



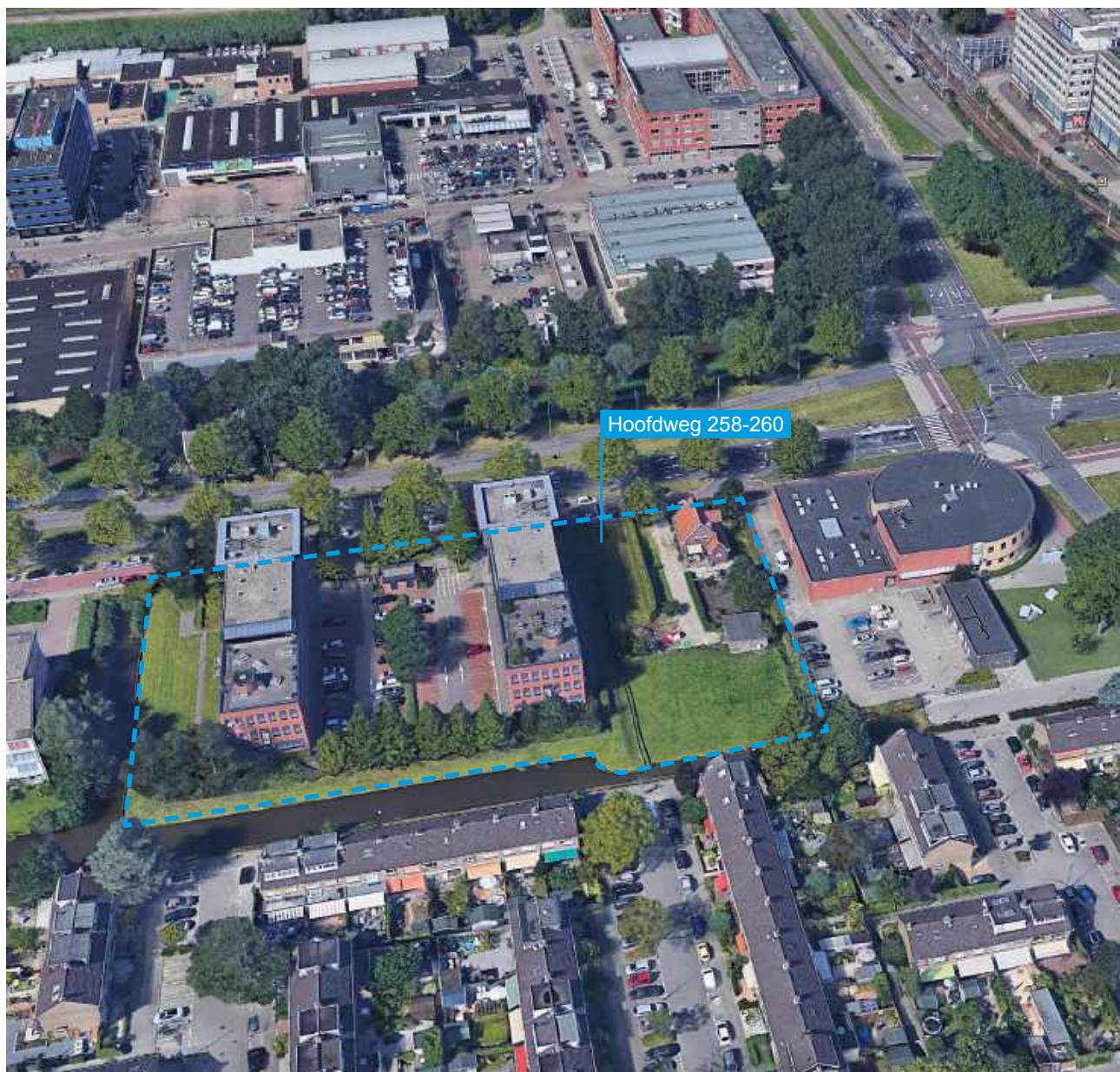
Gemeente Rotterdam

Hoofdweg 258-260

Nota van Uitgangspunten

september 2020





Colofon

De Nota van Uitgangspunten Projectnaam is opgesteld door
Stadsontwikkeling - Ruimte en Wonen.

Gebiedsaccountmanager:

Raimond Fraanje

Projectleider:

Tim Langelaan / Rob Out

Stedenbouw:

Danny Nelemans

Marieke Oosterom

Landschap:

Csaba Zsiros

Vastgesteld door:

Raimond Fraanje

Gebiedsaccountmanager Prins Alexander

september 2020

Inhoud

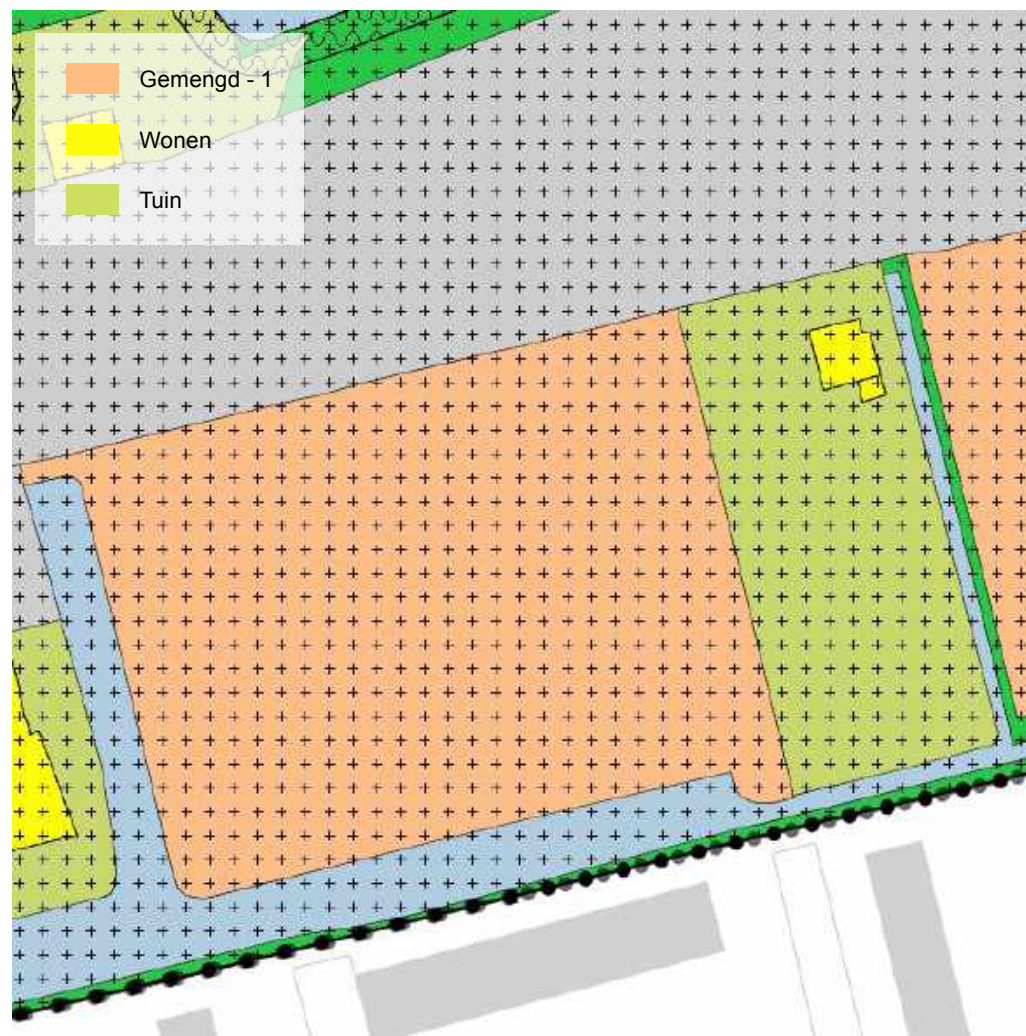
1. Introductie	2
1.1 Aanleiding	
1.2 Opgave	
1.3 Participaten	
1.4 Beleidskaders	
2. Plangebied	6
2.1 Locatie	
2.2 Historie	
2.3 Huidige situatie	
2.4 (Toekomstige) ontwikkelingen	
3. Ruimtelijke uitgangspunten	10
3.1 Stedenbouwkundige randvoorwaarden	
3.2 Openbare ruimte randvoorwaarden	
3.3 Beeldkwaliteit	
3.4 Programma	
4. Mobiliteit	42
4.1 Bereikbaarheid	
4.2 Parkeren	
5. Resilience	46
5.1 Klimaatadaptiviteit	
5.2 Natuurinclusief	
5.3 Aardgasvrij	
5.4 Circulair bouwen	
6. Technische randvoorwaarden	48
6.1 Afval	
6.2 Expeditie	
6.3 Peilmaat	
6.4 Kabels en leidingen	
6.5 Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties	
6.6 Vetputten	
6.7 Windhinder	
6.8 Bezonning	
6.9 Geluid en lucht	
7. Proces	52
7.1 Procedure	
7.2 SMP en IP	
7.3 Participatie en Communicatie	
8. Bijlagen	56
8.1 Vuistregels Uitbreidingswijken	
8.2 Concept Stedenbouwkundige Matenplan (SMP)	
8.3 Parkeernormen auto en fiets (2018)	
8.4 Toelichting beleidskaders	

1

Introductie

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Opgave
- 1.3 Participanten
- 1.4 Beleidskader





Kaartuitsnede bestemmingsplan 'Alexanderknoop', onherroepelijk vastgesteld op 22 november 2017.

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

1.1 Aanleiding

Rotterdam ontwikkelt zich van een centrische stad naar een poly-centrische stad. De Alexanderknoop is één van deze nieuwe belangrijke subcentra. Door de goede bereikbaarheid met OV en de aanwezige voorzieningen is het gebied enorm kansrijk voor verdere verdichting. Daarnaast is er ook een enorme vernieuwingsopgave noodzakelijk om de concurrentiepositie te behouden en een volwaardig hart voor Oost te worden. Er is in het gebied veel verouderd vastgoed en incurante vierkante meters kantoor, die op dit moment vernieuwd worden en aangevuld worden met woningen en ander programma.

Hoofdweg 258-260 is een van de ontwikkelingen nabij de Alexanderknoop. Eigenaar Leyten wil bestaande (kantoor) gebouwen transformeren naar woningen.

Deze stedenbouwkundige randvoorwaarden c.q. Nota van Uitgangspunten zijn noodzakelijk voor een goede inpassing, borgen van de ambitie en vormen het toetsingskader voor de realisatie van de ontwikkeling. De ontwikkeling van het gebied zal worden aangemerkt als Hoofdweg 258-260.

1.2 Opgave

Het doel van deze ontwikkeling is het realiseren van kwalitatief hoogwaardige woningen. Het nieuwe woonprogramma bestaat uit zowel studentenwoningen als middeldure huurwoningen. De nieuwe ontwikkeling biedt ruimte aan circa 350 nieuwe woningen en vormt een goed ontsloten woonlocatie op een fantastische plek. Het wordt een hoogwaardig gebouwencluster met een eigen uitstraling, die bij gaat dragen aan een verdere verlevendiging en activering van de Alexanderknoop.

1.3 Participanten

De grond en de gebouwen zijn in bezit van Leyten. Leyten maakt gebruik van een eigen ontwikkel- en vastgoedmanagementorganisatie. In samenwerking met Groosman Architecten is er een ontwerpstudie gestart. Er zijn verder geen externe adviseurs aangehaakt.

1.4 Beleidskaders

Voor de locatie Hoofdweg 258-260 zijn de volgende beleidskaders relevant:

Bestemmingsplan Alexanderknoop (2017)

Het bestemmingsplan is het juridisch-planologische kader waaraan bouwplannen getoetst zullen worden. Het plangebied valt binnen het bestemmingsplan 'Alexanderknoop' welke op 22 november 2017 onherroepelijk is vastgesteld. De projectlocatie aan de Hoofdweg bevat drie verschillende bestemmingen. Het grootste deel, het kavel waar de twee kantoren op staan, is bestemd als Gemengd - 1. Dit houdt in dat de grond is bestemd voor kantoren, maatschappelijke voorzieningen en voorzieningen zoals parkeren, erven en ontsluitingswegen. De woning op het naastgelegen kavel is bestemd als Wonen, met de rest van het kavel bestemd als Tuin.

Programmatisch gezien passen de voorstellen die er liggen voor studentenwoningen in combinatie met kantoren dus niet binnen het bestemmingsplan.

Welstandsnota Rotterdam (2012)

De bouwplannen zullen worden beoordeeld door de Commissie Welstand en Monumenten aan de hand van de criteria die zijn opgesteld voor het gebiedstype 'Stempel- en Strokenbouw'. Bij de toetsing door de Commissie Welstand en Monumenten zal ook de samenhang tussen bebouwing, openbare ruimte en (groen)structuur een belangrijke rol spelen.

Vuistregels Uitbreidingswijken (2019)

In de vuistregels voor bouwen vindt u de belangrijkste informatie kort samengevat: beleid, ambities, stappen en contactpersonen. De vuistregels vormen voor deze ontwikkeling de minimale vereisten. De vuistregels zijn opgenomen in de bijlage van dit document.

2

Plangebied

2.1 Locatie

2.2 Historie

2.3 Huidige situatie

2.4 (Toekomstige) ontwikkelingen





2.1 Locatie

De projectlocatie bevindt zich aan de Hoofdweg 258-260 in Prins Alexander. De locatie ligt op loopafstand van trein- en metrostation Rotterdam Alexander en is daarnaast goed bereikbaar via de A20. De locatie ligt in een strook bebouwing met verschillende kantoren, ingeklemd tussen het bedrijventerrein Metaalhof en de Hoofdweg aan de noordzijde, en de woonwijk Het Lage Land aan de zuidzijde. Door de aangrenzende water en de Hoofdweg is er op dit moment nauwelijks verbinding met omliggende gebieden.

De Hoofdweg is onderdeel van een zeer lange en drukke gebiedsontsluitingsweg die loopt van Nieuwerkerk aan den IJssel tot aan Oostplein. Ook in historisch opzicht is de Hoofdweg een belangrijke weg, aangezien deze werd aangelegd als onderdeel van de nieuwe ontginningsstructuur. Ter hoogte van de Alexanderknoop functioneert de Hoofdweg als barrière vanwege het vele verkeer en de breedte van de weg (2x2 rijbanen). In de toekomst wordt onderzocht of de barrièrewerking kan worden verminderd en de oversteekbaarheid kan worden verbeterd.

2.2 Historie

De Hoofdweg speelt al sinds de drooglegging van de Prins Alexanderpolder een belangrijke rol in het landschap. De polder was lange tijd in gebruik als land- en tuinbouwgebied. De kavels langs de Hoofdweg bevatten vooral tuinderswoningen met tuinderijen. Later kwamen er steeds meer woonhuizen bij, bedoeld voor de middenklasse die buiten de stad wilde wonen. Ook het wegennetwerk breidde zich uit. Rond 1970 was de Hoofdweg uitgegroeid tot doorgaande route van Rotterdam naar Gouda. Deze functie is, ondanks de komst van de A20, nooit meer verdwenen. Nog steeds is de Hoofdweg een belangrijke verkeersader in het oosten van Rotterdam.

2.3 Huidige situatie

Het plangebied bevat op dit moment twee langwerpige kantoorgebouwen die haaks zijn georiënteerd ten opzichte van de Hoofdweg. Tussen deze twee gebouwen bevindt zich een parkeerveld. Dit ensemble wordt omringd door gras en wat bomen. Daarnaast bevat het plangebied aan de oostkant een vrijstaand woonhuis. Het woonhuis ligt direct aan de Hoofdweg op een ruime, groene kavel. Het pand is gebouwd in 1928 en vormt één van de weinige historische objecten in Prins Alexander. De woning heeft een woonoppervlak van circa 123 m² en heeft een kap haaks op de Hoofdweg.

2.4 (Toekomstige) ontwikkelingen

Met de ontwikkelingen rond de Alexanderknoop om de hoek kan de Hoofdweg niet achterblijven: transformatie is hard nodig. Naast de huidige doorgangsfunctie heeft de Hoofdweg namelijk de potentie van een Rotterdamse stadsas. Een stadsas is een straat met een belangrijke verblijfs- en economisch-maatschappelijke functie op verschillende schaalniveaus, met daarnaast een belangrijke verkeersfunctie. De Hoofdweg kan als stadsas een aanloop vormen voor de Alexanderknoop. Verdichting kan worden ingezet als instrument en de stadsas als geleider van verstedelijking.

De locatie Hoofdweg 258-260 kan samen met locatie Hoofdweg 480-490 een eerste aanzet zijn voor de ontwikkelingen die nog gaan volgen. Op deze manier transformeert de Hoofdweg langzaam van doorgaande route zonder bestemmingen naar aantrekkelijke stads-as met verblijfskwaliteit.



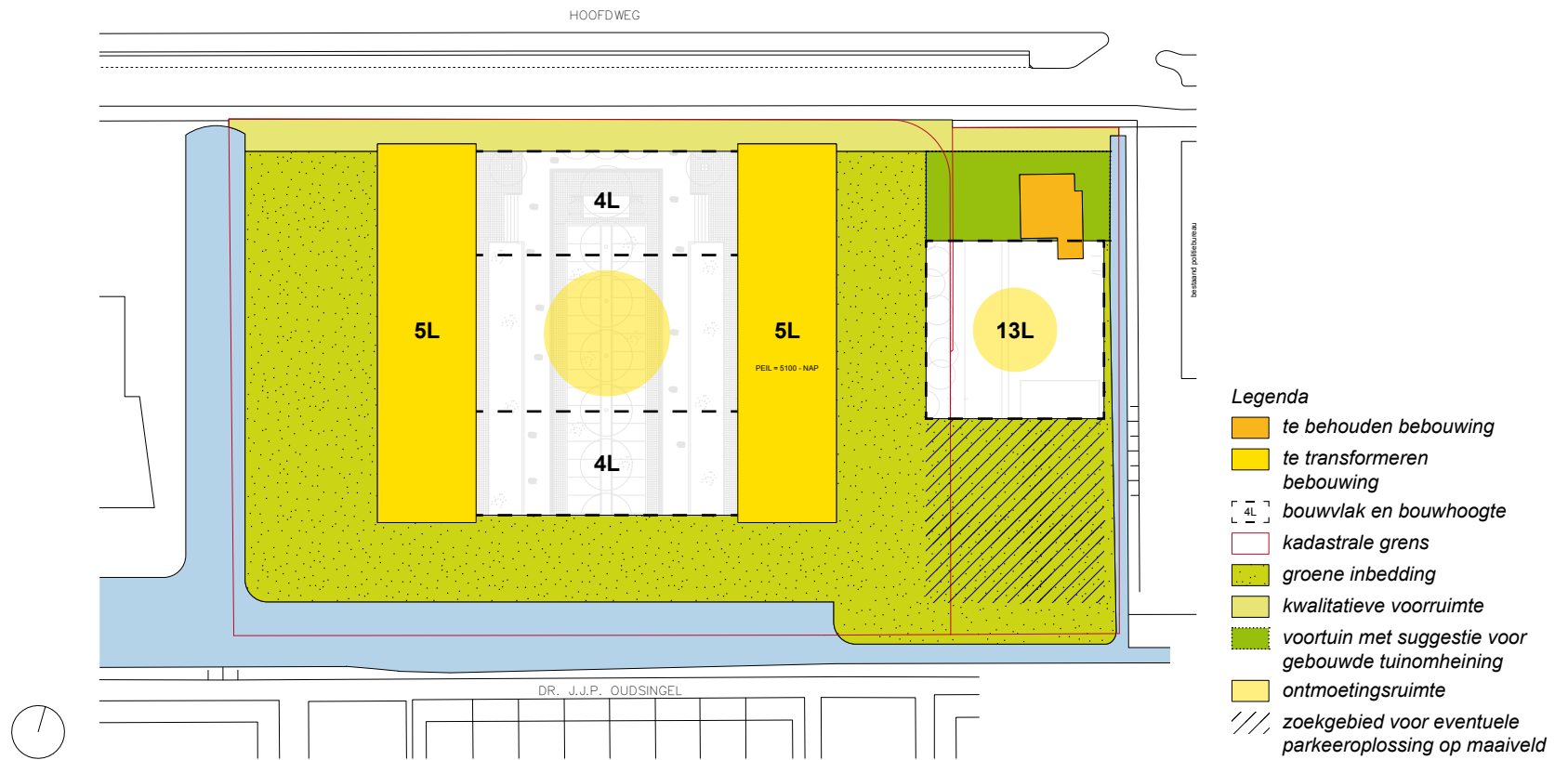
Locatie Hoofdweg 258-260: een van de markantste plekken in de Alexanderpolder: de Oostflank op de kruising van tuinstaddeef en polder-ontginningsas.

3

Ruimtelijke uitgangspunten

- 3.1 Stedenbouwkundige randvoorwaarden
- 3.2 Openbare ruimte randvoorwaarden
- 3.3 Beeldkwaliteit
- 3.4 Programma





3.1 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Bebouwingslijnen en rooilijnen

Op dit moment zijn er geen duidelijke begeleidende bebouwingswand of rooilijnen aanwezig langs de Hoofdweg. De gebouwen langs de Hoofdweg staan in een soort stramien haaks op de Hoofdweg gepositioneerd. Door op strategische plekken nieuwe gebouwen een duidelijke voorkant langs de Hoofdweg geven, kan een straat met adressen en bestemmingen ontstaan. Dit geldt ook voor Hoofdweg 258-260. Op deze manier wordt er een duidelijke wand gevormd langs de weg, die in combinatie met de juiste functies het startsein kan zijn voor meer ontwikkelingen langs de Hoofdweg. Belangrijke noord-zuid verbindingen worden hierbij uitgelicht, om een goede verbinding tussen de verschillende wijken te creëren.

Bouwvolume

Het nieuwe gebouwenensemble zal bestaan uit twee bouwvolumes: een gesloten bouwblok en een woontoren. Om het gesloten bouwblok te creëren worden de bestaande kantoorgebouwen met elkaar verbonden door twee nieuwe gebouwdelen parallel aan de Hoofdweg. Hiermee wordt meer begeleiding langs de Hoofdweg gevormd en ontstaat het gesloten bouwblok. De bestaande bebouwing behoudt de huidige hoogte van vijf bouwlagen. De nieuwe gebouwdelen zijn maximaal vier lagen hoog. Op deze manier blijft de dominante haakse richting die de bebouwing langs de Hoofdweg kenmerkt gehandhaafd. Bovendien behoudt het gebouw hiermee aansluiting met de naastgelegen wijk het Lage Land en blijft de beleving van de tussengelegen ontmoetingsruimte aangenaam.

Dit bouwvolume wordt aangevuld met een woontoren van zo'n 40 meter hoog op het kavel van het historische woonhuis. De woning kan ingepast worden in de nieuwe bebouwing of als solitair volume in de open ruimte gehandhaafd blijven.

Woonhuis

Bij de herontwikkeling van deze locatie geldt het behoud van de woning Hoofdweg 260 als uitgangspunt. Voorafgaand aan de planvorming is het wenselijk dat er een bouwhistorisch onderzoek gedaan wordt door een erkend bureau, zodat helderheid ontstaat over de exacte waarde en de randvoorwaarden die dit schept voor transformatie van het gebouw.

Daken

Het dak- en gevellandschap doet mee in de levendigheid en de aantrekkelijkheid van het gebouwconcept. Daken krijgen functies als collectieve verblijfsplek en/of worden groen ingericht. Ook het opwekken van energie behoort tot de mogelijkheden. Het combineren van functies op een dak heeft in ieder geval de voorkeur. Voor meer informatie kan het Multifunctionele Dakenprogramma van de gemeente Rotterdam worden geraadpleegd.

Buitenruimte behorende bij het gebouw

Binnen het gesloten bouwblok kan een centraal gebied worden gecreëerd, bestaande uit een grote, collectieve ontmoetings- en ontvangstruimte met een tuinachtige uitstraling. Deze ruimte vormt de plek van aankomst, verblijf en vertrek; de levendige 'huiskamer' van het gebouw; bedoeld voor ontmoeting en uitwisseling. De ruimte is vrij van geparkeerde fietsen, heeft een hoogwaardige inrichting met voldoende zitgelegenheid en een fijn verblijfsklimaat voor wind, geluid en bezonning. Ook bij de woontoren kan een kwalitatief hoogwaardige buitenruimte worden gecreëerd, bijvoorbeeld in de vorm van een voortuin rondom de historische woning. Naast deze twee groene ontvangstruimtes wordt de rest van het plangebied rondom de gebouwen ook zo veel mogelijk groen ingericht. Deze inbedding in het groen is essentieel om een aangename woonomgeving te creëren en past goed bij het groene karakter van Prins Alexander.

Parkeren

Het parkeren dient uit het beeld en het liefst zo veel mogelijk inpassend te worden ingepast. Een halfverdiepte parkeeroplossing behoort ook tot de mogelijkheden. Wanneer er toch wordt uitgeweken naar parkeren op maaiveld dan is een groene inbedding van de parkeerplaatsen een absolute vereiste.

Inclusiviteit

Ook in de gebouwen zijn de gemeenschappelijke plekken van belang om een aantrekkelijke woonomgeving te kunnen realiseren. Een strategische plaatsing en kwalitatieve afwerking van deze ruimtes draagt bij aan de beleving van de ruimte en zal het gebruik stimuleren.

Flexibiliteit

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

3.2 Openbare ruimte randvoorwaarden

Op dit moment wordt de omgeving van het plangebied overheerst door geparkeerde en rijdende auto's. Het ontwikkelen van de locatie biedt mogelijkheden om een aangename openbare ruimte te creëren rondom de plot. Zo is het voor deze ontwikkeling zeer gewenst om het langsparkeren, dat nu half op het trottoir gebeurt, te vervangen voor een breder trottoir met meer ruimte voor voetgangers en groen. Hierdoor is de locatie veel beter bereikbaar voor langzaam verkeer. Bovendien creëert dit een aangename overgang van het gebouw naar de straat. Het langsparkeren in vakken, dat mogelijk is aan de andere kant



*Woningen met expressieve gevel
Ganda Molens, a154 architecten*



*Collectieve binnenruimte
Op Dreef, Team V Architectuur*



*Zorgvuldige inpassing Polderhuis in
Alexandrium III, Fons Verheijen*



*Plint met actieve functie
SW2, RoosRos Architecten*



*Groene collectieve tuin
Holland Park Villas, John McAslan*



*Groene daktuin
The Garage - daktuin, OKRA*

van de ventweg, kan in de nieuwe situatie wel gehandhaafd blijven. Onderzocht wordt of dit voorstel mogelijk is.

3.3 Beeldkwaliteit

Architectuur

De Alexanderknoop is opgebouwd uit een samenstelling van gebouwen met een eigen architectonische uitstraling en kleur. Het uitgangspunt voor deze ontwikkeling is hoogwaardige architectuur met beeld van de tuinstad van de 21e eeuw: licht, open, transparant, natuurlijk en groen. De gebouwen krijgen een kwalitatief hoogwaardige uitstraling en een zorgvuldige detaillering.

De gebouwen hebben eenzijdige oriëntatie, met een open relatie tussen binnen en buiten. Dichte gevels worden dus beperkt tot een minimum en in samenhang met de buitenruimte ontworpen. Zo vormt het in alle richtingen een meerwaarde voor de sociale veiligheid en levendigheid. Het vergroot de aantrekkelijkheid zowel overdag als 's avonds. Daarnaast dient er een duidelijke voorkant aan de Hoofdweg te ontstaan met duidelijk herkenbare entrees.

De ontwikkelingen op de bouwplot worden als één samenhangend geheel ontworpen. Hoewel de vormgeving per gebouw kan verschillen vormen het gesloten bouwblok en de woontoren één familie.

Buitenruimte

De openbare ruimte rondom de kavel zal bij aanpassingen worden ingericht aan de hand van het Handboek Openbare Ruimte Rotterdamse Stijl. De buitenruimte rondom de gebouwen is gebaat bij een hoogwaardige en tuinachtige uitstraling, om het gebruik ervan te stimuleren.

3.4 Programma

Het is essentieel om wonen toe te voegen in het gebied. Zo ontstaat er een betere binding met de plek en meer levendigheid op straat. Belangrijk is dat de ontwikkelende partij een sterk concept neerlegt voor de beoogde doelgroepen en duidelijk maakt hoe de functies in het gebouw de verschillende doelgroepen verbinden en de plek in de stad kunnen versterken.

Wonen

De gebouwen bieden differentiatie in woningtypes en woningoppervlaktes. De woningen zelf hebben toekomstwaarde door een ruime maat, royale verdiepingshoogte en dito buitenruimte. Deze locatie leent zich voor een combinatie van middenhuur of studentenwoningen. In de uitwerking wordt in goed overleg met onze afdeling wonen gekozen voor een goede verdeling voor deze plek en de stad.

Afspraken over huurprijs, indexatie en instandhoudingstermijn dienen op een later tijdstip gemaakt te worden. De woningen hebben ingenieuze plattegronden en ontsluitingstypologieën. De woonfunctie moet zichtbaar zijn in de uitstraling van gevel, plint en entreepartij.

De ontwikkeling zet in op community vorming en beheer voor wat betreft het gedeelte dat bestemd is voor studenten. Daarbij gaat de voorkeur uit naar een beheerder die zich heeft bewezen als studentenhuysvester. Onderdeel van het beheer is de borging dat verhuur aan studenten (ingeschreven bij een onderwijsinstelling) plaatsvindt.

Plint

De plint is de verbinding tussen openbare ruimte en de eerste lagen van het gebouw en zal de uitstraling van het gebied grotendeels bepalen. De functies in de plint van het gebouw dragen in hoge mate bij aan de levendigheid van de openbare ruimte. De plint is hierbij als grens niet hard, maar juist flexibel. Gebouwen zijn met hun omgeving verbonden

door aantrekkelijke plinten waarbij binnen en buiten vloeiend in elkaar overgaan. De nieuwe gebouwen worden zo een vanzelfsprekend onderdeel van het geheel en begeleiden de looproutes met uitnodigende plintfuncties.

Op deze locatie kan bijvoorbeeld gedacht worden aan verschillende services en diensten (fietsenmaker, pakketservice, wasserette, deelmobiliteit), een maatschappelijke functie en aan ruimtes waar men elkaar kan ontmoeten en kan ontspannen. Horeca en detailhandel zijn minder gewenst vanwege de nabijheid van de Alexanderknoop.

4

Mobiliteit

4.1 Bereikbaarheid

4.2 Parkeren



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

4.1 Bereikbaarheid

De projectlocatie bevindt zich vlakbij de Alexanderknoop en is dus ook zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Zowel het (metro)station Prins Alexander als metrostation Oosterflank liggen op 450 meter afstand. Daarnaast is de locatie goed bereikbaar via de snelwegen A16 en A20.

4.2 Parkeren

De mobiliteitstransitie heeft ook consequenties voor het parkeerbeleid: Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018. Deze beleidsregeling moet onder meer bijdragen aan het verminderen van autogebruik en het beter benutten van parkeercapaciteit in de omgeving. Verder worden parkeernormen voor de fiets toegevoegd om het fietsgebruik te stimuleren.

Auto

Voor het bepalen van de parkeereis is de vigerende beleidsregeling van toepassing. Hierbij geldt dat het parkeren volledig op eigen terrein opgelost dient te worden en zo veel mogelijk uit het zicht. Daarbij zijn de parkeernormen volgens zone C (auto) en fietsparkeernormen van toepassing. Vanwege de ligging van de locatie in de nabijheid van een metrohalte (<400 meter) mag de autoparkeereis met 20% worden gereduceerd. Overige maatregelen zoals de realisatie van extra fietsparkeerruimte, het op eigen terrein ter beschikking stellen van deelauto's en het

structureel beschikbaar stellen van een MaaS concept wordt gewaardeerd, maar zal geen reductie in de parkeereis tot gevolg hebben. De parkeereis kan eventueel wel worden verlaagd wanneer de initiatiefnemer aantoont dat de parkeervoorzieningen voor meerdere functies kunnen worden gebruikt die dubbelgebruik rechtvaardigen.

Fiets

De rol van de fiets wordt, ter vervanging van de auto, steeds belangrijker. Het faciliteren van de fietser in Rotterdam verdient om die reden de aandacht, zowel in de uitbreiding van fietspaden als ook in de fietsparkeerfaciliteiten. In het parkeerbeleid wordt hierop ingespeeld en worden er naast een parkeernorm voor de fiets ook eisen gesteld aan de stalling voor fietsen.

- Iedere woning moet beschikken over voldoende stallingsruimte voor fietsen.
- Dit betekent voor de grondgebonden woningen een berging van 5 m² per woning, conform het bouwbesluit.
- Als gelijkwaardige oplossing zien wij voor hoogbouw kwalitatieve en goed bereikbare centrale fietsbergingen voorzien van minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per woning, plus 2,7m² berging per woning.
- Indien het voorschrift bouwbesluit vervalt, geldt bij nieuwbouw, dan wel herbestemming tot woningbouw, de parkeereis.
- Voor de collectieve fietsenstalling is het van belang dat deze goed gepositioneerd wordt en daarmee goed bereikbaar is, maar ook aantrekkelijk en veilig wordt vormgegeven.
- Algemeen geldt dat uitvoering conform de ontwerpeisen voor stallingen fiets en scooter geschiedt (bijlage 6 van de beleidsregeling).

Duurzame mobiliteit

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

(elektrische) deelauto's. De groei van elektrische auto's wordt gestimuleerd door voldoende laadinfrastructuur, zowel in de openbare ruimte als bij parkeren op eigen terrein. Voor de parkeergelegenheid op eigen terrein geldt de EV Ready eis uit de Beleidsregeling parkeernormen:

- De parkeerplaats dient bouwkundig voorbereid te zijn op de plaatsing van laadpunten voor elektrische auto's.
- De netaansluiting van parkeergarage/-gelegenheid dient voorbereid zijn op het gelijktijdig laden van 20% van de parkeerplaatsen, hierbij mogen smart charging oplossingen toegepast worden om dit mogelijk te maken.

Ontwikkelaars dienen hiervoor hun EV-plan te kunnen overleggen. De netaansluiting voor collectieve voorzieningen dient EV ready te zijn conform artikel 8 van de Beleidsregeling parkeernormen (geschikt voor gelijktijdig laden van 20% van de parkeerplekken).

5

Resilience

5.1 Klimaatadaptiviteit

5.2 Natuurinclusief

5.3 Aardgasvrij

5.4 Circulair bouwen



DIT KOMT ER OP ONS AF

Trek naar de stad

Mensen en bedrijven trekken wereldwijd naar aantrekkelijke steden en regio's. Rotterdam heeft zich de afgelopen jaren op de kaart gezet. De stad is populair bij studenten en kenniswerkers, maar de concurrentie blijft groot.



Mobiliteitstransitie

De manier waarop we ons in de stad verplaatsen verandert. Meer wandelen, meer fiets en meer OV. Mobiliteitsdiensten worden beter, waardoor het bezit van een auto minder nodig wordt. Ook het vervoer van goederen en de stadsdistributie zullen onder invloed van technologische ontwikkelingen veranderen.



Klimaatverandering

We worden geconfronteerd met de gevolgen van klimaatverandering. Dit vraagt om een mentaliteitsverandering in onze omgang met water. Van groene daken tot aanpassing van het rijsysteem.



Energietransitie

We zitten in een transitie van fossiele energie naar duurzame energie. Dat heeft grote gevolgen voor zowel de stad als de haven. Zeker omdat het industrieel complex in de haven nu voor groot deel draait op fossiele brandstoffen. Maar het biedt ook allerlei kansen.



circulariteit

Circulariteit

Circulair denken en doen is in opkomst. De filosofie is dat afval niet meer bestaat en dat kringlopen gesloten worden. Daardoor hoeven we steeds minder nieuwe grondstoffen in productieketens toe te voegen. De opkomst van de 3d printer versnelt deze ontwikkeling.



digitale transitie

Digitale transitie

De toenemende digitale mogelijkheden zorgen voor nieuwe verdienmodellen en hebben een grote impact op ons dagelijks leven. Elke Rotterdamer en elke Rotterdamse organisatie wordt informatiemaker, informatie-bewaarder en informatiegebruiker.



netwerk-samenleving

Netwerksamenleving

De samenleving wordt meer divers. De individualisering zet door, maar tegelijkertijd neemt de behoefte aan verbinding toe. Er ontstaan spontane netwerken van gelijkgestemde mensen die samenwerken aan een gezamenlijk doel.



5.1 Klimaatadaptiviteit

Het extremer worden van het klimaat brengt vele risico's met zich mee voor Rotterdam. De stad weerbaar maken ten opzichte van de klimaatveranderingen is een urgente opgave waarmee we geconfronteerd worden. De klimaatveranderingen leveren in Rotterdam risico's op voor onze economie, veiligheid en gezondheid. Elk gebied is op verschillende punten kwetsbaar en heeft zijn eigen potentie binnen de diverse klimaat aspecten.

De opgaves waar we mee te maken gaan krijgen zijn onder te verdelen in zes thema's: neerslag, hitte, droogte, overstromingen, grondwater, bodemdaling. Hoewel de zes thema's van klimaatadaptatie elk een eigen aanpak nodig hebben, kunnen de benodigde maatregelen elkaar versterken of belemmeren. Elkaar versterkende maatregelen krijgen prioriteit. Elkaar belemmerende maatregelen vereisen het maken van keuzes.

5.2 Natuurinclusief

Rekening houden met fauna en flora bij de inrichting van de stad en ontwikkeling van gebouwen noemen we natuurinclusief bouwen. Rotterdam wil met het natuurinclusief bouwen een stimulans geven aan natuurontwikkeling van de stad. Daarmee wil de gemeente ervoor zorgen dat de bijzondere flora en fauna in woningen en gebouwen van de stad behouden blijft en uitgebreid wordt. Aangezien natuurinclusief bouwen vaak maatwerk is, afgestemd op specifieke soorten, wordt aanbevolen om voor een goede uitwerking een ecooloog in te schakelen voor advies. Voor een aantal gebieden, waaronder de Alexanderknoop, verplicht de gemeente om de gemeentelijk stadsecoloog erbij betrekken.

Per gebiedstype in Rotterdam is inzichtelijk gemaakt wat de aandachtspunten zijn waar met in de ontwikkeling rekening mee moet worden gehouden. Hiertoe wordt de gebiedsindeling van de Rotterdamse stijl gehanteerd. Voor de ontwikkeling aan de Hoofdweg gelden de volgende aandachtspunten voor bouwen en omgeving:

Bouwen

- Groene daken en gevels.
- Nestelplekken voor zwaluwen, mussen en vleesmuizen per blok of buurt.
- Aandacht voor vleermuiskolonies in spouwmuren van middelhoogbouw. Compenserende maatregelen voor vleermuizen bij dichtzetten spouwen.

Omgeving

- Behoud en versterken bomen- en waterstructuur.
- Hiërarchie in groene ruimten behouden en versterken met natuurmaatregelen.
- Bloemplanten en hagen bij privégroen, struweel en bomen in plantsoenen (bloeiende en vruchtdragende soorten, blad laten liggen in de plantvakken), bomenstraten en lanen als netwerk door de wijk en verbonden met de singels en de grotere groene plekken.
- Aandacht voor natuurvriendelijke oevers en waterleven in singels en parken.
- Aandacht voor routes en verblijfplaatsen voor kleine zoogdieren.
- Relatie met grote waterplassen benutten: waterelementen. Groene routes naar parken en plassen. Aansluiten op landschapshistorische lijnen die in de nabijheid lopen en de singels.
- Zorg voor verbindingen onder wegen en bruggen door.

Natuurbehoudend slopen

In geval van sloop en renovatie geldt bescherming van fauna door de wet natuurbescherming. Het advies is daarom om zo vroeg mogelijk een project fauna onderzoek te starten. Bij meerdere ontwikkelingen tegelijkertijd is het raadzaam om fauna onderzoek per buurt of wijk uit te voeren om zo op efficiënte manier te komen tot effectieve plannen en maatregelen.

5.3 Aardgasvrij

In 2050 hebben we een toekomstbestendige stad! Onze energievoorziening is betrouwbaar, betaalbaar, schoon en gezond. Dat hebben we naar aanleiding van de klimaatconferentie in Parijs met elkaar afgesproken. We koken en verwarmen ons huis dan met duurzame warmtebronnen en dat maakt een aardgasvrij Rotterdam. Huizen worden geïsoleerd en voor de CV-ketel en het gasfornuis komen aardgasloze alternatieven. Alternatieven voor aardgas zijn elektrische oplossingen, warmtenetten en biogas, maar ook wind en zon zijn duurzame alternatieve energiebronnen. Grote delen van Rotterdam kennen nu al een warmtenet en in combinatie met de industriële restwarmte die de regio heeft is dit een energetische en kostenefficiënte oplossing voor oa. het verwarmen van nieuwe en bestaande woningen.

Daarnaast is de wettelijke verplichting voor netbeheerders om nieuwbouwprojecten aan te sluiten op het aardgasnet per 1 juli 2018 komen te vervallen. In feite betekent dit een aansluitverbod voor bouwwerken waarvoor na 1 juli vergunning wordt aangevraagd. Nieuwe bouwwerken mogen alleen bij uitzondering nog op het aardgasnet worden aangesloten met een apart besluit van B&W.

5.4 Circulair bouwen

In dit programma is de gemeentelijke inzet tav circulariteit opgenomen. De basis voor een circulaire economie ligt in principe in het voorkomen en het verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen, het verlengen van levensduur van producten, het hergebruik van producten en onderdelen en het recyclen van materialen en grondstoffen. Oftewel: reduce, re-use and recycle. Stip op de horizon is om in 2030 de helft minder primaire grondstoffen te gebruiken. Hiervoor zijn twee routes opgezet: bewustzijn vergroten en verankeren in economie. Daarbij wordt ingezet op opgaven, kansen en acties in de vier sleutelsectoren; bouw, groen, consumptiegoederen en zorg. De bouw alleen al is verantwoordelijk voor 60% van het afval!

6

Technische randvoorwaarden

6.1 Afval

6.2 Expeditie

6.3 Peilmaat

6.4 Kabels en leidingen

6.5 Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties

6.6 Vetputten

6.7 Windhinder

6.8 Bezonning

6.9 Geluid en lucht

6.1 Afval

Vuilopslag dient bij woon- en bedrijfsgebouwen op eigen terrein en zoveel mogelijk inpandig gerealiseerd te worden. Een visie op het thema circulariteit is hierbij een pré.

6.2 Expeditie

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

6.3 Peilmaat

Het uitgiftepeil is -5,50 NAP. De uitgiftepeilen worden ook in het stedenbouwkundig matenplan aangegeven. Het gebouw dient een vloeiende aansluiting op de peilmaat van de buitenruimte te krijgen. Eventuele hoogteverschillen dienen binnen het kavel te worden opgelost, bijvoorbeeld met behulp van hellingbaan.

6.4 Kabels en leidingen

Voor een kaart met kabels en leidingen wordt doorverwezen naar het Ingenieursbureau. Binnen het gebied Prins Alexander kan contact worden opgenomen met Nico Bruijn.

6.5 Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties

Nutsvoorzieningen, transformatorruimtes en installaties dienen in overleg met de betrokken diensten/instanties in de bebouwing te worden opgenomen. De impact op de plintgevel en buitenruimte moet worden geminimaliseerd.

De netaansluiting voor collectieve voorzieningen dient EV ready te zijn conform artikel 8 van de beleidsregeling parkeernorm (geschikt voor gelijktijdig laden van 20% van de parkeerplekken).

6.6 Vetputten

Indien er horecavoorzieningen worden gerealiseerd dienen vetputten inpandig te worden opgenomen. Vetputten in de buitenruimte zijn niet toegestaan.

6.7 Windhinder

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

6.8 Bezonning

Er dient een bezonningsonderzoek te worden gedaan om te bekijken wat de invloed is op de omgeving en hoe de bezonning is van de onderdelen van het gebouw zelf. Het is wenselijk minimaal te voldoen aan de zogenaamde lichte TNO norm. Deze norm komt er op neer dat van een woning op een van de gevels per dag minimaal 2 uur zon moet kunnen schijnen in de periode tussen 19 februari en 21 oktober.

6.9 Geluid en lucht

De Hoofdweg is een drukke gebiedsontsluitingsweg met veel verkeer. Het is daarom raadzaam om een lucht- en geluidsonderzoek te laten uitvoeren.

7

Proces

7.1 Procedure

7.2 SMP en IP

7.3 Participatie en communicatie

Deze Nota van Uitgangspunten is er op gericht het initiatief voor de ontwikkeling van Hoofdweg 258-260 tot uitvoering te brengen. Dit hoofdstuk geeft uitleg over het proces richting de realisatie.

7.1 Procedure

Nader toe te voegen.

7.2 SMP en IP

Binnenkort wordt er een concept SMP opgesteld. Deze wordt opgenomen in de bijlagen van dit document. Het doel van het concept SMP is het vastleggen van de rooilijnen, het inmeten van de omgeving (coördinaten), het vastleggen van de uitgiftepeilen, etc.

Onderzocht wordt of het mogelijk is om het parkeren half op het trottoir te vervangen door een breder trottoir, om zo meer ruimte voor de voetganger te realiseren. Mocht het zo zijn dat dit door alle belanghebbenden gewenst is, dan wordt sterk aangeraden om een IP op te stellen, vanwege de complexiteit van de situatie.

7.3 Participatie en communicatie

Nader toe te voegen.

8

Bijlagen

8.1 Vuistregels Uitbreidingswijken

8.2 Concept Stedenbouwkundige Matenplan (SMP)

8.3 Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets (2018)

8.4 Toelichting beleidskaders



Gemeente Rotterdam