwplaninitiatieven af.

Plangrens

Het plangebied van Motorstraatgebied wordt begrensd door de Vaanweg, Strevelsweg, Dordtsestraatweg, de Valkeniersweide en de Motorstraat. De locatie Simeon en Anna ten noorden van de Motorstraat / Spastraat, tussen de Veldstraat en Strevelsweg valt binnen het plangebied. Dit plangebied vormt tevens exploitatiegrens.

Binnen het plangebied zijn inmiddels een aantal bouwplannen in ontwikkeling of in realisatie. Aan de Dynamostraat is het bedrijfsverzamelgebouw Inspiratis I gerealiseerd. Voor Inspiratis II is inmiddels bouwvergunning afgegeven. Het Ikaziaziekenhuis wordt verbouwd en ook wordt er door het ziekenhuis aan de Casimirstraat een parkeergarage opgericht.

Actuele bouwplaninitiatieven in voortgangsfase I zijn:

- Estrade ontwikkelt een scholencombinatie en een sporthal op de zogenoemde Unielocatie aan de Montessoriweg.
- Autoverhuurbedrijf Korpershoek is voornemens om op haar bestaande locatie aan de Dynamostraat haar pand uit te breiden met een openbare parkeergarage, waarin op de begane grond een garagebedrijf gevestigd is. Een deel van het pand wil Korpershoek gebruiken voor het stallen van haar huurauto's.
- Laurens Wonen (opdrachtgever van Visade) heeft al geruime tijd plannen voor herontwikkeling van de locatie van het huidige verzorgingstehuis Simeon & Anna gelegen aan de Strevelsweg in Rotterdam.
- Tevens heeft Laurens Wonen i.s.m. HD projectrealisatie het voornemen om op de hoek Dynamostraat Motorstraat, een zorghotel te voorzien.

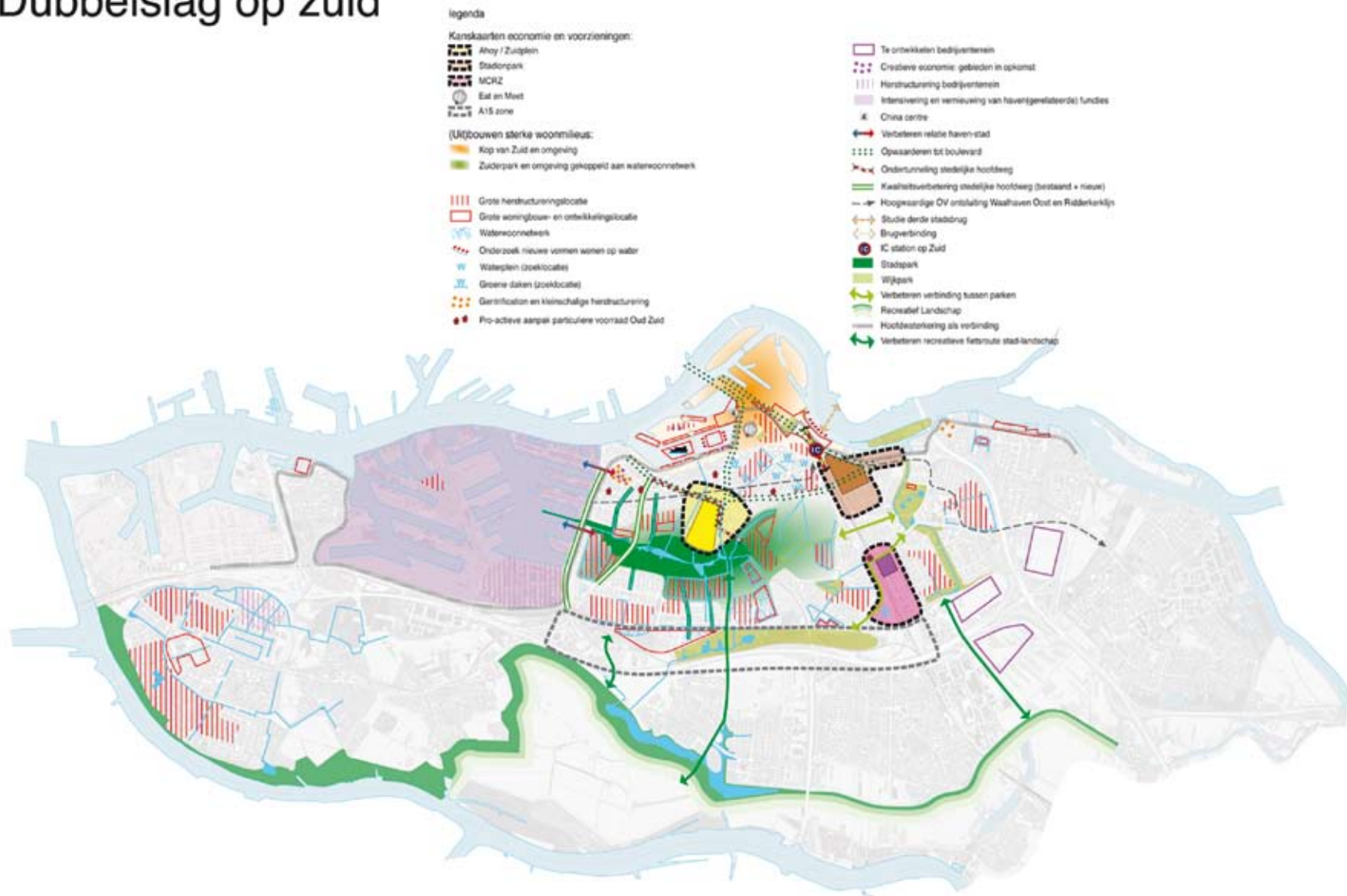
Op de langere termijn zullen ook de bouwblokken ten zuid oosten van de Casimirstraat en Tandwielstraat worden geherstructureerd. (Voortgangsfase II)

Ook spelen er nog een groot aantal ontwikkelingen in de directe omgeving: Behalve Ahoy en winkelcentrum Zuidplein zijn dat de Landbouwuurt en het Wevershoekterrein, maar ook de mogelijke ondertunneling Vaanweg-Pleinweg en de toekomstige metroverbinding tussen Hart van Zuid en Stadionpark.

Dit stedenbouwkundig randvoorwaarden document omvat de beleidskaders voor de bouwplaninitiatieven in voortgangsfase I en voortgangsfase II. Het document geeft middels een globale stedenbouwkundige hoofdpzet een doorkijk naar de langere termijn en faciliteert aan de hand van gedetailleerde stedenbouwkundige randvoorwaarden en bijbehorende voor-

lopige SMP (stedenbouwkundige matenplan) de initiatieven op de korte termijn. Bij het opstellen van het document wordt rekening gehouden met planontwikkelingen in de directe omgeving.

Dubbelslag op zuid



uit: Stadsvisie Rotterdam

Hoofdstuk 3

Beleidskaders

In dit hoofdstuk worden de gemeentelijke beleidskaders toegelicht welke van invloed zijn op de planontwikkelingen in het Motorstraatgebied.

Stadsvisie Rotterdam (Vastgesteld 29 november 2007.)

In de Stadsvisie wordt door het College van Rotterdam aangegeven waar de komende jaren in geïnvesteerd moet worden, om de twee doelen die zij zich heeft gesteld - sterke economie en aantrekkelijke woonstad - te bereiken. Centraal in de ontwikkelingsstrategie is het motto: 'Wat sterk is maken we sterker en groter en wat zwak(ke) is trekt zich op aan het sterke'. De ontwikkelingsstrategie omvat daarnaast de belangrijkste bestuurlijke beslissingen die nodig zijn om de visie te realiseren. Een aantal kernbeslissingen dat in verband van Motorstraatgebied en Hart van Zuid relevant is, is als volgt:

Kernbeslissing 1: (sterke economie) Rotterdam wil in 2030 op gebied van kennis en innovatie niet alleen de belangrijkste havenstad van Europa zijn, maar bijvoorbeeld ook investeren in onderwijs en haar medische clusters en zorgclusters uitbouwen. Met betrekking tot beroepsonderwijs, zoals ook in Motorstraatgebied, wordt aangehaald dat deze dagelijks deelnemers uit de regio trekt en dat bereikbaarheid en directe contact met bedrijven een centrale rol spelen.

Kernbeslissing 2: (sterke economie) Rotterdam benut vrije tijd als aanjager van de stedelijke economie. Daarbij ligt bij Zuidplein en Ahoy het accent op grootschalige vrijetijdsvoorzieningen. De opgave is om op de kracht van Ahoy voort te bouwen en dit uit te breiden. Het idee is verder dat de vernieuwing van het OV Station Zuidplein en de aanpak van het traject Vaanweg - Pleinweg het gebied daarbij de kwaliteitsimpulsen geven die nodig zijn om markt partijen te

inspireren tot investeringen.

Om te kunnen voldoen aan het doel van sterke economie en aantrekkelijk woonstad, zijn daarbij een aantal beslissingen opgenomen die randvoorwaardelijk zijn. Deze betreffen 'de openbare ruimte en het water,' 'de infrastructuur', 'het milieu' en 'cultureel erfgoed en architectuur' en zijn als volgt omschreven:

Kernbeslissing 7: Rotterdam zet de openbare ruimte en wateropgave in als een aanjager van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. Verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte op imagobepalende plekken, verbeteren van de verbindingen maar ook verbeteringen van de algehele kwaliteit van de openbare ruimte is daarom in dit verband nodig.

Kernbeslissing 8: Rotterdam waarborgt haar bereikbaarheid op duurzame wijze. Daarbij wordt ingezet op duurzame mobiliteit. Allereerst door het OV netwerk op de schaal van de stad regio en randstad op orde te brengen; Zuidplein is in dit verband een belangrijk OV Knooppunt. Hier sluiten regionale bussen vanuit het zuiden aan op het metronetwerk en stedelijk busnet. Verder wordt ingezet op verbeteren van hoofdwegen om en in de stad; De route Vaanweg-Pleinweg is een hoofdroute voor het stedelijke verkeer, onder andere richting de binnenstad (via de Maastunnel). De ingreep ter plaatse van de Strevelsplein heeft ten doel de bereikbaarheid van binnenstad vanuit zuidelijke richting veilig te stellen, maar wordt in de Stadsvisie ook gezien als belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van VIP gebied Hart van Zuid en de verbetering van de woonkwaliteit in de omgeving. Maar ook het stedelijk en regionaal fietsnetwerk is gericht op veilige en comfortabele fietsbereikbaarheid van de stad. Zuidplein is hierbij één van de belangrijke knooppunten in

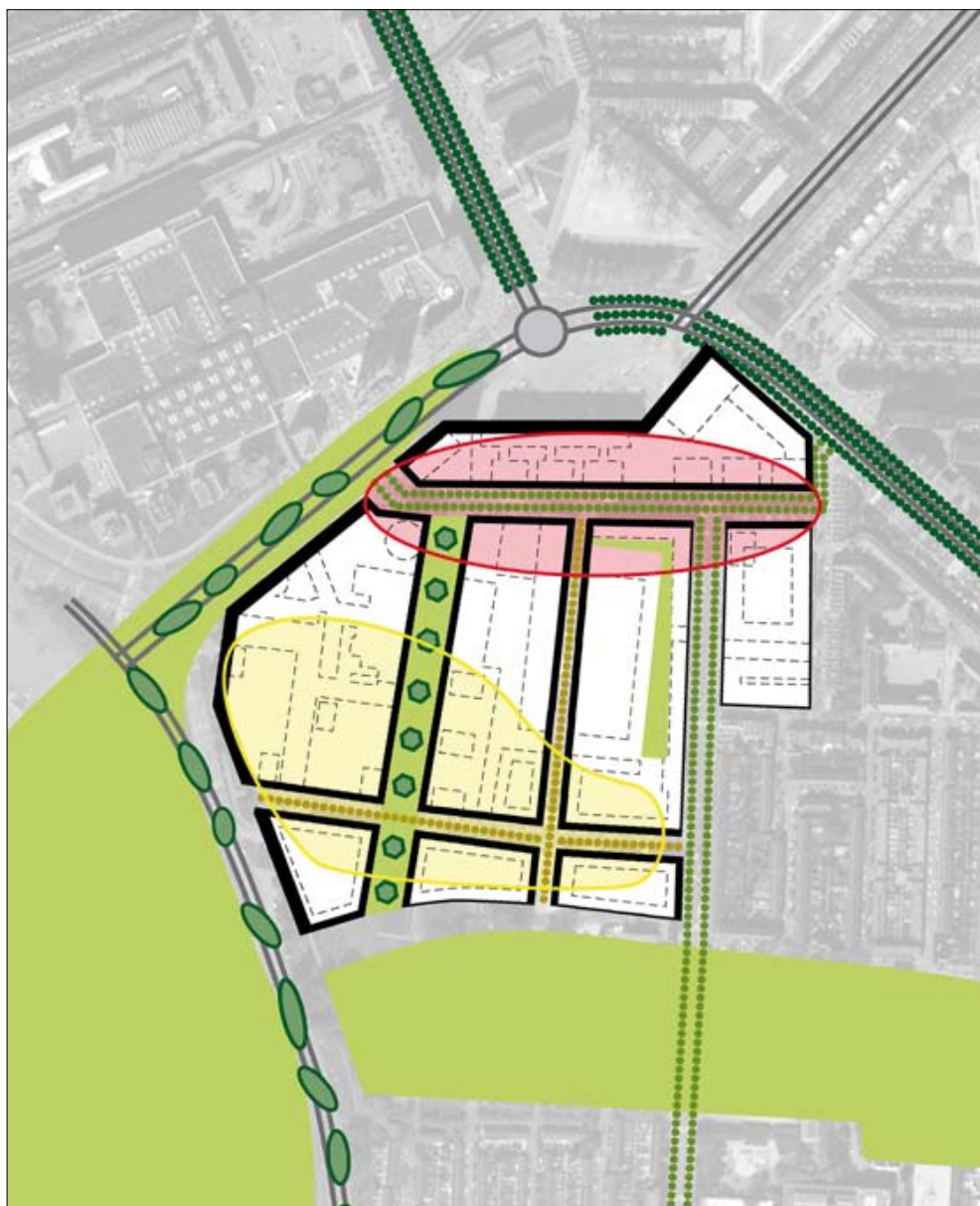
het regionale routenetwerk. Het Motorstraatgebied vormt een schakel voor fietsrelaties tussen Vreewijk/Lombardijen en Zuidplein.

Kernbeslissing 9: Rotterdam combineert ruimtelijk aanpak van milieu en ruimtelijke ontwikkeling op creatieve wijze. De halvering van de CO2 uitstoot per 2025 is daarbij een van de speerpunten en in vergelijking met het landelijke tempo. Ten aanzien van de gebouwde omgeving is de ambitie een energieneutrale gebouwde omgeving. Dit houdt in dat door drastische vermindering van energieverbruik, gebouwen per saldo voldoende hebben aan duurzame energie.

Kernbeslissing 10: Rotterdam zet cultureel erfgoed en architectuur in als ontwikkelingskracht. Ook bij toekomstige bouwprojecten blijft het uitgangspunt van beleid: Rotterdam als architectuurstad.

In de gebiedsuitwerking van Rotterdam-Zuid is het algehele adagium: achterstanden wegwerken en kansen pakken. De gebiedsontwikkeling Ahoy / Zuidplein / Vaanweg - Pleinweg is daarbij aangemerkt als kanskaart. Ten aanzien van Motorstraatgebied wordt in de Stadsvisie opgemerkt dat deze, in aansluiting op Zuidplein, ruimte biedt voor bedrijven, onderwijs en woningen. (!)

Tot slot: Gebiedsontwikkeling die aantoonbaar het meeste bijdragen aan de beoogde doelen (sterke economie en aantrekkelijke woonstad) zijn aangemerkt als VIP-gebied, In deze 13 VIP gebieden, waarvan Hart van Zuid een is, wordt met voorrang geïnvesteerd, omdat zij het vlieg wiel op gang kunnen brengen. De Stadsvisie is tevens een uitnodiging aan alle betrokken partijen om binnen dit kader dat Stadsvisie biedt, mee te bouwen aan een sterk Rotterdam.



plankaart "ruimtelijke visie Motorstraatgebied 2030"



wandvorming Strevelsplein



koppeling met Valkeniersweide



koppeling met 'loper' Hart van Zuid



Motorstraat als beeindiging Dordtsestraatweg



begeleiding Vaanweg als stadsentree

Ruimtelijke Visie Motorstraat 2030, dS+V, februari 2007

In opdracht van de deelgemeente Feijenoord heeft de dS+V de Ruimtelijke Visie Motorstraatgebied 2030 opgesteld. In deze visie zijn de gewenste ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden weergegeven. Het document vormt op hoofdlijnen het kader voor marktpartijen, bestuur als ook de verschillende stedelijke diensten. De visie is in juni 2007 vastgesteld door de deelgemeente Feijenoord.

Centraal idee in de visie is dat de structuur van het Motorstraatgebied zowel ruimtelijk als verkeerskundig beter aangesloten wordt op de stad en zijn directe omgeving. De buitenruimte krijgt een heldere structuur en een hoogwaardige inrichting en wordt de drager van de kwaliteit van het gebied. Er worden verschillende functies toegevoegd. Van rommelige laagwaardige bedrijventerrein verandert het naar een multifunctioneel aantrekkelijk stedelijk gebied, welke een volwaardige onderdeel uitmaakt van Hart van Zuid

De ruimtelijke visie omvat een streefbeeld. Omdat de ontwikkeling ervan voornamelijk vanuit de markt geïnitieerd zou moeten worden, was bij het opstellen van de ruimtelijke visie al duidelijk dat dit streefbeeld nader gepreciseerd zou moeten worden. Voorliggende Stedenbouwkundige Randvoorwaarden Document Motorstraatgebied betekent een actualisatie en een nadere uitwerking van de Ruimtelijke Visie Motorstraatgebied.

Relatie met aanpak VIP Hart van Zuid

In de Stadsvisie 2030 is Hart van Zuid aangewezen als een van de VIP gebieden. Hart van Zuid moet het centrum worden voor de ca. 220.000 inwoners van Zuid; Een hoogwaardige openbaar vervoersknooppunt (bus metro), een vrijetijdscentrum op top niveau (AHOY), een modern winkelcentrum (Zuidplein) en een daarop afgestemde leer - en werk campus' in het Motorstraatgebied vormen de dragers voor de gebiedsontwikkeling. Hart van Zuid geldt daarmee als een van de grootste projecten binnen de Gemeente Rotterdam voor

de komende jaren. Vanuit een voortschrijdend inzicht in de implementatie van projecten binnen de Stadsvisie is binnen de VIP projecten geprioriteerd. Dit betekent voor de korte termijn een beperktere, maar wel gerichte aanpak van de VIP een Hart van Zuid.

Het Plan van Aanpak Hart van Zuid voor 2009 richt zich enerzijds op fysieke resultaten binnen de deelprojecten en anderzijds op het realiseren van een Integraal Uitvoeringsprogramma voor Hart van Zuid. De inzet is daarmee tweeledig en richt zich zowel op voorbereiding en uitvoering van de deelprojecten, maar ook op de samenhang tussen de deelprojecten op korte en (middel) lange termijn.

De concrete deelprojecten waaraan op de korte termijn gewerkt wordt zijn:

1. Voorbereiding en uitvoering bouwplanontwikkelingen in Motorstraatgebied.
2. Renovatie van busstation en herontwikkeling van zwembad locatie in deelgebied Zuidplein.
3. Renovatie van sportpaleis Ahoy en de aanleg van de Vaanweide in deelgebied AHOY Playtime.
4. Een 10 punten programma met projecten gericht op het sociaal klimaat onder de naam Hart Sociaal.

Voorliggend stedenbouwkundige randvoorwaarden document betekent een uitwerking binnen het kader van Plan van Aanpak Hart van Zuid en richt zich op het faciliteren van de verschillende lopende bouwplaninitiatieven in het Motorstraatgebied. Naar verwachting zal eind 2009 / begin 2010 op basis van de verschillende deelproducten worden vastgesteld of een Structuurvisie Hart van Zuid gewenst is en hoe het vervolgtraject eruit zal zien.

Masterplan Zuiderpark, dS+V, oktober 2001

Het Zuiderpark is een groot stadspark gesitueerd tussen de vooroorlogse stadswijken op Zuid en de naoorlogse zuidelijke tuinsteden. Het was oorspronkelijk een gebruikspark met speelweiden, sportvelden, volkstuincomplexen en een strand-

bad in romantische landschapsstijl. In de loop der jaren was het park verwaarloosd en voor een deel in ongebruik geraakt. In 1999 is een grootscheepse herstructurering van het park gepresenteerd en dit heeft in 2001 geleid tot het Masterplan Zuiderpark.

De hoofddoelstelling die aan de planvorming ten grondslag lag, was om meer mensen en een grotere diversiteit aan mensen naar het Zuiderpark trekken. Om deze hoofddoelstelling te bereiken zijn vooraf drie ambities geformuleerd:

- Een betere ruimtelijke en functionele inbedding van het Zuiderpark in haar omgeving, waardoor de toegankelijkheid, zichtbaarheid en bereikbaarheid van het park sterk verbeterd wordt, evenals de relaties met aangrenzende gebieden zoals AHOY en Zuidplein.
- Een groter en meer gevarieerd aanbod van voorzieningen voor zowel bestaande gebruikersgroepen als nieuwe doelgroepen. Daarmee wordt het park voor alle bewoners op Zuid aantrekkelijk.
- Een beter ruimtelijke ordening en inrichting van het Zuiderpark en daarbij passend integraal beheer. Daardoor ontstaat een nieuwe ruimtelijke en organisatorische structuur die het park een solide basis geeft voor de toekomst.

Deze ambities zijn inmiddels voor een groot deel gerealiseerd. Maar als het gaat om de inbedding van het Zuiderpark in de omgeving zal in het Motorstraatgebied nog de slag gemaakt moeten worden. Ook de koppeling tussen Valkeniersweide en Zuiderpark is een belangrijke schakel, die momenteel ontbreekt.

Bestemmingsplan

Het vigerend bestemmingsplan is vastgesteld in 1987. De bedoeling is dat deze uiterlijk in 2013 geactualiseerd is. Ten aanzien van bouwplanontwikkelingen in Motorstraatgebied, die niet passen in het bestaande kader, is er de keuze om mee te lopen met dit traject ofwel dat partijen in overleg met de gemeente een projectbestemmingsplan in procedure brengen".



Masterplan Zuiderpark



hoofdentrees Zuiderpark + groene promenade

huidige structuur Hart van Zuid:



visie op structuur Hart van Zuid:



met drie lopers als verbindende promenades tussen deelgebieden

MER

Een milieueffectrapportage (mer) is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in besluitvorming. Een mer wordt gebruikt bij activiteiten die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu. In het kader van de ontwikkeling van het Motorstraatgebied is beoordeeld of er sprake is van ofwel een verplichting om een milieueffectrapportage (m.e.r.) op te stellen ofwel een m.e.r.-beoordelingsplicht. De ontwikkelingen in het Motorstraatgebied zijn niet van een dusdanige aard en omvang (bijv. in relatie tot bezoekersaantallen) dat een m.e.r. hoeft te worden uitgevoerd of dat een beoordelingsplicht van toepassing is. Individuele bouwplannen zullen in kader van projectbestemmingsplan wel een ruimtelijk onderbouwing aan moeten leveren.

Welstandsbeleid

In de Woningwet 2003 is vastgelegd dat toetsing door welstand alleen kan plaatsvinden indien de (deel)raad welstandscriteria heeft vastgesteld. Hiertoe is de Koepelnota Welstand opgesteld. Deze Koepelnota vormt het kader voor welstandstoetsing in de bestaande stad. De Koepelnota Welstand is 29 april 2004 vastgesteld door de Raad van de gemeente Rotterdam. Het welstandsbeleid is voor een groot deel afhankelijk van de plek waar gaat worden gebouwd. Elk soort gebied, in de Koepelnota gebiedstypen genoemd, heeft specifieke kenmerken en bijpassende welstandsregels.

Soms is de verandering van de gebouwde omgeving voor sommige gebieden dermate ingrijpend, dat de gebiedstypen uit de Koepelnota geen uitgangspunt (meer) kunnen zijn voor toetsing op de relatie met de omgeving. Het is dan ook noodzakelijk voor deze ontwikkelingsgebieden een aanvullend kader op te stellen, waarbinnen welstandstoetsing kan worden uitgeoefend, ofwel een welstandsparagraaf.

Een welstandsparagraaf is een bestuurlijk goedgekeurd document waarin de welstandscriteria zijn opgenomen voor een

ontwikkelingsgebied. De welstandsparagraaf moet worden vastgesteld door de deelraad, nadat het wettelijk voorgeschreven inspraaktraject is doorlopen. De welstandsparagraaf is een aanvulling op de Koepelnota. Uit de Koepelnota blijven het algemeen deel, de algemene criteria, de loketcriteria en de adviesprocedure via de Commissie van Welstand en Monumenten van kracht.

Het Motorstraatgebied is in de Koepelnota aangewezen als ontwikkelingsgebied; dit betekent dat er voor het Motorstraatgebied een aanvullend welstandskader in de vorm van een welstandsparagraaf benodigd is. Omdat deze tot dusver ontbrak heeft toetsing van bouwplanontwikkelingen in het Motorstraatgebied tot dusver plaatsgevonden op basis van onderliggende gebiedstypen. In het Motorstraatgebied zijn dit een aantal verschillende: Het gebied tussen de Montessoriweg en de Strevelsweg - Vaanweg heeft gebiedstype Stedelijke knooppunten, het gebied tussen de Motorstraat, de Strevelsweg en de Veldstraat het gebiedstype Planmatige stedelijke uitbreiding en het gebied tussen de Montessoriweg, de Motorstraat en de Dordtsestraatweg het gebiedstype Bedrijven- en kantorenlocaties. De bouwplannen Inspiratis I & II zijn getoetst op basis van het gebiedstype Bedrijven- en kantorenlocaties, de uitbreidingen van het Ikazia Ziekenhuis zijn op basis van de criteria van het gebiedstype Stedelijke knooppunten beoordeeld.

In de ontwikkeling van het MSG tot dusver is het niet ideaal dat een welstandsparagraaf ontbreekt. Voor de nog aanstaande projecten zoals Simeon & Anna en de scholenlocatie geldt dat des te meer. Toetsing op basis criteria Bedrijven- en kantorenlocaties is voor scholenlocatie niet wenselijk. En planmatige stedelijke uitbreiding is voor een groot complex als Simeon & Anna niet ideaal.

Parallel aan dit stedenbouwkundig randvoorwaarden document wordt daarom momenteel de welstandsparagraaf voor MSG opgesteld. Belangrijk winstpunt is dat met een welstandsparagraaf de beeldkwaliteit van het gebied als geheel gestuurd kan worden. Vertrekpunt voor deze kwaliteit vormt bestaande aansprekende bebouwing uit de wederopbouwperiode, zoals

bijvoorbeeld het Maaskantgebouw en het voormalige Klooster uit de jaren 50 aan de Jan Ligthartstraat. Dit stedenbouwkundige randvoorwaardendocument en de welstandsparagraaf zijn op elkaar afgestemd.

OV - zuid studie

Naar aanleiding van de ambities voor Rotterdam Zuid, zoals geformuleerd in de Stadsvisie, is eind 2007 gestart met het project "Verkenning OV-structuur op Zuid". Het project is uitgevoerd onder gezamenlijk opdrachtgeverschap van de stad en de stadsregio Rotterdam. Dit heeft in maart 2009 geleid tot een Visie OV-structuur op Zuid, met daarin een beschrijving van het inhoudelijke eindbeeld van de studie: Hoe moet de toekomstige openbaar vervoerstructuur van Rotterdam eruit komen te zien?

De visie op het toekomstige openbaar vervoersnetwerk voor Rotterdam Zuid is opgebouwd rond een nieuw intercitystation op de ontwikkelingslocatie Stadionpark en een nieuwe zuidtangent-metroverbinding tussen NS-station Schiedam Centrum, Stadshavens, Hart van Zuid, Stadionpark en Kralingse Zoom. Voor het Motorstraatgebied betekent dit dat er in de toekomst forse verbeteringen in de OV-bereikbaarheid kunnen komen. Op dit moment heeft er nog geen concrete besluitvorming plaatsgevonden over de uitvoering van deze verbinding. Er is ook nog geen tracé bepaald tussen Stadionpark en Hart van Zuid en tussen Hart van Zuid en Schiedam.

Vaanweg - Pleinweg studie

De Vaanweg - Pleinweg is één van de stedelijke hoofdroutes voor de autobereikbaarheid van Rotterdam. Omdat de doorstroming hier in de toekomst ernstig onder druk komt te staan, is in opdracht van het College van B&W en in overleg met de Stadsregio studie gedaan naar de mogelijkheden voor onder-tunneling in combinatie met een integrale stedelijke kwaliteitsverbetering in dit deel van Rotterdam - Zuid. Het realiseren van een betere verbinding tussen Motorstraatgebied en het centrale deel van Zuidplein (winkelcentrum en openbaar ver-

voerknoop) is een belangrijk onderdeel van de opgave.

Op 3 juli heeft het College van B&W het eindrapport vastgesteld. Het College onderschrijft de conclusie dat de problemen op de Vaanweg- Pleinweg en in de directe omgeving zonder ingreep verder zullen verergeren in de periode tot 2020. Dat is ongewenst voor de bereikbaarheid van Zuid en de binnenstad en de kansen voor de gewenste ruimtelijkeconomische ontwikkeling van Zuid (Hart van Zuid, Pact op Zuid en aanpak woningvoorraad Oud Zuid). In het kader van de Uitvoeringsstrategie Stadsvisie bepaalt het College in november de vervolgstappen ten aanzien van de Mobiliteit op Zuid.



luchtfoto Motorstraatgebied e.o. uit 1967

Hoofdstuk 4

Gebiedsomschrijving

Het Motorstraatgebied is centraal gelegen op Rotterdam Zuid, aan de hoofdwegen Vaanweg en Strevelsweg, direct naast het Zuidplein. Het vormt tevens de beëindiging van de Dordtsestraatweg. Ondanks de centrale ligging lijkt de functionele invulling in de huidige situatie meer op een bedrijventerrein aan de rand van de stad. De aansluiting op Zuidplein en het OV-knooppunt is aanwezig, maar door de barrière van de Vaanweg en de slechte langzaam verkeer verbindingen is er geen samenhang.

In de huidige situatie heeft het gebied geen heldere structuur. Het gebied is daardoor sterk intern gericht en heeft weinig relatie met de omgeving en biedt ook geen doorzichten naar deze omgeving. De uitstraling van de openbare ruimte wordt hoofdzakelijk bepaald door de aanblik van geparkeerde auto's en de kwaliteit van de buitenruimte is plaatselijk erg laagwaardig. In het gebied zijn wel bomen aanwezig, maar deze fungeren niet als drager van de openbare ruimte structuur. Naar de randen toe heeft het gebied geen goede uitstraling; De rand richting de Vaanweg is rafelig en de kwaliteiten van het zuidelijk gelegen groen van de Valkeniersweide wordt niet goed benut. De Dordtsestraatweg markeert de overgang naar meer monofunctionele woonomgeving, maar wordt niet goed aangehecht.

Ontstaansgeschiedenis

De huidige amorfe situatie is terug te voeren op de ontstaansgeschiedenis van het Motorstraatgebied: Honderd jaar geleden was het gebied open polderland. Langs de Dordtsestraatweg, die de route vormt van het haventje in toenmalige Katendrecht naar Dordrecht, ligt temidden van dit polderland de Landbouwbuurt als een enclave.

In de jaren 30 zijn grote delen van dit polderland bebouwd en is het nabijgelegen Tuindorp Vreewijk ontstaan. De Dordtsestraatweg loopt dan tot aan de Strevelsweg. Het Zuidplein, Ahoy en het Motorstraatgebied vormen nog steeds een lege vlakte in de stad. Halverwege de jaren 50 wordt op de kop van de Dordtsestraatweg het Verzamelgebouw Zuid van de architect Maaskant opgericht. Dit is tezamen met enkele bebouwing langs de Jan Ligthartstraat, waaronder een klooster, de eerste bebouwing in het gebied.

Eind jaren 60 is een groot deel van de huidige bebouwing gerealiseerd. De Montessoriweg wordt de belangrijkste ontsluiting van het Motorstraatgebied. Gebouwen zoals het Ikaziaziekenhuis zijn hierop georiënteerd. Met het verleggen van de verbinding tussen Pleinweg en Vaanweg wordt gebied van Motorstraatgebied en Zuidplein in tweeën geknipt. Het gevolg is dat de bebouwing langs de Montessoriweg met de achterzijde naar de belangrijkste invalsroute van Rotterdam Zuid is gericht. De Dordtsestraatweg wordt losgekoppeld van het Zuidplein. Met de komst van de metro, Ahoy en Zuidplein in de jaren 70 krijgt het gebied de vorm zoals we die vandaag nog kennen: een infrastructureel knooppunt, die gecombineerd wordt met een groot aantal voorzieningen. Het MSG is hierop echter fysiek ruimtelijk nooit goed aangehaakt.

Het Verzamelgebouw Zuid is opgenomen in de zogenaamde top 100 van belangrijke wederopbouwmonumenten in Nederland. Vermoedelijk dit jaar nog wordt besloten of de gebouwen op deze lijst definitief worden aangewezen. Op dit moment is het gebouw voorbeschermd als rijksmonument. Het gebouw vormt een belangrijk ankerpunt voor toekomstige ontwikkelingen.



historische kaart 1910



historische kaart 1956 (met noodwoningen aan westzijde)



Verzamelgebouw zuid



gebied is intern gericht en kent weinig doorzichten



aanblik van auto's bepaald openbare ruimte



uitstraling openbare ruimte is hard en laagwaardig



kwaliteiten Valkeniersweide worden vanuit MSG weinig benut



aansluiting op en uitstraling van Dordtsestraatweg rommelig



oriëntatie plots naar de Valkeniersweide is niet representatief



oriëntatie plots naar de Vaanweg is niet representatief



openbare ruimte structuur



- maximale / indicatieve rooilijnen
- - - maximale bebouwingsvlak
- brede variant Casimirstraat

definitie rooilijnen

Hoofdstuk 5

Stedenbouwkundige hoofdropzet

Stratenplan benadering

Het Hart van Zuid is nu een optelsom van losse gebouwen. Voor het gebied als geheel wordt het 'Nieuwe Stratenplan' geïntroduceerd als een middel om meer samenhang tussen de gebouwen tot stand te brengen. (nota Koers & Inzet) Het Nieuwe Stratenplan is een stelsel van openbare ruimtes dat de omringende functies en hun gebruikers/publieksgroepen samenbrengt. Het Stratenplan zorgt voor ruimtelijke en temporele continuïteit. Binnen dit patroon moeten bestaande en nieuwe gebouwen vreedzaam co-existeren. Maar er moet ook rekening gehouden worden dat de gebouwen afzonderlijk (ook degenen die nu worden toegevoegd) ooit weer verwijderd en vervangen kunnen worden, zonder dat telkens de stedelijke samenhang op het spel staat. Zo hebben in onze steden al eeuwenlang op redelijk soepele wijze vernieuwingen plaatsgevonden.

In het MSG is het 'Nieuwe Stratenplan' in aanzet al aanwezig. Het is één van de weinige onderdelen van het Hart van Zuid waar regelmaat en samenhang 'voor het grijpen ligt'. Maar het MSG is ook een gebied in voortdurende ontwikkeling. Er zullen lange tijd hoge en lage en oude en nieuwe gebouwen langs de straten naast elkaar staan. Dit is 'all in the game'. Het stratenplan in het MSG is geen 'Berlagiaans' stratenplan, geen architectonisch ensemble. De samenhang tussen plattegrond en bouwhoogte moet niet hermetisch zijn. Gebouwen moeten in de loop van de tijd los van elkaar kunnen veranderen. Het is dus eerder een 'Amerikaans grid', dat samenhang in de plattegrond combineert met variatie en dynamiek in bebouwing en functies.

Voor het gehele plangebied is een stedenbouwkundig hoofdropzet / stratenplan gemaakt. Deze biedt de doorkijk naar de ontwikkelingsmogelijkheden op de langere termijn. Aan de hand van een aantal thema's wordt de stedenbouwkundige hoofdropzet toegelicht. Deze thema's zijn: openbare ruimte structuur, definitie rooilijnen, bebouwingsvlakken, hoogteaccenten, programmatische zonering, verkeer, parkeren en fietsverkeer. Deze structuur zal gefaseerd worden aangelegd.

Openbare ruimte structuur

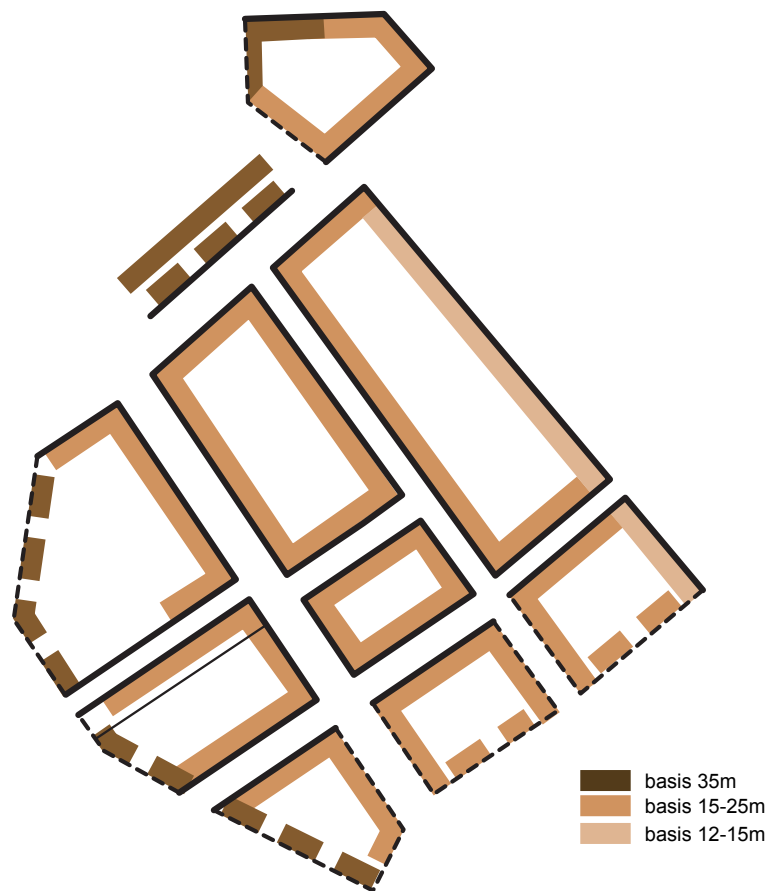
De openbare ruimte wordt als drager van kwaliteit gezien. De basis daarvoor is een heldere structuur. De hoofdropzet wordt bepaald door een aantal oost-west en noord-zuid georiënteerde straten; Duidelijke lijnen en wegsegmenten, die uniform worden vormgegeven over de gehele lengte, en die duidelijk aantakken op de omgeving. De wegen binnen deze structuur hebben elk een eigen karakter/profiel waarbij groen een belangrijke drager is. Verder wordt het ontwerp van buitenruimte en wegprofielen goed afgestemd op het daadwerkelijke gebruik ervan. Dit moet o.a. resulteren in een royaal straatbeeld waarin het verkeer en het parkeren een goede plek krijgen, voetgangers ongehinderd kunnen wandelen en het groen (bomen) de ruimte heeft en een meerwaarde geeft aan het straatbeeld.

In het stratenpatroon is een onderlinge hiërarchie te onderkennen:

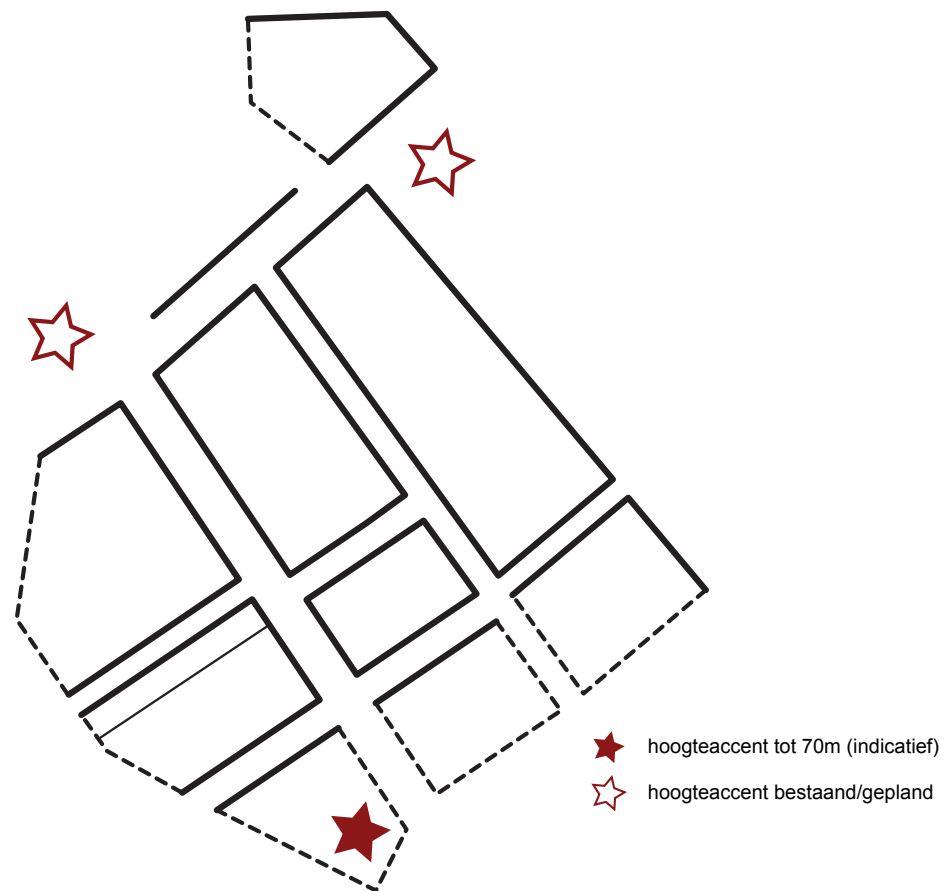
- De Motorstraat is de belangrijkste ontsluiting van het Motor-

straatgebied. Ook in de toekomst zal de route voor de autobereikbaarheid van de aanliggende gebouwen van belang blijven. Daarbij zal de straat een veel heldere verbinding met Zuidplein en het OV-knooppunt vormen. Kwalitatief wordt de straat sterk opgewaardeerd. Fysiek wordt de straat doorgetrokken tot aan de Veldstraat. De inrichting wordt over de hele lijn zoveel mogelijk continu en de basis daarvoor is een dubbele rij bomen in de middenberm.

- De Montessoriweg is een van de voornaamste straten. De inrichting van de straat kent in de toekomst drie rijen bomen en heeft aan de noordoostzijde, gekoppeld aan de school, een verbreed trottoir met een verblijfskwaliteit. Omdat dit tevens de zonzijde is, zullen de bomen geen gesloten bladerdek mogen vormen. Inrichtingmeubilair zal het gebruik van de straat ondersteunen. De plintfunctie van de school waarin de school middels etalages haar diensten uitstalt is voor de interactie tussen school en openbare leven van groot belang. De straat vormt in de toekomst een belangrijke verbinding met de Valkeniersweide.
- Dynamostraat loopt parallel aan de Montessorriweg en zal net als deze in de toekomst doorgetrokken worden tot aan de Valkeniersweide. De Dynamostraat straat is secundair ten opzichte van de Montessorriweg en kent aan een zijde bomen. de straat zal maar zal om tegemoet te kunnen komen aan de hogere bouwvolumes enigszins verbreed worden.
- Jan Ligthartstraat is secundair ten opzichte van de Motorstraat. De straat ontsluit het gebied vanaf de Dordtsestraatweg en zal mogelijk in de toekomst aan takken tot op (een



bebouwingsvlakken: hoogtes



bebouwingsvlakken: accenten

parallelweg van) de Vaanweg. Vanaf de straat zal in de toekomst doorzichten geboden worden naar het belendende groen van de Valkeniersweide.

- Casimirstraat /Tandwielstraat: De Casimirstraat zorgt tezamen met de (verlengde) Tandwielstraat voor een meer fijnmazigheid van het netwerk. De huidige Casimirstraat is ca. 16 meter breed. Deze zou, mede gezien voetgangers die uit parkeer garage Ikaziaziekenhuis komen, verbreed moeten worden naar 18 meter. Dit vergt aanpassingen aan de (uitbouw) van het Montfoort College. Langs de Casimirstraat wordt daarbij ruimte gereserveerd zodat deze in de toekomst mogelijk verbreed kan worden en kan dienen als entree van Motorstraatgebied. Vanwege gevorderde bouwplaninitiatieven aan de Dordtsestraatweg en vanwege het gevaar voor een sluiproute wordt de Tandwielstraat niet doorgetrokken tot aan de Dordtsestraatweg.
- De Vaanweg behoudt zijn inrichting als Parkway en deze wordt over de Strevelseweg-west doorgezet tot aan (nieuwe) plein. De inrichting bestaat uit brede groene bermen, eventuele bebouwing in het groen en losse boomgroepen.
- Zuidplein / Strevelsweg: Op dit moment fungeert het plein hoofdzakelijk als parkeervoorziening voor Verzamelgebouw Zuid. De ruimte zou echter een veel meer representatieve uitstraling kunnen en gezien de ambities met VIP Hart van Zuid dit ook moeten hebben. Eerder is de vergelijking gemaakt met Hofplein of bijvoorbeeld Mattenesserplein: welke belangrijke entrees van de stad vormen. De nieuwbouw van Simeon en Anna en de beoogde bebouwing op het Wevershoekterrein vormen tezamen met het Verzamelgebouw Zuid de contouren van dit nieuwe plein.

Definitie rooilijnen

Om de bestaande structuur, die sterk intern gericht is, geen relatie met de omgeving kent en geen doorzichten naar deze omgeving biedt, te doorbreken wordt aan de hand van rooilijnen deze opnieuw gedefinieerd. Deze rooilijnen maakt de openbare ruimtestructuur eenduidiger. De openbare ruimte

(voorkant) wordt helderder onderscheiden van de achterstraten, zoals het Batterijpad en de Cilinderstraat. De Motorstraat wordt doorgetrokken tot aan de Veldstraat. Hiermee wordt tevens de Dordtsestraat op een meer volwaardige manier aangetakt. (Achterstraten kunnen eventueel worden afgesloten, maar dan wel op een kwalitatief aantrekkelijke wijze.)

Plaatselijk wordt het straatprofiel verbreed zodat deze ruimte biedt aan hogere bebouwingvolumes en betere inrichting van de straat zelf. De nieuwe rooilijnen betekenen een aantal doorbraken van de bestaande structuur: één doorbraak in het verlengde van de Dynamostraat ter plaatse van de Tandwielstraat naar de Jan Ligthartstraat en de Valkeniersweide en één doorbraak in verlengde van de Montessoriweg van de Jan Ligthartstraat tot aan de Valkeniersweide. Ter plaatse van de Casimirstraat wordt ruimte gereserveerd zodat deze in de toekomst indien nodig verbreed kan worden en kan dienen als entree van Motorstraatgebied.

Bebouwingsvlakken

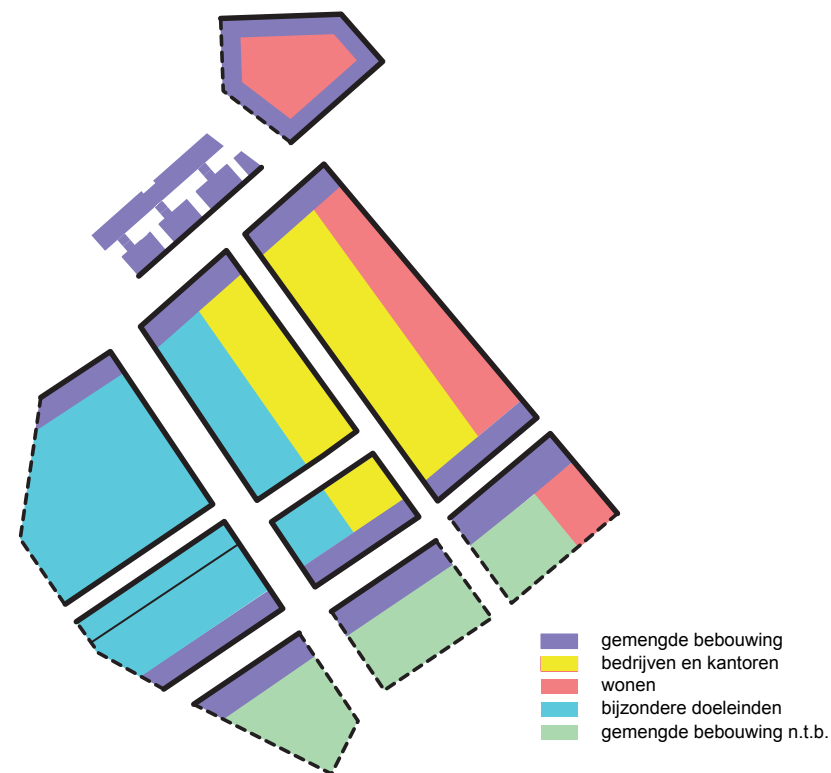
De basis bouwhoogte in een gebied is 20 meter, met een bandbreedte tussen de 15 en 25 meter. (Volumes lager dan 15 meter of hoger dan 25 meter kunnen alleen als hoge uitzondering worden toegestaan.) Hierdoor ontstaat in combinatie met de gekozen profielbreedtes een sterk stedelijk beeld. De basis aan de buitenranden van het plangebied ter plaatse van de Vaanweg en Strevelsplein mag ca. 35 meter zijn. Oftewel evenhoog als het verzamelgebouw Zuid, waarbij de bovenste laag is verbijzonderd. Ter plaatse van de Dordtsestraatweg is de basishoogte 12 - 15 meter. De exacte hoogteopbouw langs de Valkeniersweide hangt af van de verdere uitwerking. Vraag is of deze kant een doorgaande lage wand vormt zodat afstemming met aangrenzend Vreewijk ontstaat of dat gekozen wordt voor een meer open en in hoogte variërende wand (als een soort hybride bouwblok), waarmee het MSG meer als autonoom gebied wordt benaderd. In het algemeen is het belangrijk is dat de functies op de begane grond een duidelijke relatie met het maaiveld hebben.

Hoogteaccenten

Op een aantal strategische punten is een hoogte accent tot 70 meter denkbaar. Voorgesteld wordt om minimaal de hoek Valkeniersweide - Vaanweg hiervoor aan te merken. Eventuele andere hoogteaccenten moeten worden gezien in groter kader van Hart van Zuid. Hiermee wordt afstand genomen van het eerdere idee in de Ruimtelijke Visie om een ruime hoogbouwzone rondom Motorstraat toe staan (70 tot 120 meter) en een tweede hoogbouwzone rondom de Jan Ligthartstraat (tot 60 meter) Wel zal, zoals toen werd geformuleerd, de hoogbouw nog steeds terugliggend ten opzicht van de plint gepositieerd dienen te worden.



programmatische zonering voorstel 1 (wonen zuid)



programmatische zonering voorstel 2 (kantoren/ bedrijven zuid)

Programmatistische zonering

Belangrijke doelstelling voor het Motorstraatgebied is om het gebied te transformeren in een hoogwaardig 'leer- en werk campus'. Op deze wijze wordt de samenwerking tussen scholen en bedrijven bewerkstelligd, bijvoorbeeld doordat leer- een stageplaatsen worden gecreeerd.

Nu kent het gebied op dit moment al een menging van functies: kantoren, bedrijven, wonen en bijzondere doeleinden vinden plaats naast en soms ook boven elkaar. De voorzieningen zijn alleen niet altijd hoogwaardig en de verdeling ervan kent geen optimum en lijkt lukraak te zijn.

Vooruitlopend op een bestemmingsplanwijziging wordt gedacht over een heldere programmatistische zonering van het gebied. Een zonering waar in de prominente Montessoriweg een accent ligt op bijzondere doeleinden (scholen en ziekenhuis) en in de meer secundaire, en minder publieke, Dynamostraat ruimte is voor kantoren en bedrijvigheid en wonen. De aan deze straten parallel lopende Dordtsestraatweg behoudt haar hoofdzakelijke woonfunctie en vormt de scheidslijn tussen de Motorstraatgebied en de woonomgevingen van Vreewijk. De straten die deze parallele lijnen verbinden, de Motorstraat en Jan Ligthartstraat, vormen ook in programmatisch opzicht een bindmiddel en omvat een gemengde bebouwing. De zonering neemt voor een deel de bestaande programmatistische verdeling als vertrekpunt maar verheldert deze ook.

In de Stadsvisie wordt ten aanzien van het Motorstraatgebied opgemerkt dat deze ruimte biedt voor bedrijven, onderwijs maar ook woningen. Op dit moment vormt het wonen echter een te marginaal onderdeel van het totale programma. In deze stedenbouwkundige randvoorwaarden wordt derhalve rekening gehouden met een tweetal uitwerkingen voor de zuidelijke strook aan de Valkeniersweide: Ofwel een inzet op wonen ofwel een inzet op gemengde bebouwing met nadruk op kantoren. (zie kaartjes)

Wat pleit voor woningbouw is dat deze een sociale controle

(ogen op de straat) buiten werktijden met zich meebrengt. Ook zou het toevoegen van extra woningbouw bestaande uit woningbouw zoals het appartementen complex aan de Jan Ligthartstraat (Ikaziaflat uitkijkend op de Valkeniersweide) beter kunnen inbedden. Waar vraagtekens bij geplaatst zouden kunnen worden of de omvang van het woonmilieu voldoende kritische massa heeft in relatie tot de rest van het MSG, om een aantrekkelijk woonmilieu te kunnen zijn. De voorkeur vanuit deelgemeente Feijenoord maar ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt gaat uit naar een variant met wonen. De concrete haalbaarheid in sociaal, programmatistisch en financieel opzicht moet nog nader worden onderzocht. Omdat dit voortgangsfase 2 betreft wordt deze keuze nog niet gemaakt. Bij nadere planuitwerkingen zal dan ook worden gezien welke categorieën en typologieën woningen gebouwd zouden kunnen worden.

Bijgaande schematische zoneringskaartjes zijn niet zozeer bedoeld om e.e.a. strict af te bakenen, maar geven een denkrichting aan. (Wellicht zou in de zuidrand naast kantoren/ bedrijven ook bijvoorbeeld een school gerealiseerd kunnen worden.)



auto ontsluiting

Verkeer

Het Motorstraatgebied heeft op dit moment drie aansluitingen op het omliggende stedelijke autonetwerk: Motorstraat-Strevelsweg, Veldstraat-Strevelsweg en de Dordtsestraatweg. In het kader van de Ruimtelijke Visie is de ambitie uitgesproken om een extra zuidelijke aansluiting op de Vaanweg te realiseren. Uit een verkenning van Hart van Zuid (2008) is gebleken dat een dergelijke aansluiting niet volledig kan worden aangesloten, omdat de doorstromingskwaliteit op de stedelijke hoofdroute dan niet meer voldoende gegarandeerd kan worden. Een aansluiting waarbij verkeer vanuit Vaanplein rechtsaf het gebied in kan rijden en er ook rechtsaf weer uit kan, is verkeerskundig goed inpasbaar. Deze aansluiting kan op meerdere plekken gemaakt worden: Casimirstraat, Jan Ligthartstraat.

Een eventuele ontsluiting langs de Valkeniersweide dient niet direct aan te takken op de Vaanweg. De reservering voor deze laatste aansluiting is binnen de maximale rooilijnen geplaatst. De keuze is hier ofwel ontsluiting voor de bebouwing aan de Valkeniersweide langs, waarmee het bebouwingvlak ondieper wordt ofwel de ontsluiting van de bebouwing met 'inprikkers' vanaf de Jan Ligthartstraat en dan wordt bebouwingvlak dieper. Het eerste model sluit aan bij woonbebouwing in Vreewijk langs de Valkeniersweg. In laatste geval kan het bestaande zeslaagse woongebouw aan de Jan Ligthartstraat blijven bestaan. Uitwerking van ontsluiting op dit punt hangt samen met eerder aangehaalde keuze voor bebouwingstypologie langs de Valkeniersweide.

Voor de Veldstraat ligt de ambitie de kruising aan te passen in 2011. Hierbij worden in maatregelen getroffen voor de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid van de wijken en worden de verkeerslichten vervangen.

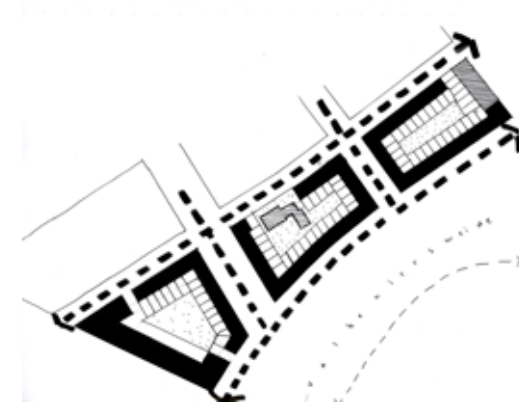
De kruising Motorstraat-Strevelsweg is een Blackspot, wat betekent dat er meer dan zes (letsel)ongevallen hebben plaatsgevonden in de afgelopen drie jaar. Er wordt gewerkt aan een maatregelenpakket.

Parkeren

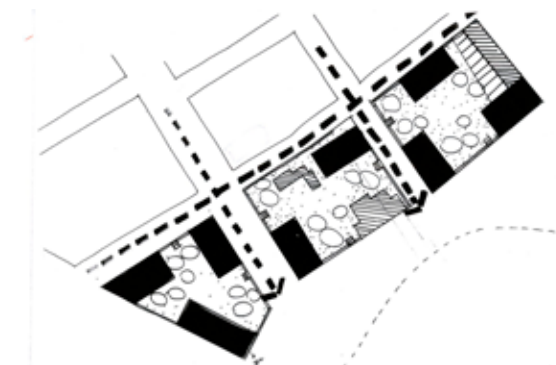
De parkeerdruk is de afgelopen jaren zeer hoog in het Motorstraatgebied. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat voor het merendeel er geen (betaald) parkeerregime is en dat de functies in het Motorstraatgebied zeer beperkt tot geen parkeren op eigen terrein hebben opgelost. Invoeren van betaald parkeren is in 2008 onderzocht; het effect op de parkeerdruk in de omliggende (woon)wijken wordt op dit moment nog dermate groot geacht, dat invoering is uitgesteld. Echter, inzet is om met de ontwikkelingen in het gebied ook de parkeervoorzieningen op eigen terrein te laten toenemen en daarmee de druk op de buitenruimte zover te laten afnemen, dat er ook een kwaliteitsverbetering van het openbaar gebied kan worden gerealiseerd. Invoeren van betaald parkeren is daarbij één van de maatregelen, die binnen enkele jaren verwacht mag worden. In 2010 wordt de parkeersituatie nader gemonitord.

Expeditie

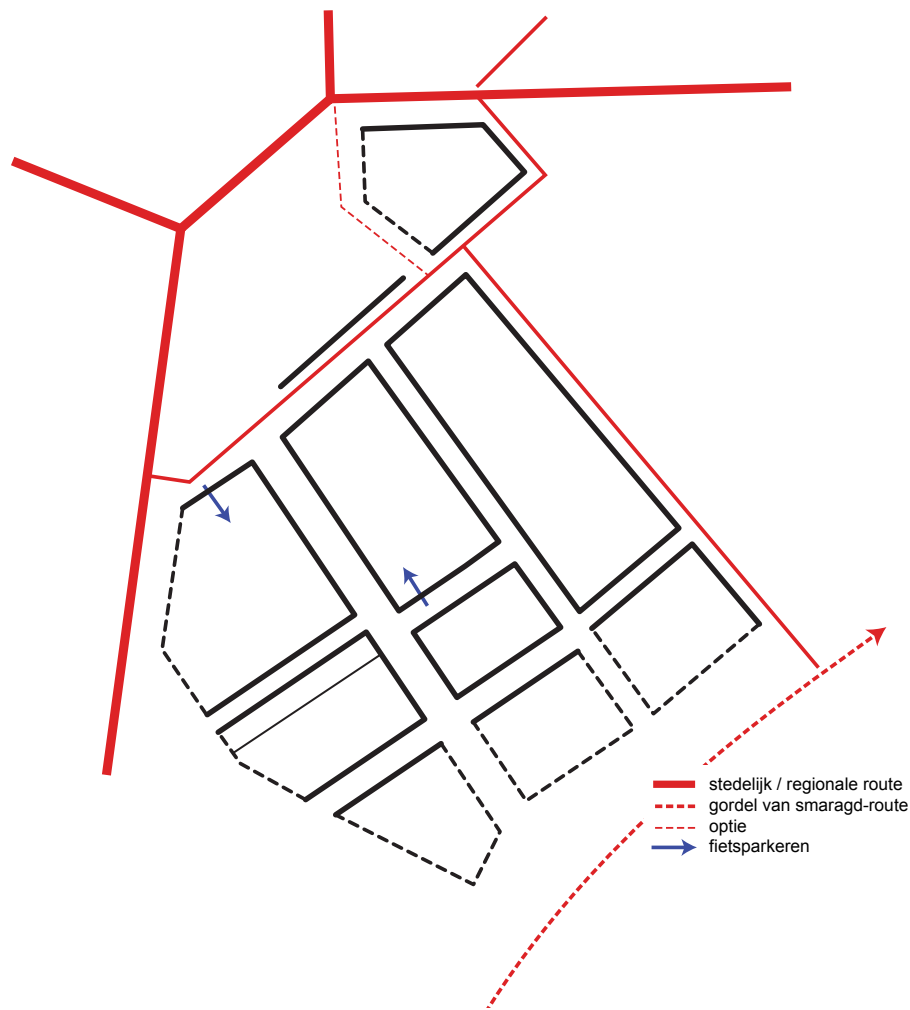
Entrees voor inpandig parkeren en expeditie (laden/lossen en vuilnisophalen) mogen niet conflicteren met het gebruik van de openbare ruimte door voetgangers (scholieren, werknemers en bezoekers). De Montessoristraat en de zuidzijde van de Motorstraat moeten daarvan zoveel mogelijk gevrijwaard worden.



variant Valkeniersweide: ontsluiting voor bebouwing langs



(voorkeurs)variant Valkeniersweide: ontsluiting middels inprikkers



fietsroutes

Fietsverkeer

Het MSG ligt op een schakelpunt in het fietsnetwerk tussen Feijenoord/IJsselmonde welke leidt via de Dordtsestraatweg naar de stedelijk-regionale routes van de Strevelsweg en de Pleinweg. In het huidige stedelijke beleidskader zijn hiervoor de Jan Ligthartstraat en de Veldstraat aangewezen als verbindingen. De Motorstraat zelf ontbreekt in dit overzicht en daarmee is ook de route van Dordtsestraatweg naar de Pleinweg (Maastunnel) gemankeerd.

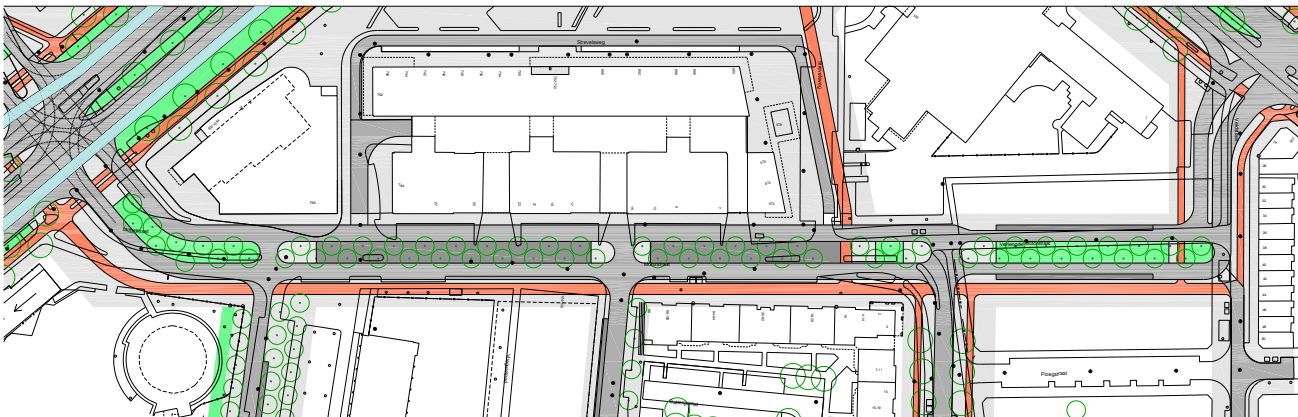
In overleg met de Coordinator Fietsbeleid binnen de afdeling Verkeer is een voorstel gemaakt om de beleidsmatige verbinding Jan Ligthartstraat te verplaatsen naar de Motorstraat. Hiermee geven we invulling aan de Hart van Zuid ambitie om de verbinding tussen MSG en Zuidplein via deze kruising te laten plaatsvinden, op termijn met een doorbraak door het winkelcentrum Zuidplein.

Bij de aanduiding van een straat als stedelijke fietsverbinding hoort ook het bieden van ruimte (kwaliteit) voor de fiets in de vorm van infrastructuur: fietspaden of fietsstroken. De straten in het MSG zullen uiteindelijk als verblijfsgebied (30km/u) worden ingericht, maar gezien de aanwezigheid van parkeergarage-entrees en fietsende scholieren zijn duidelijke fietsvoorzieningen wenselijk. In de Montessoriweg, Dynamostraat en de verlengde Tandwielstraat zijn voorzieningen niet nodig. Wel worden vanaf deze straten fietsenstallingen ontsloten. Bij voorkeur geen ontsluiting van fietsenstallingen aan de Motorstraat

Voor de inpassing in de Motorstraat zijn twee principemodellen in beeld: een vrijliggend tweerichtingenfietspad in de zuidelijke zijligging (3,50 m) of gemarkeerde fietsstroken op de rijbaan (min. 1,80 m per rijbaan) aan weerszijden van de middenberm/parkeerstrook. Beide zijn kwalitatief goed; de verwachting is dat een vrijliggend fietspad iets meer comfort en veiligheid biedt voor o.a. de jongere scholieren. De fietsstroken zijn goed te combineren met de brede rijbanen. Ze bieden een visuele versmalling van de rijbaan van 5 meter. (Nodig voor het uitvoegen uit het haaksparkeren in de middenberm). Principe II (zie tekening) heeft vanuit verschillende oogpunten de voorkeur.

Het is aan te bevelen om de aansluiting van de Dordtsestraatweg naar de Veldstraat in hetzelfde profiel te zetten als de rest van de Motorstraat. Wel is er op korte termijn gekeken worden naar de fietsvoorzieningen bij de Blackspot Veldstraat-Strevelsweg, zoals die in voorbereiding is. Fietsverkeer moet hier goed kunnen aantakken op de Strevelsweg in oost-west-richting. Voor het uitvoeren van de genoemde fietsmaatregelen zijn middelen beschikbaar uit de stedelijke fondsen.

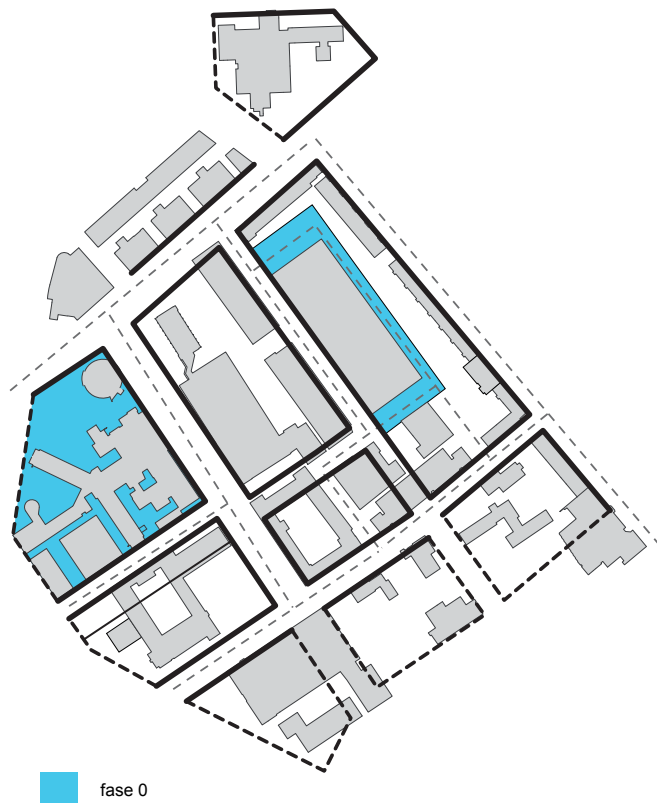
Behalve deze stedelijke regionale fietsroutes is ook de recreatieve fietsverbinding van Zuiderpark naar Valkeniersweide van belang. Deze route langs de zogenoemde Gordel van Smaragd zal in de toekomst doorlopen tot aan Waalhaven Oostzijde. Het is de bedoeling om de huidige verbinding over de Vaanweg in de toekomst te vervangen door een verbinding die onder andere een veel mindere hellingspercentage heeft dan de bestaande brug.



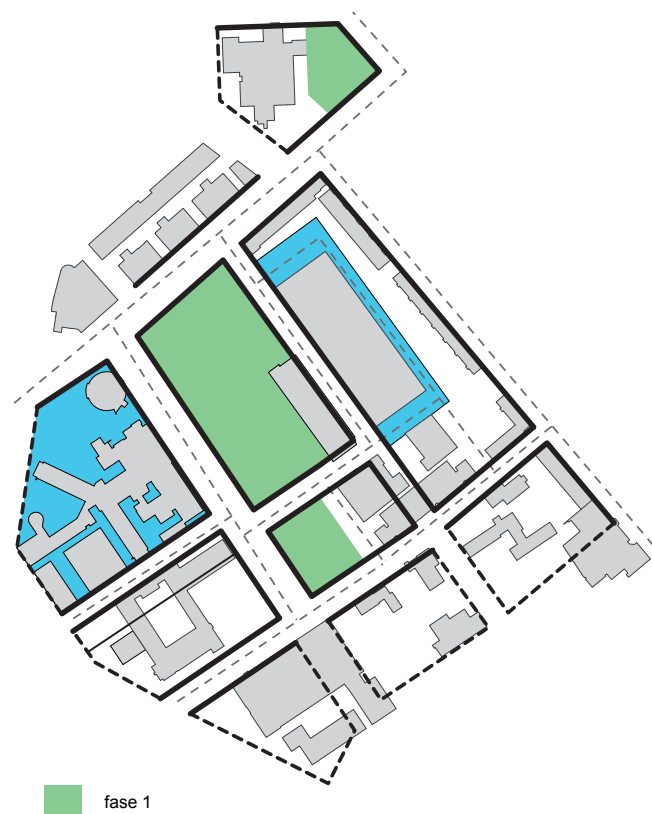
principe I: vrijliggende twee richtingen fietspad



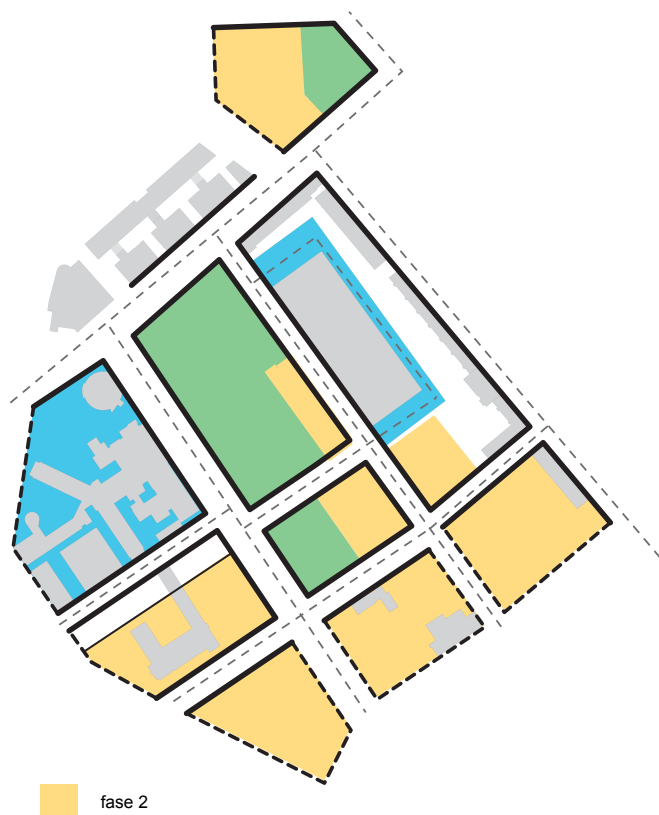
principe II: gemarkeerde rijstroken aan weerszijde



structuur fase 0



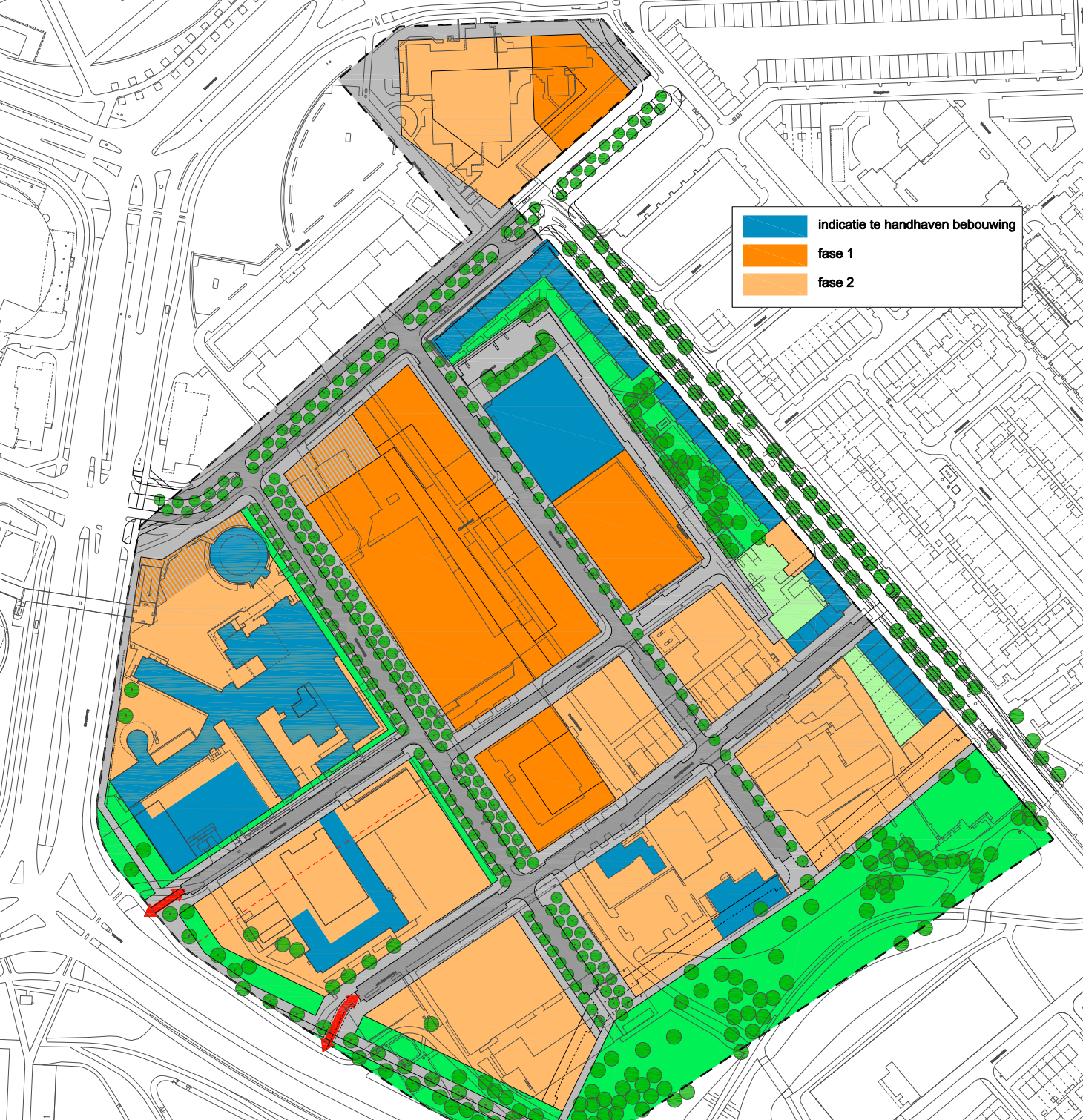
structuur fase 1



structuur fase 2

Fasering

Aan de hand van een drietal globale faseringstekeningen is te zien hoe de bestaande structuur transformeert naar de beoogde hoofdopzet. Ook is als aangegeven welke bestaande bebouwing daarbij minimaal gehandhaafd zal blijven. Dit is alleen ter indicatie.



Hoofdstuk 6

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Aan de hand van een aantal thema's wordt de stedenbouwkundige randvoorwaarden toegelicht. Deze hebben in eerste instantie betrekking op de volgende ontwikkelingen in voortgangsfase I.

- Verzorgingstehuis Simeon en Anna (fase 1) aan de Motorstraat - Veldstraat
- Scholencombinatie op de Unielocatie Montessoriweg
- Zorghotel hoek Dynamostraat - Motorstraat
- Autoverhuurbedrijf Korpershoek aan de Dynamostraat
- Sporthal hoek Montessorriweg - Jan Ligthartstraat

Van belang om te vermelden is dat de gemeente aan de ontwikkeling van fase 1 van Simeon en Anna de voorwaarde verbindt dat ook fase 2 in de toekomst tot ontwikkeling komt. Dit betekent sloop van het bestaande gebouw. Laurens Wonen en Visade hebben expliciet aangegeven dat het bestaande gebouw vanwege haar constructieve drager, die geen andere indeling mogelijk maakt, geen toekomstwaarde heeft.

Structuur en karakter

Een belangrijke basis voor de aanpak van het MSG vormt het verhelderen van de openbare ruimte structuur, waarbij doorzichten naar de omgeving gecreëerd worden en waarbij er heldere voor- en achterkanten worden gedefinieerd. Van belang voor de uitstraling van de buitenruimte zal met name ook de representativiteit van de aangrenzende bebouwing zijn. MSG is in vergelijking met omliggende woonwijken nu al een autonoom gebied met een eigen karakter. Dit autonome karakter zal in kwalitatieve zin worden versterkt doordat ook de laagwaardig bedrijvigheid zal transformeren naar meer hoogwaardig functies. Dit moet het gebied het karakter van een campus geven. Het gebied zal door

een grotere en betere functiemenging in de toekomst nog meer een dynamisch karakter verkrijgen, met een vergrote levendigheid en een verhoogde kwaliteit. Een zorgvuldige afstemming van functies en bebouwing is daarbij van groot belang.

Bebouwing

In het algemeen geldt de eis dat een beeld wordt nagestreefd die recht doet aan de bijzondere bebouwing uit de wederopbouw periode, zoals het Verzamelgebouw Zuid een belangrijk ankerpunt is.

In de opbouw kent de massa een geleding waarbij de begane grond verhoogd en maximaal transparant uitgevoerd is. Deze transparante plint laag kan zich ook over twee lagen uitstrekken. De bovenliggende lagen tot 20 meter in het binnengebied en tot ca. 35 meter aan de rand van het gebied vormen de basis. De materialisering van deze basis kan refereren naar materiaalgebruik en geleding zoals in de wederopbouw periode: betonnen kaders en glas, maar ook metselwerk en ornamentiek. Het dakvlak zelf vormt de vijfde gevel. Door het dakvlak groen in te richten kan dit onderdeel uit gaan maken van een daklandschap. Om het gebruik van en het zicht op dit daklandschap te stimuleren wordt voorgesteld om incidenteel een terugliggende dakopbouw toe te staan. Deze kan bijvoorbeeld dienen als ontmoetingsruimte, personeelskamer, fitnessruimte etc. Maximum oppervlak van deze opbouw kan in bestemmingsplan uitgedrukt worden in een maximum percentage ten opzichte van dakoppervlak, bijvoorbeeld 20%

De randbebouwing langs de Vaanweg en deel van de Strevelsweg kan tot ca. 35 meter een volledige laag toevoegen.

Deze laag is net als bij verzamelgebouw Zuid verbijzonderd. (Exakte hoogteopbouw van randbebouwing nader afstemmen op Verzamelgebouw Zuid). Incidentele hoogbouw tot 70 meter zal terugliggend ten opzichte van de rooilijn gepositioneerd dienen te worden.

Kwaliteit

Een samenhangende beeldkwaliteit van het Motorstraatgebied onderstreept het campus karakter. Samenhang betekent in dit geval niet uniformiteit, maar een samenhang door verscheidenheid. Referentiekader en kleur- en materialenpallet voor deze verscheidenheid vormt de wederopbouw architectuur. Op de volgende bladzijde zijn een aantal beeldaspiraties bijgevoegd die het beoogde karakter illustreren.

Binnenin blijft het gebied ook in de toekomst haar dynamisch en soms wat schurende karakter behouden. Een uitbreiding van Korpershoek aan de Dynamostraat is daar een voorbeeld van. Dit stelt wel extra eisen aan de verschijningsvorm van het gebouw; een aantrekkelijke plint en een uitstraling die dag en mogelijk ook 's nachts aantrekkelijk is. Een functie als deze is niet denkbaar aan bijvoorbeeld Montessorriweg en in het bestemmingsplan zal daarom worden vastgelegd dat ofschoon gebied maximaal gemengd is, functies niet overal plaats kunnen vinden.

De gebouwen langs de rand van het Motorstraatgebied hebben een gebiedsoverschrijdende betekenis. De rand van de Valkeniersweide slaat de brug naar het groen en moet in verhouding gezien worden tot omliggende tuindorpen. Wat overigens niet hoeft in te houden dat deze gelijkvormig is aan de rand van Vreewijk. De randbebouwing langs



Verzamelgebouw zuid als Ankerpunt



(nieuwbouw die geïnspireerd is op)

voorbeelden van wederopbouw architectuur in plangebied





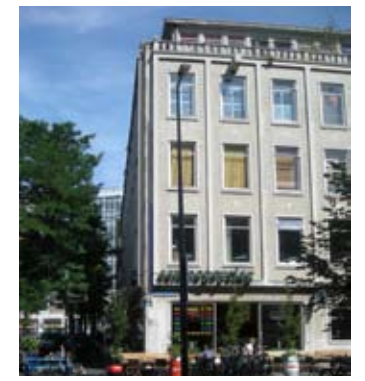
individueel gebouw onderdeel van wand



hoek + geleding



wand



plint - middenstuk - top



plint



voorbeelden van wederopbouw architectuur elders in de stad

de Strevelsweg en Vaanweg vormen een wand langs een van de voornaamste invalswegen van Rotterdam zuid en bepalen de aanblik van het gebied in de richting van AHOY en Zuidplein. Deze rand is nu erg onbestemd en zal middels bebouwing, maar ook groen, meer aanzien moeten krijgen. De parkeergarage van het Ikaziaziekenhuis, die met kantoorfuncties is 'ingepakt' en de inrichting van het ziekenhuis terrein zullen daar de opmaat voor vormen.

Het bouwblok van Simeon en Anna neemt na afronding van 1e en 2de fase een unieke positie in. Het blok vormt de overgang van gemengde bebouwing naar mono-functionele woonomgeving, heeft gevels die zich richten naar de binnenkant en buitenkant van het Motorstraatgebied en vormt samen met o.a. Verzamelgebouw Zuid en toekomstige bebouwing op Wevershoekterrein de wanden voor het 'Zuidplein.' (Feitelijk heet de weg hier Strevelsweg). In de optiek van dit stedenbouwkundige randvoorwaarden document zou het gebouw zich als vanzelfsprekend schakel dienen te voegen tussen deze verschillende werelden. Dit betekent niet dat het gebouw heel kameleontische moet zijn en dient te reageren op de verschillende omgevingen, maar eerder dat haar volume, gevelindeling en materialisering op een bescheiden manier een brug slaat.

Relatie gebouw - openbare ruimte

Zoals al eerder is opgemerkt is in de relatie tussen gebouw en openbare ruimte met name de uitstraling van de plint van belang. De plint dient transparant te zijn, entrees dienen aan de straat gelegen te zijn. Gebouwen dienen daarbij aan de openbare ruimtes rondom entrees te hebben, waarbij ook entrees van eventuele bovengelegen voorzieningen helder gepositioneerd en zichtbaar zijn. Entrees van bergingen, garages e.d. dienen uit het zicht (bijvoorbeeld aan binnenterrein) of anders representatief te worden vormgegeven.

Guidelines (uit te werken in bestemmingsplan)

Om te voorkomen dat er stand-alone ontwikkelingen plaats vinden die uiteindelijk ruimtelijk niet bij elkaar passen of elkaar in de weg zitten, zijn een aantal regels op gesteld. De regels moeten een soort algemene geldigheid hebben voor alle initiatieven in het gebied, zodat ze als vanzelf bij elkaar passen. Op deze manier kunnen alle initiatieven met hun eigen dynamiek, proces en tijdsplanning tot stand komen. Het streefbeeld is een stedelijke invulling van het grid. Dus: een helder onderscheid tussen openbaar en privé, geen gatenkaas, gebouwen die zich primair richten op de openbare ruimte en qua verkaveling niet eigen 'kunstjes' doen. Uitzonderingen zijn mogelijk, om iets van de 'amerikaans'-stedelijke levendigheid mogelijk te maken. Deze zijn wel geclausuleerd. (Zie ook Welstandsparagraaf.) E.e.a. zal verder in gebiedsbestemmingsplan worden uitgewerkt.

Straten en blokken

1. Straten hebben een continu profiel.
2. Straten zijn de dragers van alle adressen (gebouwen, functies).
3. Straten combineren alle verkeersfuncties, ze zorgen voor een algemene, neutrale toegankelijkheid voor iedereen.
4. Straten zijn bij voorkeur en in hoofdopzet symmetrisch: beide zijden zijn gelijkwaardig (subtiele variaties hierop zijn denkbaar, indien gebaseerd op de hiërarchie in profielen)
5. Profielen zijn ruimhartig gemaatvoerd, met voldoende ruime trottoirs voor de voetgangersstromen.
6. Teveel openbare ruimte is dodelijk in een gebied waar veel ongedefinieerde restruimtes zijn. De openbare ruimte is gekoppeld aan loop/rijroutes; Voeg geen 'ruimten' toe waar daar in de grote stedenbouwkundige structuur geen aanleiding voor bestaat.
7. Straten kunnen onderling verschillen en hiërarchie vertonen, maar lopen soepel in elkaar over.
8. Binnen ieder bouwblok zitten meerdere functies. Adressen bevinden zich aan de straten rondom het bouwblok. Geen monofunctionele bouwblokken met één voordeur, waardoor elders drie doodse straatgevels ontstaan.
9. Gebouwen maken front naar de straat, met een toegankelijke en transparante plint. Achterkantfuncties bevinden zich aan de binnenzijde van het bouwblok. Geen alzijdig vrijstaande blokken.

Hoeken

10. De bebouwing volgt en articuleert de hoeken van het bouwblok, en draagt daarmee de continuïteit en (relatieve) gelijkwaardigheid van de betreffende straten. Het zijn de boekensteunen voor de bebouwing langs de straten. Het zijn de meest in het oog springende gebouwen in het gebied. Zij zijn de ankerpunten voor het stedelijk beeld.
11. De gevels aan de hoeken zijn allebei even belangrijk. Het zijn allebei voorgevels (geen kopgevels). Geen inkijk in de achterkanten van de bouwblokken.
12. Op of bij de hoeken liggen de prominente entrees. Zij voeden beide straten tegelijk.

Wanden

13. Langs de straten staan de gebouwen in de rooilijn.
14. De gebouwen staan tegen elkaar aan. Zijgevels zijn "wachtgevels". Geen/minimaal zicht op achterkanten en binnenterreinen.
15. De bouwhoogte is in 'redelijke proportie' tot de straatbreedte. De 20 meter basishoogte met een marge tussen de 15 en 25 meter, is gezien de profielbreedten een goed uitgangspunt.
16. De architectuur van de gevels volgt de klassiek-stedelijke indeling plint/middenstuk/toplaag, waarbij de begane grond verhoogd en maximaal transparant uitgevoerd is. Deze transparante plint laag kan zich ook over twee lagen uitstrekken.
17. Gezien de hoogbouw in de omgeving zijn toevoegingen toegestaan cq. gewenst om een levendig daklandschap te creëren.

Geclausuleerde uitzonderingen.

18. Af en toe een lager gebouw mag, mits de hoofdmoot van de bebouwing per bouwblok wel op de algemene 20 meter hoogte zit.
19. Absolute minimum hoogte is 10 meter; dit mag alleen als uitzondering worden toegestaan en daarbij nooit op een hoek worden toegepast. In bestemmingsplan zal dit worden uitgewerkt in bijvoorbeeld een vrijstelling.
20. Af en toe een hoger gebouw mag, mits idem (zie 18)
21. Maximumhoogte is: 25 meter voor middengebied, 35 meter voor de rand en 70 meter voor incidentele hoogbouwaccent. in binnengebied mogen bij uitzondering tot 35 meter gebouwd worden. In bestemmingsplan zal dit worden uitgewerkt in bijvoorbeeld een vrijstelling.
22. Het hogere gedeelte (>25 m.) 'ontspringen uit de hoofdmoot' en staan in de tweede linie met een setback van minimaal 2 meter. Hoogbouwaccenten liggen sterker terug (ook vanwege windhinder).
23. Een gebouw mag een eigen voorruimte of voorhof hebben, mits deze ingesloten is door het betreffende gebouw. Dit is geen openbaar plein. De overgang van openbaar trottoir naar de voorruimte/voorhof moet als onderdeel van de architectuur worden gearticuleerd. Deze volgt de rooilijn. Het beheer vindt plaats door de eigenaar/gebruiker van het gebouw.
24. Bij bestaande vrijstaande gebouwen:
 - a. ga uit van de reguliere breedte van het trottoir in de aangrenzende straatprofielen;
 - b. behandel de resterende ruimte tot de bebouwing als onderdeel/voorruimte/cour/tuin van het gebouw; (rabat)
 - c. articuleer de grens tussen openbaar en privé als onderdeel van de architectuur van het gebouw (bijv. muur, hek, haag, trede(n), bomenrij, materiaalverschil). Bedenk dat bij vervanging het nieuwe gebouw volgens bovenstaande regels wellicht de rooilijn zal gaan vullen).
25. Gebouwen los van elkaar mag incidenteel, mits de kier maximaal 6 meter is en deze is afgeschermd door muur/gevel, hek of poort als onderdeel van de architectuur van het gebouw, mits gelegen in de rooilijn. (binnenterrein Batterijstraat tussen Inspiratis I en woongebouw op de hoek Dynamostraat Motorstraat kan op termijn zo aaneengebreid worden.)

Parkeereis

In de Bouwverordening van de gemeente Rotterdam worden minimum parkeereisen gesteld aan nieuwbouwprojecten op basis van de functie en de omvang daarvan. De parkeereis wordt vastgesteld door de bebouwingscommissie (dS+V); in het planvormingsproces geeft dS+V afdeling Verkeer en Vervoer hierover adviezen af aan de initiatiefnemer. Het Motorstraatgebied valt daarbij gedeeltelijk onder zone B en zone C. De begrenzing ligt op de ruimte tussen Maaskantgebouw en Simeon & Anna, de Motorstraat, de Montessoristraat en de Valkeniersweide. De Unielocatie en Simeon & Anna liggen daarmee in zone C. Het uitgangspunt is dat parkeervoorzieningen die conform Bouwverordening horen bij de nieuwbouw ook gefinancierd worden uit deze ontwikkelingsplannen. Deelgemeente Feijenoord heeft aangegeven dat afkopen van deze verplichting om parkeren op eigen terrein te realiseren niet aan de orde is.

Vorm

Parkeren dient inpandig opgelost te worden en lossen en zowel het parkeergedeelte als de entree dient een representatieve uitstraling naar de openbare ruimte te hebben: Dit betekent op maaiveld dat parkeren in een functie dient worden 'ingepakt.' Opstelplaats en eventuele hellingbanen dienen op eigen terrein te worden opgelost. Daken van parkeergedeelten dienen bij voorkeur met groen te worden bedekt hiervoor is voor de gemeente ook subsidies beschikbaar. (Zie ook 'Duurzaamheid' onder hoofdstuk 8)

Ten aanzien van het gebruik van parkeervoorziening van de nieuwe Scholencombinatie op de Unielocatie, is de wens uitgesproken (en is het zelfs noodzakelijk) dat deze plekken mede gebruikt worden in de avonduren door gebruikers van de nieuw te bouwen Sporthal. Dat betekent dat de kwaliteit van de parkeerplaatsen het niveau en maatvoering van stallingsplekken moet overstijgen. De richtlijnen Openbare Parkeerplaatsen van de dienst Stadtoezicht zou daarvoor als referentie kunnen dienen. Samen met de dienst S&R zal in dat geval de haalbaarheid moeten worden getoetst. Hierbij moet aandacht worden besteed aan de exploitatie en beheer

Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen zijn de volgende randvoorwaarden te geven:

- Verzorgingstehuis Simeon & Anna: entree aan de Motorstraat, locatie nader bepalen in samenhang met voorstel inrichtingsplan.
- Scholencombinatie: aan verlengde Tandwielstraat of via verlengde Tandwielstraat naar logistieke straat oostzijde)
- Zorghotel: entree aan de Dynamostraat
- Autoverhuurbedrijf Korpershoek: entree bij voorkeur aan Cilinderstraat (is de insteek vanaf Dynamostraat)

Parkeerregulering

Voor het Motorstraatgebied wordt door de gemeente Rotterdam gestudeerd op invoering betaald parkeren. Dit is een hulpmiddel bij het terugdringen te hoge parkeerdruk in combinatie met het verfraaien van de buitenruimte (o.a. door minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren. Hierbij is de vraag vooral vanaf welk moment voldoende plaatsen op particuliere terreinen beschikbaar zijn om te zorgen voor een goede balans tussen vraag en aanbod. De realisatie van de parkeergarage's Ikazia, Unielocatie en Korpershoek zijn belangrijke projecten in dit proces.

Laden + lossen

Laden en lossen geschiedt waar mogelijk vanaf het binnenterrein; In het geval van verzorgingstehuis Simeon en Anna, de Scholencombinatie en autoverhuurbedrijf Korpershoek, en wellicht ook zorghotel, zou dit deels mogelijk moeten zijn. Laden en lossen mag niet te conflicteren met het gebruik van de openbare ruimte en leiden tot verkeersopstoppen. Betrokken partijen dienen inzicht te geven in de frequentie van de laad en losbewegingen die het gebruik met zich mee brengt om te kunnen inschatten wat de consequenties voor gebruik en aanblik openbare ruimte zal zijn.

Fietsenstalling/ bergingen

Het parkeren van fietsen dient inpandig of uit het zicht op de kavel gerealiseerd te worden met een hoogwaardige uitstraling naar het openbaar gebied. Bergingen dienen bij voorkeur vanaf binnenterrein ontsloten te worden of met een hoogwaardige uitstraling naar het openbaar gebied.

Schoolplein

In geval van de scholencombinatie is van begin af aan meegegeven dat haar schoolplein op eigen terrein gerealiseerd dient te worden.

Sociale Veiligheid

In verband met de sociale veiligheid dienen er geen onoverzichtelijke hoeken gecreëerd te worden, dienen binnenterreinen en parkeergarages afsluitbaar te zijn, dient het eigen terrein goed verlicht te zijn en dienen entrees (ook naar berging) overzichtelijk te zijn.

Reclame

Voor reclame uitingen (op het gebouw of in de openbare ruimte) wordt verwezen naar het gemeentelijke reclamebeleid, zoals opgenomen in de Koepelnota Welstand Rotterdam en in de Algemene Plaatselijke Verordening.

Hoofdstuk 7

Openbare ruimte

De overtuiging dat goede buitenruimte een onmiskenbaar onderdeel is van een wervend woon- en werkklimaat heeft de Gemeente Rotterdam het Handboek Rotterdamse Stijl doen opstellen. Met de Rotterdamse stijl wil de Gemeente Rotterdam samen met externe partijen inzetten op een betere kwaliteit van de buitenruimte. Het handboek richt zich niet alleen op het centrum maar op de hele stad.

Rotterdamse Stijl versterkt de samenhang in stedelijk netwerk met oog en respect voor verscheidenheid en identiteit van wijken. De Rotterdamse Stijl wil de allure van het netwerk vergroten en daarbij zijn het gebruik van groen, balans in het gebruik en stadsbrede kwaliteit de belangrijke aspecten. Verhogen van het aantal straatbomen en vergroten van de groeicondities zijn de meest effectieve manier om in een stad een groen beeld te bereiken. Daarnaast gaat het vooral om groen op de juiste plaats. In MSG geldt met name ook het creëren van doorzichten naar aangrenzend groene gebied.

Behalve een visie op de structuur omvat de Rotterdamse stijl ook richtlijnen. Deze zijn gevat in een drietal 'toolkits': ten aanzien van straatmeubilair, verlichting en ten aanzien van bomenstructuur. Evenals de Koepelnota van de Welstand kent de Rotterdamse Stijl een indeling in gebiedstypen. MSG is te plaatsen onder recente ontwikkelingen, maar zou in breder kader van Hart van Zuid ook als knooppunt betiteld mogen worden. Elk gebiedstype kent aparte richtlijnen, die het instandhouden en/of het versterken van locatie specifieke kenmerken beogen.

De richtlijnen voor MSG zullen in een volgend inrichtingplan nader worden uitgewerkt. Basis hiervoor vormen de volgende profielen:

Montessoriweg:

- breedte 30 meter (= absolute minimum),
- ijkpunt t.o.v. bebouwingsrooilijn ziekenhuis (= bebouwingslijn),
- van de 30 meter is 4 meter uitgeefbaar terrein van ziekenhuis (dit is groen marge),
- dit betekent een aanpassing van uitgiftengrens ziekenhuis,
- met drie rijen bomen en breed trottoir aan schoolzijde, dat uitkomt op de Valkeniersweide.
- nieuw profiel houdt rekening met ligging bestaande kabels en leidingen.

Motorstraat:

- breedte 30 meter,
- ijkpunt t.o.v. achterzijde Verzamelgebouw Zuid,
- uitstraling van heldere ruimtelijke drager: continuïteit t/m Landbouwbuurt maximaal,
- basis daarvoor is dubbele rij bomen in midden berm,
- middendeel (ter hoogte van Verzamelgebouw Zuid) dwars parkeren in midden; dit geeft stoere uitstraling, vergelijk Lindengracht Amsterdam, Vuurplaat Rotterdam, Stationstraat Maastricht.
- middenberm ter hoogte van Landbouwbuurt groen in midden met ruimte voor langsparkeren binnen zelfde wegprofiel,
- ten aanzien van fietspaden zijn twee varianten onderzocht: dubbelzijdig fietspad aan zuidzijde en 2 x enkelzijdig fietsstrook die wordt, gemarkeerd op de rijweg. Vanuit verkeerskundige en stedenbouwkundige argumenten verdient de enkelzijdige fietsstroken de voorkeur.

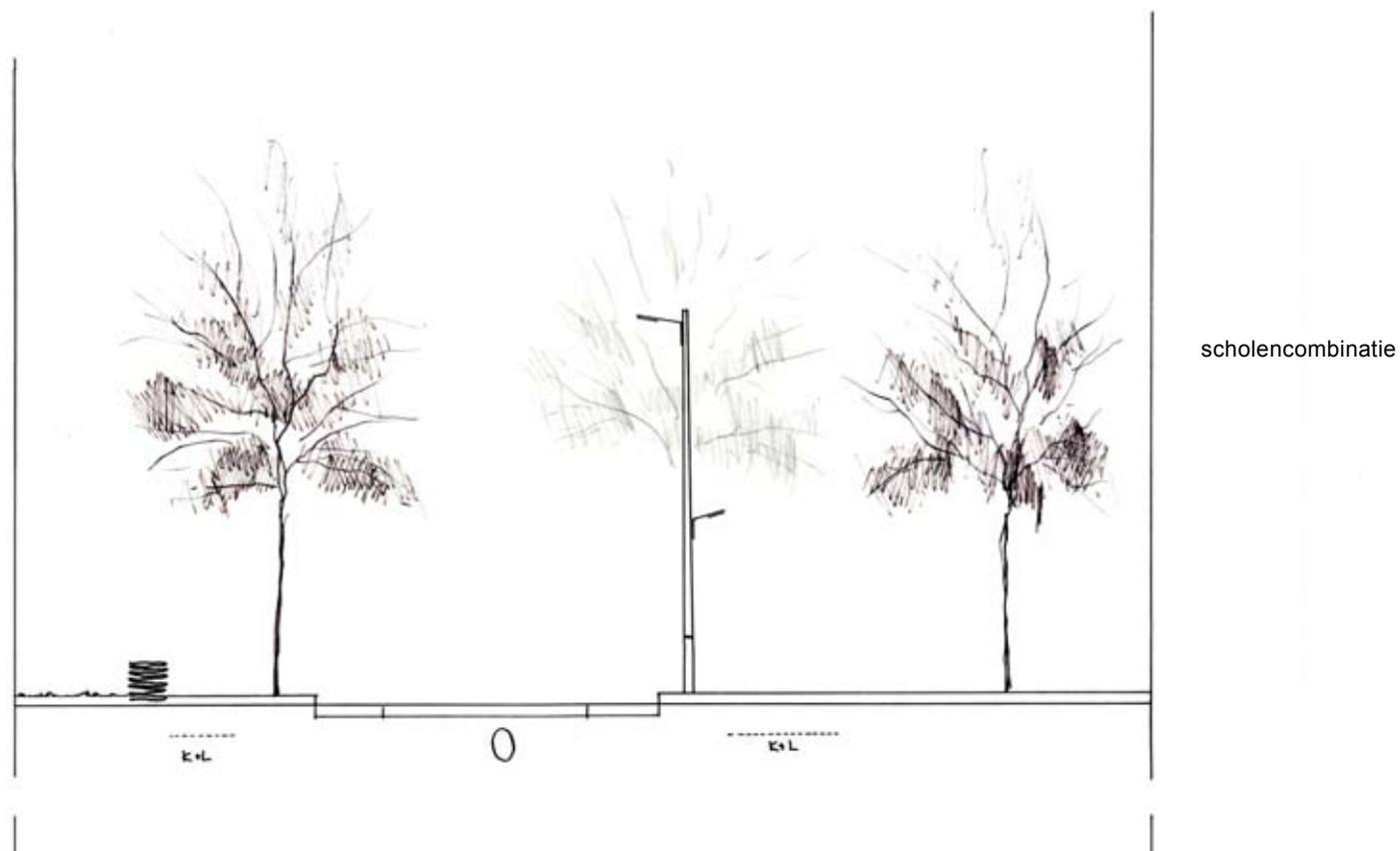
Dynamostraat:

- breedte 19 meter
- ijkpunt t.o.v. Inspiratis I en II, (= parallel aan huidige weg-as),
- dit houdt in: bebouwing Korpershoek en HD 2 meter terug t.o.v. huidige rooilijn,
- terugleggen geeft Korpershoek, HD en belendende panden tevens 'recht' om (voor deel van kavel) tot 20 meter de hoogte in te gaan,
- profiel is 2 x langsparkeren, boom in breed trottoir aan oostzijde met behoud van kabels en leidingen,

Dwarsstraten:

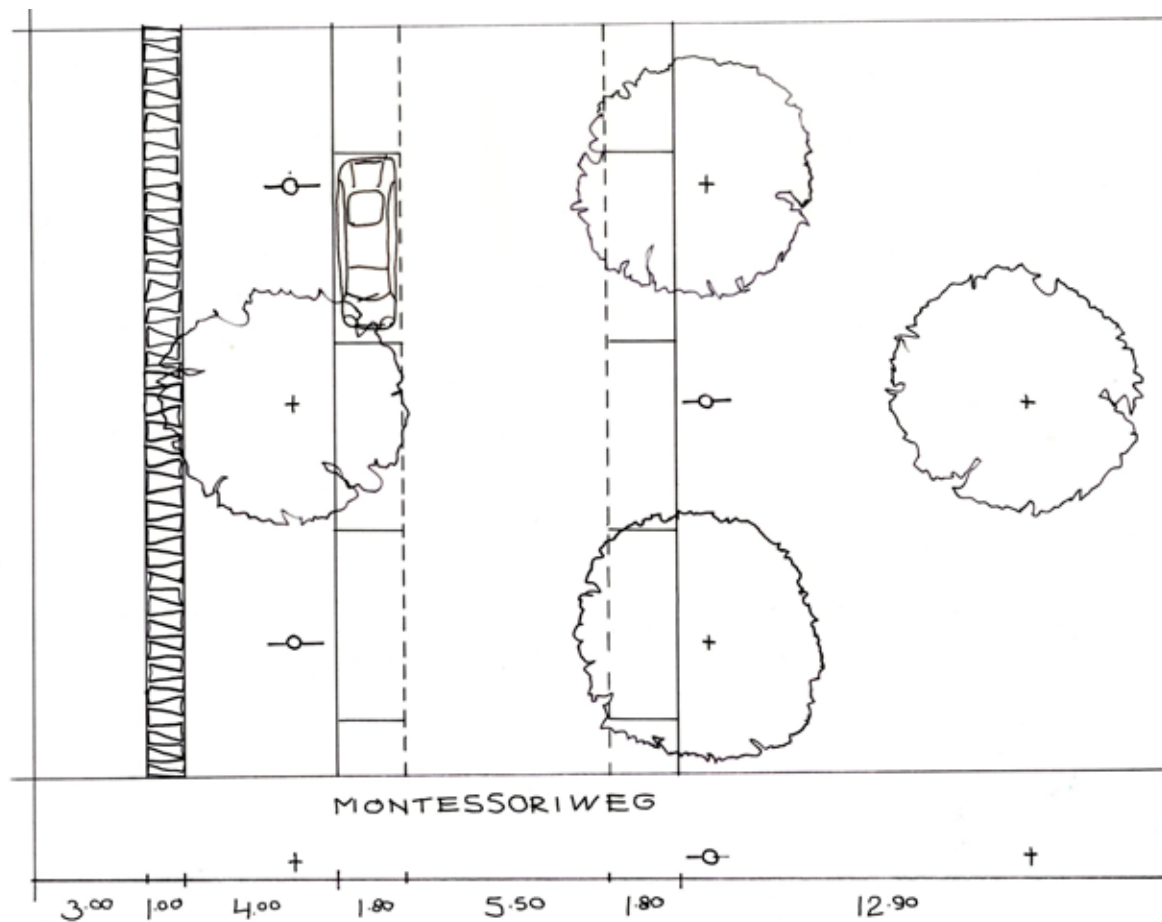
- Casimirstraat, Jan Ligthartstraat en (verlengde) Tandwielstraat vormen de straten dwars op de Montessoriweg en Dynamostraat,
- Waar mogelijk is de breedte 18 meter. (Nu nog zijn Casimirstraat en Jan Ligthartstraat ter hoogte van Dordtsestraatweg 16 meter.)
- Jan Ligthartstraat wordt vooralsnog als belangrijkste mogelijkheid gezien om de ontsluiting van gebied te verbeteren en zal daarom deels tot 20 meter verbreed worden.
- profiel is 2 x langsparkeren met aan weerszijden een ruime stoep.
- Wellicht dat de Verlengde Tandwielstraat autoluw van karakter wordt en derhalve geen langsparkeren zal kennen
- om bezoekerstromen van parkeergarage Ikaziaziekenhuis naar entree ziekenhuis te begeleiden zal Casimirstraat op korte termijn tijdelijk moeten worden heringericht.
- om eventueel de Casimirstraat op de langere termijn aan te kunnen takken op de Vaanweg wordt een ruimte van 34 meter gereserveerd. Dit betreft uitsluitend een reservering en is geen concreet voornemen, maar hangt samen met de Pleinweg Vaanweg discussie.

Ikaziaziekenhuis



scholencombinatie

Montessoriweg: profiel doorsnede



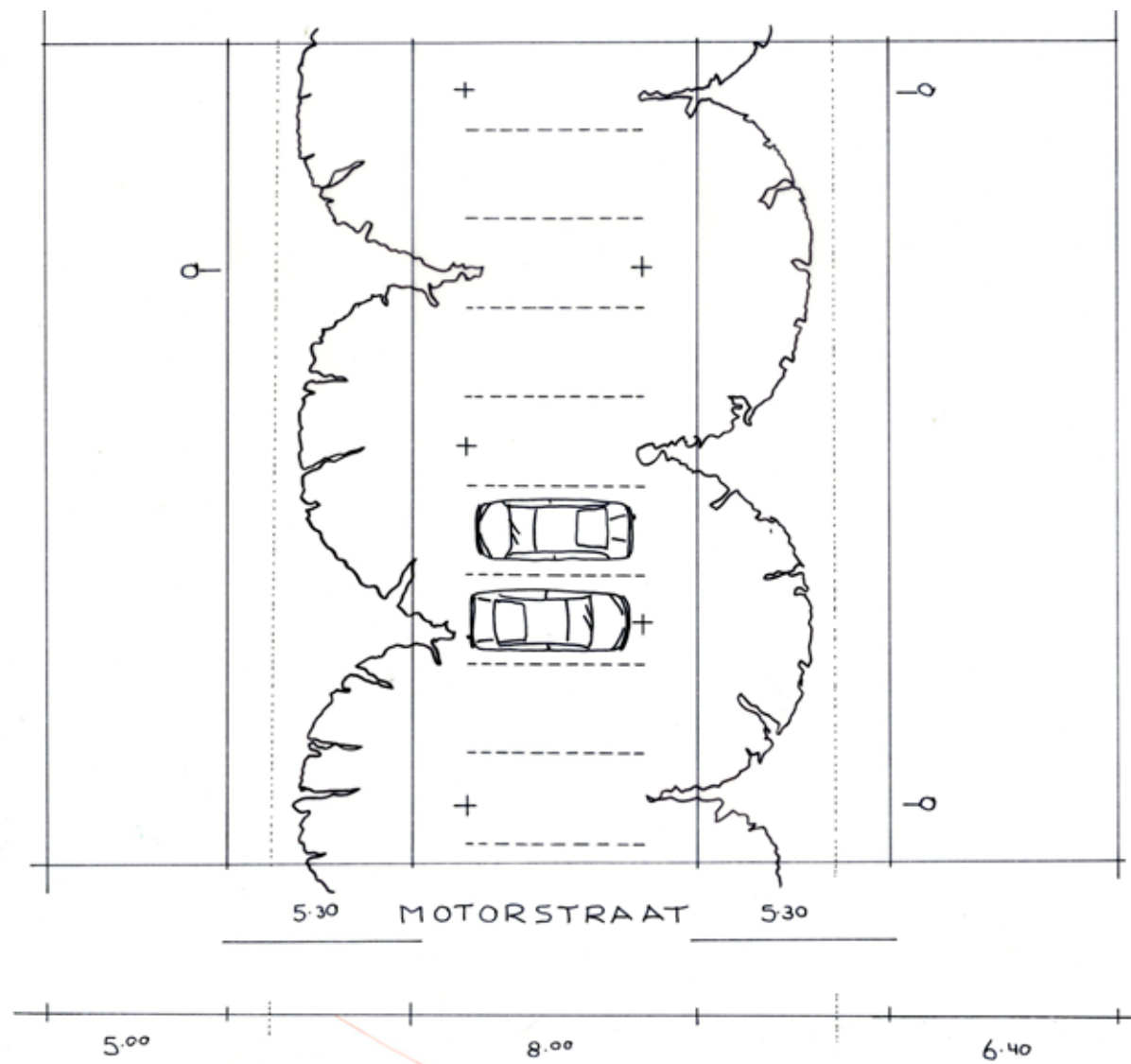
Montessoriweg: profiel bovenaanzicht

verzamelgebouw zuid



zorghotel

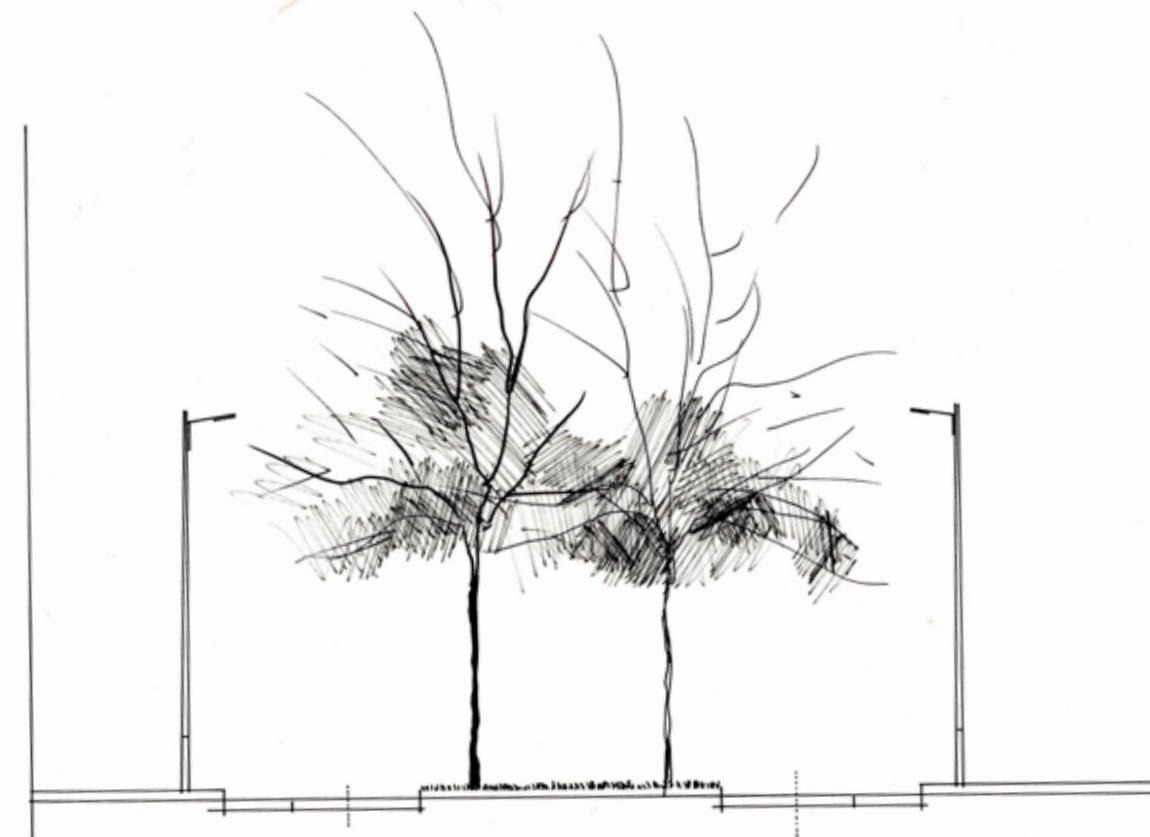
Motorstraat: profieldoorsnede met parkeren in midden



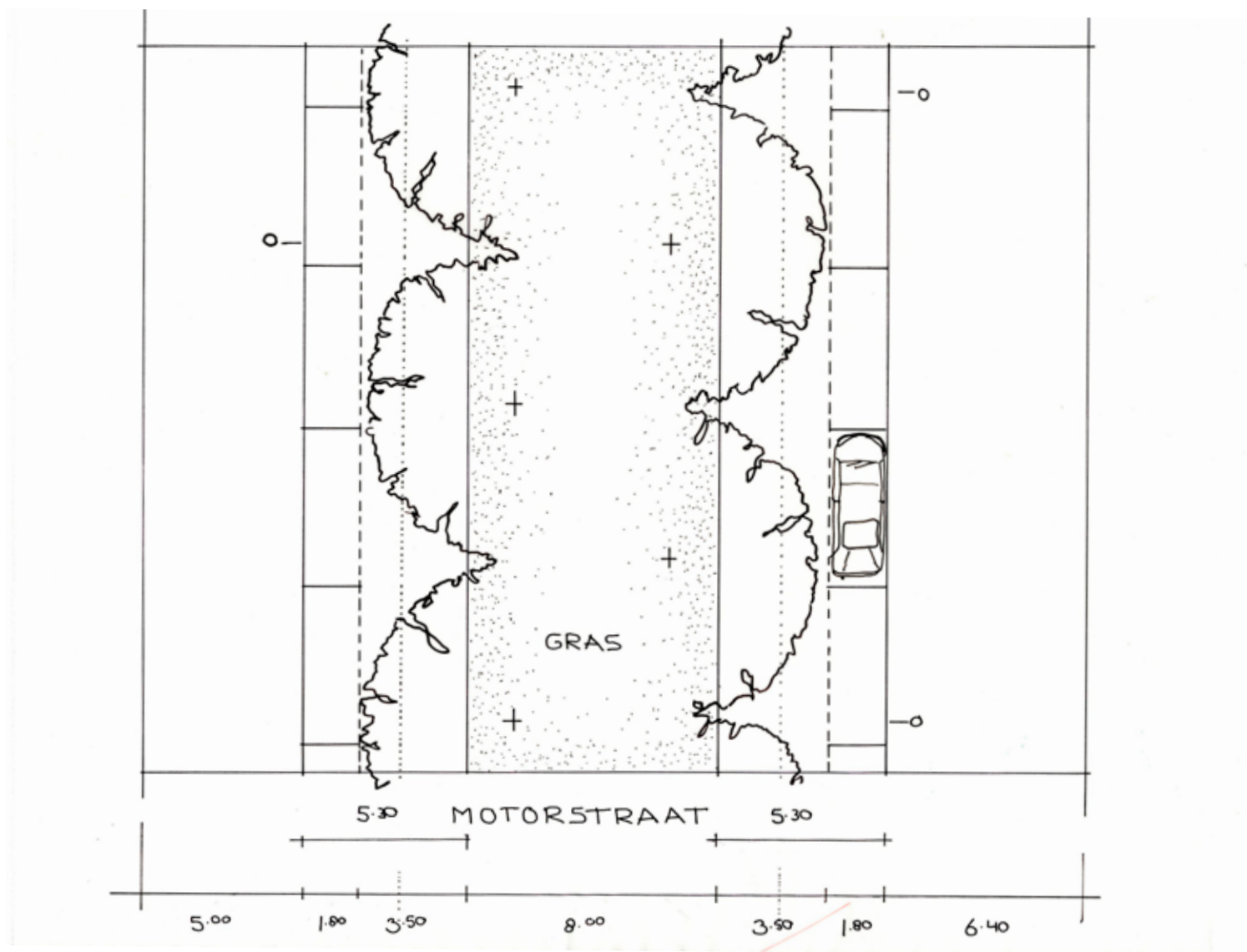
Motorstraat; profiel bovenaanzicht

Simeon en Anna

woningbouw Landbouwbuurt



Motorstraat: profieldoorsnede met groene middenberm



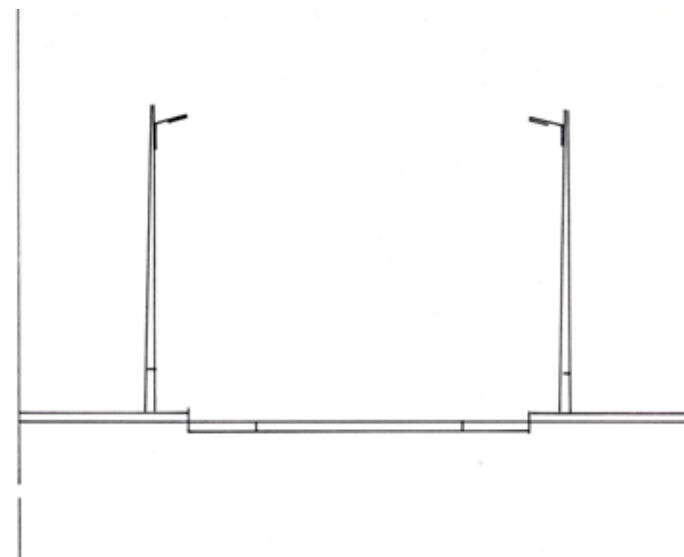
Motorstraat; profiel bovenaanzicht

Korpershoek

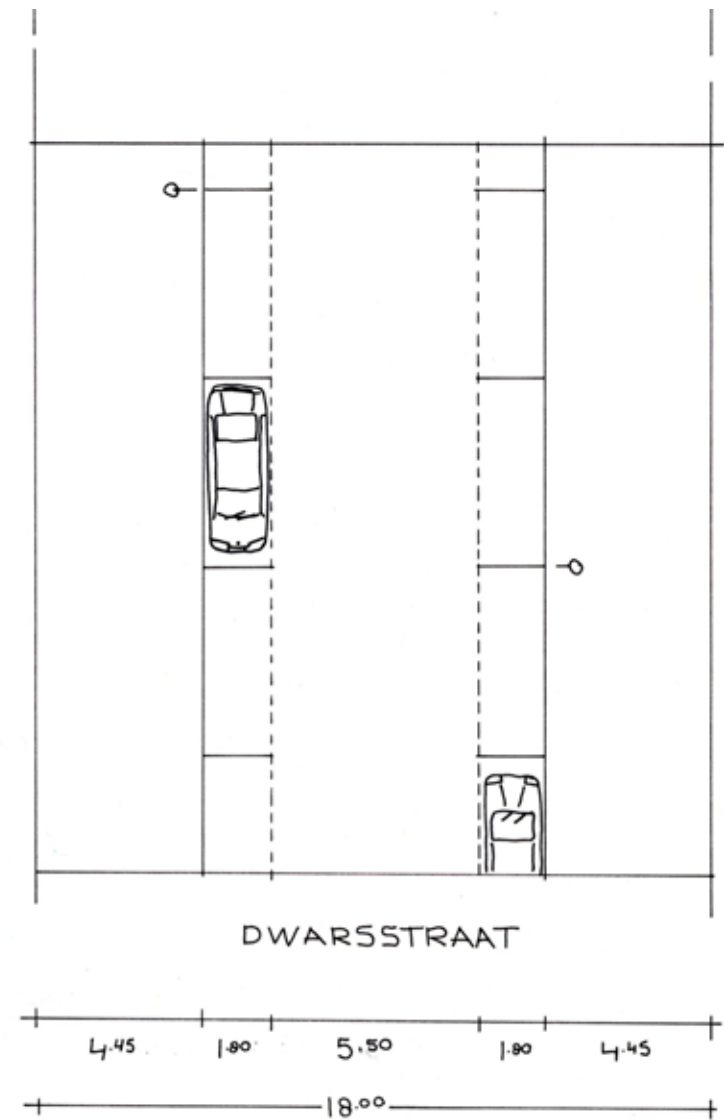
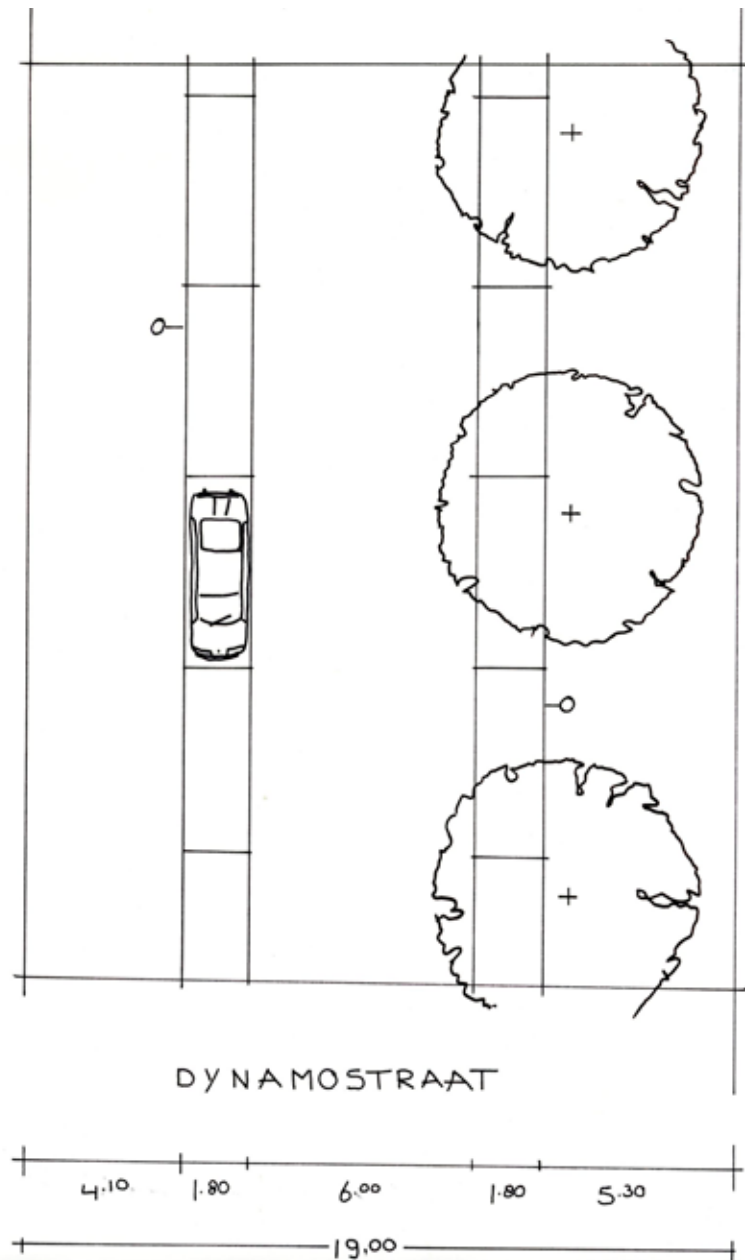


Dynamostraat profieldoorsnede

Inspiratus I



dwarsstraten: Jan Ligthartstraat / verlengde Tandwielstraat



Hoofdstuk 8

Technische randvoorwaarden

In samenspraak met DCMR en GW zijn voor de bouwplanontwikkelingen in de Motorstraatgebied een aantal technische randvoorwaarden gespecificeerd.

De basis hiervoor vormen onder meer een Quick Scan Milieu (kenmerk 20943585) van de DCMR. De Quick Scan Milieu (QSM) is een instrument dat voorafgaand aan de planontwikkeling in een Rotterdams gebied wordt opgesteld. Voor het opstellen van de QSM worden de gewenste ontwikkelingen en het plangebied grondig bestudeerd. Naar aanleiding hiervan wordt aangegeven welke milieuonderzoeken uitgevoerd moeten worden en welke kaders er zijn vanuit het wettelijke kader en het beleid van de gemeente Rotterdam. In de QSM komen de volgende onderwerpen aan de orde: MER, geluid, lucht, externe veiligheid, bodem, water, ecologie, energie, duurzaam bouwen en bedrijven.

Voor het Motorstraatgebied geldt dat de planontwikkeling al langer loopt en er in het verleden al veel milieuonderzoek is verricht, onder meer door het Ingenieursbureau van GW. In de QSM is daarom per milieuonderwerp ingegaan op eerder onderzoek. Omdat de QSM als input dient voor de stedenbouwkundige randvoorwaarden wordt per milieuaspect aangegeven aan welke actie voldaan moet worden om te kunnen bouwen.

Milieueffectrapportage

Een milieueffectrapportage (mer) is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in besluitvorming. Een mer wordt gebruikt bij activiteiten die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu.

Eerder onderzoek

Voor het VIP project Hart van Zuid is in 2008 een Nota Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Deze vormde de aanzet voor een op te stellen PlanMer. Vanwege bestuurlijke prioritering in VIP projecten zijn de werkzaamheden aan de Structuurvisie voor Hart van Zuid voorlopig gestaakt. Voor Hart van Zuid was een Planmer nodig gezien de gewenste ontwikkelingen rondom Zuidplein en Ahoy'. De ontwikkelingen in het Motorstraatgebied zijn daarentegen gering van omvang dat geen Mer-beoordeling nodig is.

Geluid

Wegverkeerslawaaï

Als nieuwe gevoelige ontwikkelingen voorzien worden binnen de zone van een weg moet de geluidbelasting op de gevel van die ontwikkeling berekend worden conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. De afdeling Verkeer en Vervoer van dS+V kan de verkeersintensiteiten aanleveren.

Op de volgende locaties in het plangebied worden ontwikkelingen van geluidgevoelige bestemmingen verwacht:

- Uitbreiding van het verzorgingstehuis Simeon en Anna;
- Nieuwbouw van een scholencombinatie (incl. woningen) aan de Montessoriweg;
- Nieuwbouw van een zorghotel op de hoek Dynamostraat/ Motorstraat.

Het wegverkeer is de belangrijkste bron van geluid in het plangebied. Er is geen sprake van raillawaai; het spoor, de tram en de metro bevinden zich op grote afstand van het plangebied. Industrielawaai is ook geen onderwerp voor on-

derzoek. Het Motorstraatgebied is een regulier bedrijventerrein met lichte bedrijvigheid waar geen grote lawaaimakers gevestigd zijn. Het is geen gezonde industrieterrein in het kader van de Wet geluidhinder. Het plangebied valt ook niet binnen een zone voor industriellawaai van een industrieterrein in de omgeving.

In tabel 1 zijn van de zoneplichtige wegen en de bijbehorende zonebreedtes opgesomd die relevant zijn voor de bovenstaande locaties in het plangebied.

Tabel 1: weg en geluidszone

Zoneplichtige weg	Zonebreedte
Strevelsweg	350 meter
Vaanweg	350 meter
Dordtsestraatweg	200 meter
Motorstraat	350/200 meter

In tabel 2 staat de normen waaraan de geluidsbelasting getoetst zullen worden.

Tabel 2: Geluidsnormen nieuwe situatie langs bestaande weg

Nieuwbouw	Binnenstedelijk
Voorkeurswaarde	48 dB
Grenswaarde	63 dB *

* 53 dB voor verzorgingstehuis en zorghotel

Het verzorgingstehuis Simeon & Anna en het nieuwe zorghotel aan de Motorstraat worden op grond van de Wet geluidhinder gerekend tot de gezondheidszorggebouwen. Hiervoor gelden strenge geluidsnormen. De geluidsbelasting op de gevel mag bij gezondheidszorggebouwen maximaal 53 dB bedragen. Voor vervangende nieuwbouw (van toepassing bij Simeon & Anna) dient dezelfde norm ge-

hanteerd te worden. Deze strenge norm dwingt er eigenlijk toe om met een dove gevel te werken, tenzij er binnen het gebouw mogelijkheden zijn om te zoneren. Omdat woningen in een verzorgingstehuis -net als de kamers van een (zorg) hotel- vaak slechts een geringe oppervlakte hebben ontstaat bij de toepassing van een dove gevel al snel de situatie dat een deel van de woningen in het geheel geen ramen hebben die te openen zijn of een balkon hebben waarop de bewoners buiten kunnen zitten. Dit onderwerp (te openen ramen en een geluidsluwe buitenruimte) vraagt verder uitwerking bij het ontwerp van het verzorgingstehuis Simeon & Anna en het zorghotel, op het moment dat hier een dove gevel wordt toegepast.

Voor 30 km/uur wegen, hoeft formeel geen toetsing aan de Wet geluidhinder plaats te vinden. De praktijk leert echter dat bij hoge intensiteiten op deze wegen geluidhinder kan ontstaan. De DCMR adviseert om 30 km-wegen met minimaal 2.000 (weg met klinkers) of 4.000 (asfaltweg) motorvoertuigen per etmaal mee te nemen in het akoestisch onderzoek.

Als uit het onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarden worden overschreden moeten hogere waarden worden aangevraagd bij de DCMR. Voor de onderbouwing van het hogere waarden besluit moet voor woningen rekening worden gehouden met het Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder van 14 augustus 2007 van de gemeente Rotterdam. In het Ontheffingsbeleid is het belangrijkste uitgangspunt dat woningen waarbij de voorkeurswaarde wordt overschreden, worden voorzien van een geluidluwe gevel (indien van toepassing ook met geluidluwe buitenruimte). Door de juiste indeling van ruimten kunnen slaapkamers van woningen worden gesitueerd aan de geluidluwe gevel. De grenswaarden voor geluidsluw zijn aangegeven in tabel 3. Al bij aanvang van het ontwerp-proces dient gezocht te worden naar (steden)bouwkundige oplossingen om de geluidsbelasting te minimaliseren. Voorbeelden van slimme bouwconcepten zijn te vinden in de Toolbox die bij het Ontheffingsbeleid hoort.

Tabel 3: Geluidsnormen nieuwe situatie langs een bestaande weg		
Geluidsbron	Grenswaarde geluidsluw	Binnenstedelijk
Wegverkeer	53 dB	

* De toetsing vindt plaats voor het totaal van alle wegen, na aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder

Eerder onderzoek

Het Ingenieursbureau van Gemeentewerken Rotterdam heeft een notitie opgesteld over mogelijke aansluitingen van de Veldstraat op de Strevelsweg en de varianten 30 km/u en 50 km/u voor de verlengde Motorstraat (Aansluiting Veldstraat op Strevelsweg, d.d. 13 februari 2007). De keuzes hierin bepalen de uiteindelijke geluidsbelasting die deze nieuwe weg oplevert. De nieuwe verbinding als 30 km/u weg meegenomen in het akoestisch onderzoek van juli 2009 voor de Landbouwboulevard.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Voor alle gevoelige functies in het gebied dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden naar wegverkeerslawaai. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de nieuwe verkeerssituatie na doortrekking van de Motorstraat en met het feit dat een aantal wegen in het plangebied, waaronder de Motorstraat, vooralsnog een 50 km/u regime heeft.

Als het zorghotel direct aan de Motorstraat wordt gerealiseerd, moet rekening gehouden worden met een geluidbelasting die de maximaal toegestane norm van 53 dB overschrijdt. Wij bevelen aan om in eerste instantie naar stedenbouwkundige oplossingen te zoeken om de geluidbelasting te verlagen (zie Toolbox Ontheffingenbeleid). Toepassing van een dove gevel zou een laatste optie moeten zijn.

Lucht

Wet Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet Luchtkwaliteit in werking getreden als onderdeel van de Wet milieubeheer. In de wet

wordt onderscheid gemaakt tussen kleine en grote projecten. Bij de Wet is de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) "niet in betekenende mate bijdragen" in werking getreden, die aangeeft dat - tot de definitieve vaststelling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit - een bijdrage van 1% van de grenswaarde aan een verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de realisering van een project als "niet in betekenende mate" wordt beschouwd. "Niet in betekenende mate" - projecten zijn projecten die minder dan 0.4 µg/m³ NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof) bijdragen of projecten die vallen onder de ministeriële regeling "Niet in betekenende mate bijdragen". Woningen en kantoren vallen onder de ministeriële regeling "Niet in betekenende mate bijdragen"; scholen en een zorghotel niet. Voor deze projecten moet met een luchtkwaliteitonderzoek worden aangetoond of de bouwplannen 'Niet in betekenende mate' zijn. Als het bevoegd gezag op een andere wijze aannemelijk kan maken dat het geplande project 'Niet in betekenende mate' bijdraagt (bijvoorbeeld op basis van het aantal verkeersbewegingen van en naar het plangebied), kan een luchtkwaliteitonderzoek en toetsing aan de grenswaarden achterwege blijven. Op grond van artikel 5 van het besluit moeten ontwikkelingen die in elkaars nabijheid liggen en van dezelfde ontsluitingswegen gebruik maken wel in onderlinge samenhang bezien worden.

Luchtkwaliteitonderzoek

Een luchtkwaliteitonderzoek moet worden uitgevoerd volgens de "Regeling beoordeling luchtkwaliteit" van 15 november 2007. Deze regels zijn overgenomen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. De totale ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan de 1% grens. De concentraties NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof) moeten bepaald worden voor de huidige situatie, een jaar na realisatie, 2010 en aan het einde van de planperiode (over 10 jaar). Eventuele luchtkwaliteitberekeningen moeten worden berekend op een afstand van 10 meter uit de weg voor fijn stof en 10 meter uit de weg voor stikstofdioxide. Daarnaast moet de berekening ook uitgevoerd worden op de gevels van de nieuwe "gevoelige locaties".

Conform het Rotterdamse beleid mogen geen nieuwe gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd op plaatsen waar niet aan de jaargemiddelde grenswaarden voor fijn stof (40 microgram per kubieke meter) en stikstofdioxide (40 microgram per kubieke meter) wordt voldaan.

Luchtkwaliteit in het plangebied

Voor het aspect luchtkwaliteit is in dit gebied vooral het wegverkeer van belang. De Strevelsweg en de Vaanweg zijn zeer drukke wegen. Uit de rapportages die zijn opgesteld in het kader van het nationaal en regionaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL/RSL) blijkt dat de normen voor luchtkwaliteit langs deze wegen in de huidige situatie op een aantal plaatsen worden overschreden. Ter plaatse van het Motorstraatgebied is dit echter niet het geval, verwacht wordt dat de achtergrondconcentraties de verschillende ontwikkelingen niet in de weg staan.

De huidige versie van CAR-II (versie 7.0) geeft als achtergrondconcentraties voor het gebied:

Tabel 4: Achtergrondconcentraties (µg/m³) plangebied

Jaar	NO ₂	PM ₁₀
2010	30,2	26,2
2015	26,6	24,9
2020	22,8	23,4

(bron: GCN kaart 2009)

Eerder onderzoek

Notitie luchtkwaliteit Motorstraat, IGWR, 9 november 2006. De inhoud van deze notitie is gedateerd door het in werking treden van de nieuwe Wet luchtkwaliteit (opgenomen in Wet milieubeheer).

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Voor alle ontwikkelingen samen dient aangetoond te worden dat de bijdrage 'Niet in betekende mate' is. Omdat het verzorgingstehuis Simeon & Anna aan de Strevelsweg vanuit luchtkwaliteit een gevoelige functie is, bevelen wij aan om de luchtinlaat ten behoeve van ventila-

tie bij de nieuwbouw zo ver mogelijk van de Strevelsweg te situeren.

Externe veiligheid

Woningen en scholen en, afhankelijk van de vloeroppervlakte ook een zorghotel, zijn kwetsbare objecten, zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en in bijlage 2 van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Een sporthal wordt aangemerkt als een beperkt kwetsbaar project.

Voor deze (beperkt) kwetsbare objecten moet onderzocht worden of zich in de nabijheid van het plangebied risico's bevinden ten aanzien van externe veiligheid. Deze objecten mogen niet binnen de plaatsgebonden risicocontour van deze risicobronnen gesitueerd worden. Daarnaast geldt dat de norm voor het groepsrisico niet mag worden overschreden.

Bij nieuwe ontwikkelingen in de buurt van risicobronnen zijn zelfredzaamheid en beheersbaarheid van de veiligheidsrisico's een belangrijk aandachtspunt. DCMR adviseert hierover vroegtijdig contact op te nemen met de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond.

Eerder onderzoek

Het Ingenieursbureau van Gemeentewerken heeft voor het project Landbouwuurt de externe veiligheidsituatie onderzocht (Externe veiligheid project Motorstraat/Landbouwuurt d.d. 23 juni 2006). De conclusie was dat externe veiligheid geen belemmeringen oplevert voor de verdere ontwikkeling van het plan Landbouwuurt. Deze conclusie geldt nog steeds, er hoeft geen nader onderzoek te worden gedaan.

Bodem

Een plan mag alleen worden gerealiseerd op grond die geschikt is voor het beoogde gebruik. In verband hiermee dient tenminste een historisch bodemonderzoek te worden

gedaan. Ten behoeve van de bouwvergunning moet bodemonderzoek worden gedaan. Als er grond van de bouwlocatie wordt afgevoerd, wordt geadviseerd daar bij het bodemonderzoek rekening mee te houden door het onderzoek zo uit te voeren dat het voldoet aan het Besluit bodemkwaliteit.

Bodemkwaliteit plangebied

De bodemkwaliteitskaart van Rotterdam laat zien dat in de jaren vijftig van de vorige eeuw de eerste bedrijven zich vestigden in het gebied. Nadat de noodwoningen van het Brabantse dorp zijn gesloopt is het gebied waarschijnlijk hernieuwd bouwrijp gemaakt met zand en mogelijk ook andere bodemmateriële (bijvoorbeeld oud maaiveld uit bouwputten, vervuilde verhardingslagen). Naast mogelijk verontreiniging die op die manier in het gebied is gebracht, is er sindsdien ook veel bodemvervuilende bedrijvigheid in het gebied geweest. Een deel daarvan is gesaneerd vanaf 1985. Het totaal beeld van de bodemgesteldheid ontbreekt.

Eerder onderzoek

In het (recente) verleden zijn in het Motorstraatgebied diverse onderzoeken uitgevoerd, met name in het gebied waar nu bouwinitiatieven liggen.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

De initiatiefnemer dient inzichtelijk te maken of de bodem geschikt is voor de toekomstige ontwikkelingen. Als er al eerder onderzoek heeft plaatsgevonden, is het afhankelijk van de datering van het eerdere onderzoek of dit onderzoek geactualiseerd moet worden of niet. Actualisatie moet plaatsvinden als de onderzoeksgegevens ouder zijn dan 5 jaar.

Ecologie

De Flora- en faunawet (Ffwet) is sinds 1 april 2002 van kracht. De wet regelt de bescherming van in het wild levende planten en dieren in Nederland met het oog op de instandhouding van soorten. Dit betreft soorten die zijn aangemerkt als beschermd op basis van de Ffwet. Om de instandhouding van beschermde soorten te waarborgen moeten

negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd. Overtreding van een verbodsbepaling is alleen toegestaan met een ontheffing op basis van de Ffwet (art.75). Voorafgaand aan ontwikkelingen moet daarom onderzocht worden of beschermde soorten voorkomen.

Eerder onderzoek

Voor de structuurvisie Motorstraat is in 2006 door het Ingenieursbureau van Gemeentewerken een natuuronderzoek gedaan (projectcode 2005-0456). Dit onderzoek is voornamelijk toegespitst op vleermuizen. Door het ontbreken van geschikt leefgebied worden geen andere beschermde dier- of plantensoorten verwacht. De conclusie van het onderzoek is dat er geen ontheffing van de Flora- en Faunawet nodig is omdat het gebied door vleermuizen niet als foerageergebied of als verblijfplaats wordt gebruikt.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

In oktober 2008 heeft het Ingenieursbureau van Gemeentewerken een notitie gewijd aan de kansen voor verbetering van de ecologie bij herontwikkeling van het gebied. Voor de nieuwbouw zijn groene daktuinen en vleermuis- en vogelgeschikte bebouwing kansrijk. Voor nieuwe onderwijsvoorzieningen zou een groene inrichting van het schoolterrein nagestreefd moeten worden.

Water

In het plan dient aangegeven te worden op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding, vanuit de volgende invalshoeken: kwaliteit, kwantiteit (wateroverlast en verdroging) en veiligheid als de locatie buitendijks ligt. Het bevoegd gezag in het gebied is het Hoogheemraadschap van Hollandsche delta.

Eerder onderzoek

Op 14 februari 2007 heeft het Ingenieursbureau van Gemeentewerken in het kader van de structuurvisie voor het Motorstraatgebied een waterparagraaf opgesteld (project-

code 2004-0428). De waterparagraaf heeft betrekking op de deelgebieden die nu voor herontwikkeling staan. De conclusies en aanbevelingen zijn nog actueel ondanks dat zich in de bouwplannen enkele wijzigingen hebben voorgedaan. De waterparagraaf hoeft niet geactualiseerd te worden.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

a. opvang regenwater

In de waterparagraaf wordt aangegeven waar in het plangebied mogelijkheden liggen om (gescheiden) regenwater af te koppelen. Voor de uitwerking hiervan dienen de initiatiefnemers contact op te nemen met de afdeling Waterhuishouding van Gemeentewerken (voor riolering) en het bevoegde gezag als het gaat om het oppervlaktewater, het waterschap Hollandse Delta.

b. verbeterd gescheiden riolerings systeem

Bij grootschalige renovatie van het openbaar gebied wordt ernaar gestreefd om het bestaande gemengde stelsel om te zetten naar een vgs-stelsel. In vervolgfase zullen de mogelijkheden hiertoe nader onderzocht moeten worden.

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen is op een dusdanige manier bouwen dat aan de huidige behoefte wordt voldaan zonder dat de mogelijkheden voor toekomstige generaties worden verminderd' (www.senternovem.nl). Duurzaam bouwen speelt op alle schaalniveaus en heeft betrekking op woning- en utiliteitsbouw, installatietechniek, stedenbouw en de grond-, weg- en waterbouw. Het gaat niet alleen om een milieuverantwoorde wijze van bouwen maar ook om een duurzame wijze van beheren, onderhouden en zonodig slopen of reconstrueren van bouwwerken.

Het Bouwbesluit vormt het minimaal te realiseren kwaliteitsniveau in Nederland. De gemeente Rotterdam heeft daar boven op het document 'De Rotterdamse Woningkwaliteit' (RWK) opgesteld (meest recente versie maart 2005). Het RWK is een eenvoudig systeem van aanvullende kwaliteiten

op het Bouwbesluit en bestaat uit zes thema's: oppervlakte, veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid, flexibiliteit en comfort. Het RWK is vrijblijvend te gebruiken. Bij het informatiepunt Duurzaam Bouwen van gemeentewerken Rotterdam kunnen medewerkers, partners en bewoners van de gemeente Rotterdam informatie aanvragen over duurzaam bouwen en duurzame voorbeeldprojecten in Rotterdam. Daarnaast kan aandacht worden besteed aan compact maar ook flexibel bouwen en gerecyclede maar tegelijk ook emissieloze bouwmaterialen.

Klimaat en energie

Het Rotterdam Climate Initiative (RCI) is het ambitieuze klimaatprogramma waarbij de gemeente tracht de CO₂-uitstoot van Rotterdam fors terug te brengen. Zo moet in 2025 de CO₂-uitstoot op het Rotterdamse grondgebied met 50% zijn gereduceerd ten opzichte van 1990. De Strategische doelstellingen van het RCI luiden:

- Nieuwbouw wordt aangesloten op industriële restwarmte-restwarmte.
 - Het gemeentelijk vastgoed en de gemeentelijke voorzieningen worden jaarlijks 3 % energie-efficiënter.
- Als topprioriteiten 2007-2008 worden onder andere genoemd:
- Drie procent CO₂-besparing per jaar in woningen door convenanten met woningbouwcorporaties
 - Operationalisering van collectieve warmtevoorziening

Sinds 1995 is het verplicht een EPC-berekening (Energie-PrestatieCoëfficiënt) bij de bouwaanvraag in te dienen. De EPC wordt jaarlijks bijgesteld (verlaagd) en verschilt per gebruiksfunctie. Doel is dat in 2020 ieder gebouw klimaat-neutraal gebouwd wordt.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Om invulling te geven aan de ambities op duurzaamheidsgebied worden de volgende maatregelen voorgesteld: energie-neutrale (energie-gereduceerde) gebouwde omgeving; b. industriële restwarmte, c. duurzame openbare straatverlich-

ting en d. daktuinen

a. Energieneutrale gebouwde omgeving

Ten aanzien van de gebouwde omgeving is de uiteindelijke ambitie een energieneutrale gebouwde omgeving. Dit houdt in dat door drastische vermindering van energieverbruik, gebouwen per saldo voldoende hebben aan duurzame energie. Deze eis is op dit moment alleen nog niet afdwingbaar. Dit stedenbouwkundig randvoorwaarden document beoogd wel dat partijen bewuster omgaan met energieverbruik. Een slimme energiehuishouding kan uiteindelijk partijen ook kosten besparen en de gemeente nodigt partijen daarom uit om hun energiehuishouding, los van de reguliere bepalingen in de bouwverordening en bouwbesluit, tegen het licht te houden.

Een manier om bij het bouwplan zelf rekening te houden met klimaat en energie is door gebruik te maken van op energie gerichte ontwerp-concepten, een voorbeeld hiervan is de Rotterdamse Energie Aanpak en Planning (REAP) of de Trias Energetica (zie ook www.senternovem.nl).

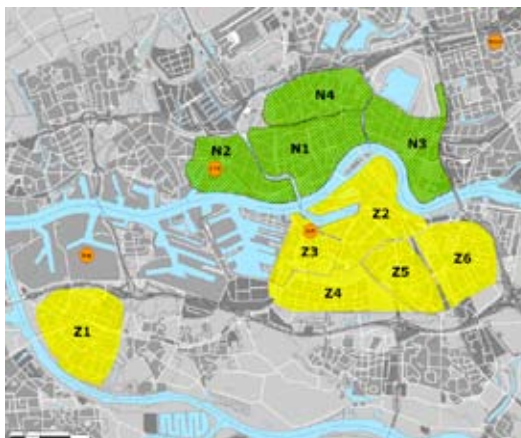
De REAP methode bestaat uit een drie stappen strategie:

- 1 Reduceer de vraag (door slim bioklimatisch ontwerpen)
- 2 Hergebruik reststromen (voorbeeld hiervan is het restwarmte tracé)
- 3 Pas duurzame bronnen toe. (bijvoorbeeld zonne-energie, windenergie..etc, maar dit kan ook industriële restwarmte zijn)

Estrade is ondertekenaar van het convenant 'Rotterdams vastgoed duurzaam door samenwerking' van 16 juli 2008. Door ondertekening geeft Estrade aan zich in te zullen spannen om duurzaam te ontwikkelen in Rotterdam. Het resultaat moet zijn dat in elk onderdeel van de levenscyclus van een gebouw – van plan en ontwerp via bouw- en gebruiksfase tot en met de sloop - aandacht is voor reductie van de CO₂-uitstoot. In de ruimtelijke onderbouwing moet worden beschreven op welke manier CO₂-reductie wordt gerealiseerd.

b. Aansluiting op industriële restwarmte

In de wisseling tussen industrie en stad is winst te halen: Nu verdwijnt er bij de industrie nog veel overtollige warmte ongebruikt in de atmosfeer en naar het oppervlaktewater. Door deze restwarmte nuttig te gebruiken voor ruimteverwarming en warm tapwater, wordt de energie efficiency sterk verbeterd. Het College van B & W van Rotterdam heeft besloten alle nieuwbouwprojecten in de groen geel gemarkeerde gebieden (zie kaart) op industriële restwarmte aan te sluiten. De restwarmte is afkomstig van de industrie en wordt aan het Energiebedrijf geleverd door het Warmtebedrijf NV.



In de groen gearceerde gebieden (Rotterdam Noord) zal Eneco de restwarmte leveren. In de geel gearceerde gebieden (Rotterdam Zuid) zal NUON dit voor haar rekening nemen. De energiebedrijven verzorgen de aansluiting op en de distributie van de restwarmte. De projecten in MSG liggen in het geel gearceerde gebied, voor aanvullende informatie kunnen betrokkenen contact opnemen met NUON. Door het toepassen van industriële restwarmte als warmtebron voor het collectieve warmtenet wordt een bijdrage geleverd aan het behalen van de doelstellingen van de gemeente Rotterdam. Een warmtenet omvat een stelsel van leidingen waardoor warm water wordt gepompt voor verwarming van en warm tapwater. Bij grootschalige toepassing,

op gemeentelijk niveau, wordt een grote milieuwinst behaald op het gebied van het broeikaseffect (CO₂) en de lokale luchtkwaliteit (NO_x).

Op 12 juli 2007 is de bouwverordening gewijzigd. Voor het gebruik van collectieve restwarmte is de volgende wijziging doorgevoerd: "Indien in een deel van de gemeente een publieke voorziening voor verwarming van bouwwerken aanwezig is of op moment van realisatie van het bouwwerk voorzien is, moet een aldaar te bouwen bouwwerk zijn aangesloten op die publieke voorziening."

Het plangebied ligt in een deel van de gemeente waar het verplicht is om een aansluiting op het collectief warmtenet te realiseren, ook indien aansluiting op restwarmte nu nog niet mogelijk is. De aansluitplicht kent in principe geen uitzonderingsbepalingen. Er is echter geen gebruiksplicht. Wij adviseren ontwikkelende partijen, hierover contact op te nemen met het klimaatbureau Klimaat van de Bestuursdienst Rotterdam.

c. Duurzame openbare straatverlichting;

Bij grootschalige renovatie van het openbaar gebied wordt ernaar gestreefd om het gebied duurzamer in te richten. Een van de mogelijkheden hiertoe is het toepassen van duurzaam Opnabe derlichting. In vervolgfase zullen de mogelijkheden hiertoe nader onderzocht moeten worden

d. daktuinen

In binnenstedelijke gebieden is de aanleg van groenzones vaak lastiger door ruimtegebrek. Daktuinen vormen in dat geval een goede aanvulling. Voordelen van een daktuin zijn: vertraagde afgifte van regenwater, isolerend en daardoor minder energie nodig voor koeling of warmte, vergroot de aantrekkelijkheid van bovenaf (vijfde gevel) en verder kunnen daktuinen een meerwaarde hebben voor flora en fauna. Het verdient de voorkeur dat daktuinen zoveel mogelijk een aaneengesloten structuur zijn. Visueel kan de relatie worden gelegd met bestaande groen elementen in de omgeving zoals aan de Valkeniersweide. De Gemeente Rotterdam wil de toepassing van groene daken stimuleren en

kent daarom subsidies toe. Groene daken kunnen bijdragen aan de watercompensatie-eis. Deze eis houdt in dat voor elke vierkante meter verharding die wordt toegevoegd 10 % wateroppervlak, of een equivalent daarvan, ter compensatie gerealiseerd dient te worden. Afhankelijk van de capaciteit van dakpakket, kunnen groene daken voorzien in een significante waterbuffer. (zie ook: 'Rotterdam, Groen van Boven; Toepassing van groene daken in Rotterdam.')

Ook ten aanzien van schoolterreinen (die in plangebied op het dak gelegen zijn) geldt dat deze meestal grotendeels verhard zijn. Inrichten met groen elementen kan de beleefingswaarde aanzienlijk veraangename.

Milieuzonering

In een goede ruimtelijke onderbouwing moeten onder meer de gevolgen van het plan voor de omliggende bedrijven en gevoelige bestemmingen in beeld worden gebracht. Daarnaast moeten ook de gevolgen van deze omliggende bedrijven voor het plan inzichtelijk worden gemaakt. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van de VNG-richtlijn Bedrijven en milieuzonering. In deze richtlijn worden aan te houden afstanden voorgesteld tussen bedrijven en gevoelige bestemmingen, zoals woningen. De aan te houden afstand is afhankelijk van de aard van de omgeving. Bij een rustige woonwijk zijn de aan te houden afstanden groter dan bij een gemengd gebied. Als niet voldaan wordt aan deze afstand dient nader onderzoek gedaan te worden naar de feitelijke situatie.

Het Motorstraatgebied behoudt in de toekomst zijn gemengde karakter. In het gebied zullen zowel bedrijven als woningen en scholen gevestigd zijn. In tegenstelling tot rustige woongebieden zijn in dit gebied desgewenst ook milieubelastende activiteiten op kortere afstanden van woningen en andere gevoelige bestemmingen mogelijk. De richtafstanden kunnen om die reden met een afstandsstap worden verlaagd. Richtafstanden van respectievelijk 100, 50, 30 en 10 meter kunnen in gemengde gebieden worden verlaagd tot richtaf-

standen van respectievelijk 50, 30, 10 en 0 meter.

Eerder onderzoek

De DCMR heeft alle in en om het plangebied gelegen inrichtingen beoordeeld op de aspecten geluid, verkeer en parkeren en geur. Uit MIRR (het milieuvergunningenregistratiesysteem van de DCMR) is een bedrijvenlijst gegenereerd van de inrichtingen binnen het gebied. Van deze lijst zijn de inrichtingen met een hindercategorie 3 en hoger nader bekeken. Per inrichting is aangegeven wat volgens de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" de hinderafstanden voor die bedrijfsactiviteit zijn voor een wijk met gemengde functies.

Autoverhuurbedrijf Fa. Korpershoek, Dynamostraat 23:
Dit is een meldingsplichtige inrichting en betreft een categorie 2 inrichting. Voor de opslag van brandbare vloeistoffen (in tanks) wordt het bedrijf aangemerkt als 3.1 inrichting. De theoretisch in acht te nemen hinderafstand bedraagt 30 meter in verband met het aspect gevaar (SBI-code 9999.3).

Ikazia Ziekenhuis, Montessoristraat 1:
Dit is een meldings- en vergunningplichtige inrichting en betreft een categorie 2 inrichting. Voor de koelinstallaties wordt het ziekenhuis aangemerkt als 3.1 inrichting. De theoretisch in acht te nemen hinderafstand bedraagt 30 meter in verband met het aspect geluid (SBI-code 9999.17).

Gymlokaal Jan Ligthartstraat, Jan Ligthartstraat 6:
Dit is een Niet meldings- of vergunningsplichtige inrichting en betreft een categorie 3.1 inrichting. De theoretisch in acht te nemen hinderafstand bedraagt 30 meter in verband met het aspect geluid (SBI-code 9261.2).

Zadkine College Vestiging Zuid, Jan Ligthartstraat 250:
Dit is een meldingsplichtige inrichting en betreft een categorie 2 inrichting. Voor mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten) geldt categorie 3.2. De theoretisch in acht te nemen hinderafstand bedraagt 50 meter in verband met het aspect geluid (SBI-code 2851).

Popsjop, Motorstraat 17:

Het betreft hier een textieldrukkerij voor bijvoorbeeld drukwerk op t-shirts. Dit is een meldingsplichtige inrichting en betreft een categorie 3.1 inrichting. De theoretisch in acht te nemen hinderafstand bedraagt 30 meter in verband met de aspecten geluid en geur (SBI-code 1730).

J. van Meggelen, Jan Ligthartstraat 69:
Dit loodgietersbedrijf is aangemerkt als categorie 3.2 inrichting. De hinderafstand bedraagt 50 meter voor het aspect geluid (SBI-code 4533.1).

Vuurwerkverkooppunt

In het gebied bevinden zich twee vuurwerkverkooppunten. Dit zijn het bedrijf Koorn & Co Feestartikelen aan de Motorstraat 19 en de Firma P.C. van Dam aan de Dordtsestraatweg 440. Deze bedrijven hebben een vergunning voor de opslag van consumentenvuurwerk.

Tankstations

Binnen het plangebied bevinden zich een tweetalk tankstations. Aan de Vaanweg 40 bevindt zich een vestiging van het bedrijf Argos Servicestations BV. Aan de Tandwielstraat 2 is het bedrijf Achilles Tankstations BV gevestigd. Het eerstgenoemde bedrijf aan de Vaanweg zal binnen enkele jaren plaats moeten maken voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied (mogelijk nieuwe entree van het Motorstraatgebied aan Vaanweg). Het tankstation aan de Tandwielstraat blijft in het gebied gevestigd. Tankstations zijn inrichtingen in de categorie 2 en hebben in een gemengde wijk een hinderafstand van 10 meter voor de aspecten geluid en geur (SBI-code 5053).

Klachten

Uit MIRR is ook een klachtenlijst gegenereerd. Deze klachtenlijst vormde geen aanleiding voor opmerkingen of aandachtspunten.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

In de omgeving van de Motorstraat kan het voorkomen dat niet aan de hinderafstanden van de bovenstaande bedrij-

ven wordt voldaan in de bestaande situatie. Als er nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden binnen de hinderafstanden van een bedrijf of als er nieuwe (gevoelige) ontwikkeling dichterbij het bedrijf komt te liggen dan in de huidige situatie moet er nader onderzoek plaatsvinden. Er moet dan onderzocht worden wat het effect van de nieuwbouw op de bedrijfsactiviteiten van het bedrijf is en wat de hinderafstand van het bedrijf voor de uitvoerbaarheid van de nieuwbouw betekent.

Overig

Vuilafhandeling

Vuilopslag dient bij woon- en bedrijfsgebouwen altijd inpandig gerealiseerd te worden! Bij horeca voorziening vetput(ten) inpandig. De ontwikkelende partij dient in gezamenlijk overleg met de gemeentelijke diensten Roteb, dS+V en OBR dit aspect verder uit te werken.

Nuts voorzieningen, trafo's en installaties

Nuts-voorzieningen, transformatorruimtes en installaties dienen altijd binnen het gebouw of op de kavel(grens) gerealiseerd te worden.

Uitgiftepeil

Voor de Dynamostraat en Montessoriweg en omgeving geldt een uitgiftepeil van -1.10. De Dordtsestraatweg en de Motorstraat (tot aan Verzamelgebouw Zuid) kent een uitgiftepeil van -0.65. Uitgiftepeilen worden ook in het stedenbouwkundig matenplan aangegeven. Eventuele hoogteverschillen dienen binnen kavel te worden opgelost. Bijv. geleidelijk met behulp van hellingbaan.

Politie keurmerk

Het Politiekeurmerk Veilig wonen voor Nieuwbouw stelt veiligheidseisen op planologisch en stedenbouwkundig niveau, aan de openbare ruimte, kavels, complex en aan de woning zelf. Dit betreft verlichting in een wijk, eisen aan de groenvoorziening en parkeerplaatsen rond een flatgebouw, maar ook goede sloten op de deuren en ramen vallen onder dit keurmerk. Het hele pakket aan maatregelen zorgt uiteindelijk

voor een veilige buurt, een veilig complex en goed beveiligde individuele woningen. Daarbij zijn organisatorische maatregelen erg belangrijk, zoals het onderhoud van en het juist omgaan met de aangebrachte voorzieningen. Slechts gemotiveerd kan worden afgeweken. (zie www.politiekeurmerk.nl)

Windhinder

Ingeval van hoogbouw (tot 70m) dient effect op windhinder onderzocht te worden.

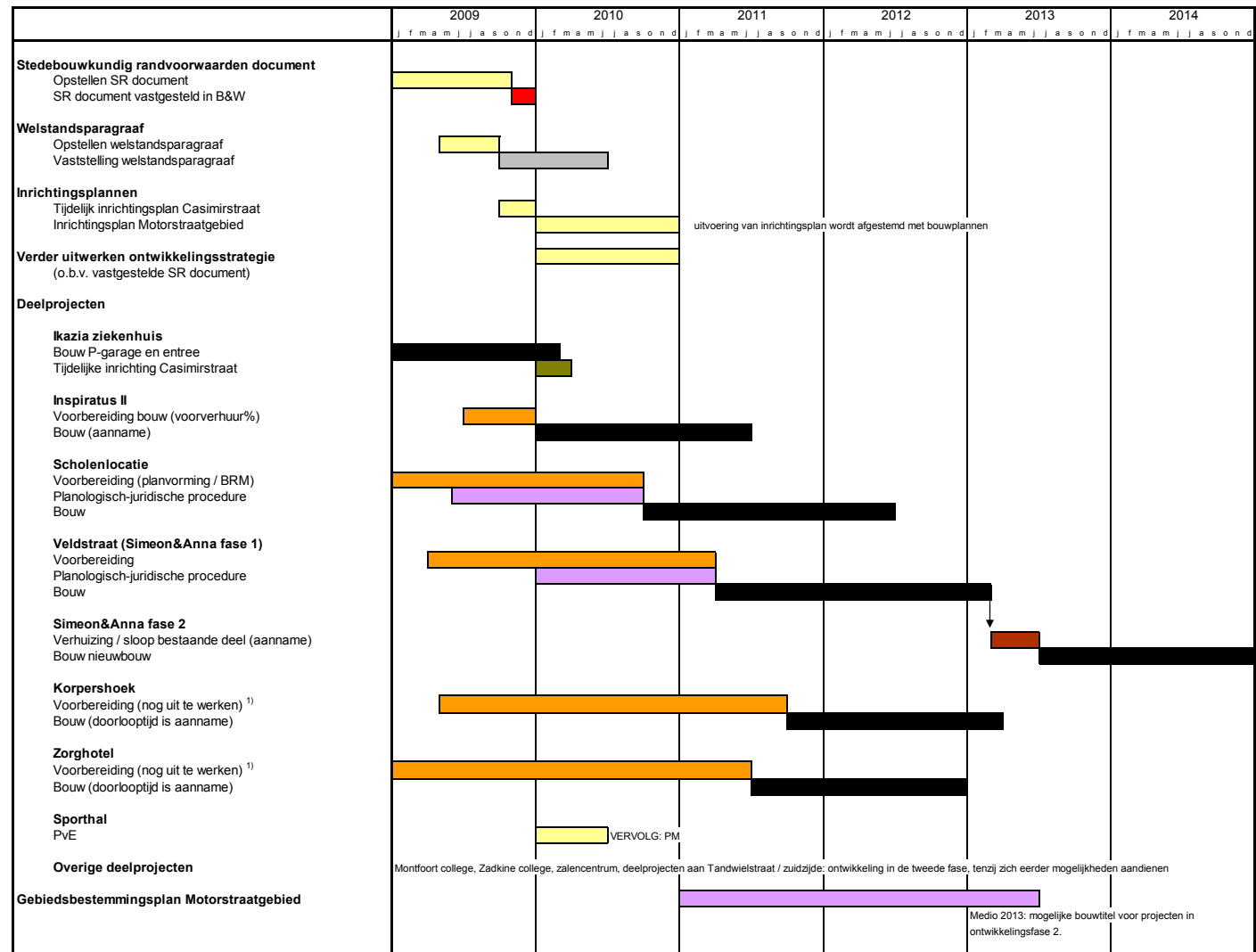
Bezonnig

Ingeval van gebouwen hoger dan 20 meter dient het effect op de bezonnig onderzocht te worden. Afhankelijk van de verschillende functies dient ook de daglichttoetreding in het binnenterrein goed geborgd te worden.

Brandveiligheid

Ten aanzien van de brandveiligheid wordt aangeraden om in vroegtijdig stadium met de bouwinspecteur de plannen door te nemen.

Planning op hoofdlijnen Motorstraatgebied, komende 5 jaar
- versie oktober 2009 -



NB aan deze planning kunnen geen rechten worden ontleend.

Hoofdstuk 9

Planning en proces

- Dit overzicht geeft op hoofdlijnen weer welke ontwikkelingen worden voorzien in het Motorstraatgebied de komende vijf jaar.
- Deze planning met reële inschattingen van voorbereidings- en uitvoeringstijd is tot stand gekomen op grond van de momenteel beschikbare informatie. Dit wil niet zeggen dat dit niet meer aan verandering onderhevig is, maar momenteel wordt op deze planning gestuurd.
- Nadat het document met de Stedebouwkundige Randvoorwaarden is vastgesteld, zijn de inrichtingsplannen en de uitwerking van de afzonderlijke bouwplannen op de diverse locaties de belangrijkste elementen in de planning.
- Om alle ontwikkelingen mogelijk te maken, dient het planologisch-juridisch kader te worden aangepast. Projecten op korte termijn worden mogelijk gemaakt met een projectbestemmingsplan. Projecten op langere termijn zullen zo mogelijk worden opgenomen in een nog op te stellen gebiedsbestemmingsplan.
- Met het gebiedsbestemmingsplan wordt in 2011 gestart, zodat in 2013 aan de eisen uit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening kan worden voldaan (binnen 5 jaar na in werking treding van de Wro dienen alle bestemmingsplannen te zijn herzien).
- De doorlooptijden van de bouw van een aantal deelprojecten is nog niet definitief en wordt voorlopig nog met aannames gewerkt. Wel blijkt dat veel bouwprojecten in 2011 en 2012 plaats zullen vinden. Dit zal een goede afstemming en samenwerking vereisen.

Hoofdstuk 10

Financiële paragraaf

Op basis van de stedenbouwkundige randvoorwaarden is een quickscan en een risicoanalyse voor de herstructurering/ontwikkeling van het Motorstraatgebied opgesteld. Deze quickscan is opgesteld om een eerste gevoel te krijgen bij de financiële investeringen die noodzakelijk zijn voor de herstructurering van het Motorstraatgebied en de globale toetsing van de financiële haalbaarheid van de stedenbouwkundige randvoorwaarden. In deze financiële paragraaf worden de resultaten van de quickscan kwalitatief op hoofdlijnen toegelicht.

De stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn in het totaal op basis van een actieve traditionele gemeentelijke grondexploitatie niet budgettair neutraal uit te voeren. De gemeente Rotterdam heeft er daarom gekozen voor een scenario waar een aantal investeringen door de gemeente worden gedaan en waar op andere onderdelen ruimte wordt geboden aan de markt om de ruimtelijke ontwikkelingen op te pakken.

Het voorkeursscenario kent (ten opzichte van de andere scenario's) relatief weinig risico's, omdat minder vastgoed wordt verworven. Dit biedt juist genoeg ruimte voor ontwikkelingen vanuit de markt waarbij de gemeente een actieve regisseursrol zou kunnen vervullen.

Het voorkeursscenario biedt een kwalitatieve verbetering doordat de hoofdstructuur wordt aangepast. De Dynamostraat wordt doorgetrokken naar de Jan- Ligthartstraat en aan deze 'nieuwe straat' worden woningen en (commerciële) voorzieningen ontwikkeld. De overige doorbraken richting Valkeniersweide worden alleen gerealiseerd als er voor de Zuidrand marktinitiatieven zijn.

Het voorkeursscenario heeft een grondexploitatietekort, maar biedt de mogelijkheid om een kwalitatief goede stedenbouwkundige verbetering in het gebied aan te brengen.

De investeringen die door de gemeente gedaan worden in dit gebied kunnen leiden tot een spin-off effect waardoor andere (private) partijen worden verleid te gaan investeren in het gebied.

Het tekort op de grondexploitatie kan grotendeels gedekt worden door een reeds opgevoerde bijdrage in het kader van het IFR voor 2011 en aanvullend zal worden gezocht naar financiële optimalisatie in kosten, opbrengsten en subsidies.

Overig

Globale Stedenbouwkundige Matenplan

Met de totstandkoming van dit stedenbouwkundig plan met de stedenbouwkundige randvoorwaarden worden ook voorlopig stedenbouwkundig matenplan (SMP) ontwikkeld. In het voorlopig stedenbouwkundig matenplan zijn de maximale positie en maat (envelop) van de bebouwing aangegeven. Het voorlopig SMP maakt deel uit van de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de projecten in voortgangsfase 1, maar zijn niet bijgevoegd.

Het SMP is aanvankelijk voorlopig; Het definitieve SMP wordt gebaseerd op het definitief ontwerp, op basis waarvan o.a. de gronduitgifte en de bouw zal geschieden.

In het SMP staan o.a. de volgende elementen aangegeven:

- Rooilijnen en bebouwingscontouren en bouwhoogtescheidingen (envelop)
- Overstek, uitkragingen
- Huidig peil en uitgiftepeil aangrenzend openbaar gebied (op bepaalde punten)
- Indicatie van de huidige en toekomstige openbare ruimte (uitgangspunten voor IP).

