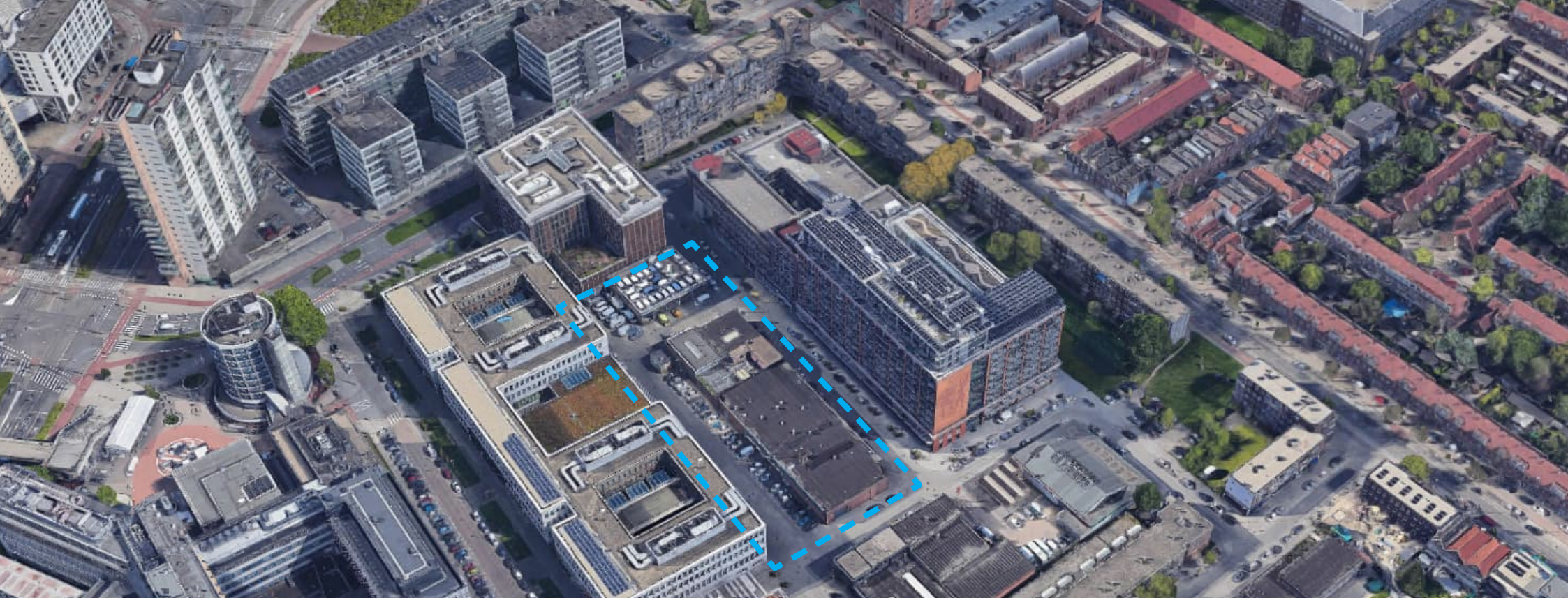


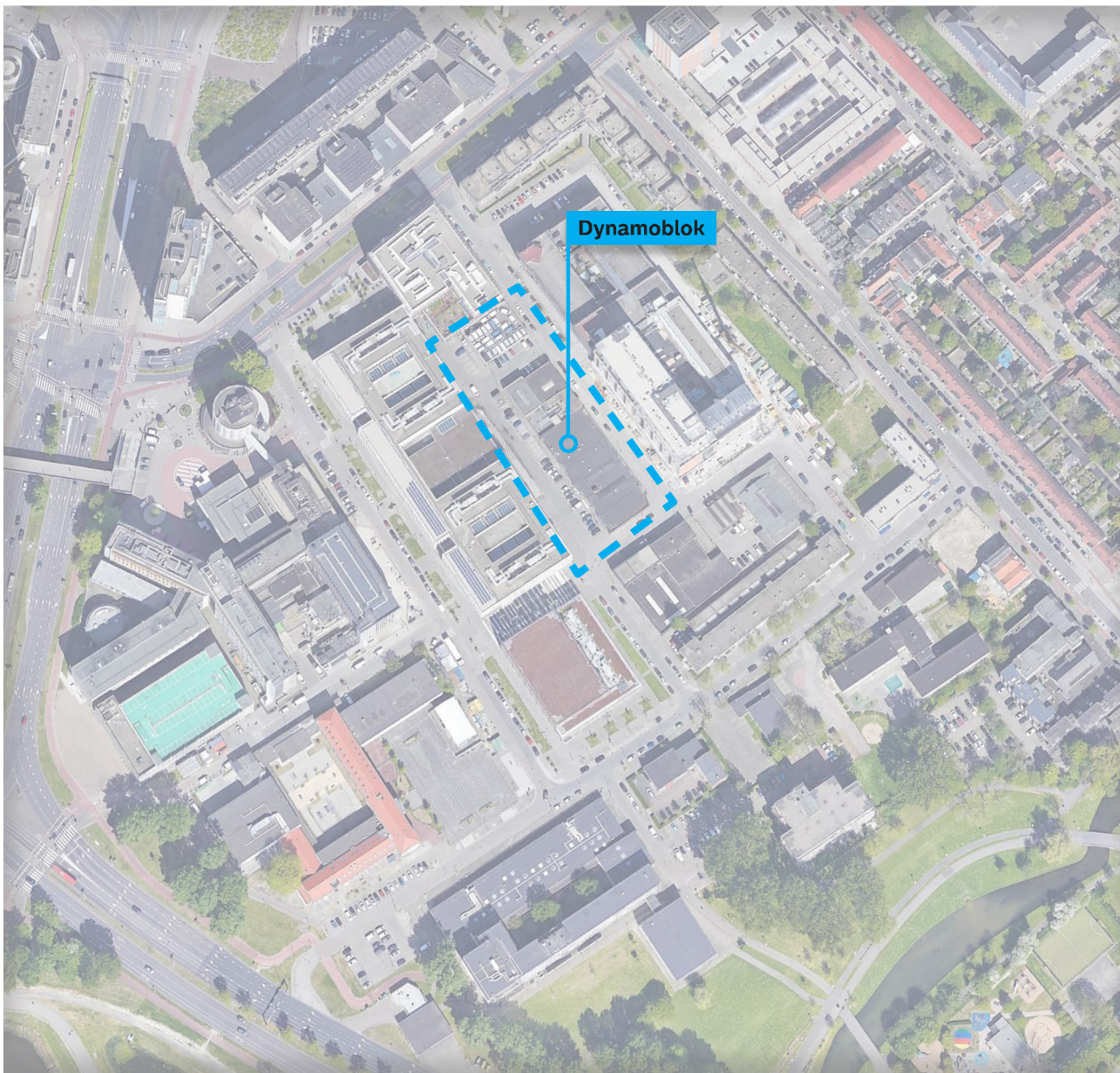


Dynamoblok.

Nota van Uitgangspunten - versie 2 november 2022



Gemeente
Rotterdam



Locatie Dynamoblok met projectgrens

Colofon

Deze Nota van Uitgangspunten voor het Dynamoblok is opgesteld door het cluster Stadsontwikkeling, afdeling Ruimtelijk Ontwerp en Advies van de Gemeente Rotterdam.

Projectleider:	Joris Bokhove
Gebiedsaccountmanager:	Paul van der Veen
Projectmanagement gebied:	Jan-Cees Blok
Planeconomie:	Sanne de Jong
Markt & contracten:	Annelies Rahakbauw
Stedenbouw:	Koen Merkens Damaris Verleun
Landschap:	Joep Meijer
Wonen:	Niels Rovers
Maatschappelijk:	Jeroen Huijts
Economie:	Petra Eielts
Mobiliteit:	Bas Ligthart
Duurzaamheid:	Naoual Loiazizi
Circulair	Hanneke van der Heijden
Ingenieursbureau:	Matthijs de Groot
Stadsbeheer:	Richard van Motman
Vastgesteld door (GO) op:	23-11-2022

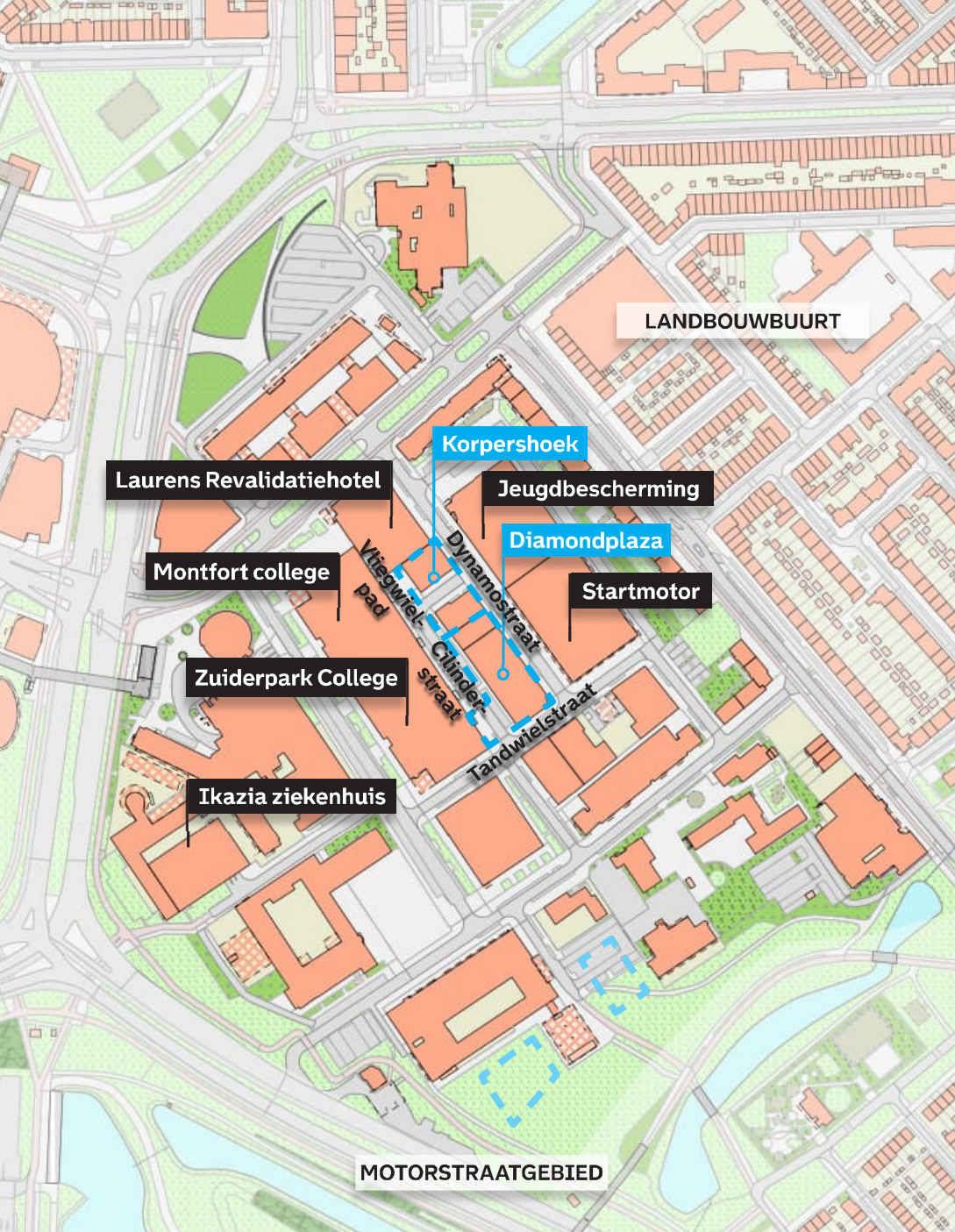
Deze Nota van Uitgangspunten is in samenwerking met Motorblok Development en Klunder architecten opgesteld.

Verantwoording beeldmateriaal:

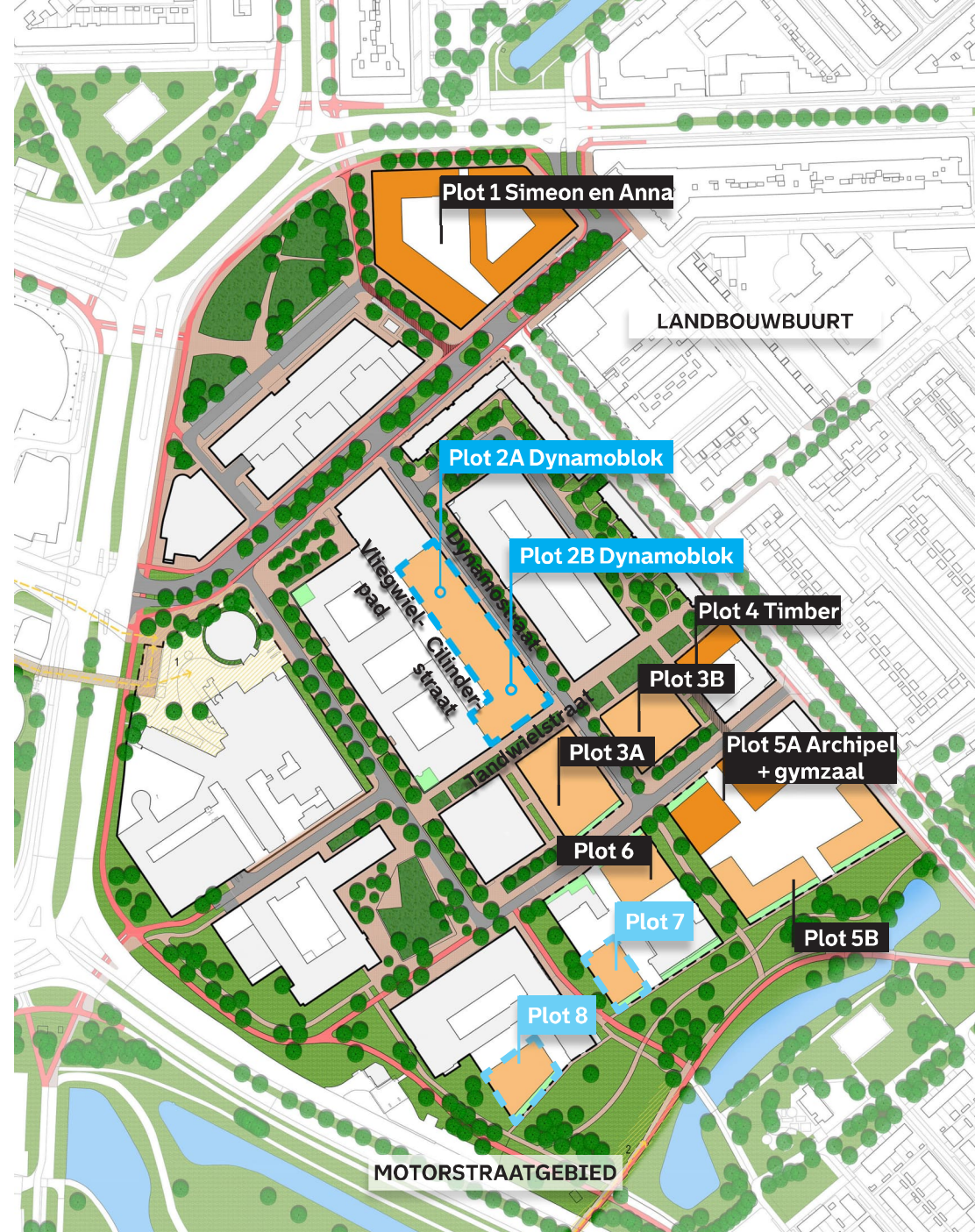
De auteur van het beeldmateriaal is vermeld bij de afbeelding. Indien niet anders vermeld is het beeldmateriaal opgesteld door de gemeente Rotterdam.

Inhoud

1. Introductie.....	5	6. Duurzaamheid	31
1.1 Aanleiding	5	6.1 Energietransitie	31
1.2 Opgave	5	6.2 Circulaire bouw	31
1.3 Locatie	5	6.3 Klimaatbestendige stad	32
1.4 Participanten	5	6.4 Gezonde leefomgeving	32
2. Mobiliteitsstrategie	7	7. Technische uitgangspunten	35
2.1 Bereikbaarheid	7	7.1 Afval	35
2.2 Parkeren	7	7.2 Expeditie	35
3. Ruimtelijke en programmati-		7.3 Peilmaat	35
sche uitgangspunten	9	7.4 Kabels en leidingen	35
3.1 Programma	9	7.5 Nutsvoorzieningen, trafo's en	
3.2 Stedenbouw	10	installaties	35
3.3 Landschap	17	8. Proces	37
4. Beeldkwaliteit	23	8.1 Procedure	37
4.1 Welstand	23	8.2 SMP en IP	37
5. Mobiliteit.....	27	8.3 Participatie en	37
5.1 Bereikbaarheid	27	communicatie	37
5.2 Voetganger	27	9. Bijlagen.....	39
5.3 Fiets	27	9.1 Proefverkaveling	40
5.4 Auto	27	9.2 Vuistregels	42
		9.3 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)	44
		9.4 Parkeernormen auto en fiets	46
		9.5 Stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart	52
		9.6 Welstandsnota gebiedscriteria	54



Locatie Dynamoblok in Motorstraatgebied (bestaande situatie)



Locatie Dynamoblok in Motorstraatgebied (Ontwikkelvisie Motorstraatgebied 2030)

1. Introductie

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, bijvoorbeeld programma en beeldkwaliteit te borgen wanneer de gemeente aan gronduitgifte doet. Tenslotte zorgt het opstellen van uitgangspunten ervoor dat de inbreng van de verschillende vakafdelingen (Stedenbouw, Wonen, Planologie, Landschap, Duurzaamheid, Mobiliteit) is afgestemd. De Nota van Uitgangspunten wordt vastgesteld en is daarmee het bestuurlijk bekrachtigde kader voor ontwikkeling van bouwplannen.

1.1 Aanleiding

De planlocatie ligt in het Motorstraatgebied in de wijk Vreewijk, nabij Hart van Zuid. Voor dit gebied is op 23 november 2021 de [Ontwikkelvisie Motorstraatgebied 2030](#) vastgesteld. Rotterdam biedt met deze visie een perspectief en basis voor de reeds ingezette transitie van het Motorstraatgebied naar een hoogwaardige leer- werk- en zorg- en woongebied. Hier ligt focus op het toevoegen van verblijfskwaliteit, extra woningen en groen, het creëren van verbindingen voor langzaam verkeer en het toepassen van een mobiliteitsstrategie.

Het Dynamoblok is in de visie aangewezen als een van de ontwikkellocaties. Het blok bestaat uit twee delen, met in het noordelijk deel het gebouw met garagebedrijf Korpershoek en in zuidelijk deel het gebouw met feestzaalverhuur Diamond Plaza. Het doel is

om deze gebouwen te slopen en er een nieuw gebouw te ontwikkelen. Motorblok Development, een samenwerking tussen ontwikkelaars Bolton en Dunavast, is eigenaar van het deel Kopershoek. Motorblok Development is voornemens om nieuwe woningen en ruimte voor voorzieningen en (fiets-)parkeren op dit deel te realiseren.

1.2 Opgave

De opgave is om op de planlocatie een stedelijk bouwblok te ontwikkelen dat een hoogwaardige uitstraling heeft naar de omgeving en tegelijkertijd een goede aansluiting vormt op de omliggende gebouwen. De ontwikkeling past bij de ambities die staan beschreven in de Ontwikkelvisie Motorstraatgebied 2030 en de Rotterdamse Omgevingsvisie.

Het is mogelijk om het Dynamoblok, gezien het verwervingsproces, in fasen te ontwikkelen. Het programma voor de hele locatie bedraagt een aantal van circa 220 woningen, aangevuld met een activerende plintruimte voor voorzieningen aan de Dynamostraat en Tandwielstraat. Op het plot wordt een extra aanbod aan parkeervoorzieningen gerealiseerd als gevolg van de parkeerbehoefte die ontstaat bij de te ontwikkelen plots aan de Valkeniersweide.

1.3 Locatie

De planlocatie Dynamoblok bestaat uit één bouwblok aan de Dynamostraat op de kruising met de Tandwielstraat. De planlocatie wordt al vele jaren gebruikt als garagebedrijf Korpershoek en feestzaalverhuur Diamond Plaza. Met het verhuizen van deze bedrijfsfuncties uit het gebied ontstaat kans om hier te herontwikkelen. Het blok wordt aan de noordzijde begrensd door het gebouw

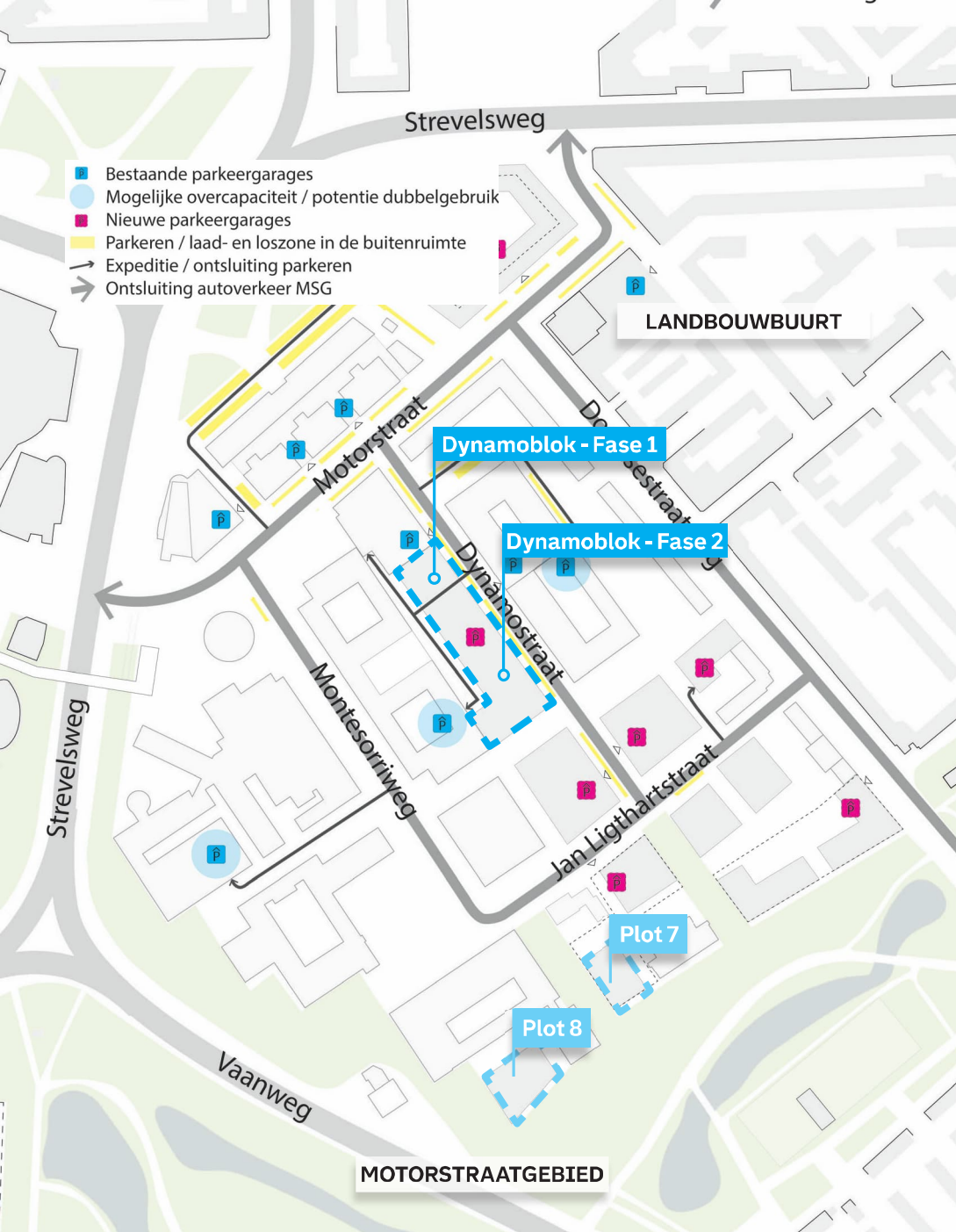
van Laurens Revalidatielocatie Intermezzo Zuid. Aan de westzijde grenst de locatie aan het Zuiderparkcollege. Aan de oostzijde en overzijde van het blok ligt het gebouw voor Jeugdbescherming Rotterdam Rijnmond en het woongebouw Startmotor Rotterdam. Aan de zuidzijde en overzijde ligt de in de Ontwikkelvisie benoemde plot 3A, wat is aangewezen als ontwikkellocatie voor nieuwe woningen en voorzieningenruimte. Zowel de Dynamostraat als Tandwielstraat zijn onderdeel van de planvorming voor de herinrichting van de buitenruimte in het Motorstraatgebied.

1.4 Participanten

Voor het project sluit de gemeente Rotterdam een overeenkomst met de ontwikkelende partij, welke de ontwikkeling van de planlocatie conform de uitgangspunten oppakt.

De ontwikkelaar Motorblok Development is eigenaar van het deel Korpershoek. Voor het deel Diamond Plaza is nog geen ontwikkelende partij bekend. Het is nog niet bekend wie de plots aan de Valkeniersweide zal ontwikkelen. Gezien de wens bestaat om de parkeerbehoefte van de plots aan de Valkeniersweide op te lossen in het Dynamoblok zijn afspraken nodig tussen deze partijen. Om dit goed te regelen is een samenwerkingsovereenkomst nodig.

Klunder Architecten heeft de opdracht van Motorblok Development voor locatie Korpershoek en tekent t.b.v. de NvU enkele aspecten ook door voor locatie Diamondplaza.



Ontsluiting Motorstraatgebied voor automobilisten en laden en lossen.



Ontsluiting Motorstraatgebied voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

2. Mobiliteitsstrategie

In de Ontwikkelvisie Motorstraatgebied 2030 is het Dynamoblok een van de ontwikkelplots binnen het hernieuwd stedenbouwkundig raamwerk. Door de heldere ordening van gebouwen ontstaat meer ruimte voor de voetganger en fietser. De auto krijgt een plek waar het moet. Er ontstaat meer ruimte voor aantrekkelijk en functioneel groen, bijvoorbeeld om klimaatvraagstukken op te lossen.

2.1 Bereikbaarheid

Voor het Dynamoblok zijn de volgende uitgangspunten op gebied van bereikbaarheid van belang:

- De Dynamostraat wordt aantrekkelijker ingericht voor voetgangers en fietsers. Parkeervoorzieningen voor het Dynamoblok worden via deze straat ontsloten.
- De parkeervoorziening van het Zuiderparkcollege en de laad- en losruimte van Laurens Revalidatielocatie Intermezzo Zuid blijven via (een deel van) de Cilinderstraat bereikbaar.
- De Tandwielstraat wordt autovrij. Dit betekent dat de Cilinderstraat niet hoeft te worden doorgetrokken en er ruimte komt voor een nieuwe stedelijke wand.
- In de Ontwikkelvisie zijn er diverse ontwikkelplots grenzend aan de Valkeniersweide aangewezen. Plot 7 en 8 zijn locaties die niet bereikbaar zullen zijn met de auto en hier wordt geen parkeervoorziening op eigen terrein voor gerealiseerd. De parkeerbehoefte die hier ontstaat voor auto's wordt (deels) opgelost in het Dynamoblok. Hier worden nadere afspraken over gemaakt en vastgelegd in een overeenkomst.
- De bereikbaarheid van de Valkeniersweide wordt verbeterd. De Dynamostraat wordt doorgetrokken tot de Jan Ligthartstraat, waar deze autoluw wordt gecontinueerd richting het park.
- Veel bestaande parkeerplaatsen in de openbare straten (en

parkeervelden) zullen worden onttrokken. Dit aantal zal deels worden opgevangen op andere locaties. Deels zijn andere maatregelen nodig om het verlies aan parkeerplaatsen op te vangen.

Mobiliteitsstrategie

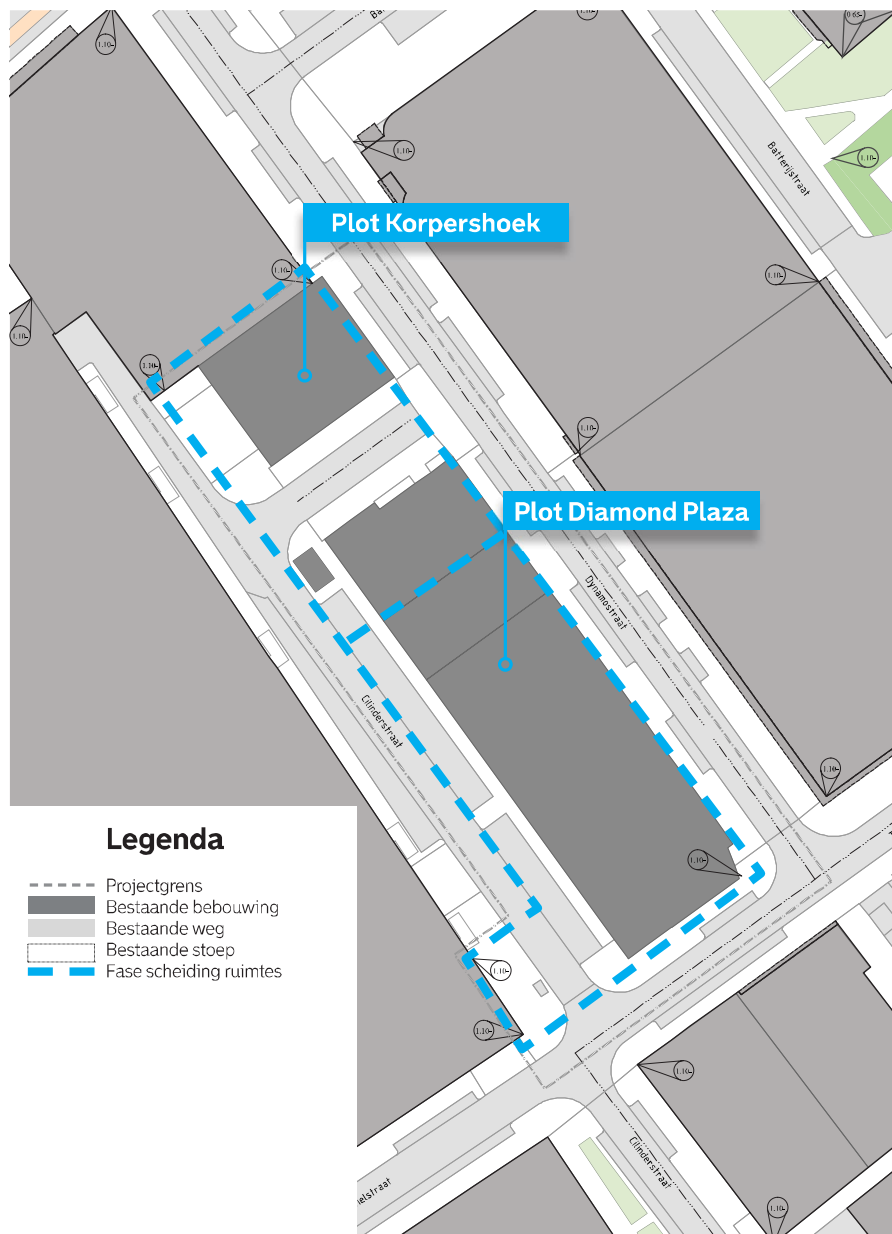
Ten behoeve van een goede en veilige bereikbaarheid en voldoende parkeermogelijkheid voor het bestaande en te realiseren programma in het Motorstraatgebied is een mobiliteitsstrategie nodig. Deze wordt eind 2022/begin 2023 verder in detail uitgewerkt. Integraal onderdeel hiervan is de stadsbrede mobiliteitstransitie, waarbij gedragsverandering wordt aangemoedigd. Denk hierbij aan het gebruik van openbaar vervoer, fiets en deelmobiliteit. Ook het efficiënter gebruik van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen, door goede bewegwijzering, dubbelgebruik, collectiviteit en dynamische toepassing draagt hieraan bij. Het uitgangspunt is dat de benodigde parkeerplaatsen voor auto's en fietsen op eigen terrein worden ingepast. Voor maximaal dubbelgebruik van de parkeerplaatsen worden deze niet fysiek gereserveerd op kenteken of huisnummer, maar wordt gebruik gemaakt van een intelligent parkeermanagementsysteem waarmee een plaatsgarantie in de garage geboden kan worden op de momenten dat dat nodig is. De bewonersgarage dient ook geschikt te zijn om (op termijn) bezoekers te laten parkeren op momenten met restcapaciteit. Als dit meer dan beperkte technische en/of financiële gevolgen heeft, gaan gemeente en ontwikkelaar hierover in gesprek. Daardoor dient ook de bewonersgarage goed vindbaar, bereikbaar en toegankelijk te zijn, met maatvoering conform een bezoekersgarage.

Voor het Dynamoblok ligt er een opgave om de parkeervraag van twee plots aan de Valkeniersweide op te lossen. Dit dient bovenop de eigen parkeerbehoefte aangelegd te worden. Voor de bereikbaarheid en ontsluiting van het Dynamoblok kan hoofdstuk 5 worden geraadpleegd.

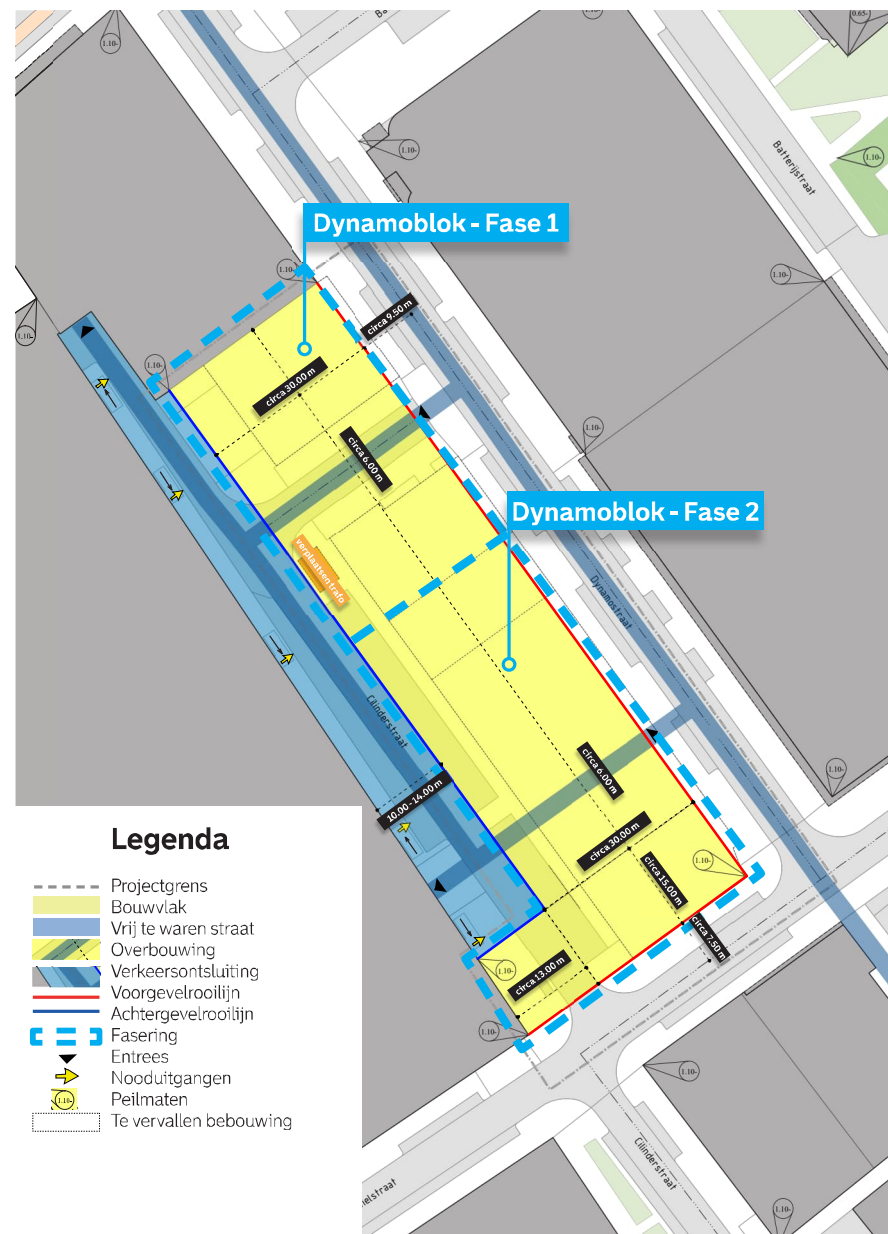
2.2 Parkeren

Het Dynamoblok is aangewezen als een locatie met een additionele collectieve parkeervoorziening. Hier kan de mobiliteitsbehoefte van andere plots zonder eigen parkeervoorziening worden opgevangen. Voor het Dynamoblok gelden de volgende uitgangspunten:

- Indien het Dynamoblok gefaseerd ontwikkeld wordt, is het van belang om een geschakelde parkeervoorziening in de toekomst mogelijk te maken, zodat de collectieve voorziening vergroot kan worden en zo efficiënt mogelijk benut kan worden.
- De eigenaar van het Dynamoblok fase 1 is bereid om een overcapaciteit aan parkeerplaatsen te realiseren, mits goede afspraken worden gemaakt over het gebruik ervan. Qua aantallen is eventuele fasering van het Dynamoblok richtinggevend voor de fasering van de plots aan de Valkeniersweide (plot 7 en 8). In Fase 1 van Dynamoblok past het totale aantal benodigde parkeerplaatsen voor plot 7 + 8 naar verwachting namelijk niet, rekening houdend met de technische randvoorwaarden en een wenselijke bebouwingstypologie. Zie hiervoor hoofdstuk 3.
- Indien plots 7 en 8 vooruitlopend op Dynamoblok fase 2 worden gerealiseerd zal voor het resterend aantal benodigde parkeerplaatsen een andere oplossing in het Motorstraatgebied gezocht moeten worden. De voorkeur geniet om deze plots pas te ontwikkelen op het moment dat de parkeerbehoefte geborgd wordt op het Dynamoblok.
- In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op het programma en het bijhorend aantal parkeerplaatsen voor auto en fiets. Het parkeren voor fietsers wordt op de individuele plots zelf opgelost.



Verbeelding bestaande situatie Dynamoblok met aanduiding projectgrens



Verbeelding nieuwe situatie Dynamoblok met aanduiding projectgrens (zie bijlage voor grote versie)

3. Ruimtelijke en programmatische uitgangspunten

3.1 Programma

Voor het Motorstraatgebied geldt de ambitie een stedelijk interactie milieu te creëren. Dit betekent dat er naast woningen ook ruimte voor maatschappelijke en/of commerciële voorzieningen wordt meegenomen. Het te realiseren programma in het Dynamoblok bedraagt circa 220 woningen variërend in woonsegment en -oppervlak en circa 1.000 m² BVO voor voorzieningen. Het programma voor Dynamoblok - fase 1 is gebaseerd op een gezamenlijk tot stand gekomen ruimtelijk model door Klunder Architecten (zie bijlage). Het ruimtelijk model voor fase 2 moet nog worden overeengekomen. Dit kan leiden tot een wijziging van de m² en aantallen zoals hieronder beschreven.

Wonen

- Het Dynamoblok ligt in het Motorstraatgebied in de wijk Vreewijk. Vreewijk is aangemerkt als “groenstedelijk woonmilieu”. Omdat een deel van het Motorstraatgebied in de “hoogbouwzone” valt is in de Ontwikkelvisie Motorstraatgebied 2030 beschreven dat het Dynamoblok tot het “stedelijk woonmilieu” behoort (“vitale stadswijken”) in plaats van het “groenstedelijk woonmilieu”.
- Het Dynamoblok ligt in het midden van het gebied. Dit maakt de locatie geschikt voor de doelgroep (door)starters.
- De woontypologie betreft met name tweekamer en driekamer-appartementen. De woningen worden ontsloten met een lift.

- Voor alle ontwikkelplots binnen het Motorstraatgebied wordt onderscheid gemaakt in een gewenste verhouding tussen (het aantal te realiseren) koop- en huurwoningen en de daarbij passende woonsegmenten. Voor het Dynamoblok gelden de volgende uitgangspunten op gebied van segmentering:

Type segment	Aantal woningen
Middensegment	maximaal 75%
Sociaal segment	minimaal 25%

- In het Dynamoblok wordt ingezet op sociaal- en middensegment. De voorkeur in het middensegment ligt op koop, omdat er de laatste jaren al relatief veel middenhuur is gerealiseerd. Indien sociaal segment in de huur wordt gerealiseerd bespreekt de gemeente met corporatie(s) of er interesse is om een deel van de woningen af te nemen. Voor fase 1 gaan we uit van huur en voor fase 2 van koop. Een mix is mogelijk.
- Het Motorstraatgebied valt binnen het [Nieuw Rotterdams Kwaliteitsbeleid Wonen](#) onder “vitale stadswijken”. Daarbij is de ondergrens van het woningtype appartement minimaal gemiddeld 60 m² GBO. Deze mogen niet kleiner zijn dan 50 m² GBO. Omdat het plangebied tegen een hoogbouwzone aan ligt is het mogelijk om in te zetten op minimaal gemiddeld 55 m² GBO i.p.v. 60 m² GBO door een deel van de woningen (circa 15% voor fase 1 en 40% voor fase 2) iets kleiner te projecteren. Dit is dan minimaal 40 m² (de ondergrens GBO voor een hoogbouwzone).
- De middenkoop biedt voldoende differentiatie qua [prijsklasse](#) zodat deze voor verschillende inkomensgroepen bereikbaar is. Bij bouw van sociaal- en middensegment waarbij de ontwikkelaar blijft behouden of eigenaar blijft behouden kunnen voorwaarden worden gesteld voor langdurige betaalbaarheid.
- Voor verdere randvoorwaarden wordt verwezen naar de [Ontwikkelvisie](#), [Feitenkaart Prijsgrenzen](#), [Woonvisie Rotterdam](#), de [Gebiedsatlas](#), [Actieplan Middenkoop](#), [Actieplan Middenhuur](#) en de [Vuistregels Bouwen](#).

Voorzieningen

- Het voorzieningen programma bedraagt circa 1.000 m² GBO verspreid over de plint. De entrees worden gepositioneerd op de begane grond in de plint aan de Dynamo- en/of Tandwielstraat.
- De plint aan de Dynamostraat wordt deels geprogrammeerd met voorzieningen die een levendige invulling moeten geven aan het gebouw en de straat en hebben een meerwaarde voor de wijk. Voor het gewenste type voorziening wordt verwezen naar de Ontwikkelvisie Motorstraatgebied 2030.
- De plint wordt aantrekkelijk ontworpen zodat een stedelijke interactiemilieu ontstaat. De plintfunctie kan door een royale verdiepingshoogte aantrekkelijk worden ingericht. Ook wordt hiermee flexibiliteit geboden om eventuele transformatie op de lange termijn mogelijk te maken.

Inclusiviteit

- Het gebouw wordt ontworpen met oog op het stimuleren van ontmoetingen binnen het gebouw. Hierbij kan worden gedacht aan de slimme positionering van trappen, liften en andere utiliteiten met goede zichtbaarheid (ook op straat) en weinig anonieme ruimtes.
- Collectieve ruimtes om elkaar te ontmoeten of gezamenlijk activiteiten te ondernemen worden slim geprogrammeerd en gepositioneerd, bijvoorbeeld op het dak in de vorm van een daktuin. Onderzocht kan worden of bewoners ook gebruik kunnen maken van faciliteiten in andere gebouwen.
- Het gebouw wordt ontworpen met het oog op inclusiviteit. Het gebouw wordt hiermee toe- en doorgankelijk voor allerlei type bewoners, bezoekers en andere gebruikers, ook voor diegene met een beperking.

3.2 Stedenbouw

Het Dynamoblok wordt volgens de juiste ordeningsprincipes ontworpen. Voor de verbeelding wordt verwezen naar het Stedenbouwkundig Matenplan in de bijlage, de diagrammen op de volgende pagina en de stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart op de vorige spread.

Bebouwingslijnen en rooilijnen

- De bebouwingslijnen, rooilijnen en hiermee het te ontwikkelen plot zijn gebaseerd op de orthogonale ordeningsstructuur van het gebied. Om deze te versterken worden de lijnen langs de Dynamo- en Tandwielstraat doorgetrokken zodat een sterke relatie met de Valkeniersweide ontstaat. Waar de lijnen elkaar kruisen wordt het plot gevormd. Omdat de percelen in eigendom zijn van meerdere eigenaren is het afhankelijk van het verwervingsproces mogelijk om gefaseerd te ontwikkelen (zie: *principe 1*).
- De voorgevelrooilijnen liggen aan de Dynamo- en Tandwielstraat.
- De achtergevelrooilijn wordt bepaald door de minimaal benodigde maat en positionering voor de Cilinderstraat ten opzichte van de achtergevel van het Dynamoblok. Deze straat blijft een openbare expeditiestraat gezien de aanwezige entrees van de parkeergarage, de technische voorzieningen voor kabels en leidingen, nooduitgangen van de naastgelegen gebouwen en los- en laadruimte. Deze moeten ten alle tijden bereikbaar zijn (zie: *principe 2*). De Cilinderstraat behoudt een minimale breedte van 6 meter.
- De bebouwing aan de straatzijden kennen geen of minimale verspringingen en uitkragingen.

Bouwvolume

- Het bouwvolume bestaat uit een plint, middenbouw en hoogteaccenten (zie: *principe 5*).
- De plint bestaat uit ruimte voor voorzieningen/entrees met daarachter parkeren/logistiek. De maten daarvoor worden

aangegeven op de stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart op de vorige pagina (zie: *principe 3*).

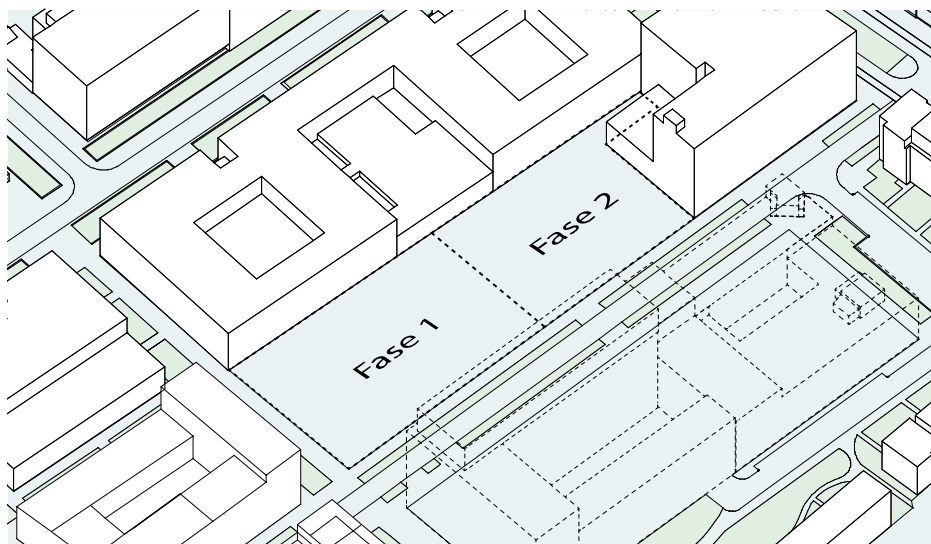
- De hoogte van de plint aan de Dynamostraat en Tandwielstraat is royaal, bestaat uit één bouwlaag en is minimaal 4,5 en maximaal 6 meter hoog (zie: *principe 5*). Afhankelijk van de programmering kan de plint op strategische plekken worden verhoogd ten behoeve van activering van de levendigheid van de straat. Ook qua beeldkwaliteit mag dit verspringen.
- De bouwhoogte van de middenbouw wordt afgestemd op de omliggende bebouwing. Het Zuiderparkcollege kent een bouwhoogte van 15 meter en het Intermezzo-gebouw van 28 meter. In het ontwerp wordt rekening gehouden dat de bouwmassa subtiel op- en afbouwt naar en aansluit op de bouwhoogte van deze gebouwen (zie: *principe 5*).
- De hoogteaccenten bestaan uit maximaal/circa 2 bouwlagen en worden slim gepositioneerd. Een van de accenten ligt op de kruising van de Dynamostraat met de Tandwielstraat (zie: *principe 5*). Het hoogte accent kan terugliggen en heeft qua vormgeving een duidelijk ander karakter dan de middenlaag.
- De maximale bouwhoogte van het blok is afgestemd op de betekenis van de straat, de bouwhoogte in de directe omgeving en de breedte van de aangrenzende straten. De maximale basishoogte voor het Dynamoblok is 15 tot 25 meter hoog.
- De parkeervoorziening voor de auto ligt uit het zicht. Hiervoor kunnen diverse bouwlagen worden gebruikt, eventueel ook onder het maaiveld. De gebouwde fietsparkeervoorziening mag in het zicht en is bij voorkeur vanaf maaiveld toegankelijk. Zie hiervoor het hoofdstuk over mobiliteit.
- Het is gezien de beeldkwaliteit én de wens om eventueel gefaseerd te ontwikkelen slim om met complexgewijze bouw te werken. Het bouwvolume bestaat daarom uit minimaal twee en maximaal vier complexen (zie afbeelding rechtsboven waarin Delfsepoort/Delfseplein is afgebeeld). Dit is kenmerkend voor het gebied (zie: *principe 4*). Structuren worden gebaseerd op de stroken/banden/stempels van de aangrenzende gebouwen (zie: *beeldkwaliteit hoofdstuk*).
- Een corridorstructuur qua ontsluiting van de woning wenselijk.

Plint en entrees

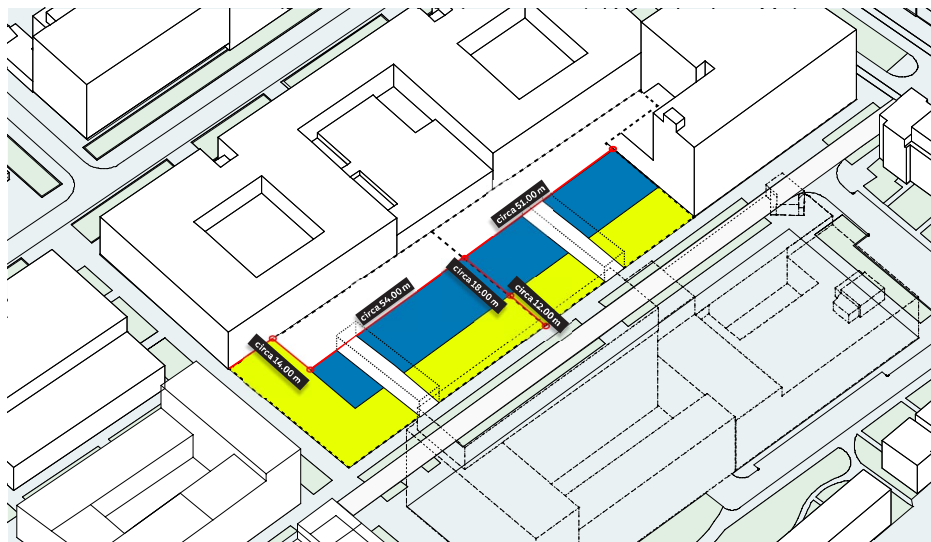
- De plint wordt aantrekkelijk vormgegeven door gebruik te maken van bijvoorbeeld licht reliëf, een borstwering en hybride overgangzones. Probeer de wind te blokkeren, van binnen naar buiten te denken en goed na te denken over de programmering op straat- of gebiedsniveau.
- De gemeenschappelijke entrees van de woningen bevinden zich aan de Dynamostraat, Tandwielstraat dan wel aan de Cilinderstraat. Deze ruimtes zijn aantrekkelijk vorm gegeven en gaan een relatie aan met de straat.
- De entrees van de voorzieningen bevinden zich aan de Dynamostraat en Tandwielstraat.
- Het stuk straat dat de Cilinderstraat met de Dynamostraat verbindt wordt overbouwd. De overbouwing heeft een minimale hoogte van 4,20 meter en een minimale breedte van 6 meter ten behoeve van een goede toegankelijkheid en bereikbaarheid van alle vervoersmodaliteiten. Het ontwerp voldoet aan de eisen die Vattenfall en de Veiligheidsregio stelt aan de maatvoering voor dit soort toegangen.
- De entree(s) van de parkeervoorzieningen voor auto en fiets bevinden zich aan de Dynamostraat en zijn onderdeel van het architectonisch ensemble van het gebouw. De entree van fietsvoorzieningen kunnen zowel aan de straat als via de gemeenschappelijke entree worden gepositioneerd. Het aantal entrees voor parkeren in de plint wordt tot het minimum beperkt en indien mogelijk gecombineerd met de entree van de Cilinderstraat.

Buitenruimte behorende bij het gebouw

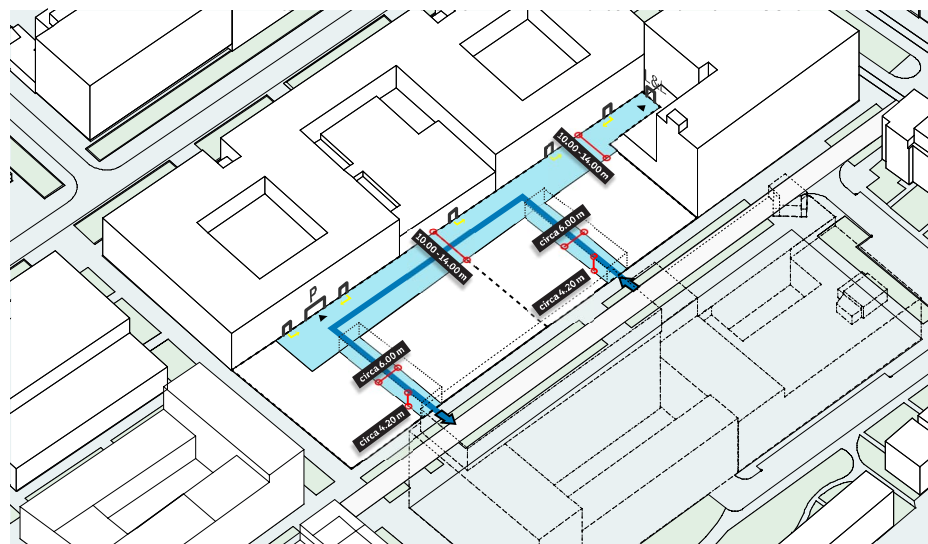
- De Cilinderstraat fungeert als straat met ruimte voor laden en lossen, parkeren en vluchtwegen. Deze straat is altijd bereikbaar en toegankelijk. Ook tijdens de bouw.
- Private buitenruimte bij woningen hebben een fijne omvang en passen bij de typologie.
- Collectieve buitenruimtes worden voorzien op en/of aan het dak en zijn aantrekkelijk vormgegeven en ingericht.
- Andere buitenruimtes zijn hoogwaardig en met veel groen ingericht.



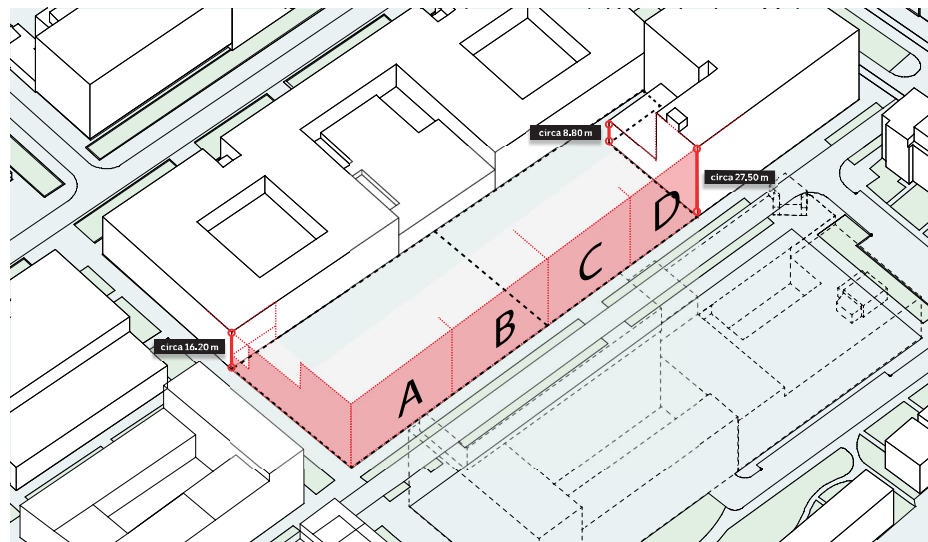
Principe 1: Door logische bebouwingslijnen ontstaat het plot. Door eigendomsverhoudingen kan er in twee fasen worden ontwikkeld.



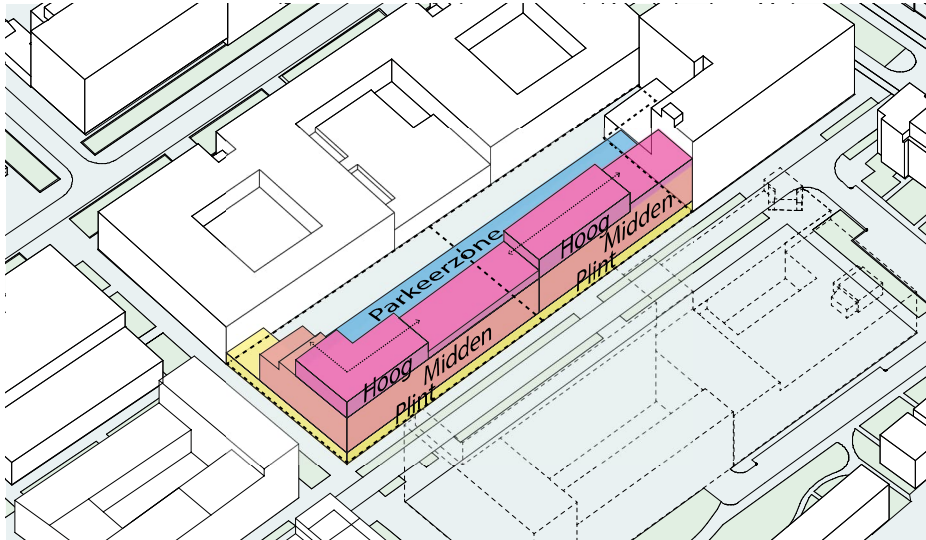
Principe 3: Door het weghalen van de Cilinderstraat ontstaat het bouwveld. Er wordt een plint (in het geel) van circa 12 meter diep langs de straatzijden geprojecteerd. Hierachter is ruimte voor een grote parkeervoorziening (in het blauw) die via de Cilinderstraat of overbouwing wordt ontsloten. De parkeervoorziening kent een logische maatvoering.



Principe 2: De Cilinderstraat blijft toegankelijk voor bestemmingsverkeer (parkeervoorziening, nooduitgangen en laad- en losruimte). De toegangen vanaf de Dynamostraat hebben een logische maat en positie.



Principe 4: Gezien de eigendomsverhoudingen en de kenmerken van het gebied worden minimaal 2 en maximaal 4 complexen gewenst.



Principe 5: Het bouwvolume bestaat uit een plint, middenbouw en enkele hoogteaccenten afgestemd op de bouwhoogte van omliggende bebouwing. Hoogteaccenten kunnen bestaan uit meerdere lagen op meerdere plekken. De bouwmassa aan de binnenzijde van het blok wordt aantrekkelijk vormgegeven.

Daken

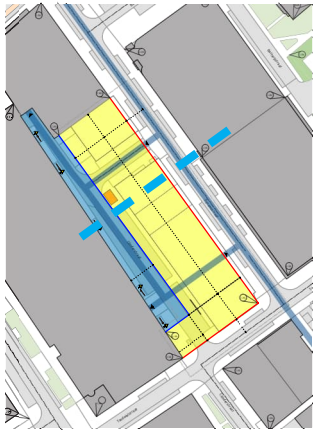
- Het dak bestaat uit diverse oppervlakken en wordt meervoudig gebruikt. De programmering kan bestaan uit oppervlak dat wordt ingezet voor energieopwekking middels zonnepanelen, een daktuin, wateropvang of collectieve buitenruimte. Alle daken worden groen en aantrekkelijk vormgegeven. Het hoogste dak zal niet voor iedereen toegankelijk zijn.
- De daken zijn toegankelijk voor bewoners. De daken kunnen een onderlinge relatie met elkaar aan gaan door deze met elkaar te verbinden als ze op hetzelfde niveau zijn gelegen.

Flexibiliteit

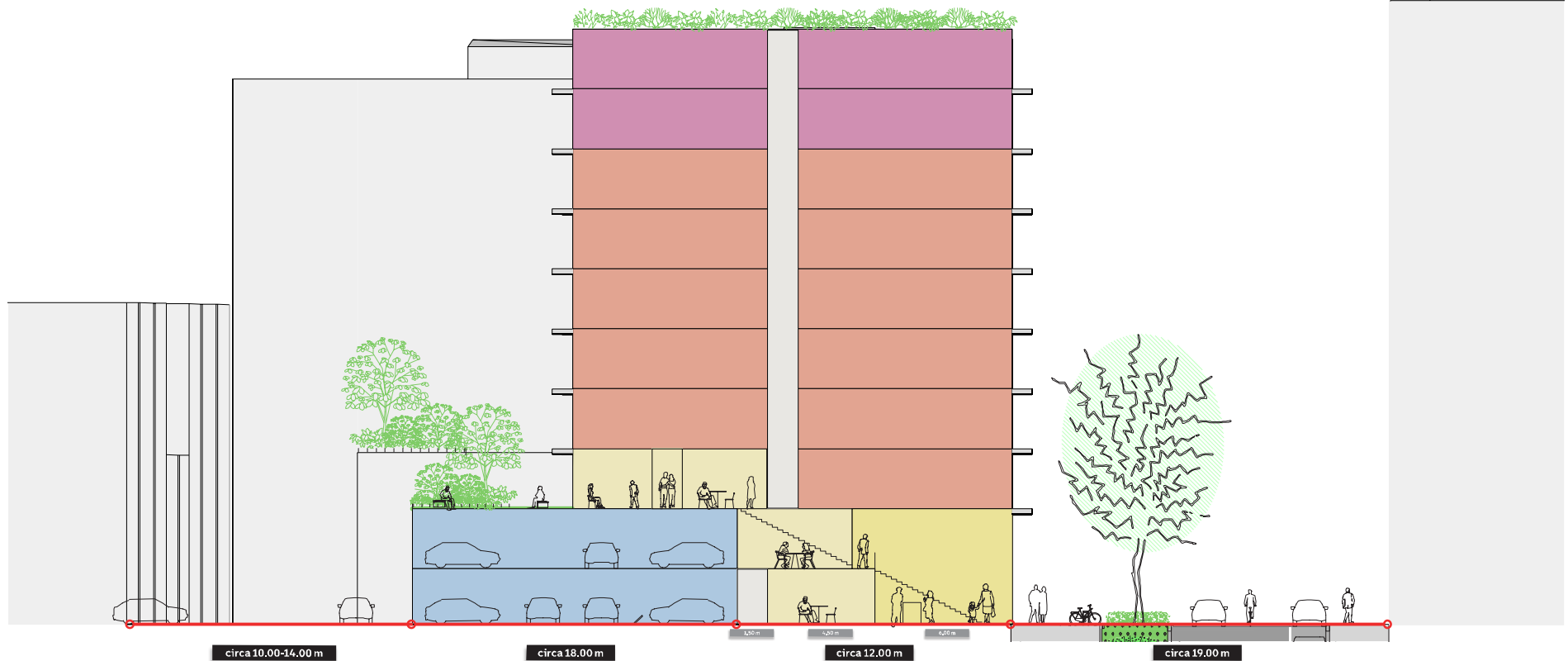
Nieuwe ontwikkelingen moet niet alleen duurzaam zijn op het gebied van energie en klimaat, maar ook in de levensduur van het gebouw. De flexibiliteit in de inrichting en het gebruik is hierin bepalend. Het moet daarom in de toekomst mogelijk zijn om het gebouw een andere functie te geven zonder dat er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

Sociale Veiligheid

Bij het ontwerp van de nieuwbouw dient rekening te worden gehouden met de sociale veiligheid van het gebied en haar gebruikers en bewoners. Dit betekent; geen onoverzichtelijke hoeken, voldoende verlichtingoverzichtelijke entrees, afsluitbaarheid van de stallingsgarage(s) en voldoende zicht vanuit de woningen op het openbare gebied.



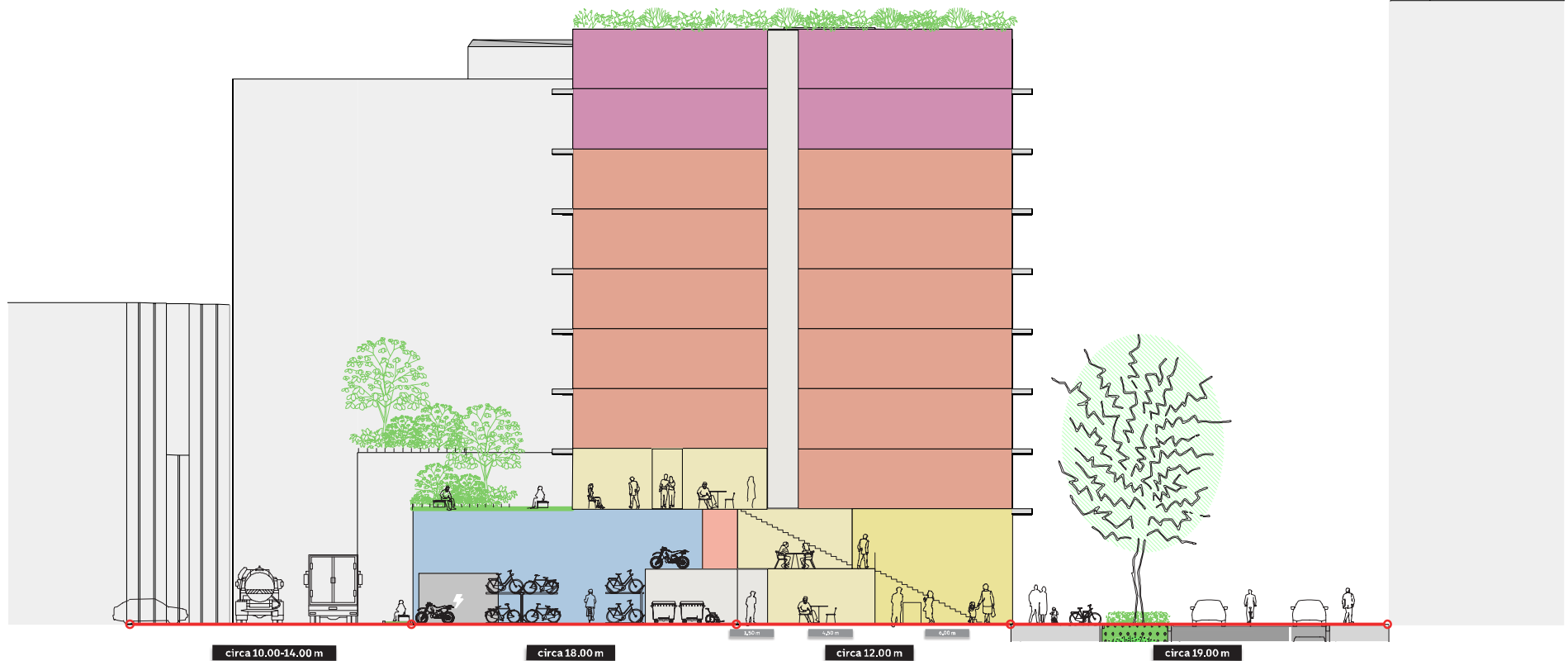
Principe 6: In het gebouw wordt rekening gehouden met een flexibele inrichting van de begane grond. Door de royale bouwhoogte van de plint (circa 6 meter) ontstaat mogelijkheid om te werken met een entresol-vloer/void. Zo kan de functie zich eventueel op diverse lagen afspelen. Ook wordt het mogelijk om de plintfunctie door te trekken naar de achterzijde van het gebouw om hiermee op de 2e verdieping een relatie aan te gaan met de daktuin/collectieve ruimte. Dit is geen eis. De ruimte voor logistiek (bewegen, parkeren, afval, bevoorrading ten behoeve van het programma) wordt zorgvuldig ontworpen aan de achterzijde.

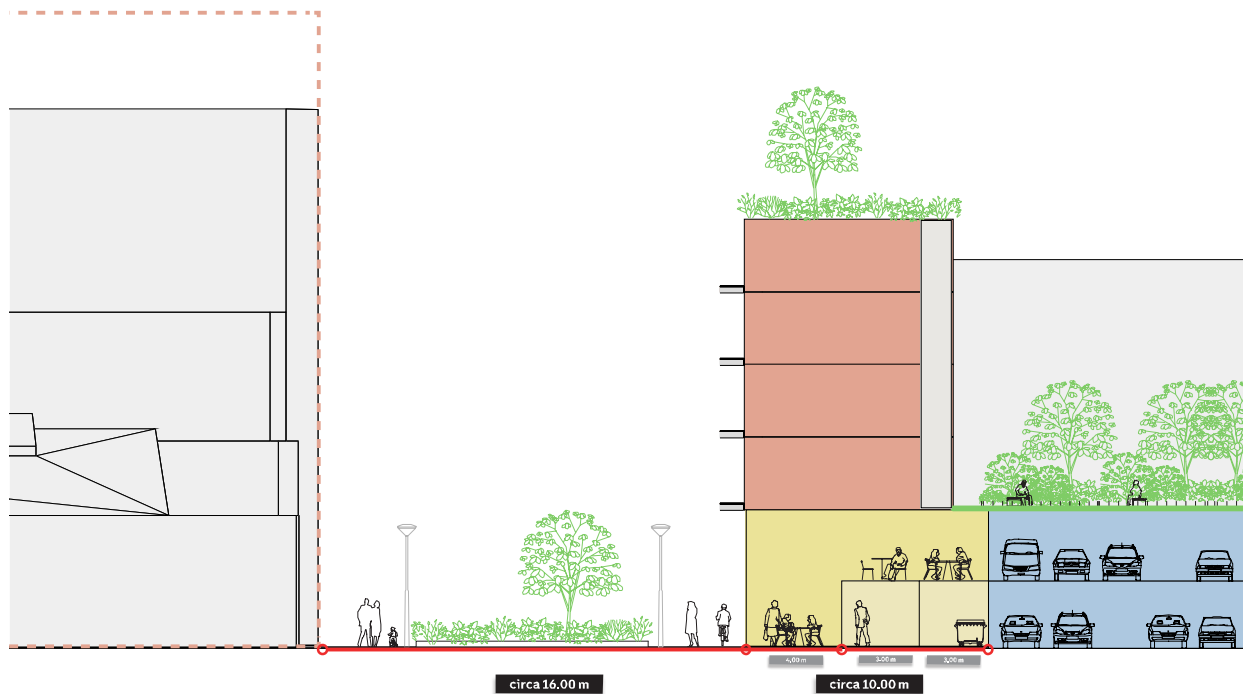
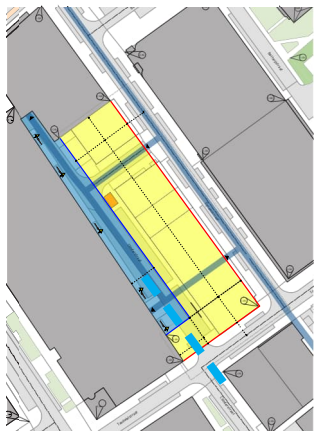


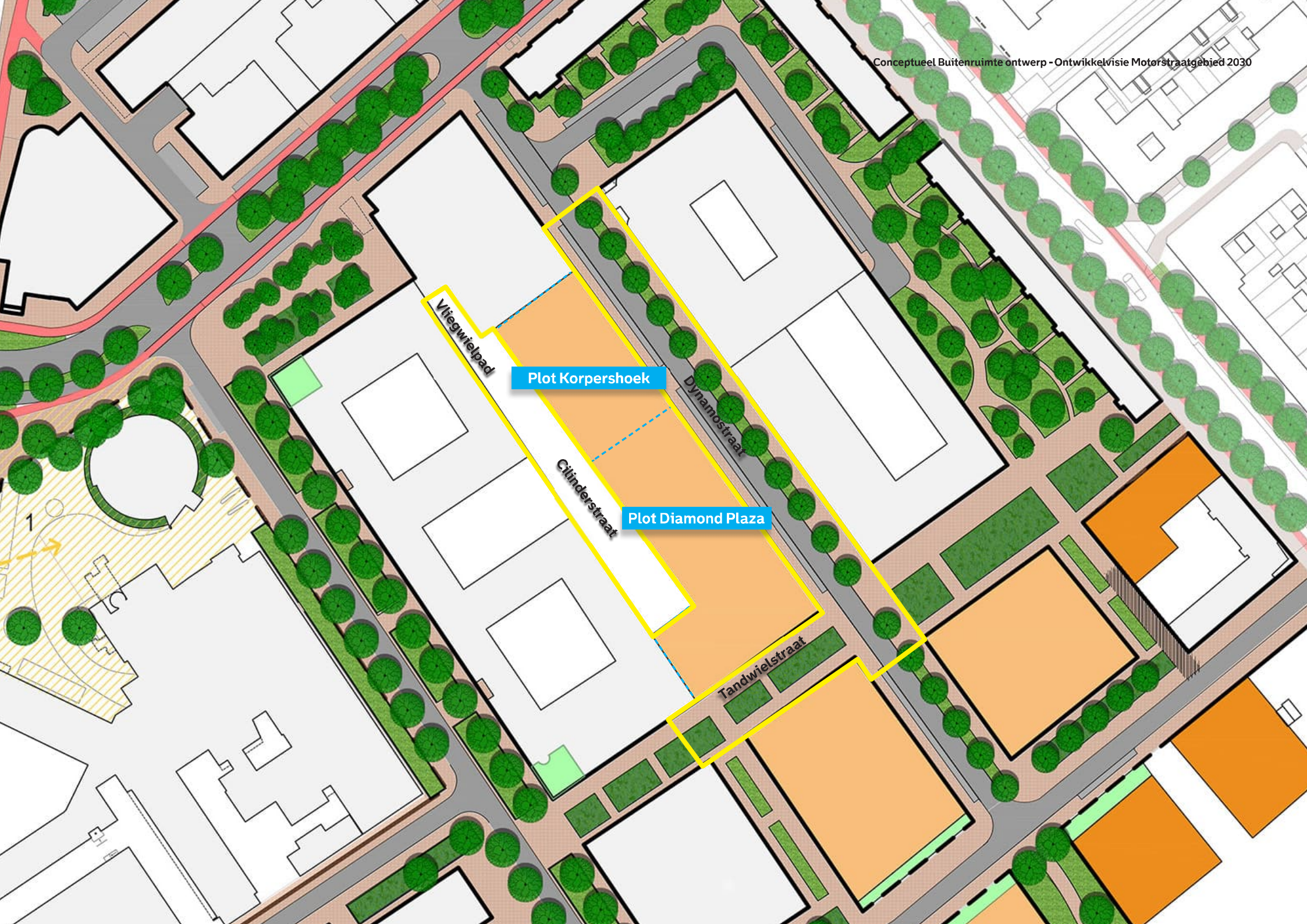


Principe 7: Ook dient rekening te worden gehouden met ruimte voor het parkeren van de fiets, laden en lossen, logistiek en energievoorziening.

Er kan worden gewerkt met laad- en loszones of plekken voor een kiss&ride. Ook dient te worden nagedacht over de locatie waar bezorgvoertuigen (busjes, auto's, scooters en fietsers) zullen staan.







Vlegwielpad

Plot Korpershoek

Cilinderstraat

Plot Diamond Plaza

Dynamostraat

Tandwielstraat

3.3 Landschap

De ontwikkeling van het Motorstraatgebied als geheel vraagt om een integraal inrichtingsplan voor diverse locaties in het openbaar gebied, zo ook de inrichting voor de aangrenzende straten Dynamostraat, Cilinderstraat en Tandwielstraat. De ambities voor de inrichting van de openbare ruimte zijn meegegeven in de ontwikkelvisie en worden hier nader toegelicht.

Rotterdamse stijl

Met de Rotterdamse Stijl wordt ingezet op een betere kwaliteit van de openbare ruimte. Herkenbaarheid, eenduidigheid en samenhang zijn de kernbegrippen. Relevante richtlijnen voor de openbare ruimte in de stadswijken zijn:

- Meer eenheid in bestrating,
- Behoud en versterking van de boomstructuur op de hoofd- en wijkverbindingen,
- Terughoudende en zeer zorgvuldige plaatsing straatmeubilair.

Visie Openbare Ruimte

Rotterdam werkt continu aan het aantrekkelijker, groener en gezonder maken van de stad. Niet alleen voor de huidige maar zeker ook voor de toekomstige generatie Rotterdammers. Een goed functionerende en aantrekkelijke openbare ruimte is een van de belangrijkste voorwaarden voor fijn werken, wonen en leven. Op dit moment is de druk op de buitenruimte hoog en de ontwikkelingen en transities boven en onder de grond bieden kansen maar voeren deze druk nog verder op. Deze uitdagingen vragen om een visie die zorgt voor samenhang en die sturing geeft aan dat wat er in de buitenruimte staat te gebeuren. De visie beschrijft drie doelen:

- Groenere en duurzame stad
- Openbare ruimte van en voor iedereen
- Ruim baan voor fietser en voetganger

Daarnaast focust de visie op gebieden waarin maatschappelijk relevante thema's en ontwikkelingen samenkomen: verdichting, klimaatadaptatie, groen en duurzaamheid, toegankelijkheid, energie en mobiliteit.

Openbare ruimte Dynamoblok

Voor de buitenruimte zet de Ontwikkelvisie voor het Motorstraatgebied in op het versterken van de verblijfskwaliteit van het gebied. Met meer ruimte voor de voetganger en de fietser, meer groen en aantrekkelijke plekken die aansluit bij functies als onderwijs, zorg, wonen en werken. Het aantal parkeerplaatsen op straat zal daarom afnemen. Een deel daarvan wordt gecompenseerd in gebouwde parkeervoorzieningen.

Het Dynamoblok is hier een belangrijke ontwikkeling in. De buitenruimte heeft een samenhangende en heldere inrichting waar maximaal ruimte is voor voetgangers en fietsers. De auto is niet meer dominant in beeld. De openbare ruimte geeft aanleiding tot wandelen, bewegen, verblijven en ontmoeten door een heldere inrichting waar routes voor langzaam verkeer en verblijfsplekken op logische wijze zijn gerealiseerd. Veel groen en bomen zorgen voor een gezond buitenklimaat, helpen tegen hittestress en zorgen voor een vertraging en opvang van water in het gebied. De gebouwen en buitenruimte zijn goed op elkaar aangesloten.

Zowel de Dynamostraat, Tandwielstraat als Cilinderstraat zijn onderdeel van de planvorming voor de herinrichting van de buitenruimte in het Motorstraatgebied.

- Dynamostraat wordt doorgetrokken als langzaamverkeersverbinding richting de Valkeniersweide om de relatie met het park te versterken. De straat zorgt voor de interne ontsluiting van het Motorstraatgebied en is één van de weinige plekken waar parkeren op straat wordt gefaciliteerd, met name voor bezoekers van het gebied en de aanwezige bedrijven. De Dynamostraat dient ingericht te worden als een aantrekkelijke

buitenruimte met brede trottoirs voor voetgangers begeleid door groen (plantvakken met bomen). De entree(s) van de parkeervoorzieningen voor auto en fiets bevinden zich aan de Dynamostraat.

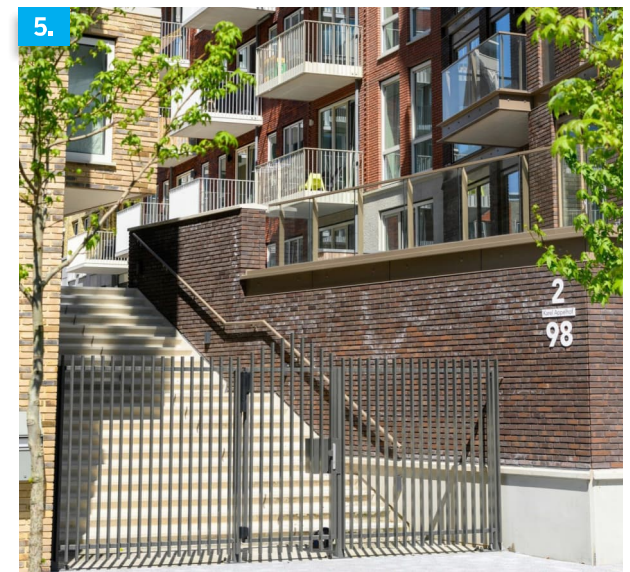
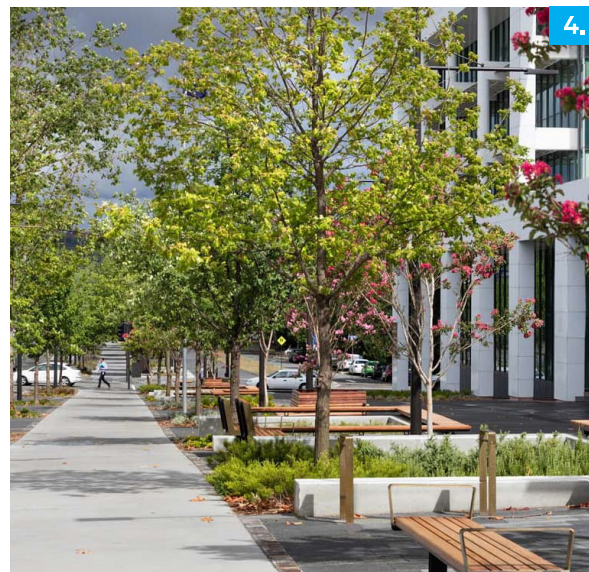
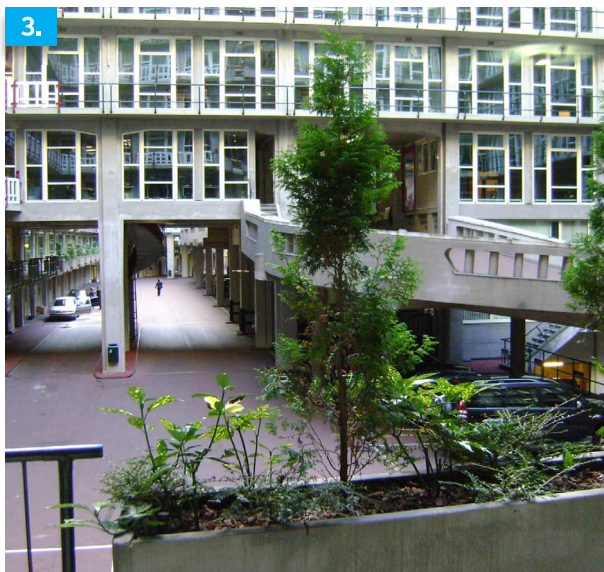
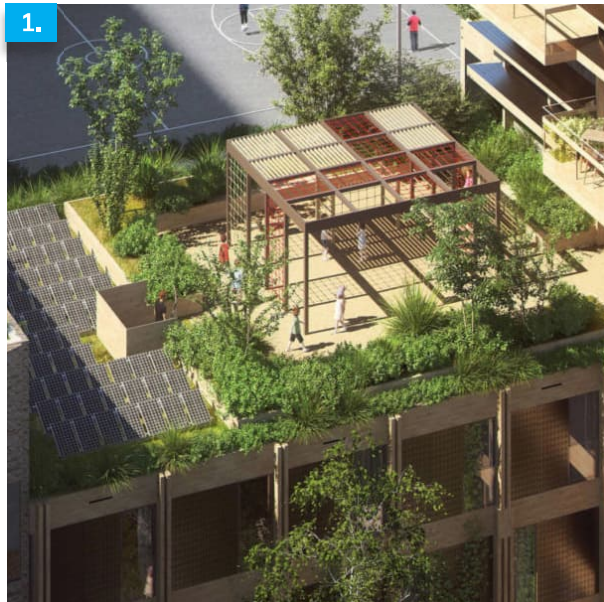
- Tandwielstraat wordt volledig autovrij en verbindt groene verblijfsplekken binnen het Motorstraatgebied. Deze straat krijgt een hoogwaardige groene inrichting. Tevens zal deze straat een belangrijke voetgangersverbinding worden tussen het Zuiderpark en de Landbouwbuurt. Indien wenselijk is de daktuin van het Dynamoblok toegankelijk via een uitnodigende trap vanaf de Tandwielstraat.
- Cilinderstraat fungeert als een straat met ruimte voor laden en lossen, parkeren en vluchtweg voor omliggende gebouwen. De straat is altijd bereikbaar en toegankelijk. De entree van de Cilinderstraat bevindt zich aan de Dynamostraat. De straat krijgt een semi-openbaar karakter gezien de relatief grote hoeveelheid verkeersbewegingen (en hierdoor ook extra voetgangers) die het op gang brengt. De straat is te bereiken via de overbouwing. De overbouwing moet comfortabel, veilig en toegankelijk zijn. Onderzocht wordt of hier ook een slagboom moet komen. Het ontwerp wordt afgesteld op de nodige bochtstralen ten behoeve van vrachtvervoer van maximaal 12 meter.

Proces

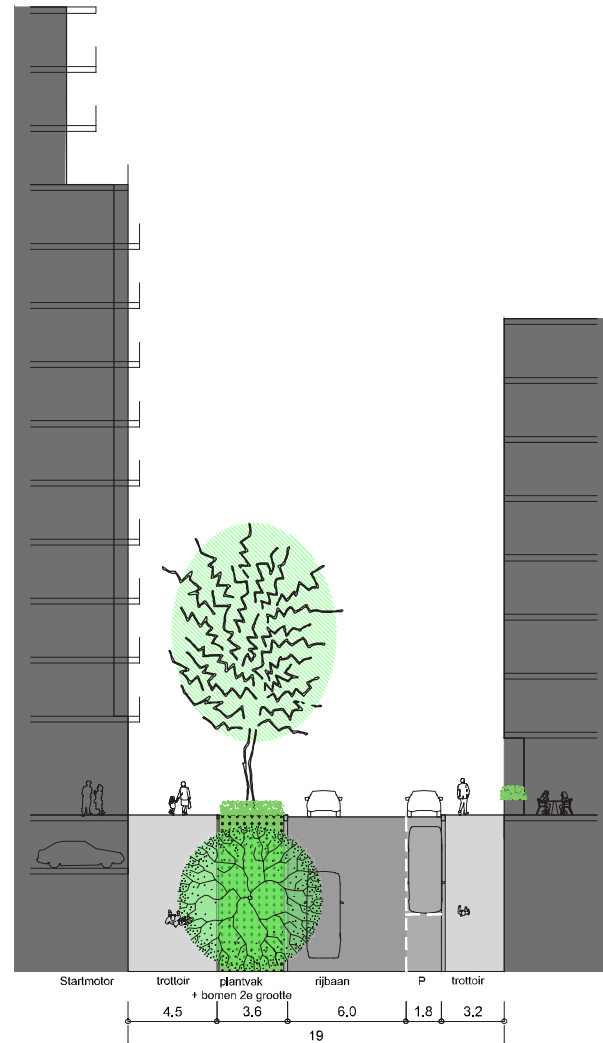
De uitvoering en fasering van de (her)aanleg van deze straten wordt afgestemd op de ontwikkeling van de planlocatie. Hiervoor worden programma van eisen gevolgd door inrichtingsplannen gemaakt.

Randvoorwaarden openbare ruimte

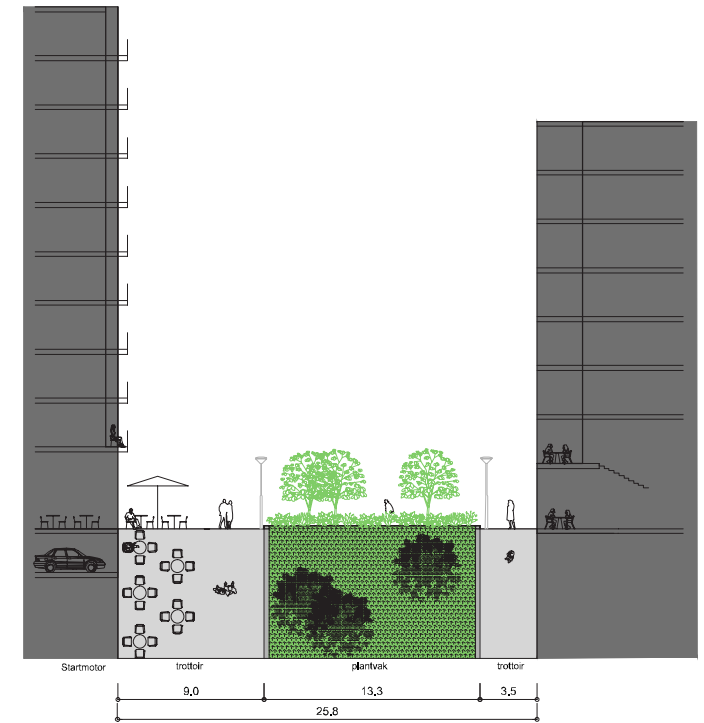
De straten aangrenzend aan het Dynamoblok verdienen een nieuwe inrichting. De dwarsprofielen op deze en vorige bladzijde vormen een indicatieve uitwerking van hoe deze straten er uit kunnen komen te zien.



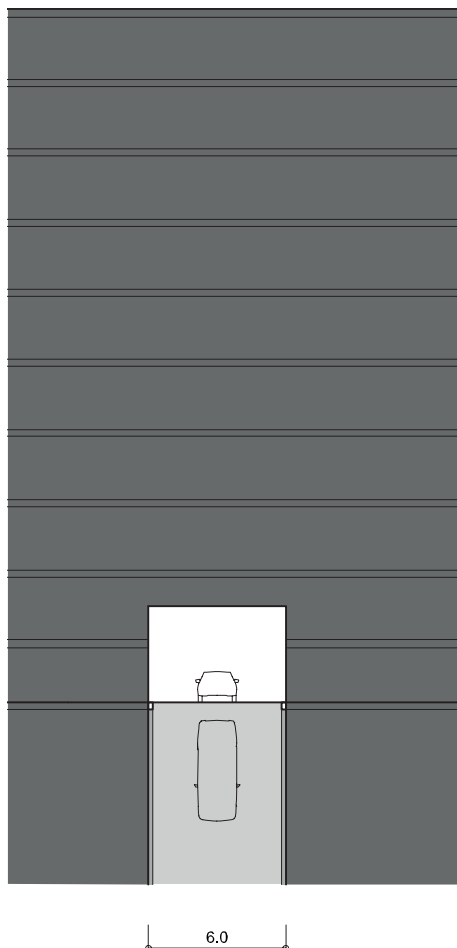
1. Horizons, Amsterdam, Paul de Ruiter Architects en FLUX Landscape Architects - meervoudig ruimtegebruik op het dak.
2. 100/150 Hooper Street - Surfacedesign, Inc - aantrekkelijke openbare ruimte.
3. Groot Handelsgebouw, Rotterdam - Expeditiestraat met overbouw. Ruim ogend, uitnodigingen en toegankelijk.
4. Constitution Avenue - Jane Irwin Landscape Architecture - aantrekkelijke openbare ruimte.
5. Holland Park, Diemen, Amsterdam - trap die leidt naar de collectieve binnentuin
6. Groene Kaap, Rotterdam - Daktuin met multifunctioneel programma
7. Lloyd yard, Rotterdam, Paul de Ruiter Architects, WE architecten en ZUS landschapsarchitecten - verbijzonderde overbouw



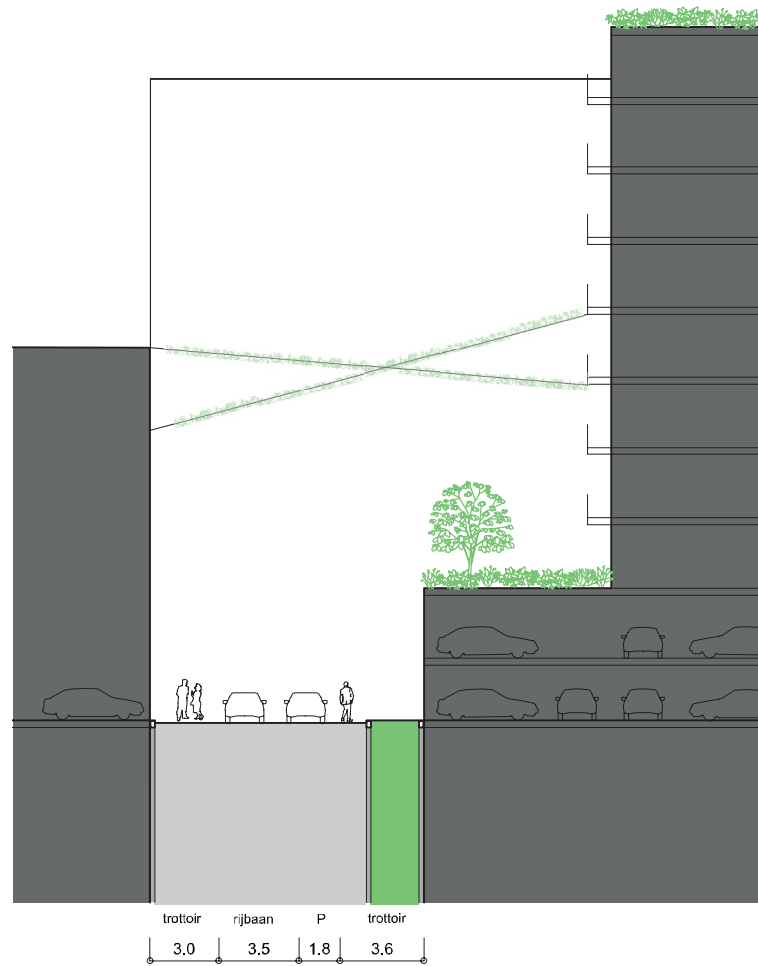
Dwarsprofiel Dynamostaat - mogelijke uitwerking



Dwarsprofiel Tandwielstraat - mogelijke uitwerking



Dwarsprofiel overbouwing in bouwvolume - mogelijke uitwerking



Dwarsprofiel Cilinderstraat - mogelijke uitwerking



1. Bebouwing is familie van elkaar en kent een fijn-schalig raster en reptitie.



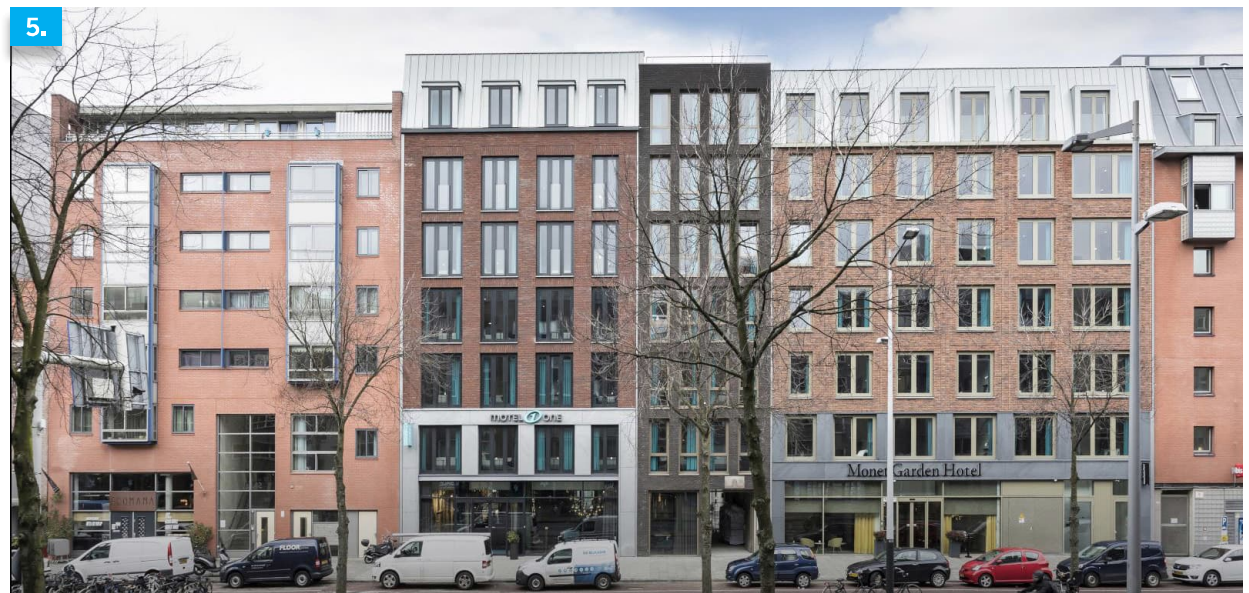
2. Aan de Delftsestraat te Rotterdam is een wand zichtbaar waarin een aantal complexen met variaties in (plint)hoogte, breedte, materialen en gevelindelingen toch een familie vormen.



3. Een verbijzonderde toplaag die afwijken van de onderbouw.



4. Het logistiek hof van het Groothandelsgebouw kan middels een verhoogde aantrekkelijke overbouwing worden bereikt.



5. Complexgewijze bouw met individuele gebouwen als onderdeel van wand, onderbouw en hoogteaccent vormen een geheel.

4. Beeldkwaliteit

Het Motorstraatgebied valt onder het [Gebiedstype Stedelijke knooppunten](#). Hiervoor zijn in de [Welstandsnota Rotterdam](#) op pagina 48 gebiedscriteria (zie bijlage) opgenomen welke gaan over de ruimtelijke inpassing, verschijningsvorm, materiaal, kleur en detaillering. Aanvullend zijn er criteria in de [Welstandsparagraaf Motorstraatgebied en Landbouwbuurt](#) (pagina 19) opgenomen. Het is van belang om deze mee te nemen in het ontwerp. Een greep uit deze voorwaarden staat in dit hoofdstuk beschreven.

Afbeeldingen

1. Houthaven, Amsterdam (Marcel Lok_Architect)
2. Delftestraat, Rotterdam (afbeelding google maps)
3. Las Palmas, Rotterdam (Top010)
4. Groothandelsgebouw, Rotterdam (Kokon)
5. Valkenburgstraat, Amsterdam (Klunder Architecten)

4.1 Welstand

Relatie Ontwikkelvisie Motorstraatgebied

- Nieuwbouw voegt zich als individueel gebouw in de omgeving;
- Nieuwbouw is afgestemd op de specifieke positie die het gebouw binnen het grotere geheel inneemt (wand in de straat);
- In geen enkele straat mag de stedelijke samenhang worden doorbroken door achterkant situaties;
- Daken in het zicht vanaf hogere gebouwen zijn van groot belang, ze krijgen een zelfde (hoge) kwaliteit als de gevel.
- Nieuwbouw past op de beeldkwaliteit van de naastgelegen panden (zoals afgebeeld op nummer 6 en 7).

Hoeken

- De bebouwing volgt en articuleert de hoeken van het bouwblok en draagt daarmee de continuïteit en (relatieve) gelijkwaardigheid van de betreffende straten;
- De gevels aan de hoeken zijn allebei even belangrijk. Het zijn allebei voorgevels (geen kopgevels);
- Op of bij de hoeken liggen de prominente entrees. Zij voeden beide straten tegelijk.

Gebouwen op zichzelf

- Plint, middenbouw en hoogte accent vormen een geheel;
- Hoogteaccenten hebben een heldere hoofdvorm;
- Het gebouw heeft een duidelijk te onderscheiden plint;
- Het gebouw richt zich op de straat;
- Voorkanten hebben een open uitstraling;
- Het gebouw geeft op architectonische manier vorm aan de overgang tussen het gebouw of complex en het omringend gebied;
- De plint is transparant en op de openbare ruimte georiënteerd;
- Entrees zijn duidelijk zichtbaar in de gevel;

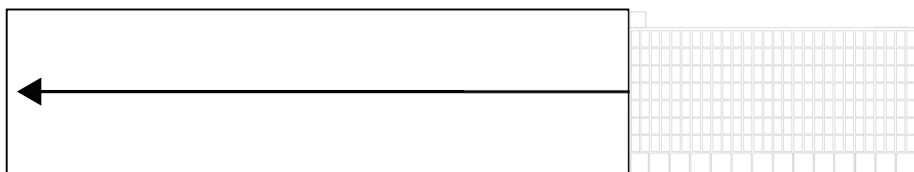
- Blinde gevels in de plint zijn niet toegestaan;
- De opbouw van de gevel is consequent en goed van verhoudingen;
- In en uitspringende delen zijn ondergeschikt aan de hoofdmassa;
- De beëindiging van de gevel is specifiek vormgegeven en van hoge kwaliteit.

Detaillering, materiaal en kleurgebruik

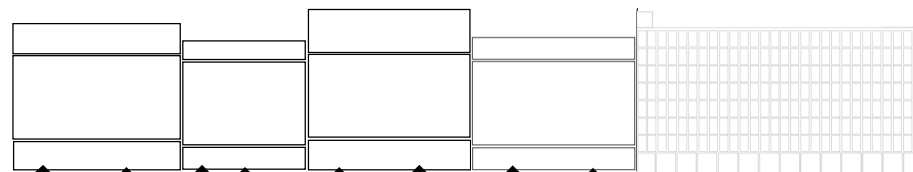
- Toepassen van hoogwaardige materialen en detaillering; uitstraling in overeenstemming met hoge ambities Hart van Zuid;
- Materialisatie en kleurgebruik ondersteunen het individuele karakter van het gebouw, maar gebouwen dienen wel voldoende familie van elkaar te blijven;
- Materialisatie en kleurgebruik voorkomen dat het gebouw massief en zwaar overkomt;
- Hoogteaccenten kunnen een afwijkende materialisatie hebben t.o.v. de onderbouw;
- Materialisatie en detaillering zodanig toepassen dat veroudering en weertype geen negatieve gevolgen hebben op de kwaliteit. Het betreft hier o.m. de gevolgen van verwerking van materiaal, werking van (zon)licht op het geveloppervlak en het verschil tussen dag- en nachtbeeld;
- Geen toepassing van donker of zonwerend glas.

Principes wederopbouwarchitectuur

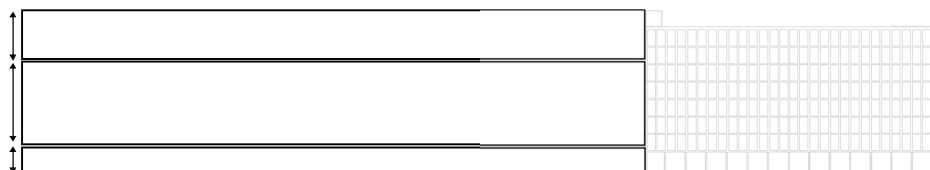
- Een geoptimaliseerde constructie en bouwsystematiek;
- Het feit dat de belijning in de gevel direct voortkomt uit de constructie;
- Verschil tussen drager (constructie) en invulling;
- Helderheid en afleesbaarheid van de gevelcompositie plint/middenbouw/hoogteaccent;
- De gevelindeling kent een fijnschalig raster en repititie;
- De gevel is onderdeel van de wand en de gevel kent plasticiteit.



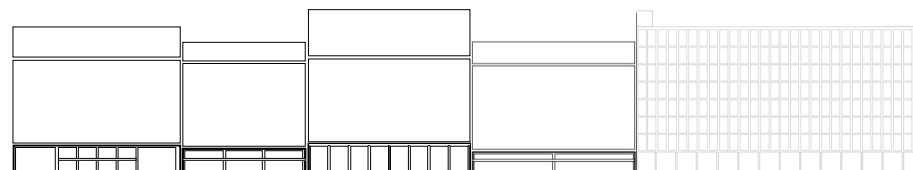
De bebouwing wordt toegevoegd als verlenging van de wand aan de Dynamostraat in dezelfde rooilijn.



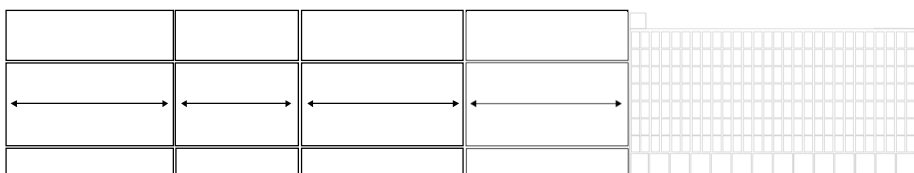
Entrees zijn duidelijk zichtbaar in de gevel. In het ontwerp kunnen primaire en secundaire entrees verschillend (van elkaar) worden vormgegeven. De entrees van de garages/doorgangen zijn hier vervolgens aan ondergeschikt.



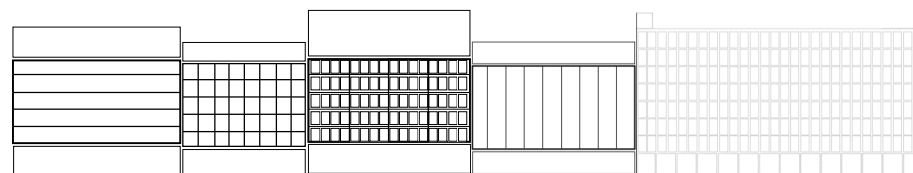
De bebouwing bestaat uit een plint, middenbouw en toplaag. Deze lagen kunnen in hoogte variëren en sluiten op een gepaste manier aan op de aangrenzende gebouwen.



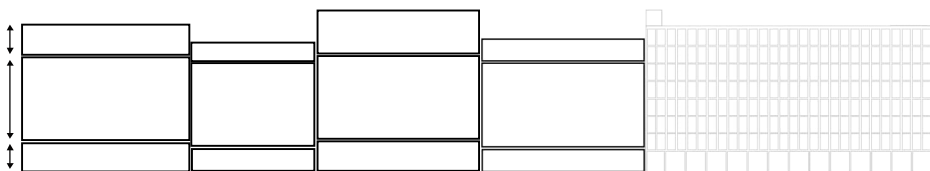
De complexen hebben een duidelijk onderscheiden plint. Deze is transparant en op de straat gericht. Hoeken en gevelindelingen kunnen bijzonder en verschillend van elkaar worden vormgegeven. Ter hoogte van entrees/voorzieningen/gemeenschappelijke ruimtes kan een dubbelhoge plint zitten. De rest van de plint heeft twee lagen of een entresol.



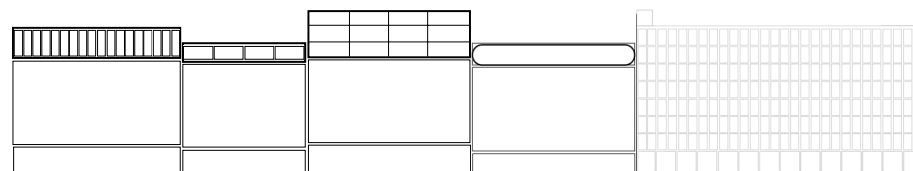
De bebouwing bestaat uit minimaal 2 en maximaal 4 complexen. Deze complexen kunnen in breedte variëren.



De opbouw van de middenlaag is consequent in verhoudingen. De geleding kan per complex verschillen en kent een helder raster en repetitie.



Door de toepassing van variatie in breedtes en hoogtes in de complexen (plint, middenbouw en toplaag) ontstaat een heldere wand waarbij gebouwen zich als individu presenteren.



De toplaag wordt verbijzonderd vormgegeven door een afwijkende geleding, materialisatie en/of vorm t.o.v. de onderbouw. De toplaag mag terugliggen.

zoals inspringingen, uitkragingen, luifels of balkons (Deze plastiek vormt de derde dimensie van de wand.);

- Materialisatie kent beton, glas, staal maar ook metselwerk (alleen dan veelal geen gevels met gaten);
- Ingetogen gevelbeeld, maar met aandacht voor detail zakelijke vormgeving, maar met ruimte voor kunst(werken).



De vormgeving van de gebouwen gaan een relatie aan met de naastgelegen gebouwen Zorgkliniek Laurens en onderwijsgebouw (waarin Zuiderpark wordt gehuisvest).



5. Mobiliteit

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

5.1 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het Dynamoblok staat beschreven in hoofdstuk 2. Voor de ontwikkeling is het van belang dat de locatie ten allen tijden, ook tijdens de bouw, goed bereikbaar blijft. Dit geldt niet alleen voor de mensen die hier komen te wonen en werken, maar ook voor de gebruikers van de entrees van de parkeergarage en expeditie van de Zorgkliniek.

Hiertoe dient bepaald te worden wat de verkeerstoename is ten gevolge van het bouwplan ten opzichte van het huidige gebruik. Aangetoond moet worden dat deze toename niet voor problemen zorgt ten aanzien van doorstroming of verkeersveiligheid. Onderdeel hiervan is ook een toetsing door hulpdiensten.

Het Dynamoblok wordt aan de oostzijde ontsloten via de tweerichtingsweg Dynamostraat. Aan de westzijde van het Dynamoblok is de Cilinderstraat gelegen. Aangezien de aansluiting op de Tandwielstraat opgeheven zal worden, wordt dit een doodlopende expeditiestraat die ook via de Dynamostraat ontsloten wordt.

De Cilinderstraat dient breed genoeg te blijven voor het verwerken van verkeer van/naar de parkeergarage Cilinderstraat en het faciliteren van laden en lossen van de bestaande gebouwen en de nieuwbouw. Ook bij een gefaseerde ontwikkeling van het plot.

Dynamostraat en Cilinderstraat zijn en blijven tweerichtingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u.

In de Mobiliteitsstrategie zal nader in gegaan worden op het gebruik van openbaar vervoer en hoe dat gestimuleerd kan worden. Ook wordt een concept uitgewerkt voor de inzet van deelmobiliteit.

5.2 Voetganger

- Het Dynamoblok ligt op een looproute tussen de Valkeniersweide en de kop van het Motorstraatgebied. Het is van belang dat voetgangers middels een voldoende breed trottoir langs het Dynamoblok kunnen bewegen en het gebouw binnen kunnen gaan. Speciale aandacht gaat uit naar de veiligheid bij de entrees van parkeervoorzieningen en de ruimte die wordt gereserveerd voor in- en uitrijden.
- De toegankelijkheid voor voetgangers naar het gebouw/entrees (ook van de parkeervoorziening) is goed en veilig.

5.3 Fiets

- Het Dynamoblok ligt op een fietsroute tussen de Valkeniersweide en de kop van het Motorstraatgebied. Het is van belang dat fietsers middels geschikte fietsinfrastructuur langs het Dynamoblok kunnen fietsen en het gebouw binnen kunnen gaan.
- Fietsenstallingen zijn collectief georganiseerd in het gebouw.

Bij voorkeur worden deze gepositioneerd aan de Dynamostraat ten behoeve van een levendig straatbeeld.

- De fietsparkeervraag van gebruikers (bewoners, werknemers, etc.) dient binnen de plangrenzen van de ontwikkeling te worden gefaciliteerd. Dit geldt tevens voor de fietsparkeervraag voor bezoekers van de voorzieningen in de ontwikkeling, niet zijnde bewoners of werknemers. Voor het fietsparkeren voor bezoekers van het gebied is het belangrijk dat deze stallingsplaatsen openbaar toegankelijk zijn en op loopafstand liggen van de bestemming.
- Als hulpmiddel voor het bepalen van de parkeereis voor de ontwikkeling is een tool beschikbaar. Zie: <https://concern.ir.rotterdam.nl/parkeereis>

5.4 Auto

Het Dynamoblok is gelegen aan de Dynamostraat, welke per auto te bereiken via de Motorstraat aan de noordzijde en de Dordtsestraatweg/Jan Ligthartstraat aan de zuidzijde. Het Rotterdamse mobiliteitsbeleid is erop gericht mensen meer te voet, per fiets en met het openbaar vervoer te laten verplaatsen. Echter ook per auto dient de locatie goed te bereiken zijn.

Deelauto's

Om het autobezit en -gebruik zo laag mogelijk te houden wordt gebruik gemaakt van een deelautosysteem. Bij inzet van deelauto's is ook korting op de parkeernorm mogelijk. In de op te stellen Mobiliteitsstrategie wordt nader uitgewerkt hoe het systeem zich verhoudt tot eventuele andere systemen in het gebied. De ambitie is om de verschillende systemen te koppelen door middel van een overkoepelend reserveringssysteem, waardoor de betrouwbaarheid en keuzemogelijkheden sterk worden vergroot, waardoor het systeem robuuster en aantrekkelijker wordt.

Duurzame mobiliteit

Bewoners, werknemers en bezoekers worden gestimuleerd gebruik te maken van duurzame vervoersmiddelen zoals (elektrische) fiets, OV en elektrische (deel)auto. Het autobezit (van 2e of 1e auto) wordt overbodig gemaakt door het bieden van alternatieven in de vorm van deelauto's. Bij de fiets- en autoparkeerplaatsen dienen dan ook voldoende oplaadmogelijkheden geboden te worden.

Parkeernormen

Voor bouwplan Korpershoek/Diamondplaza gelden parkeernormen waar minimaal aan voldaan dient te worden. Zowel de normen voor autoparkeren als voor fietsparkeren zijn opgenomen in de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022. Het bouwplan valt in Gebiedstype B. Voor wonen zijn de normen afhankelijk van het aantal m² gebruiksoppervlakte van de woning. Voor commerciële ruimtes is de norm voor autoparkeren afhankelijk van wat het bestemmingsplan maximaal mogelijk maakt. Voor commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie geldt een norm van 2,0 pp/ 100 m². Voor fietsparkeren geldt 5 fpp/100 m² bij commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie.

In sommige situaties is reductie op de parkeernorm mogelijk. Hieronder zijn de reductiemogelijkheden voor bouwplan Dynamoblok beschreven. De genoemde percentages mogen bij elkaar worden opgeteld om tot een totale reductiefactor te komen.

Dubbelgebruik

Indien een bouwplan meerdere functies bevat, die hun piekmoment qua parkeren op andere tijdstippen hebben, is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. In de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022 zijn aanwezigheidspercentages opgenomen waarmee dit berekend kan worden.

Nabijheid OV-halte

Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van een OV-halte kan de autoparkeereis verminderd worden met een bepaald percentage. Door de ligging van het bouwplan op 400-800 meter van metrostation Zuidplein mag een reductie op de parkeernorm van 20% worden toegepast.

Extra fietsparkeren

Indien een ontwikkeling in betaald parkeergebied voorziet in extra fietsparkeerplaatsen op eigen terrein, kan de autoparkeereis met ten hoogste 10% worden verlaagd, in de verhouding twee fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor lang parkeren.

Deelauto's

Indien bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied voor ten minste 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's beschikbaar worden gesteld op geoordeelde deelautoparkeerplaatsen in de bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening, kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% verlaagd worden in de verhouding één deelautoparkeerplaats in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen.

Mobility as a Service (MaaS)

Indien bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied gebied voor alle toekomstige gebruikers van MaaS, voor ten minste 10 jaar beschikbaar wordt gesteld, kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% worden verlaagd. Voor de eisen die hieraan worden gesteld kan contact worden opgenomen met de adviseur Mobiliteit van de gemeente Rotterdam.

Voorbeeld (op basis van programma d.d. 23 mei 2022)

Bij 120 appartementen tot 65 m² en 430 m³ bvo commerciële voorzieningen zijn 69 parkeerplaatsen nodig. Met toepassing van de OV-korting en deelauto-korting mogen daar 26 parkeerplaatsen vanaf getrokken worden en komt de parkeereis uit op 43 parkeerplaatsen.

Als hulpmiddel voor het bepalen van de parkeereis voor de ontwikkeling is een tool beschikbaar. Zie: <https://concern.ir.rotterdam.nl/> parkeereis. Zie ook bijlage 10.3 voor aanvullende informatie.

Parkeervoorzieningen

Het uitgangspunt is dat de benodigde parkeerplaatsen voor auto's en fietsen op eigen terrein worden ingepast. Voor maximaal dubbelgebruik van de parkeerplaatsen worden deze niet fysiek gereserveerd op kenteken of huisnummer, maar wordt gebruik gemaakt van een intelligent parkeermanagementsysteem waarmee een plaatsgarantie in de garage geboden kan worden op de momenten dat dat nodig is.

De parkeervoorzieningen dienen vanaf de straat duidelijk zichtbaar en vindbaar te zijn. De bewonersgarage dient ook geschikt dient te zijn om (op termijn) bezoekers te laten parkeren op momenten met restcapaciteit. Daardoor dient ook de bewonersgarage goed vindbaar, bereikbaar en toegankelijk te zijn, met maatvoering conform een bezoekersgarage.

De toegangssystemen tot de garage dienen zodanig ontworpen te worden dat er geen wachtrijen op straat ontstaan op de piekmomenten.

Voor het Dynamoblok ligt er een opgave om de parkeervraag van twee plots aan de Valkeniersweide op te lossen. Dit dient bovenop de eigen parkeerbehoefte aangelegd te worden. In een overeenkomst wordt vastgelegd hoeveel parkeerplaatsen worden afgenomen/gereserveerd voor deze plots binnen het Dynamoblok op het deel van Korpershoek en Diamond Plaza. In totaal zullen dit er circa 50 zijn. Uit een studie moet dit werkelijke aantal blijken.



Foto van Valkeniersweide aan de zuidrand van het Motorstaatgebied

6. Duurzaamheid

In de Ontwikkelvisie Motorstraatgebied staan de duurzaamheidsambities voor het gebied benoemd. Deze ambities zijn afkomstig uit het [Rotterdams Duurzaamheidskompas](#) waarin staat hoe we de komende jaren werken aan een duurzame stad. Dit kompas en de visie vormen de basis voor duurzaamheid in het Dynamoblok. Ook zijn er workshops geweest met bureau Over Morgen, waar aanvullende duurzaamheidsambities zijn gesteld voor het gehele gebied. We zien graag dat deze een plek krijgen binnen deze ontwikkeling. Het Duurzaamheidskompas is onderverdeeld in 4 thema's. Vanuit deze thema's wordt voor het Motorstraatgebied - en in het bijzonder het Dynamoblok - ingezoomd op de kansen en uitdagingen op het gebied van de energiestrategie, circulair bouwen, klimaatadaptatie en de gezonde leefomgeving.

6.1 Energietransitie

6.1.1 Energiebehoefte

De nieuw te bouwen woningen worden ontworpen op een lage energievraag, zodat bewoners een betaalbare energierekening hebben en comfort ervaren. Uit de Klimaatatlas blijkt dat de locatie van het Dynamoblok gevoelig is voor hittestress. Daardoor ontstaat een grote koelbehoefte. Het belangrijkste principe met betrekking tot deze koelbehoefte is gebouwen bouwkundig zo te ontwerpen dat er geen of nauwelijks koeling nodig is. Daardoor blijft de energievraag beperkt. Er dient daarom tijdens het ontwerp al rekening te worden gehouden met de oriëntatie van het gebouw i.v.m. oververhitting. Ook dient er te worden nagedacht over andere, passieve hittebeperkende maatregelen zoals buitenzonwering, zonwerend glas of nachtventilatieluiken.

Tevens voorzien de woningen zoveel mogelijk in hun eigen energiebehoefte. Gestimuleerd wordt om minimaal 20% beter te bouwen dan de BENG-norm voor appartementen. Ook dient er bij het energieconcept rekening te worden gehouden met de infrastructuur en energievraag voor elektrisch vervoer. Hiervoor wordt verwezen naar de EV (Elektrisch Vervoer)-eis in de beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets. Voor de ontwikkeling van het Dynamoblok betekent dit:

- De parkeerplaats moet bouwkundig voorbereid zijn op de plaatsing van laadpunten voor elektrische auto's en andere elektrische vervoersvormen. Het is wenselijk dat er oplaadpunten aanwezig zijn en niet alleen de bedrade infrastructuur. Hiermee wordt geambieerd dat voor iedere parkeer- en stalingsplek een elektrisch laadpunt bereikbaar is.
- De netaansluiting van parkeergarage/-gelegenheid moet voorbereid zijn op het gelijktijdig laden van 20% van de parkeerplaatsen. Innovaties, zoals een smart charging oplossing, worden gestimuleerd. Het is wenselijk om een hoger percentage voertuigen gelijktijdig te kunnen laden.

6.1.2 Warmte

De locatie bevindt zich in het concessiegebied van Rotterdam, waar een aansluitplicht geldt op het warmtenet van Vattenfall. Warmte die vrijkomt bij het verbranden van restafval, wordt daarmee benut om woningen en andere gebouwen te verwarmen: dit is warmte die anders letterlijk verloren zou gaan. Dit draagt significant bij aan de verduurzaming van Rotterdam. De overdrachtstations voor het warmtenet worden in pandig gerealiseerd. In straatprofielen is voldoende ruimte gereserveerd voor (toekomstige) warmteleidingen. De randvoorwaarden voor (in pandige) overdrachtstations zijn op te vragen bij Vattenfall.

Tegelijkertijd is er specifiek voor het Motorstraatgebied verkend welke andere warmtealternatieven mogelijk zijn. Een optie is de

ontwikkeling van een gebiedsbreed hybride energiesysteem met duurzame opwekking van warmte en koude via een WKO-oplossing in combinatie met stadsverwarming. Dit wordt momenteel verkend door Vattenfall en de gemeente, in samenspraak met projectontwikkelaars en bestaande eigenaren. Binnen fase A wordt zo'n systeem voorzien waar ook fase B op kan aansluiten.

6.2 Circulaire bouw

We streven naar een circulaire stad waarin zoveel mogelijk grondstoffen behouden blijven. In het Motorstraatgebied wordt momenteel verkend of de Tandwielstraat circulair kan worden heringericht. Bij ontwikkelplot 7 en 8 zijn ook mogelijkheden om tot circulaire bouw te komen. Echter, voordat de nieuwbouw in het Dynamoblok wordt gerealiseerd, worden de huidige bedrijfspannen op het plot circulair en slim gesloopt, zodat de vrijkomende materialen hergebruikt kunnen worden in de nieuwbouw of elders in de omgeving (of daarbuiten). Adviseurs van de gemeente denken graag mee.

Een nieuw, circulair gebouwon ontwerp vraagt een andere wijze van ontwerpen, zich uitend in materiaalkeuze, type bouwaansluiting en vastlegging van informatie. Dit moet de hoeveelheid bouwafval beperken. Circulariteit heeft ook betrekking op het huishoudelijk afval dat vrijkomt gedurende het gebruik van het gebouw. We zien daarom graag terug dat het ontwerp het circulaire gedrag van de Rotterdammer bevordert, zoals het bieden van voldoende ruimte voor de inzameling van de afvalstromen.

6.2.1 Circulair omgaan met bestaande materialen

Er wordt door middel van een waardescan in kaart gebracht welke materialen en gebouwen aanwezig zijn op de projectlocatie en

hiervan wordt verantwoord op welke manier zorg is gedragen dat deze zo hoog mogelijk worden hergebruikt. Het uitgangspunt is behoud en laagwaardiger hergebruik wordt alleen gedaan met een verantwoording aan de hand van de R-ladder met strategieën van circulariteit ([zie ook RVO](#)). Als het behouden van materialen of gebouwen (R1 Refuse) niet haalbaar wordt geacht, is dit onderbouwd en de stap eronder (R3 hergebruik) afgewogen. Indien hergebruik (op locatie) niet haalbaar wordt geacht, is dit onderbouwd en afgewogen hoe materialen of onderdelen na reparatie kunnen worden hergebruikt (R4 Repair), etc. Voor tenminste 80% van het materiaal in kg wordt deze verantwoording afgelegd en de materialen in kaart gebracht. Samen met de adviseur duurzaamheid en/of circulair bouwen van de gemeente Rotterdam wordt gezocht naar de meest passende invulling van de hierboven geformuleerde circulaire ambities en doelstellingen. De uiteindelijke keuzes worden voor vergunningsaanvraag ter controle aangeboden aan de betreffende adviseurs.

6.2.2 Circulair ontwerp

De ambities voor circulair ontwerp van de woningen en de mogelijke binnentuin van het Dynamoblok bestaan uit:

- Het minimaliseren van grondstof- en materiaalgebruik;
- Het materiaalgebruik is "biobased, tenzij". Ook worden hergebruikte materialen en materialen met een lage milieubelasting toegepast. Hierbij gaan we uit van de minimale grenswaarde van 0,7 euro per m2 BVO of lager;
- Het voorkomen van het gebruik van toxische stoffen;
- Flexibel en demontabel ontwerp om toekomstige veranderingen in de woningen bedrijfsruimtes mogelijk te maken;
- Het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van afval tijdens het bouwproces;
- Behouden en nieuw toegepaste materialen worden in een [Grondstoffen- of Materialenpaspoort](#) geregistreerd, bijvoorbeeld zoals beschreven staat in de leidraad paspoorten in de bouw CB'23. Op die manier worden toekomstige grondstoffen veiliggesteld.

6.3 Klimaatbestendige stad

Het extremer worden van het klimaat brengt vele risico's met zich mee voor Rotterdam, ook gezien de ligging in de delta. 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. De thema's neerslag, grondwater, hitte, droogte, overstroming en bodemdaling vragen nu om maatregelen. Het Rotterdams Weerwoord omvat per thema strategieën om de stad weerbaar te maken tegen de effecten van klimaatverandering. Voor het Motorstraatgebied zijn de thema's hitte(stress) en neerslag (wateropvang) van belang.

6.3.1. Hitte(stress)

Door extreme zomers en verharde, stedelijke gebieden wordt de (gevoels)temperatuur binnen de woning en in de openbare ruimte steeds hoger. Dit levert gezondheidsklachten op, zoals vermoeidheid, duizeligheid en hoofdpijn. Het Motorstraatgebied scoort in Rotterdam gemiddeld hoog als het gaat hitte(stress). Ongeveer 70 procent van het Motorstraatgebied is verhard. De nieuwbouw van het Dynamoblok heeft een dusdanige omvang dat deze ontwikkeling ook een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan het voorkomen van hittestress. Het maximaal vergroenen van daken, gevels en buitenruimte draagt bij aan een aangenaam verblijfsklimaat en verlaagt ook de energetische koelbehoefte. De wens is dat 40% van het totale oppervlak (de gehele schil, zowel horizontaal als verticaal) warmtewerend wordt ingericht. Dit kan door het gebruik van materialen met een hoge reflectie, een lage warmteafgifte en/of door de eerder genoemde vergroening/begroeiing. Belangrijke voorwaarde hiervoor is dat het groen toegang heeft tot water om te kunnen blijven verdampen (zie ook 6.3.2). Daarnaast kan hittestress in gebouwen worden voorkomen door bouwkundige ingrepen, zoals het gebruik van warmtewerende beglazing of het realiseren van overstekken en/of veranda's.

6.3.2 Neerslag (wateropvang)

Het gemeentelijk rioleringsbeleid, vastgelegd in het [Gemeentelijk Rioleringsplan](#) sluit aan en draagt bij aan de doelen uit het [Rotterdams Weerwoord](#). Een belangrijk aandachtspunt is het vertragen van de afvoer van hemelwater bij zware buien. In het Motorstraatgebied wordt onderzocht welke locaties als waterberging kunnen dienen, zoals de Valkeniersweide. Echter, om extreme neerslag het hoofd te kunnen bieden is het uitgangspunt voor het Dynamoblok dat minimaal 50 mm van al het hemelwater binnen het plangebied opgevangen en vastgehouden dient te worden. De ontwikkelaar dient maatregelen te nemen om het water langer vast te houden en vertraagd af te voeren, bijvoorbeeld door groene gevels, polderdaken of door het water slim af te voeren.

6.4 Gezonde leefomgeving

6.4.1 Natuurinclusief bouwen

In Rotterdam is de aandacht voor de natuur in de stad de laatste jaren sterk toegenomen. We stimuleren daarom het natuurinclusief bouwen. Dit houdt in dat er zodanig gebouwd wordt dat natuurwaarden er baat bij hebben. De ambitie is om deze ontwikkeling een bijdrage te laten leveren aan de biodiversiteit van dit gebied, ook gezien de nabijheid van het Zuiderpark. Daarbij is het wenselijk om voorzieningen te treffen voor beschermde soorten zoals mussen en vleermuizen. Aangezien natuurinclusief bouwen vaak maatwerk is, afgestemd op specifieke soorten, wordt aanbevolen om voor een goede uitwerking een (gemeentelijke) ecooloog in te schakelen voor advies.

De ambitie is om het Motorstraatgebied als een stepping stone te laten fungeren in de ruimere ecologische structuur van de Nieuwe Hilledijk naar de Valkeniersweide. Voor het Dynamoblok betekent dit de volgende uitgangspunten:

- Het faciliteren van flora en fauna op het dak door groene, extensieve daken waarbij er gedifferentieerd wordt per dakhoogte (hoge daken hebben ecologisch minder waarde)
- Nestelplekken voor (gier)zwaluwen
- Verblijfplaats voor vleermuizen (in verschillende windrichtingen)
- Nestgelegenheden voor huismussen
- Aandacht voor een goede bodemstructuur, zowel op het dak als in de binnentuin
- Zoveel mogelijke erfafscheidingen indien van toepassing
- Aandacht voor insectenverblijven (bv. dode boomstammen of insectenhotel)
- Aandacht voor vleermuiskolonies in spouwmuren van middelhoogbouw

In het geval van sloop geldt bescherming van fauna door de wet Natuurbescherming. Daarom is in een vroeg stadium (mei 2022) een faunaonderzoek gestart voor heel deel van Korpershoek. Uit bureaustudie en biotooptoets is naar voren gekomen dat het onwaarschijnlijk is dat met de plannen vaste rust- en verblijfplaatsen worden aangetast van de in de Wet natuurbescherming beschermde soorten. Nader onderzoek is niet noodzakelijk net als een ontheffing van de Wet natuurbescherming. Wel wordt aanbevolen om:

- open stootvoegen aan te brengen in muren, of vleermuiskasten te plaatsen in de spouw of tegen de muur.
- neststenen aan te brengen ten behoeve van huismussen en gierzwaluwen.
- insectenhôtels te creëren
- de [checklist voor groen bouwen](#) te raadplegen.

Voor de rest van de locatie en het gebied is het aan te raden op een zelfde type onderzoek te verrichten.

6.4.2 Multifunctionele daken

Het [programma Multifunctionele daken](#) zorgt voor een integrale benadering van daken, waardoor een dak voor meerdere functies benut kunnen worden. De functies die we als gemeente definiëren, zijn:

- Groene daken: dit zorgt voor vergroening, draagt bij aan de luchtkwaliteit en wateropvang en biedt kansen om zelf groente of fruit te verbouwen;
- Blauwe daken: dit vangt water op, vertraagt overtollig regenwater waardoor het riool ontlast wordt;
- Gele daken: een geel dak wekt duurzame energie op uit zon of wind.
- Rode daken: dit heeft allerlei sociale functies, zoals een terras, speelplek of een bar op het dak;
- Oranje daken: dit wordt gebruikt voor mobiliteit, zoals bijvoorbeeld een dakverbinding of dakbrug;
- Paarse daken: dit is een woondak;
- Grijs daken: bedoeld voor technische functies, zoals luchtbehandelingskasten.

Voor het Dynamoblok zijn minimaal 3 dakfuncties mogelijk, te weten geel, blauw en groen. Gestimuleerd wordt om ook andere dakfuncties te ontwerpen, bijvoorbeeld om ontmoetingen mogelijk te maken in een daktuin.

6.4.3 Gezonde leefomgeving

Voor een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad is schone lucht, minimale geluidshinder en een aangenaam binnenklimaat essentieel. Gezien de nabijheid van het vele verkeer op de Strevelsweg wordt geadviseerd om geluid, geur en fijnstof nader te onderzoeken en daarop te anticiperen in het ontwerp. Bijvoorbeeld door de toepassing van een gebalanceerde ventilatiesysteem en een goede luchtdichtheid.

Behalve de klassieke gezondheidsthema's als geluid, geur en luchtkwaliteit, wordt gezondheid ook opgevat als:

- het stimuleren van sociale ontmoetingen in de wijk
- het bevorderen van een actieve levensstijl (het bevorderen van

wandelen, fietsen etc)

- de aanwezigheid van groen in de openbare ruimte
- een schone en veilige omgeving

We dagen de ontwikkelaar uit om ook deze sociale kanten in het ontwerp en bij de participatie mee te nemen.



Foto van Valkeniersweide aan de zuidrand van het Motorstaatgebied

7. Technische uitgangspunten

7.1 Afval

Voor het ophalen van huisvuil is Stadsbeheer Schone Stad verantwoordelijk. Dit is mogelijk middels (ondergrondse) wijkcontainers in de openbare ruimte of (rol-)containers gestald in een in pandige ruimte. Het inzamelen van de verschillende afvalstromen (Huishoudelijk restafval, glas, papier en groente-, fruit- en etensresten) voor gestapelde nieuwbouw projecten dient in de openbare ruimte worden gefaciliteerd. Bij een nieuwe ontwikkeling dient gekeken te worden of er mogelijk al voldoende inzamelcapaciteit in de nabije omgeving aanwezig is. Als dit niet het geval is zal er o.b.v. de uitgebreide behoefte aan inzamelcapaciteit door Schone Stad (in afstemming met de ontwikkelaar en ontwerper van Stadsontwikkeling) een nieuwe voorziening moeten worden ingericht voor de afvalinzameling.

Bedrijfsafval

Inzamelen Bedrijfsafval is een economische (commerciële) activiteit. Het inzamelen van bedrijfsafval is dus geen wettelijke zorgplicht van een gemeente. Bedrijven dienen daarom zelf de inzameling van hun afval te regelen. Het liefst wordt dit in pandig op een slimme manier centraal ontworpen en geregeld.

Bedrijfsreinigingsrecht

In grote delen van Rotterdam kunnen bedrijven gebruik maken van de gemeentelijke afvalcontainers. De inzameldienst zamelt de ter inzameling aangeboden bedrijfsafvalstoffen in mits de genoemde maxima aan vloeroppervlakte per bedrijfscategorie niet wordt overschreden. Indien de genoemde maxima worden overschreden dient het bedrijf een contract af te sluiten met een erkende afvalinzamelaar. Voor horeca, catering, drank- en voedselverwerkende bedrijven geldt een maximum aan vloeroppervlakte tot 500 vierkante meter. Voor overige bedrijfscategorieën geldt

een maximum vloeroppervlakte tot 1.500 vierkante meter.

7.2 Expeditie

Expeditieruimtes worden in pandig ingepast, waarbij de bevoorrading vlot, veilig en schoon kan plaatsvinden, bijvoorbeeld door in pandig te laden & lossen, laad & los routes aan te wijzen, restricties aan formaat/emissies voertuigen te stellen, et cetera.

7.3 Peilmaat

De peilmaten voor het Dynamoblok zijn verwerkt in het Stedenbouwkundig Matenplan. Het vastgestelde uitgiftepeil ligt op -1.10 meter t.o.v. NAP.

7.4 Kabels en leidingen

Op het plot bevinden zich meerdere kabels en leidingen in de grond. Het verplaatsen van of bouwen op kabels en leidingen dienen in overleg met de betrokken diensten/instaties te worden besproken.

- De ontwikkeling vindt plaats op de bestaande HT-leiding (Hoge druk 25 bar en Hoge temperatuur 120°C) van Vattenfall naar de Unielocatie. Het is daarom van belang om hieromheen te bouwen. Vattenfall moet tijdens eventuele storingen en onderhoud toegang houden tot zijn assets.
- De volgende kabels en leidingen komen met de huidige plannen onder de bebouwing te liggen en dienen hiertoe verplaatst te worden: Data Ziggo, Data KPN, Waterleiding Evides,

Hoogspanningskabel Stedin, Laagspanningskabel Stedin en Gasleiding Stedin.

- In overleg met de netbeheerders moeten er afspraken gemaakt worden over de nieuwe locaties van de leidingen.
- Het trafostation binnen het SMP moet een nieuwe locatie krijgen en mag hier niet blijven staan. In overleg met Stedin moet hier een nieuwe locatie voor bepaald worden.
- Verlegging op voorhand of nieuwe kabels en leidingen moeten nog bepaald worden met netbeheerders. Hiervoor wordt op basis van het SMP een bedrijvenbrief opgesteld om nutsbeheerders in te lichten over de werkzaamheden. Zij kunnen op basis hiervan eventuele geplande werkzaamheden aankaarten.

Voor een kaart met kabels en leidingen wordt doorverwezen naar het IB. Binnen het motorstraatgebied kan contact worden opgenomen met Herman Hanemaaijer, h.hanemaaijer@rotterdam.nl

7.5 Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties

Nutsvoorzieningen, transformatorruimtes, installaties, en dergelijke, wanneer nodig voor de nieuwbouw, dienen in overleg met de betrokken diensten/instaties zorgvuldig en integraal in de nieuwbouw te worden opgenomen. De impact op de plintgevel en buitenruimte moet worden geminimaliseerd. Een incidentele gesloten toegang voor een techniekruimte is aan de achterzijde toegestaan.

De bebouwing dient EV-ready te zijn voor het toekomstig gebruik van elektrisch vervoer. Raadpleeg voor een op maat advies het team Rotterdam Elektrisch via rotterdamelektrisch@rotterdam.nl.



Foto van open avond Startmotor over ontwikkelingen in het Motorstraatgebied (30 juni 2022)

8. Proces

Deze Nota van Uitgangspunten is erop gericht het initiatief voor de ontwikkeling van een woningbouwcomplex met ruimte voor voorzieningen aan de Dynamostraat tot uitvoering te brengen. Dit hoofdstuk geeft uitleg over het proces richting de realisatie.

8.1 Procedure

Het initiatief past niet binnen het vigerende bestemmingsplan en dus kan nog geen omgevingsvergunning worden aangevraagd. Daarom is een project bestemmingsplan vereist. De Nota van Uitgangspunten wordt gebruikt als toetsingskader voor met name het privaatrechtelijke traject behorende bij dit project.

8.2 SMP en IP

Bij de Nota van Uitgangspunten wordt een stedenbouwkundig matenplan (SMP) opgesteld. In het SMP staan onder andere de volgende elementen aangegeven:

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

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

8.3 Participatie en communicatie

Omdat het initiatief niet past binnen het vigerend bestemmingsplan valt het participatie/communicatie traject uiteen in twee afzonderlijke trajecten. Het eerste traject is het participeren/communiceren met de belangrijkste stakeholders uit de directe omgeving rondom het initiatief. Deze verantwoordelijkheid ligt zowel bij overheid als bij de initiatiefnemer. Een belangrijk moment was 30 juni 2022. Doel van de bijeenkomst was het informeren van stakeholders rond het initiatief. Ook was er gelegenheid om mee te denken. De gemeente en initiatiefnemer informeren stakeholders, waaronder de Wijkraad, regelmatig over de voortgang.

Het tweede traject betreft de participatie over het wijzigen van het bestemmingsplan om zo het initiatief planologisch mogelijk te maken. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt primair bij de initiatiefnemer.



Foto Tanvlietstraat met op de hoek bestaande bebouwing van Diamond Plaza.

9. Bijlagen

9.1 Proefverkaveling

9.2 Vuistregels

9.3 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)

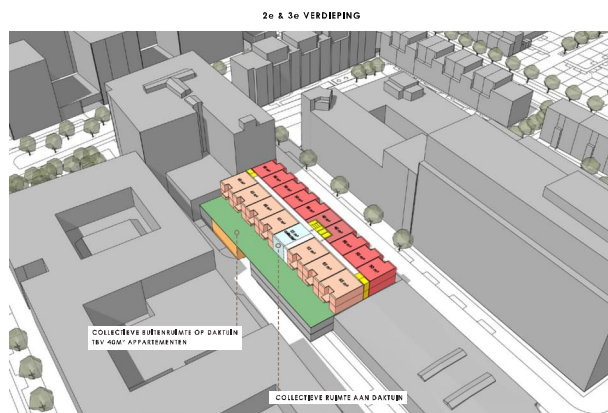
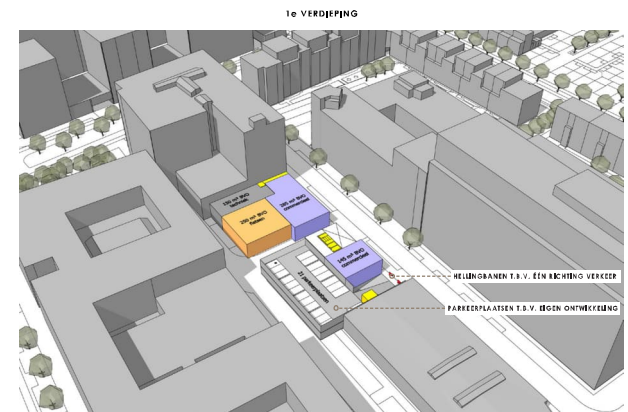
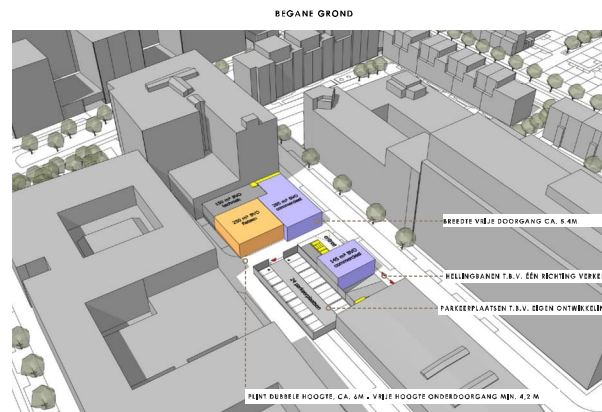
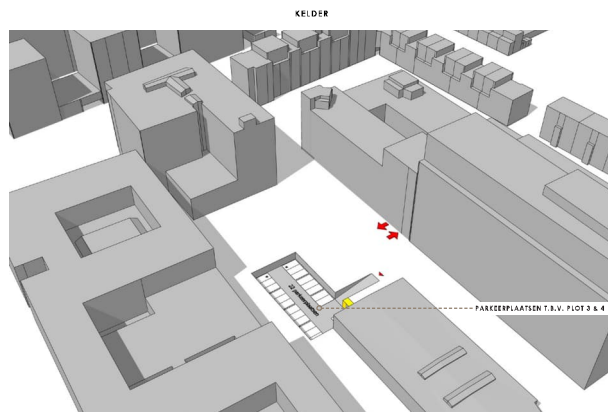
9.4 Parkeernormen auto en fiets

9.5 Welstandsnota gebiedscriteria

9.6 Beeldverantwoording

9.1 Proefverkaveling

Laatste stand van zaken (dd. 03-10-2022) ruimtelijk model / schetsontwerp Klunder architecten voor plot 2A Korpershoek.



Laatste stand van zaken (dd. 03-10-2022) ruimtelijk model /
schetsontwerp Klunder architecten voor het gehele Dynamoblok.

INDICATIE ONTWIKKELING INCLUSIEF LOCATIE KORPERSHOEK - MASSA



INDICATIE ONTWIKKELING INCLUSIEF LOCATIE DIAMOND PLAZA - STRAATBEELD DYNAMOSTRAAT



INDICATIE ONTWIKKELING INCLUSIEF LOCATIE DIAMOND PLAZA - STRAATBEELD CILINDERSTRAAT



9.2 Vuistregels

Vuistregels voor bouwen in stadswijken



9.3 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)

Enige tijd geleden (december 2020) is het concept SMP voor Dynamoblok in de vooruitzending (VUZ) gegaan om inzicht te krijgen in mogelijke knelpunten. Hier zijn de volgende (te benoemen) opmerkingen naar voren gekomen:

Gemeente Rotterdam - Ingenieursbureau:

- Op de hoek van de Tandwielstraat met de Cilinderstraat is een WKO bron aanwezig, wat zijn de ideeën om deze bron te behouden;
- In de Cilinderstraat zijn kabels en leidingen aanwezig, deze moeten opnieuw worden ingedeeld in situ worden verlegd;
- In de Cilinderstraat staat een trafo die het omliggende gebied van stroom voorziet, deze zal tijdelijk of definitief verplaats moeten worden, en moet worden uitgezocht welke functie de trafo heeft. In ieder geval voor de nieuwbouw een in pandige trafo laten opnemen;
- Aan de achterzijde van het Zuiderpark college is een nooduitgang aanwezig die tegen een blinde uitkomt, in alle bouwfase zal de nooduitgang gewaarborgd moeten blijven.
- In de te maken onderdoorgang aan de Dynamostraat zullen de kabels en leidingen moeten worden ingedeeld, heeft de onderdoorgang voldoende vrije ruimte (hoogte) om K&L aan te brengen en te onderhouden;
- Het steegje wat ontstaat tussen het Zuiderpark college en het nieuwe gebouw leent zich mijns inziens voor criminele activiteiten, graag aandacht hiervoor.
- De straatassen zijn niet in coördinaten weergegeven;
- Aan de achterzijde van het zuiderparkcollege zijn bronnen aangebracht voor de Sprinklerinstallatie, blijven en zijn deze te allen tijde bereikbaar voor onderhoud en calamiteiten verkeer;
- Aandacht hebben voor de bereikbaarheid parkeergarage Zuiderpark college tijdens en na de bouw.

KPN:

- Als bijlage de projecttekening ingelezen over de KPN-infrastructuur in pdf en dwg. Er vallen kabels binnen de projectgrenzen maar het is mij niet duidelijk wat de bebouwing is omdat er overbouwing vermeld wordt op de tekening. Gaarne bij een DO een VTA sturen indien er kabels verlegd dienen te worden.

Gemeente Rotterdam - Mobiliteit:

- Volgens de stedenbouwkundige randvoorwaarden zou de Cilinderstraat ook een directe aansluiting krijgen op de Tandwielstraat, deze zie ik niet terug in het SMP;
- Wat is de doorrijhoogte onder de overbouwing naar de Cilinderstraat?

Vattenfall:

- Wij hebben de plannen bekeken en zien dat het nieuwe SMP op onze bestaande HT-leiding (Hoge druk 25 bar en Hoge temperatuur 120C) naar de Unilocatie is geprojecteerd. Dit is een onwenselijke situatie omdat Vattenfall Warmte bij eventuele storingen en onderhoud geen toegang meer heeft tot zijn assets. Een verlegging van deze leiding is ons inziens geen optie omdat dit grote gevolgen heeft in het gebied wat nieuw is ingericht.

Voorstel is om n.a.v. schetsontwerp architect het concept SMP aan te passen, bovenstaande vragen en opmerkingen te beantwoorden en deze nog een keer in de VUZ te doen. Aan te bevelen is om vooraf het ingenieursbureau, KPN en Vattenfall bilateraal af te stemmen. Mobiliteit zit in de planteam.

9.4 Parkeernormen auto en fiets



Kaart: Gebiedsindeling Beleidsregeling Parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2022

Autoparkeren

De mobiliteitstransitie heeft ook zijn doorwerking in het Parkeerbeleid. Middels de Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets wordt onder meer bijgedragen aan het stimuleren van alternatieven voor de eigen auto en het beter benutten van parkeercapaciteit in de omgeving. Verder maken ook parkeereisen voor fietsen (voor niet-woonfuncties) onderdeel uit van de regeling om het fietsbezit en -gebruik te stimuleren.

Er is onder voorwaarden geheel of gedeeltelijk van de gestelde parkeereis op eigen terrein af te wijken:

- Toepassing van dubbelgebruik van (een deel van) de parkeervoorziening mogelijk en wenselijk is voor verschillende functies, onderbouwd met een parkeerbalans
- Toepassing van een bijzondere vrijstelling om de parkeereis te verlagen indien wenselijk voor ontwikkelaar, bewoners, gebruikers van de ontwikkeling en de stad. Dit kan op basis van de nabijheid van OV-stations, realisatie van extra fietsparkeer ruimte, aanbieden van deelauto's, aanbieden van Mobility as a Service.
De toepassing van een of meerdere bijzondere vrijstellingen op de parkeereis leidt tot uitsluiting van het recht op vergunning voor straat parkeren. Ook indien er ten tijde van verlenen van de omgevingsvergunning nog geen sprake is van betaald parkeren.
- In sommige gevallen is er af te wijken omdat er structureel alternatieve parkeervoorzieningen beschikbaar zijn binnen een bepaald loopafstand. In het beginsel is dit niet op straat maar op ander privéterrein of in een andere garage gelegen. Voor bewoners en personeel dient er een overeenkomst te worden afgesloten voor de huur van deze plekken. Voor bezoekers volstaat aangetoonde beschikbaarheid.
- Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid een lagere parkeernorm te hanteren voor zorgwoningen en sociale huurwoningen, indien ze voldoen aan specifieke voorwaarden.

Fietsparkeren

De fietsparkeervraag van gebruikers (bewoners, werknemers, etc.) dient binnen de plangrenzen van de ontwikkeling te worden gefaciliteerd. Dit geldt tevens voor de fietsparkeervraag voor bezoekers van de voorzieningen in de ontwikkeling, niet zijnde bewoners of werknemers. Voor het fietsparkeren voor bezoekers van het gebied is het belangrijk dat deze stallingsplaatsen openbaar toegankelijk zijn en op loopafstand liggen van de bestemming conform de uitgangspunten van de Beleidsregeling. Het realiseren van een werkbare oplossing voor fietsparkeren is een oplossing op maat waarbij de fietsparkeereis, bestaande uit fietsparkeerdruk, soort gebruiker, gebruikersduur, loopafstand, locatie, bestemming, kwaliteit, ligging, sociale veiligheid en gebiedskarakter belangrijke criteria zijn. Indien de combinatie van factoren niet meegewogen worden zal de fietsparkeeroplossing niet of onvoldoende gebruikt worden en zal "overlast" en verrommeling van de buitenruimte, aantasting groen veroorzaakt worden in betreffend gebied. Hiernaast is het (financieel) van belang dat de fietsparkeeroplossing voorafgaand aan de (gebieds)ontwikkeling meegenomen wordt en niet achteraf pas in beeld komt. Om deze reden dient een adviseur van het cluster fietsparkeren van SO Mobiliteit (_SO_fietsparkeren@rotterdam.nl) een definitief akkoord te geven op de uitgangspunten voor fietsparkeren bij ontwikkelingen.

Voor zowel bewoners, werknemers en bezoekers is het van belang onderscheid te maken in fietsparkeren van de normale/standaard fiets (60% van de vraag) en voor gemiddeld 40% deelfietsen, deelscooters en zogenaamde buitenmodelfietsen (bakfietsen, fietsen met kratjes, etc.)

In beginsel leidt dit voor bezoekers van de voorzieningen tot openbaar toegankelijke oplossing binnen de projectgrenzen. In overleg met de adviseur van het cluster fietsparkeren kan hier op sommige locaties onderbouwd vanaf geweken worden en kan ruimte gevonden worden (wellicht tegen financiële compensatie) ruimte in een openbare fietsenstalling of in fietsparkeervoorzieningen op straat. Fietsparkeervoorzieningen mogen niet leiden tot aantasting van het openbaar groen en overlast veroorzaken door storende

elementen in de buitenruimte. Inpassing van fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte dienen te worden afgestemd met de adviseur van het cluster fietsparkeren en de landschaparchitect. De precieze inpassing van eventueel benodigde fietsnietjes in de openbare ruimte worden in het IP traject voor de buitenruimte bepaald.

Voor zowel bewoners, werknemers en bezoekers is het van belang onderscheid te maken in fietsparkeren van normale/standaard fiets (60% van de vraag) en voor gemiddeld 40% deelfietsen, deelscooters, buitenmodelfietsen (bakfietsen, fietsen met kratjes, etc.)

De adviseur van het cluster fietsparkeren zal de volgende uitgangspunten meenemen in het uitwerkingsvraagstuk voor het onderdeel fietsparkeren, waarbij in de meeste gevallen, naast de Beleidsregeling Parkeernormen, het Bouwbesluit 2012 mede bepalend is:

- 1a. Uitgangspunt voor bewoners en werknemers is een inpassende oplossing;
- 1b. Uitgangspunt voor bezoekers van voorzieningen in de ontwikkeling (niet zijnde bewoners of werknemers) is het uitgangspunt dat dit op eigen terrein of inpassend wordt gerealiseerd.
- 1c. Uitgangspunt voor bezoekers van het gebied is dat deze stallingsplaatsen in de openbare ruimte op loopafstand van de bestemming worden gerealiseerd.
2. Loopafstanden;
3. Soort fietsen, inclusief aandacht voor buitenmodelfietsen, elektrische fietsen en snor-/bromfietsen;
4. Bestemming;
5. Gebruiker;
6. Gebruikersduur;
7. Locatie;
8. Kwaliteit;
9. Ligging ten opzicht van fietsroute en ingang bestemming;
10. Karakter gebied.

Het Rotterdamse fietsbeleid staat beschreven in de Fietskoers 2025, te downloaden via <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/fietsstad/>

Tabel 4.1 Normentabel auto woonfunctie

Woonfunctie (m² gbo)	Aantal autoparkeerplaatsen per woning		
	Gebiedstype A hoogstedelijk gebied	Gebiedstype B stadswijken	Gebiedstype C overig gebied
< 40 m²	0,10	0,10	0,10
40 tot 65 m²	0,40	0,50	0,60
65 tot 85 m²	0,60	0,80	1,00
85 tot 120 m²	1,00	1,00	1,40
≥ 120 m²	1,20	1,20	1,80

Tabel Korting parkeereis voor nabijheid openbaar vervoer

OV-halte	Hemelsbrede afstand ontwikkeling - entree OV-halte		
	0 tot 400 meter	400 tot 800 meter	800 tot 1200 meter
Rotterdam Centraal	-50%	-40%	-30%
Beurs, Blaak, Alexander en Schiedam Centrum	-40%	-30%	-20%
Overige treinstations	-30%	-20%	-10%
Overige RSR/metrostations in gebiedstype A en B	-30%	-20%	-10%
Overige tramhaltes in gebiedstype A	-30%	-20%	-10%
RSR/metrostations in gebiedstype C (behalve Hoek van Holland en Nesselande)	-20%	-10%	-5%
Overige tramhaltes in gebiedstype B	-20%	-10%	-5%
RSR/metrostation in Nesselande	-10%	-5%	0%
Overige tramhaltes in gebiedstype C	-10%	-5%	0%

Tabel 4.2 Normentabel auto niet-woonfuncties

Functie	Opmerking	Aantal autoparkeerplaatsen per 100 m² bvo tenzij anders bepaald in de opmerking		
		Gebiedstype A hoogstedelijk gebied	Gebiedstype B stadswijken	Gebiedstype C overig gebied
Werken	Kantoor	0,76	1,00	1,20
	Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier	0,72	0,80	0,80
	Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats, etc.)	0,67	1,20	2,00
	Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)	0,19	0,30	0,60
Winkelen	Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	1,20	2,00	2,50
	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en Grootchalige detailhandel	0,38 n.v.t.	2,50 4,50	2,50 5,50
	Bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel	n.v.t.	2,20	2,20
	Showroom, meubelzaak	0,26	0,60	0,60
Sport en recreatie	Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)	0,08	1,70	2,00
	Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	Normgrondslag: na, netto terrein	0,65	13,00
	Dansstudio, sportschool	0,10	2,00	3,00
	Jachthaven	Per ligplaats	0,05	0,50
Cultuur	Museum	0,02	0,40	0,70
	Bibliotheek	0,01	0,50	0,90
	Bioscoop, theater, schouwburg	Per zitplaats	0,01	0,10
	Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw	0,10	0,90	1,00
	Religiegebouw	Per bezoekersplaats	0,01	0,10
Horeca	Cafeteria/snackbar	0,40	4,00	6,00
	Discotheek / feestruimte	0,70	7,00	10,00
	Café / bar	0,40	4,00	6,00
	Restaurant	1,60	8,00	12,00
	Logies/pension	Per kamer	0,2	0,25
	Hotel	Per kamer	0,5	0,7
Onderwijs	Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,80	0,90	1,00
	Basisonderwijs	Per lokaal (excl. Kiss & Ride-strook)	0,40	0,45
	Vorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Per lokaal	0,40	0,45
	Beroepsonderwijs en WO	Per lokaal	0,50	2,00
Zorg	Ziekenhuis	Per bed	1,10	1,30
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	Per wooneenheid	0,40	0,45
	1 ^e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Per behandelkamer	0,53	1,70

Bijlage 2. Normen fiets woonfunctie als bedoeld in artikel 17 van de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022

Aan de parkeereis voor fietsen kan worden voldaan door deze in een gezamenlijke stalling uit te voeren. Hiervoor gelden de volgende normen:

Soort woning (m2 gbo)	Aantal fietsparkeerplaatsen
Appartement <40 m²	2
Appartement 40 tot 65 m²	2
Appartement 65 tot 85 m²	3
Appartement 85 tot 120 m²	3
Appartement ≥120 m²	4
Rij- en vrijstaande woningen	5
Studentenhuisen	1 per kamer

Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn.

Tabel 4.3 Normentabel fiets niet-woonfuncties

Functie		Opmerking	Aantal fietsparkeerplaatsen per 100 m² bvo, tenzij anders bepaald in de opmerking.	Aandeel kort stallen (bezoek)
Werken	Kantoor		2	5%
	Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier	Met een minimum van 10	2	5%
	Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats etc.)		1	5%
	Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)		0,25	5%
Winkelen	Commerciële dienstverlening (en kantoren met baliefunctie)	Met een minimum van 10	5	20%
	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek		2,7	85%
	Supermarkt	Met een minimum van 10	2,9	85%
	Mandjessupermarkt	Met een minimum van 10	2,9	85%
	Grootschalige detailhandel		0,4	85%
	Bouwmarkt, tuincentrum		0,4	85%
	Showroom, meubelzaak		0,4	85%
Sport en recreatie	Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)		2,5	95%
	Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	Normgrondslag: ha. netto terrein	61 (of maatwerk)	95%
	Dansstudio, sportschool		5	90%
	Jachthaven	Per ligplaats	maatwerk	-
Cultuur	Museum		0,9	95%
	Bibliotheek		3	95%
	Bioscoop, theater, schouwburg		7,8	95%
	Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw		3 (of maatwerk)	95%
	Religiegebouw		maatwerk	90%
Horeca	Cafeteria/snackbar		9	90%
	Discotheek / feestruimte		18	90%
	Café / bar		10	90%
	Restaurant		10	80%
Onderwijs	Logies/pension	Per kamer	0,4	50%
	Hotel	Per kamer	0,4	50%
	Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	Minimaal 3 bakfietsplaatsen	1,9	0%
	Basisonderwijs	Per lokaal	10	0%
	Vorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Per lokaal	15	11%
Zorg	Beroepsopleiding en WO	Per lokaal	13	0%
	Ziekenhuis	Per bed;	0,9	30%
	Verpleeghuis, herstellhuis, hospice	Per (woon-) eenheid;	0,2	55%
	1 ^o lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Per behandelkamer	1	55%

Oplaadpunten voor elektrische voertuigen

De Bouwbesluit geeft minimumeisen. Het cluster Rotterdam Elektrisch adviseert om toekomstbestendig te bouwen door rekening te houden met de verwachte laadvraag. Daarnaast is het advies om de oplaadpunten geschikt te maken voor 'smart charging' en 'load balancing'. Hierdoor wordt tegen relatief beperkte kosten voorkomen dat bij uitbreiding van het aantal oplaadpunten een verzwaring van de elektriciteitsaansluiting nodig is. Raadpleeg voor een opmaat advies het cluster Rotterdam Elektrisch van SO Mobiliteit via Rotterdamelektrisch@rotterdam.nl.

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

Oplaadpunten in de openbare ruimte

De oplaadpunten in de openbare ruimte (ook voor elektrische deelauto's) worden geplaatst in opdracht van de gemeente. Hiervoor heeft de gemeente een concessieovereenkomst met een of meerdere marktpartijen. Het aantal oplaadpunten, welke type laadoplossingen en bij welke (parkeer)plaatsen is ten alle tijde maatwerk en bepaalt de gemeente aan de hand van de laatste stand van zaken, prognose kaarten en andere afwegingscriteria. Het e.a heeft invloed op de benodigde energie in het gebied en het ondergrondse leidingennetwerk. Het is cruciaal dat de adviseur van het cluster Rotterdam Elektrisch van SO Mobiliteit betrokken wordt bij de uitwerking. Zie ook het Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen mei 2020: <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/elektrisch-rijden/Laadkader-2020.pdf>

Oplaadpunten bij bestaande gebouwen met eigen parkeerterreinen

Bewoners en gebruikers van gebouwen die beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein, kunnen geen oplaadpunten in de openbare ruimte aanvragen. Plaatsing van oplaadpunten op eigen terrein valt onder de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, individueel of verenigd in een Vereniging van Eigenaren (VvE).

Een bestaand gebouw, anders dan een woongebouw, met een parkeergelegenheid met meer dan 20 parkeerplaatsen in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel heeft met ingang van 1 januari 2025 tenminste een oplaadpunt. Dit is geregeld in het Bouwbesluit 2012, afdeling 5.4 "Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer, nieuwbouw en bestaande bouw". Voor gedetailleerde informatie verwijzen wij u naar de artikelen en toelichting in het Bouwbesluit 2012: <https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd5/afd5-4>
https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012_nvt/artikelsgewijs/hfd5/afdeling-5.4

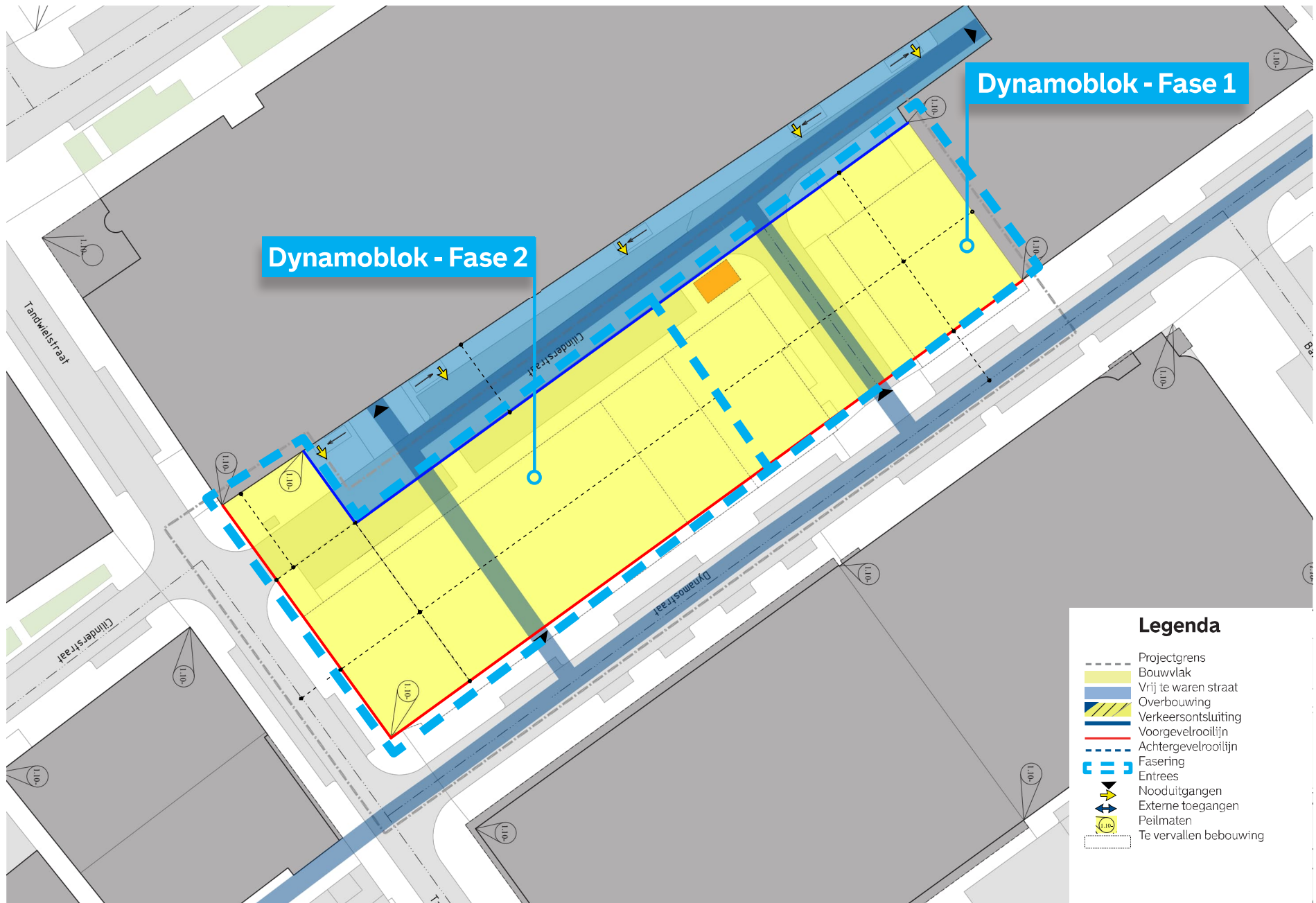
Oplaadpunten bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties

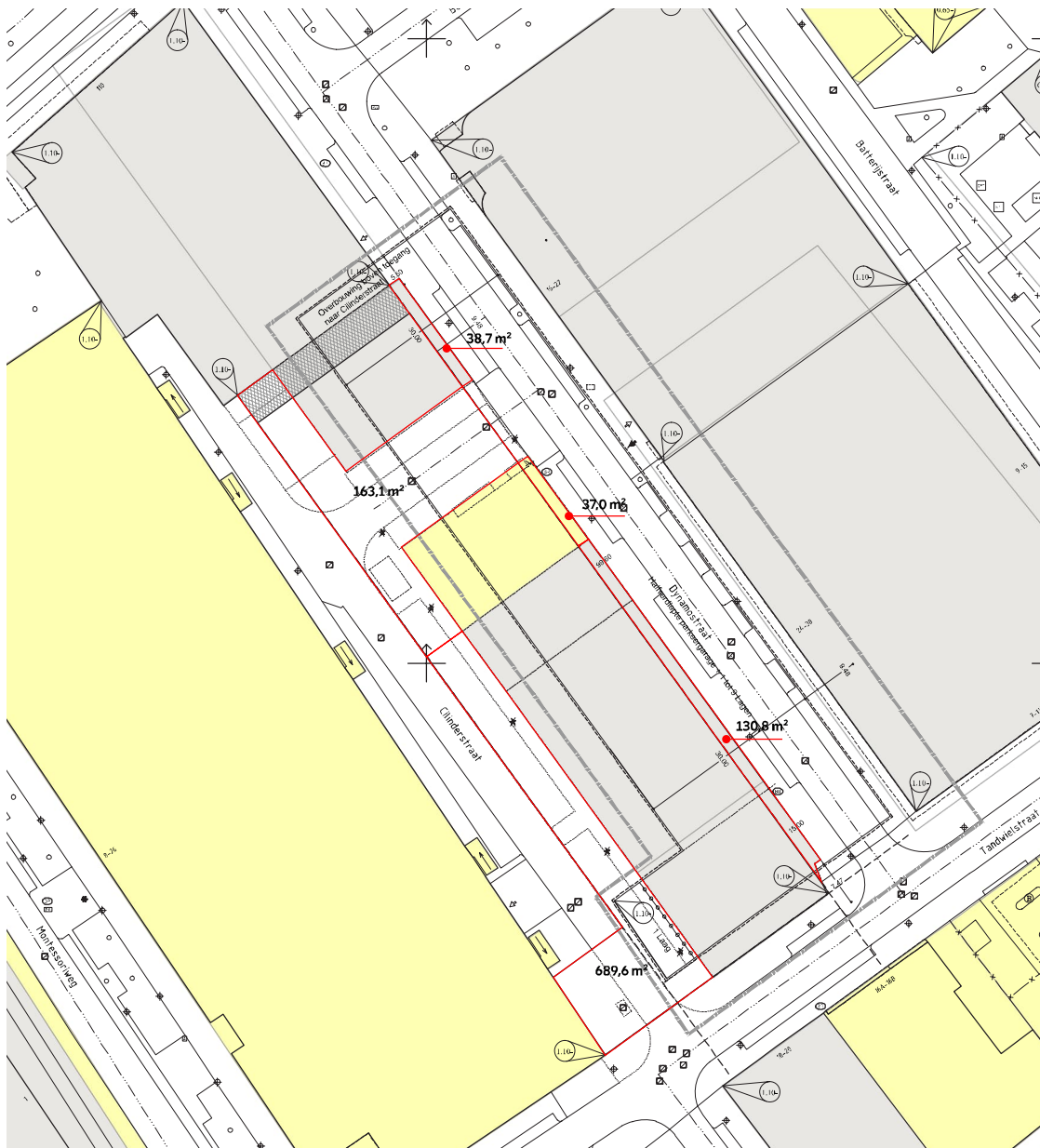
In het Bouwbesluit 2012, afdeling 5.4 "Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer, nieuwbouw en bestaande bouw" is een verplichting opgenomen dat bij de ontwikkeling van nieuwe bouwplannen met meerdere parkeerplaatsen op hetzelfde terrein een minimum aantal oplaadpunten geïnstalleerd moeten worden en/of leidingen doorgevoerd moeten worden naar parkeerplaatsen. Dit geldt ook voor ingrijpende renovaties. Voor gedetailleerde informatie verwijzen wij u naar de artikelen en toelichting in het Bouwbesluit 2012: <https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd5/afd5-4>
https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012_nvt/artikelsgewijs/hfd5/afdeling-5.4

Het Bouwbesluit geeft minimumeisen. Het cluster Rotterdam Elektrisch adviseert om toekomstbestendig te bouwen door rekening

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

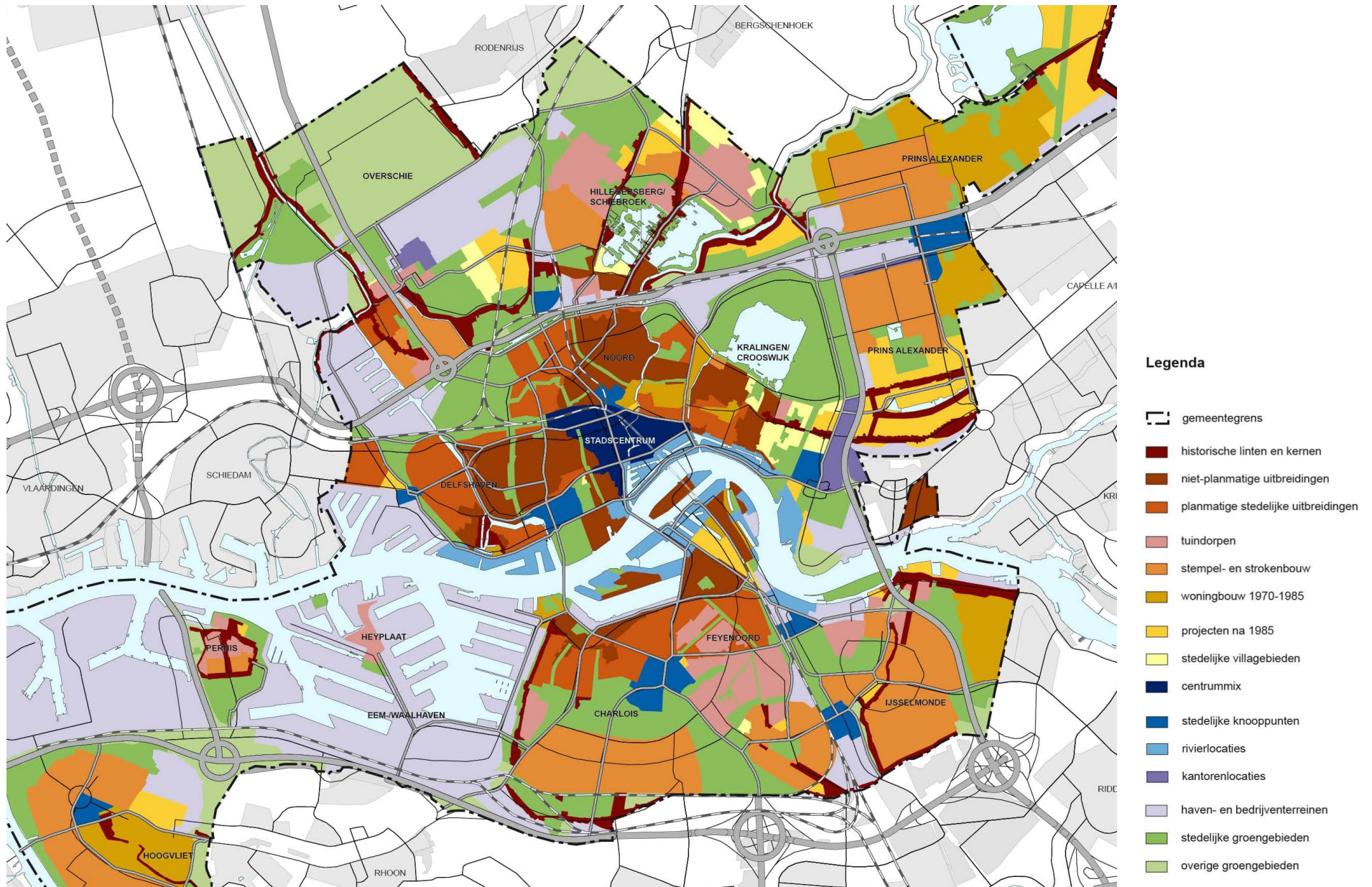
9.5 Stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart





Precieze afmetingen van gronden die worden uitgegeven.

9.6 Welstandsnota gebiedscriteria



A handwritten signature in black ink, consisting of a large loop and a trailing line.

11/15/2022

Dynamoblok.



Gemeente
Rotterdam