



De Zeehond.

Nota van Uitgangspunten - juli 2023



Gemeente
Rotterdam



Afbeelding met projectgrens en label met projectnaam

Colofon

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

Gebiedsontwikkelaar:	Ferry Pronk
Gebiedsaccountmanager:	Ferry Pronk
Projectmanagement:	Willem Jan van Tilborg
Planeconomie:	Leo van Kleij
Markt & contracten:	Walter Breunesse
Stedenbouw:	Aida Bubic Esma Karadag Rosa Schouten
Landschap:	Rogier Hendriks Franka Fontijn Wiwi Tijook
Programma:	Niels Rovers
Mobiliteit:	Leander Smit
Duurzaamheid:	Dorine van der Linden
Ecologie:	Manon van der Meer
Ingenieursbureau:	Gerard Kraal
Stadsbeheer:	Martin de Bruin
Vastgesteld door:	xxx

Verantwoording beeldmateriaal:

De auteur van het beeldmateriaal is vermeld in het hoofdstuk beeldverantwoording. Indien niet anders vermeld is het beeldmateriaal opgesteld door de gemeente Rotterdam.

Dit document is vastgesteld op: xx xxxxx 2023.

Inhoud

Samenvatting	4	5. Mobiliteit.....	32	8. Technische uitgangspunten ...	48
1. Introductie.....	6	5.1 Bereikbaarheid	34	8.1 Afval	50
1.1 Aanleiding	9	5.2 Voetganger	34	8.2 Peilmaat	50
1.2 Opgave	9	5.3 Fiets	34	8.3 Kabels en leidingen	50
1.3 Participanten	9	5.4 Auto	35	8.4 Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties	51
2. Plangebied.....	10	5.5 Expeditie verkeer	35	9. Proces.....	52
2.1 Locatie	12	6. Duurzaamheid	36	9.1 Procedure	55
2.2 Historie	13	6.1 Energietransitie	38	9.2 SMP en IP	55
2.3 Huidige situatie	14	6.2 Circulair bouwen	38	9.3 Participatie en communicatie	55
2.4 Context	14	6.3 Klimaatbestendige stad	39	10. Bijlagen.....	56
3. Ruimtelijke en programmatiesche uitgangspunten	16	6.4 Gezonde leefomgeving	40	10.1 Vuistregels	58
3.1 Programma	19	7. Milieu	42	10.2 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)	60
3.2 Stedenbouw	21	7.1 Geluid	44	10.3 Parkeernormen auto en fiets	62
3.3 Openbare ruimte	23	7.2 Luchtkwaliteit	44	10.4 Welstandsnota gebiedscriteria	64
4. Beeldkwaliteit	26	7.3 Externe veiligheid	44		
4.1 Architectuur	28	7.4 Bodem	45		
4.2 Openbare ruimte	30	7.5 Ecologie, Natuurinclusief bouwen, Biodiversiteit	45		
		7.6 Water	46		
		7.7 Milieuzonering	46		
		7.8 M.e.r. beoordeling	47		

1. Introductie

1.1 Aanleiding

1.2 Opgave

1.3 Beleidskaders

1.4 Participanten





Locatieaanduiding De Zeehond op de kaart.

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

1.1 Aanleiding

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

In 2005 sloot de gemeente Rozenburg een samenwerkingsovereenkomst (SOK) met ontwikkelaar ABB voor drie woningbouwlocaties in Rozenburg. Dit zijn de Wilgentuinen, de Zeehond (oude Zwembadlocatie) en de Rozet (Sporthal). De locatie Wilgentuinen is inmiddels gereed. De andere twee locaties, de Zeehond en de Rozet, zijn nog niet ontwikkeld. Door gewijzigde regelgeving en veranderde ideeën over de soort ontwikkeling die hier plaats zou moeten vinden is het niet mogelijk om hier het aantal woningen dat is opgenomen in de SOK te realiseren. Daarom zijn er in 2021 diverse gesprekken geweest om te komen tot overeenstemming over het vervolg van de SOK. Het resultaat van deze gesprekken is een voorstel aan de ontwikkelaar met afspraken die dienen als basis voor een nieuwe overeenkomst. Nu er overeenstemming is bereikt over

het vervolg van de samenwerkingsovereenkomst kan er gestart worden met de woningbouwlocatie de Zeehond.

De Zeehond locatie is enkele jaren geleden vrijgekomen toen het zwembad en de sauna binnen het dorp zijn verhuisd naar een modern gebouw. Het oude gebouw is gesloopt. Vanuit de stadsbrede opgave om 18.000 woningen in deze collegeperiode te realiseren is er behoefte aan een locatie in Rozenburg om woningen bij te bouwen.

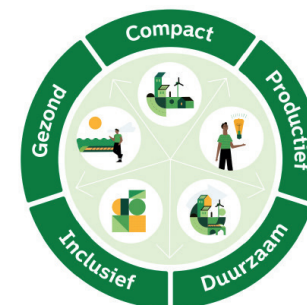
1.2 Opgave

Het doel is om aan het einde van dit project ca. 44 grondgebonden woningen te hebben gerealiseerd t/m het hogere segment. Hiermee draagt het project bij aan de stadsbrede woningbouw opgave en aan het borgen en verbeteren van de vitaliteit en het voorzieningenniveau in Rozenburg.

We verwachten dat met de opening van de Blankenburgtunnel Rozenburg een aantrekkelijkere optie zal worden voor mensen om zich hier te vestigen. Een uitbreiding van de woningvoorraad is daarom raadzaam. Dit project draagt bij aan een beter woonmilieu en huisvesting van meer midden- en hogere inkomens in Rozenburg.

Vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet in 2024 is voor de gemeente Rotterdam een concept omgevingsvisie gemaakt. In de visie voor heel Rotterdam zijn 5 thema's vastgelegd als richtinggevend: 1) Circulair: Transitie naar duurzame energie, circulaire productie en recycling. 2) Gezond: Meer groen, klimaatadaptatie, wandel- en fietsroutes. 3) Inclusief: Gemengde wijken, voorzieningen en betaalbaarheid. 4) Compact: 50.000 woningen erbij samen met mobiliteit, groen en voorzieningen. 5) Productief: Condities voor werken en leren in de nieuwe economie.

Dit woningbouwproject draagt bij aan een circulaire, inclusieve en compacte stad.



1.3 Beleidskaders

De verschillende beleidskaders die van toepassing zijn op de ontwikkeling van de Zeehond locatie zijn te vinden op de website van gemeente Rotterdam en aan te vragen bij de betrokken projectleider.

- Vuistregels bouwen in uitbreidingswijken en kleine kernen.
- Bestemmingsplan Bebouwde kom Rozenburg 2010.
- Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets 2022.
- Welstandscriteria, periode 1970 - 1985.
- Kwaliteitsbeleid wonen.
- Feitenkaart prijsgrenzen Rotterdam 2022.
- Rotterdamse speelruimtenorm.
- Kom op naar buiten!
- Rotterdamse stijl.
- Woonvisie 2030
- Addendum Woonvisie 2030

1.4 Participanten

De grond is deels in eigendom van de gemeente Rotterdam. ABB is eigenaar van perceel 6880 sectie B. De ontwikkelende partij is ABB Bouwgroep en de architect is Kampman architecten.

2. Plangebied

2.1 Locatie

2.2 Historie

2.3 Huidige situatie

2.4 (Toekomstige) ontwikkelingen



Locatie projectgebied.

2.1 Locatie

Dorp aan de Maas

Rozenburg is een van de drie kleine kernen binnen de gemeente Rotterdam, gelegen aan de Maas in het Havengebied. Rozenburg maakt deel uit van de stadsregio Rotterdam en ligt temidden van industriegebieden Europoort en Botlek. De dorpen en wijken die aan de Maas liggen presenteren zich allemaal op een andere manier aan de rivier. Binnen de stad Rotterdam zijn het vooral de stedelijke kaden en stadsparken. Rozenburg, Pernis en Schiedam hebben een groene vooroever die de overgang vormt tussen het water en het dorp. Rozenburg en Pernis worden beiden gekenmerkt door een groene gordel, die een buffer vormt tussen het havenlandschap en de bebouwing. Vanwege alle havenactiviteiten heeft Rozenburg

een geïsoleerde ligging. Tevens is het dorp minder goed ontsloten met het openbaar vervoer dan de overige kleine kernen, die bijvoorbeeld door de aanleg van de metro beter bereikbaar zijn.

Het Dorp

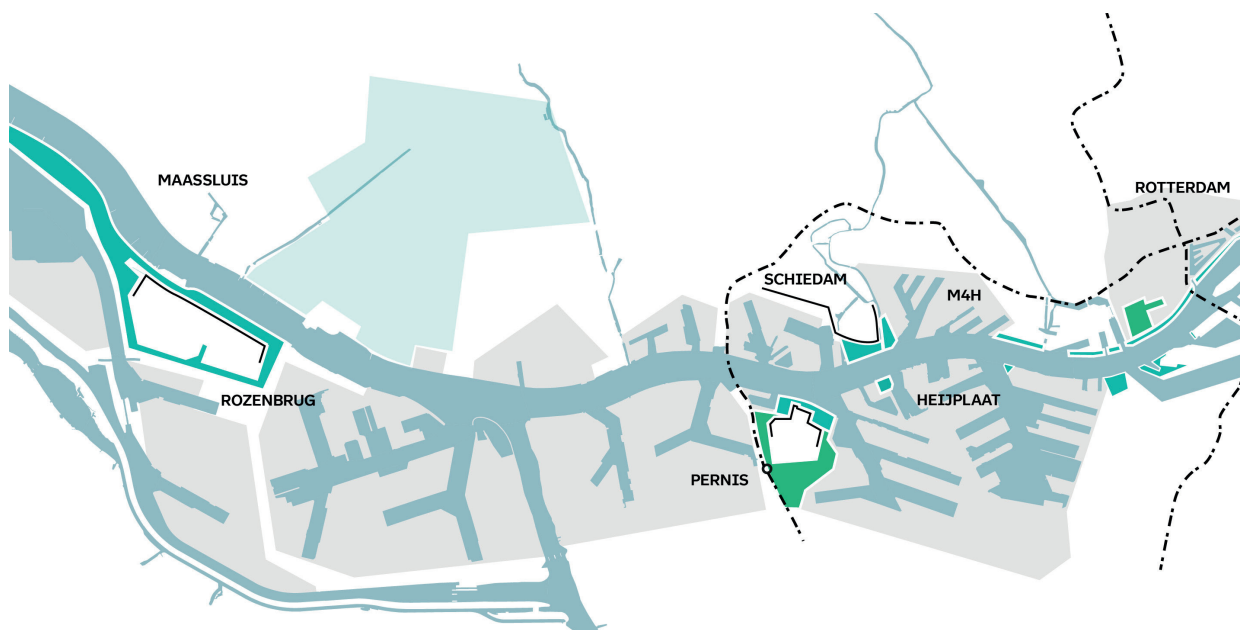
De stedenbouwkundige structuur van Rozenburg wordt bepaald door een eenvoudig stelsel van hoofdontsluitingswegen, een centrale groene as en afzonderlijk te onderscheiden woonbuurten met een eigen karakteristiek. Op basis van de stedenbouwkundige structuur zijn de verschillende buurten te onderscheiden.

De locatie

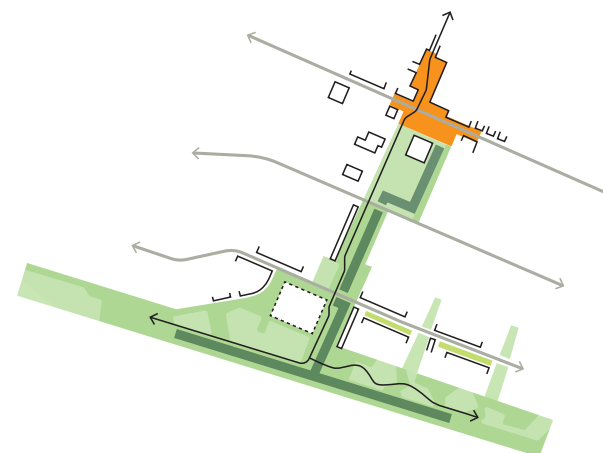
De locatie maakt onderdeel uit van de Rivierenbuurt dat ten zuiden van de Laan van Nieuw Blankenburg, grenzend aan het Rozenburgse centrum ligt. In deze buurt zet het stedenbouwkundig patroon

zich voort van de oostelijke woongebieden in Rozenburg. De bebouwing bestaat uit een afwisseling van traditionele rijtjeswoningen en appartementencomplexen. De buurt kenmerkt zich door zijn ruime opzet en de grote afwisseling tussen bebouwing en groen. Het brede stratenpatroon draagt bij aan de ruime opzet. Aan de west- en zuidzijde wordt de buurt begrensd door een brede groene rand met het voormalige zwembad de Zeehond.

De projectlocatie is gelegen aan de rand van Rozenburg in de groengordel en vormt daarmee een schakel tussen het dorp Rozenburg en de groengordel. De ligging in het groen en parkachtige omgeving maakt het een bijzondere locatie in Rozenburg.



Contextkaart kleine kernen met groengordel



Contextkaart ontwikkellocatie in relatie tot groengordel en centrum

2.2 Historie

Rozenburg ligt op een voormalig eiland dat eeuwen geleden is ontstaan uit een aantal aangeslibde platen in het mondingsgebied van de Maas. Lang heeft het eiland een agrarisch karakter gehad en sloot historisch gezien aan bij de Zuid-Hollandse eilanden. Bij de ontwikkeling van het Rotterdams zeehavengebied na de Tweede Wereldoorlog is Rozenburg zich gaan toeleggen op de opvang van deze werknemers. De agrarische kern werd een moderne, groene woongemeenschap. Hierbij is bewust een groengordel rondom het dorp aangelegd als visuele bescherming tegen de omringende industrie van Europoort en Botlek.

Bebouwing

Tot in de negentiende eeuw kende het eiland voornamelijk verspreide bebouwing die uit relatief grote boerderijen en eenvoudige landarbeiderswoningen bestond. In de buurtschappen ontwikkelde zich in de loop van de negentiende eeuw lintbebouwing langs de oude dijken.

Op hetzelfde moment verviervoudigde het aantal eilandbewoners, maar in de eerste helft van de twintigste eeuw nam de groei af. Door modernisering van de agrarische sector waren steeds minder landarbeiders nodig. Deze ontwikkeling werd gedurende de Eerste Wereldoorlog in gang gezet. Veel voormalige landarbeiders zochten werk in de havenindustrie, maar bleven wel in Rozenburg wonen. De jongeren trokken echter weg uit Rozenburg. Voor de geringe bevolkingsgroei zijn gedurende het interbellum enkele nieuwe woningen gebouwd.

Uitbreidingsplan in hoofdzaak (1945)

In 1946 werd het eerste naoorlogse bebouwingsplan gemaakt in het kader van het uitbreidingsplan in hoofdzaken. Vier woningwetwoningen aan de Bomendijk zijn vormgegeven als een blok met dijkwoningen voorzien van een voortuin. Langs de Oranjelaan (vlakbij projectlocatie) werden terreinen gereserveerd voor woningwetwoningen ten behoeve van landarbeiders.

Structuurplan: Woonkern Rozenburg (1959)

De stedenbouwkundige hoofdlijnen van het structuurplan bestonden uit een nieuwe structuur van hoofdwegen doorsneden door bestaande dijklichamen met bestaande bebouwing gevat in een brede groengordel die de industrie op afstand van de woonkern zou houden. Het structuurplan stelde twee belangrijke voorwaarden aan de ontwikkeling van de woonkern: ruim bemeten groenvoorzieningen en een ruimte verscheidenheid aan bebouwingstypen. Bij de verscheidenheid aan bebouwingstypen werd gedacht aan een afwisseling tussen laagbouw en hoogbouw in de verhouding van zeventig procent grondgebonden eengezinswoningen (laagbouw) en dertig procent etagewoningen (hoogbouw). Hoogbouw werd langs de randen geprojecteerd. De wijken rond de centrumzone hebben elk een eigen interne wegenstructuur die past bij de verkavelingsvorm. In o.a. Nieuw Blankenburg zijn dat woonstraten met woonpaden. De Oranjelaan (Kolenpad) is een voormalig polderdoorkruisende weg.

Groen

Van het oorspronkelijke agrarische landschap is nagenoeg niets bewaard gebleven. Het naoorlogse Structuurplan Woonkern Rozenburg voorzag in ruim bemeten groenvoorzieningen. De groenstructuur bestaat uit een groene buffer tussen woonkern en havenindustrie; een groene ader in de centrumzone; en groene aders en hoven in de woonwijken. De in 1966 aangelegde ringdijk vormt de basis voor de groene buffer met een parkachtige inrichting en sportvelden. In de wijk Nieuw Blankenburg, waar deze projectlocatie zich bevindt, zijn brede groenstroken en royale groene hoven aangelegd.

Bebouwingsbeleid

Naoorlogse bebouwing in woonwijken

De omgeving van deze projectlocatie is door de verkavelingswijze en bebouwing representatief voor de wederopbouwperiode en worden gewaardeerd als naoorlogse ensembles van bijzondere stedenbouwkundige waarde (zie onderstaande kaart). Deze wijk



Uitbreidingsplannen Nieuw Blankenburg (benaming buurt projectlocatie)



Structuurplan Rozenburg: Het planmatige ontwikkelingssysteem met een traditionalistisch stratenplan dat aansluit op de Emmastraat en de op functionalistische leest geschoeide uitbreidingswijken aan de interne ringweg.

is na de oorlog opgebouwd uit gestempelde wooneenheden. Een eenheid is opgebouwd uit één of meerdere blokken grondgebonden woningen van twee lagen onder een gezamenlijke kap en etagewoningen in één of meerdere portiek- of galerijflats onder een plat dak.

Recente historie

De ontwikkellocatie ligt op het voormalig terrein van zwembad 'De Zeehond' en de voormalige sauna. De Zeehond locatie is enkele jaren geleden vrijgekomen toen het zwembad binnen het dorp is verhuisd naar een modern gebouw. Het oude gebouw is gesloopt.



■ rijksmonumenten	■ beeldbepalende vooroorlogse structuren
■ beeldbepalende vooroorlogse objecten	■ naoorlogse ensembles van bijzondere stedenbouwkundige waarde
■ beeldondersteunende vooroorlogse objecten	■ beeldbepalende naoorlogse objecten

Waardering objecten, structuren en ensembles in Rozenburg

■ tot 1918 (negentiende eeuw)
■ 1918-1940 (interbellum)
■ 1940-1959 (uitbreiding parallel aan planontwikkeling en aanleg Botlek)
■ 1959-1979 (uitbreiding volgens structuurplan Woonkern Rozenburg)
■ 1979-2018 (randbebouwing, verdichting, herstructurering)

2.3 Huidige situatie

Waardering naoorlogse stedenbouwkundige ensembles, structuren en groen

Van het planmatige functionele verstedelijkingsstelsel vormen de gestempelde wooneenheden in deze buurt met hun groenstructuur waardevolle stedenbouwkundige ensembles. Het gaat hierbij niet om individuele objecten, maar juist om de samenhang binnen een wooneenheid tussen de verscheidenheid aan bebouwingstypen, de verkavelingswijze, de ontsluitende structuur en de groenstructuur (groene aders en groene hoven). Overtuigende voorbeelden van gestempelde wooneenheden die de structuur en het bebouwingsbeeld van de wijk versterken zijn in deze buurt terug te vinden. De in 1966 aangelegde ringdijk in combinatie met de groene buffer rondom de woonkern is waardevol.

Kansen en bedreigingen in relatie tot groen

De groene buffer rond de woonkern en de groenstructuur in naoorlogse woonwijken zijn belangrijke stedenbouwkundige elementen van het structuurplan. Met name de ruim bemeten groenvoorziening zijn een waardevol onderdeel van de wooneenheden en verdienen het om goed onderhouden te worden. Verstening zal verarmen van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte tot gevolg hebben.



Periodisering bebouwingsgeschiedenis

ming van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte tot gevolg hebben.

Huidig gebruik

Momenteel is deze locatie onbebouwd en ligt braak, het grenst aan de parkzone van de groene gordel en wordt door omwonenden recreatief gebruikt.

2.4 Context

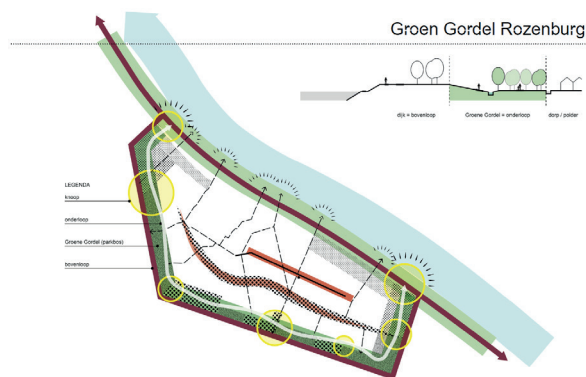
Sinds dat Rozenburg onderdeel is geworden van de Gemeente Rotterdam zijn er studies verricht, is er een ambitiekaart groenvisie opgesteld en is er sinds 2019 een masterplan voor Rozenburg ontwikkeld. Met het opstellen van het raamwerk voor de Groene Gordel wordt doorgevoerd op basis van deze studies, visie en het masterplan. Tegelijkertijd ontwikkelen zich in het raamwerk deze plannen door, omdat de schaal waarin het raamwerk wordt getekend meer verfijnd is. De uitspraken worden concreter, hoofdkeuzes worden verfijnder en de tekeningen concreter. Het raamwerk heeft als doel een solide basis te maken waaruit een aantal inrichtingsplannen kunnen worden gemaakt voor de Groene Gordel.

Voor het raamwerk zijn een aantal ontwerpprincipes opgesteld die worden uitgewerkt in inrichtingsplannen. Deze ontwerpprincipes brengen samenhang in de Groene Gordel, maken een solide ecologische structuur en houden het gebied beheerbaar. Bij de ontwerpprincipes is een kaart gemaakt welke uitspraken doet voor padenverloop, beplanting, water en bestemmingen.

Groene Gordel

De rivier draagt het landschap en de ecologie richting de landtong en haven. De Groene Gordel is ecologisch gezien een parkbos van een grote eenheid en is een waardevolle oversteekmogelijkheid tussen de polders aan weerszijden van de rivier. De Groene Gordel omvat het polderdorp Rozenburg als een groene recreatieve buffer tussen dorp en omliggende havens/infrastructuur. De Groene Gordel is ondergeschikt aan de schaal van de rivier.

Daar waar de buitengrenzen eenduidig, rechtlijnig en civieltechnisch van aard zijn is de dorpsrand grillig, wisselend van bouw en bouwjaar. De Groene Gordel bestaat uit een duidelijk opbouw van bomenrijen, taluds, gras, sloten/water, losse bomen. Een afwisseling van open en dicht in een langgerekte smalle zone. De hoger gelegen buitenranden dragen bij aan een efficiënte ontsluiting van het dorp voor zowel fietsers, wandelaars of sportieve recreatie: de bovenloop. Op het lager gelegen polderniveau, 'de onderloop,' ligt een aanvullende route die sterke koppelingen maakt met de verschillende buurten en de rivier.



Ontwerpprincipes Raamwerk

De ontwerpprincipes zijn de bouwstenen voor: een beschermende rand en verbindend groen/water rondom het dorp voor mens en dier. Deze maken de Groene Gordel beter verbonden met de verschillende buurten en voor het hele dorp en vormen een aaneengesloten route met activiteiten en bestemmingen.

Randen

De Groene Gordel is een bufferende rand tussen het dorp en de ha-

ven/snelweg van rijk en gevarieerd groen, gedragen door een waterstructuur. Deze ruimte dient gekoesterd en verstevigd te worden als buffer tussen dorp en dijk. Een parkbos met variatie aan open en dicht, nat en droog. De randen bieden een aantrekkelijke recreatieve route rondom het dorp, daarmee aantakend op fiets- en wandelnetwerk buiten Rozenburg. De dorpsrand ligt op polderniveau, is grillig van vorm en woningen welke wisselend zijn georiënteerd op de randen. De bebouwingsrand zal gestimuleerd worden onderdeel te zijn van de Groene Gordel door het plaatsen van nestkasten, schuilplekken en voedselrijke tuinen. Aan de zuid-oost randen worden de ligging van de randen gewijzigd om de continuïteit in de Groene Gordel te versterken.

Beplanting

Het natuurdoeltype parkbos vraagt om een afwisselende beplantingsopbouw van nat en droog tot open en dicht. Ten behoeve van het gebruik van de Groene Gordel is er door intensiever beheer ook ruimte in de beplanting voor gebruik door mensen. Deze parksfeer wordt onderstreept door het toevoegen van bijzondere bomen maar ook door het opnemen van landschappelijke elementen zoals knotwilgenrijen, windsingels, boomgaarden. De afwisseling van open en dicht zal de Groene Gordel spannend en gevarieerd maken.

Water

De waterkwaliteit van de Groene Gordel wordt verbeterd door het uitdiepen van oppervlakte water (tot 70 cm). Waar mogelijk wordt het wateroppervlak vergroot. De ecologische waarde van de oevers wordt vergroot door (minimaal aan 1 zijde) natuurvriendelijke oevers toe te passen en boomgroepen dienen, vanwege bladval, op enige afstand van de waterkant geplaatst te worden.

Padenstructuur

Een herkenbaar, uitnodigend hoofdpad (3 m. breed) rijgt de Groene Gordel aan elkaar. Het is door de materiaalkeuze van schelpenasfalt voor divers gebruik geschikt (wandelen, hardlopen, steppen, skeeleren). Herkenbare en toegankelijke entrees zorgen voor optimale toegang, bruggen en zitelementen dragen hier aan bij. Het padenverloop is vloeiend waarbij het hoofdpad de in het gebied aan-

wezige structurerende elementen volgt. Meestal het water, soms de bebouwingsrand. Aansluitingen vanuit de wijk zijn van een ondergeschikt karakter en zorgen voor een verdraaiing in het hoofdpad. Het hoofdpad maakt verbinding tussen de recreatieve bestemmingen in de Groene Gordel. Struipaden vanuit de buurten naar het hoofdpad toe zijn informeel van karakter. Tussen de buurten krijgen knooppunten extra ontwerpaandacht om de Groene Gordel samenhangend te maken.

Bestemmingen

De verbinding naar de bestemming wordt versterkt door het logische aansluitingen te maken tussen buurt en bestemming. In de Groene Gordel liggen sportief recreatieve functies welke door de betere ontsluiting aangenamer te bezoeken zijn voor wandelaars en fietsers. Hiermee maken we het bewegen aantrekkelijker voor de Rozenburger. Bijzondere plekken in de Groene Gordel lichten we er uit door het plaatsen van zitplekken en afvalbakken. Overmaat in het parkpad maakt divers gebruik in de Groene Gordel mogelijk waardoor de Groene Gordel geschikt is als bestemming voor rustzoekers, natuurliefhebbers, natuurrecreanten, sporters, wandelaars.



Kaart combinatie bouwstenen raamwerk Groene Gordel.

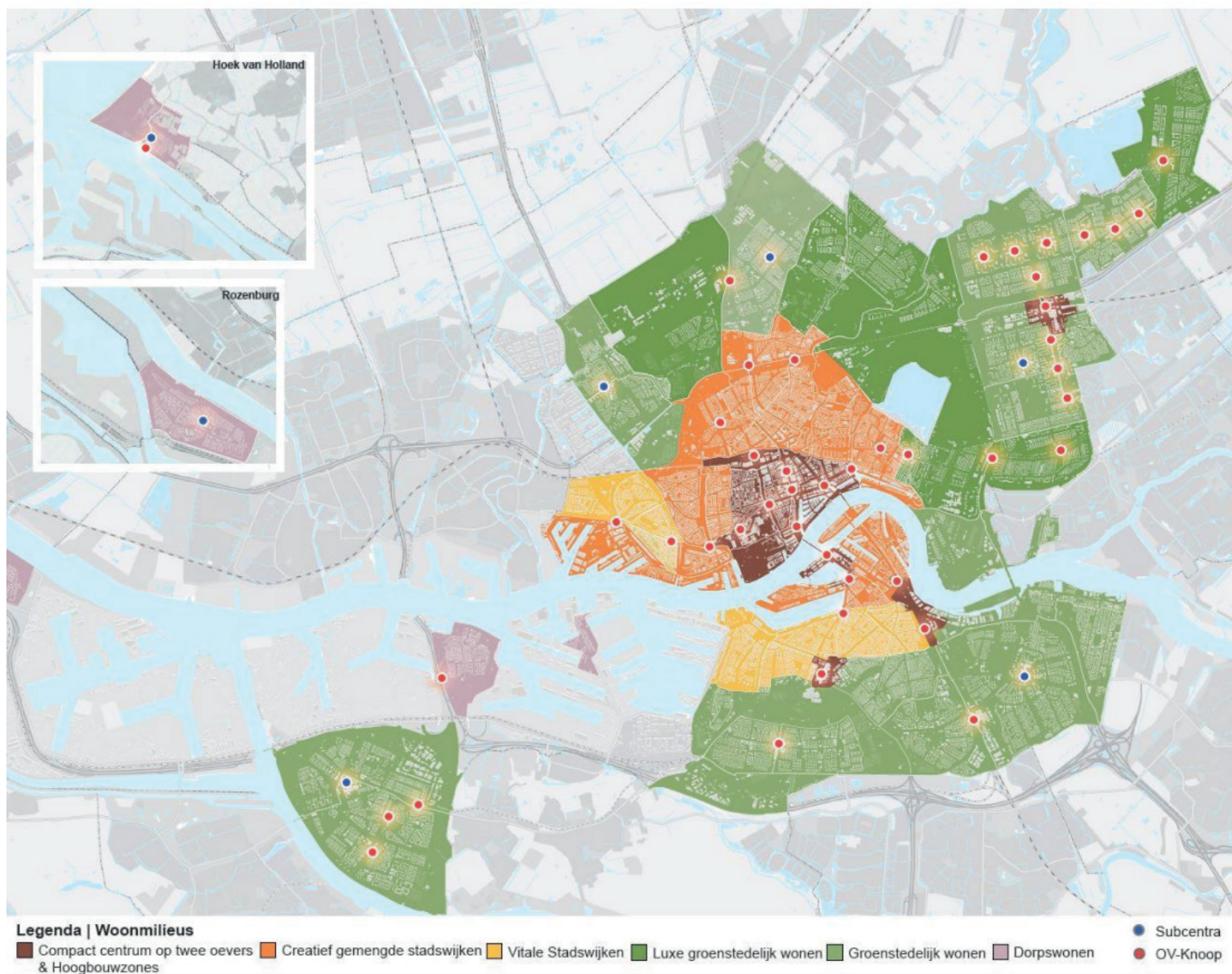
3. Ruimtelijke en programmatische uitgangspunten

3.1 Programma

3.2 Stedenbouw

3.3 Openbare ruimte





Kaart Rotterdamse woonmilieus

3.1 Programma

De projectlocatie sluit zowel ruimtelijk als sociaal goed aan bij het bestaande dorp. Het aantal woningen voor deze locatie is beoogd op ca. 44 eengezinswoningen.

Woonwensen

De één-na-vaakst genoemde verhuisreden in Rozenburg is de stap van een huur- naar een koopwoning. De rust, ruimte en kwaliteit worden erg belangrijk gevonden bij het verhuizen.

Qua wonen en woonomgeving vindt men in Rozenburg de volgende punten van belang:

- "Dorps" woonmilieu
- Woning waar men tot rust kan komen
- Qua voorzieningen; wonen nabij een park of in een parkachtige omgeving
- Voorkeur voor blijven wonen in de eigen woonplaats (dus van belang om mogelijkheid wooncarrière te bieden).

Woonkwaliteit

Vanuit het gemeentelijk Woonbeleid wordt voor Rozenburg ingezet op de volgende ontwikkelingen van de prijsklassen tot 2030:

2017:

- 19% hoger- en topsegment
- 27% middelduur segment
- 54% sociaal

2030:

- 20% hoger- en topsegment
- 27% middelduur segment
- 53% sociaal

In Rozenburg is het o.b.v. bovenstaande van belang om (ook) kansen te benutten voor het gedoseerd toevoegen van woningen

t/m (uiterlijk) het hogere segment. (hierbij gelden de jaarlijks geïndexeerde prijsgrenzen van Rotterdam). De Zeehondlocatie biedt kansen hiervoor. De ruimtelijke (potentiële) kwaliteit van de locatie biedt de mogelijkheid voor het toevoegen van woningen t/m het hogere segment.

Ruimere eengezinswoningen in een groene setting zijn een aantrekkelijk product, dat voor doorstroming kan zorgen in het dorp. Zo maken starters meer kans in de bestaande bouw. Dit geeft mogelijkheid aan Rozenburgers op het maken van een wooncarrière in de eigen kern. Bouwen in het door Rozenburgers zo geliefde "dorps woonmilieu" biedt ook kansen voor mensen van buiten Rozenburg, die graag rustig willen wonen in het groen. Aanwas van buiten versterkt de (bescheiden natuurlijke) aanwas van Rozenburg, wat een positief effect heeft op draagvlak voor voorzieningen.

Volgens het Nieuw Rotterdams Kwaliteitsbeleid Wonen gelden qua GBO in Rozenburg ("dorps woonmilieu") minimaal de volgende afmetingen voor (luke) groenstedelijk wonen:

- Appartementen: 70 m² (minimaal gemiddeld GBO).
- Grondgebonden woningen: minimaal 95 m² (GBO).

Verder geldt in het kader van het Nieuw Rotterdams Kwaliteitsbeleid voor de doelgroep "gezinnen" onder meer het volgende:

- Naast privé-buitenruimte ook een collectieve, veilige speelplek.
- Ruime entreehal met voldoende bewegingsruimte en opbergmogelijkheden voor alle jassen, schoenen, kinderwagen enzovoorts.
- Overmaat bergruimte in de woning voor alle spullen die een gezin bezit. bijv. 30 cm breder dan Bouwbesluit

Voor verdere input in het kader Woningkwaliteit bieden De gemeentelijke Vuistregels Bouwen handvatten. Speciale aandacht gaat uit naar:

- Buitenruimte: de grootte van de tuin moet passend zijn bij een gezin en ruimte bieden voor eten / spelen / zitten e.d., ook nadat men bijv. een uitbouw van 3 m diep achter de woning heeft geplaatst
- Ruime verdiepingshoogten. bij voorkeur hoger dan Bouwbesluit.



3.2 Stedenbouw

Deze projectlocatie is uniek: aan de rand van het dorp en gelegen in de groengordel van Rozenburg. “Wonen in het park” is daarom een belangrijk uitgangspunt. We streven naar een verkaveling die recht doet aan deze bijzondere groene context.

Wonen in het park

Hierbij zijn de bestaande kwaliteiten te zien als vertrekpunt: behoud van bomen en een parkachtige structuur, variatie aan ruimten en doorzichten, verbindingen met het omliggende landschap. De kwaliteit van de groengordel moet onderdeel worden van de verkaveling. De auto is minimaal aanwezig, parkeren wordt zorgvuldig ingepast aan de binnenzijde van het bouwblok.

Dorps wonen

In een dorp woon je anders dan in een stad. Het is er rustiger, overzichtelijker en de sociale structuren zijn nabij. Toevallige ontmoetingen en een praatje met de buren horen hier bij. Dit vraagt om verblijfsplekken in de openbare ruimte en speciale aandacht voor de overgangen tussen de woningen en de openbare ruimte.

Rooilijnen

Het verloop van de rooilijnen zijn enerzijds gebaseerd op de geluidscontouren van de ontwikkellocatie en anderzijds bepaald door de boomkronen in het plangebied. Binnen de geluidscontouren mag namelijk niet gebouwd worden en belangrijke bomen dienen gespaard te worden.

De percelen (bebouwing en tuin) worden uitgegeven. De parkeervakken, straat en voetpaden worden niet uitgegeven en zijn openbaar gebied. Dit wordt verder toegelicht in paragraaf 5.4.

Bouwvolume

Voor de bebouwingstypologie wordt gestreefd naar eengezinswoningen (rijtjeswoningen) bestaande uit ofwel drie bouwlagen zonder kap (maximale bouwhoogte is 9.50 meter) ofwel twee lagen

met een kap (maximale bouwhoogte is 11 meter). Hierbij varieert de beukmaat tussen 5.10 - 6.00 meter breed.

Elk pand heeft een voor- en achtertuin waarbij de bergingen zich in de achtertuin bevinden en deze een minimale grootte van 5 m² hebben vanwege het ontbreken van een (collectieve) fietsenstalling.

Entrees

De ingangen bevinden zich in de regel aan de voorkant van de woningen. Hoekpanden kunnen een ingang vanaf de zijkant hebben.

Parkeren in het hof

Het parkeren wordt opgelost binnenin de stedenbouwkundige opzet. Het parkeren is vanuit het omringende gebied zo min mogelijk zichtbaar. Vanwege de beperkte ruimte binnenin de stedenbouwkundige opzet wordt een woonerf-constructie nagestreefd met beperkte hoogteverschillen tussen rijweg en voetpad. Er zullen zich geen straten aan de kant van het groen bevinden, waardoor de ontsluiting van het parkeerterrein komt vanaf de Rivierenlaan.

Daken

Het is gewenst dat de daken een functie krijgen, bijvoorbeeld als groen dak, voor wateropvang of voor gebruik voor het opwekken van zonne-energie, waar de bezonning dit toelaat. Zie ‘Hoofdstuk 6 Duurzaamheid’ voor harde eisen vanuit duurzaamheid voor het dakgebruik.

Buitenruimte behorende bij het gebouw

De overgangen tussen privé en openbaar zijn een belangrijk onderdeel van de ontwerpopgave. We streven naar overgangszones die bijdragen aan het landschappelijke karakter van de groenstructuur en die ruimte bieden voor informele ontmoetingen met buurtgenoten. De bebouwing oriënteert zich op het groen en gaat de relatie aan met het omliggende landschap. Dit enerzijds om de bebouwing goed in te passen, anderzijds om een kwaliteit toe te voegen aan de woningen. Daarnaast wordt zoveel mogelijk schaduw gecreëerd en groen toegepast om hittestress tegen te gaan. Er staan een paar grote bomen met voldoende wortelruimte in groene vakken, in

plaats van meerdere kleine bomen.

Erfafscheidingen

Het groene beeld van de projectlocatie wordt zoveel mogelijk nagestreefd. De erfafscheidingen van voor- en zijtuinen zijn groen en hebben een hoogte van maximaal 1 meter hoog. De erfafscheidingen van de achtertuinen zijn groen en maximaal 1,8 meter hoog. Bij diverse woningen zullen aanvullende geluidsmaatregelen nodig zijn omdat hier de geluidsbelasting te hoog is. Alleen bij deze woningen worden geluidsabsorberende erfafscheidingen van ca. 2,5m worden toegestaan.

Flexibiliteit

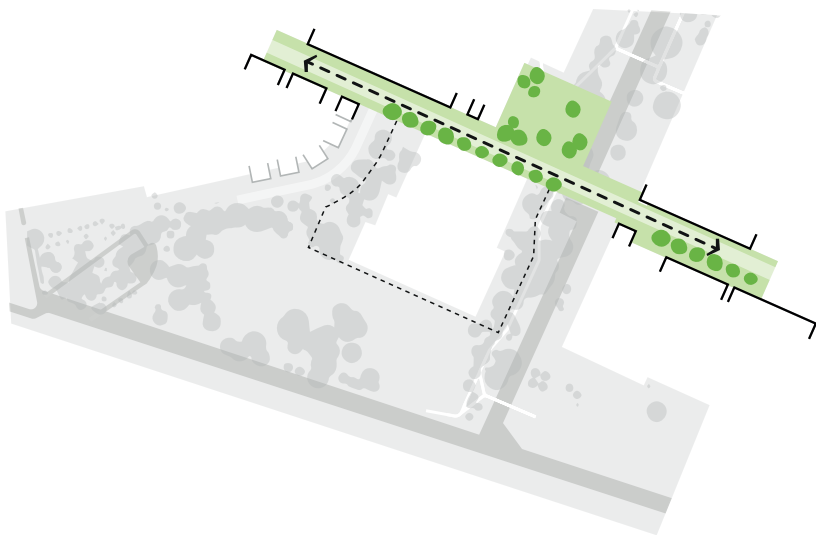
Nieuwe ontwikkelingen moeten niet alleen duurzaam zijn op het gebied van energie en klimaat, maar ook in de levensduur van het gebouw. De flexibiliteit in de inrichting en het gebruik is hierin bepalend. Gebouwen moeten met de stad en tijd mee kunnen groeien.

Sociale Veiligheid

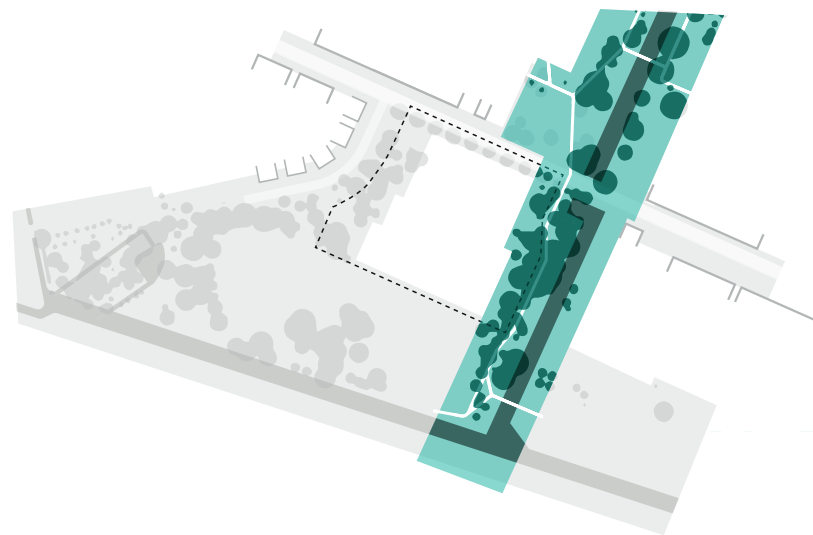
Bij het ontwerp van de nieuwbouw dient rekening te worden gehouden met de sociale veiligheid van het gebied en zijn bewoners. Dit

Uitgangspunten

- Eengezinswoningen
- 3 bouwlagen of twee lagen + kap
- Bouwhoogte van max. 9.50 m (3 lagen) en max. 11 m (2 lagen + kap)
- Beukmaat tussen 5.1 - 6.0 meter
- Bergingen min. 5 m²
- Parkeren uit het zicht in het hof
- Overgangszone (voortuin) die bijdraagt aan groen karakter
- Bebouwing oriënteert zich op het groen
- Groene erfafscheidingen:
max. hoogte voor- en zijkant 1 m, achterzijde max. 1,8 m. (geluidsabsorberende erfafscheidingen max. 2,5 m.)



Straatrand: Rivierenlaan



Parkrand: Rembrandtsingel



Parkrand: Groene Gordel



Parkrand: Van Ostadelaan

3.3 Openbare ruimte

Publiek-privé overgangen

De overgangszones tussen de publieke ruimte en het privégebied zijn zorgvuldig ontworpen. We streven naar overgangszones die bijdragen aan het landschappelijke karakter van de groenstructuur en die ruimte bieden voor informele ontmoetingen met burens. Dit komt wat ten goede aan de sociale cohesie en veiligheid. Een zorgvuldig ontworpen overgangszone met voldoende maat om een bankje neer te zetten is een vereiste.

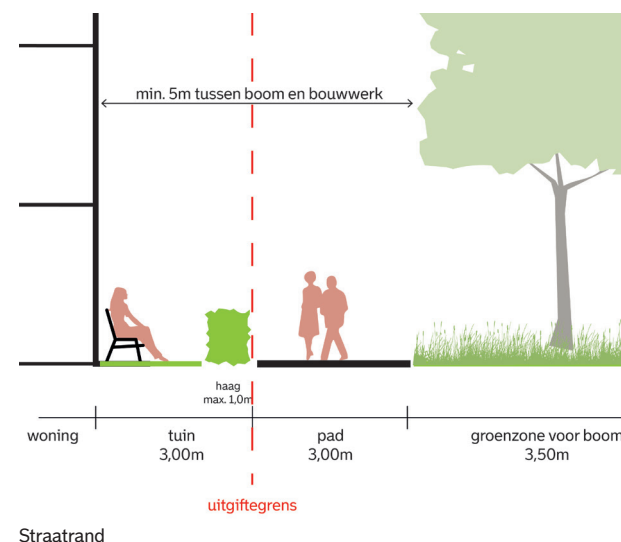
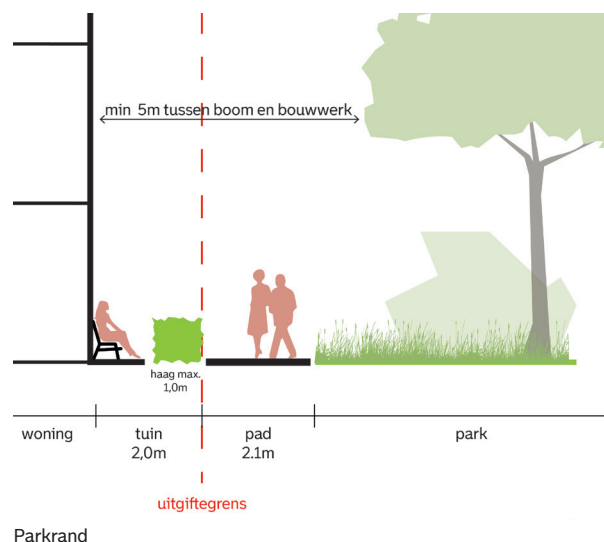
Straatrand

Aan de Rivierenlaan is er in de huidige situatie weinig groen aanwezig. Daarom komt hier een brede groene berm waar een bomenrij in staat. Bij voorkeur is dit geen strak gazon met bomen, maar een bloem- en kruidenrijk gazon met extensief beheer, eventueel in combinatie met wat struikjes. Om de straat een grotere kwaliteit mee te geven worden de woningen voorzien van voortuinen, ook om meer afstand te creëren tussen de woning en het openbare gebied. Er is een opgaande erfafscheiding van maximaal 1 meter hoog, bij voorkeur is dit een groene haag. Het uitgangspunt is dat deze hagen uitgegeven dienen te worden om ze in stand te houden. Dit zou in het koopcontract geregeld kunnen worden met de bewoners of door deze in bezit en beheer te geven in de VVE. Privacygevoelige functies zoals de slaapkamer bevinden zich niet op de begane grond aan de voorzijde van de woning om permanente blinding te voorkomen. De voortuinen krijgen extra beschutting door een groenzone voor de boom tussen het voetpad en de rijweg.

Parkrand

Woningen aan de Parkrand hebben het park als gemeenschappelijke tuin. Daarom zijn de privéruimtes ondieper, maar wel diep genoeg zodat hier wel ruimte overblijft voor bewoners om een bankje neer te zetten. De privé zone moet meegenomen worden in het ontwerp, en er moet een duidelijk onderscheid zijn met het open-

bare pad. De privé zone bestaat uit onderscheidend materiaal, een stoepje en eventueel een opgaande erfafscheiding van maximaal 1 meter hoog die bestaat uit een haag. Ook hierbij blijft het uitgangspunt dat deze hagen uitgegeven dienen te worden. Ook aan deze kant bevinden zich geen privacygevoelige functies aan de voorzijde om permanente blinding te voorkomen. Een woonkamer is minder privacygevoelig dan een slaapkamer en is aan de parkrand geschikter aan de voorzijde dan aan de achterkant.



Bomen

De voormalige zwembadlocatie ligt in de groengordel, een belangrijke groenstructuur voor Rozenburg die naast de parkfunctie een belangrijke buffer vormt tussen het dorp en de haven. De ontwikkeling van de voormalige zwembadlocatie nestelt zich in het park en respecteert de huidige groenstructuren. De gezonde bestaande bomen worden dan ook zo veel mogelijk gehandhaafd en vormen dan ook de basis waarbinnen de nieuwe ontwikkeling zich moet voegen.

Er is een bomeninventarisatie uitgevoerd, waarbij ook gekeken is naar de kwaliteit, robuustheid en andere kenmerken. Hieruit is een analyse gemaakt, welke uitspraken doet over hoe waardevol de verschillende bomen zijn. Naast de individuele boom, is ook de structuur waar deze onderdeel van uitmaakt waardevol. Bij het realiseren van het IP wordt gekeken hoe de kwaliteit van het groen vergroot kan worden. Onderstaande beschrijving is tot stand gekomen door een gebiedsbezoek en bevat een waardering van de verschillende bomen en structuren. Niet of minder waardevol betekent niet dat bomen gekapt kunnen worden. Hier is meer onderzoek voor nodig (bv. flora en fauna) en tevens moet hier een kapvergunning voor worden aangevraagd. Deze zal door de gemeente aangevraagd worden aangezien zij eigenaar van de grond is. Daarnaast moeten bomen minimaal één op één gecompenseerd worden. Echter, één kleine nieuwe boom voor het rooien van een grote oude boom betekent voor een langere tijd een achteruitgang in ecologische kwaliteit en robuustheid. Hier dient rekening mee gehouden te worden.

Aan de oostzijde van de locatie loopt een parkstrook die de verbinding legt tussen de groengordel en het centrum van Rozenburg. Deze zone is ook een essentiële vliegrouete voor vleermuizen, waardoor dit een waardevolle groenstructuur is. Binnen de zonering van de vliegrouete mogen geen bomen gekapt mogen worden of aanpassingen worden gedaan. Onderzoek moet uitwijzen of slechte bomen in de bufferzone rondom de zonering wel gekapt mogen worden.

Aan de westzijde van de locatie ligt een plantsoen, die de overgang tussen de Van Ostadelaan en de ontwikkellocatie vormt. Deze zone bevat een aantal volwassen bomen die waardevol zijn en essentieel voor het beeld van het plantsoen. Daarom moeten deze zone met bomen gehandhaafd blijven.

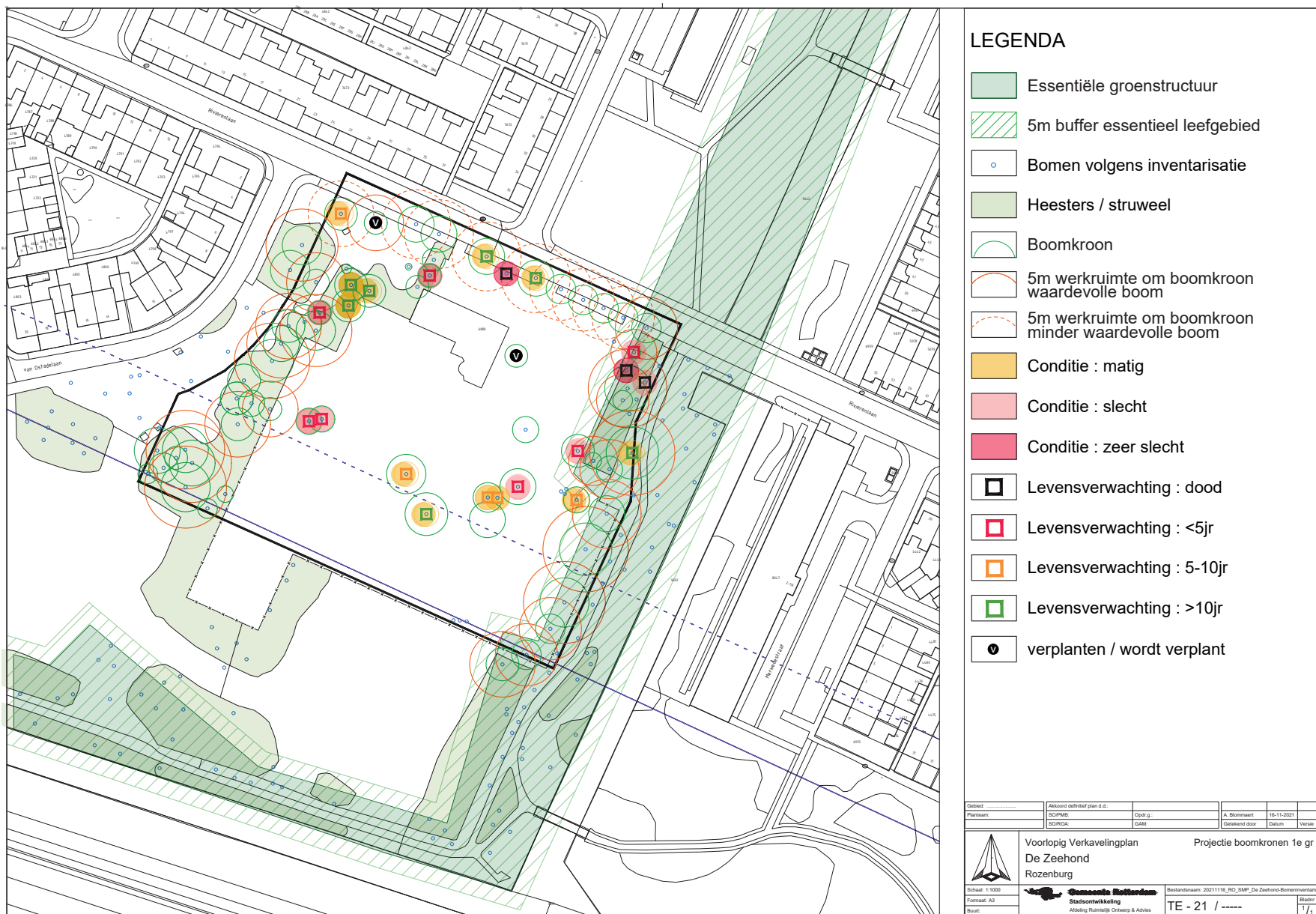
Aan de noordzijde ligt de Rivierenlaan. Aan deze zijde van de locatie staat een rij bomen met platanen en lindes. Deze bomen zijn hoog opgekroond, waardoor de habitus van de bomen is aangetast. Daardoor zijn deze bomen ook minder waardevol. Onderzoek moet uitwijzen of hier bomen geplant kunnen worden in verband met kabels en leidingen in de ondergrond. Indien de ondergrond een dusdanige belemmering vormt voor de aanplant van nieuwe bomen, dan moeten de huidige bomen gehandhaafd blijven.

In het midden van de locatie staan verspreid verschillende bomen. De conditie en levensverwachting maar ook de habitus is vaak slecht. Daarom worden de meeste bomen niet als waardevol bestempeld. Bij waardevolle bomen die niet gehandhaafd blijven moet onderzocht worden of deze verplant kunnen worden.

Voor bestaande bomen moet een minimale afstand van 5 meter tussen de huidige kroonprojectie van de bestaande boom en de nieuwe bebouwing worden aangehouden. Onder de kroonprojectie mogen geen werkzaamheden plaatsvinden en deze ruimte mag niet gebruikt worden voor opslag of voor vervoersbewegingen. Deze 5 meter is tevens de werkruimte voor de bouwer.

Voor nieuw te planten bomen moeten de regels van de Gemeente Rotterdam worden aangehouden met betrekking tot het planten van bomen.

Voor het rooien van bomen, bramen of bosplantsoen is in veel gevallen een kapvergunning nodig (onderdeel hiervan is een flora en faunaonderzoek). Onderzoek naar de vergunningsplichtigheid van activiteiten op het terrein valt onder de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar.



4. Beeldkwaliteit

4.1 Architectuur

4.2 Openbare ruimte



4.1 Architectuur

Welstandsnota gebiedscriteria Stempel- en strokenbouw

Welstandsnota Rotterdam

In de Welstandsnota Rotterdam is de ontwikkellocatie momenteel ingedeeld onder het gebiedstype "Stedelijke groengebieden". Vanwege de reeds bebouwde omgeving is vanuit stedenbouw de mening dat deze locatie het beste past in de categorie "Stempel- en strokenbouw". Daarom is deze ontwikkellocatie **onder voorbehoud** ondergebracht in deze categorie maar wel met oog voor de bestaande criteria voor "Stedelijke groengebieden" vanwege het wonen in het groen. De bouwplannen moeten voldoen aan de vaste en aanvullende gebiedscriteria van het gebiedstype "Stempels en stroken".

Stempel- en strokenbouw

Bij dit gebiedstype zijn bebouwing, openbare ruimte en groen in samenhang met elkaar ontworpen. Kenmerkend is dat de onderdelen van de openbare ruimte in elkaar overlopen; geheel omgrensde ruimtes komen niet voor. Gebouwen en groen werken samen als coulissen en vormen 'schermen' in de ruimte. De bebouwing is eenvoudig en bestaat merendeels uit lage eengezinswoningen, (por-tiek-)etageflats en hoge galerijflats.

Uitgangspunt van het ruimtelijke beleid en de welstandstoets is de transformatie van de uiterst belangrijke samenhang tussen bebouwing, openbare ruimte en (groen)structuur. Iedere ingreep, zowel bij beheer en onderhoud als bij nieuwbouw, dient te worden bekeken op basis van die samenhang.

Ruimtelijke inpassing

- Er is sprake van een 'open verkaveling' (een herkenbaar ensemble van bebouwingsstroken die herhaald worden) of een 'halfopen verkaveling' (gesloten bouwblokken samengesteld uit losse bebouwingsstroken met open hoeken).
- Locaties nabij voorzieningen en langs de stedenbouwkundige hoofdstructuur bieden ruimte voor verbijzondering.
- Bouwinitiatieven passen bij het samenhangende geheel van hoge en lage bebouwing, openbare ruimte en groenstructuur en vormen daarmee samen een nieuwe herkenbare identiteit.

Verschijningsvorm

- In verschijningsvorm vormt nieuwe bebouwing samen met bestaande bebouwing een nieuwe herkenbare identiteit.
- Nieuwbouw heeft een eenvoudige hoofdvorm (strook, blok, rechthoek) en is als alzijdig volume ontworpen.
- Aan- en uitbouwen, dakkapellen, dakopbouwen en andere ingrepen aan het hoofdgebouw zijn in samenhang met de architectonische eenheid ontworpen.
- De gevelopbouw wordt gekenmerkt door een weefselstructuur, grote glasvlakken en zich herhalende gevelelementen.

Materiaal, kleur en detaillering

- Materiaal, kleur en detaillering zijn afgestemd op die van de oorspronkelijke bebouwing.

Nieuwbouw heeft een eenvoudige hoofdvorm (strook, blok, rechthoek) en is als alzijdig volume ontworpen. Daarnaast wordt de gevelopbouw gekenmerkt door grote glasvlakken en zich herhalende gevelelementen.





De gevelopbouw wordt gekenmerkt door een weefsel-structuur en zich herhalende gevelelementen.



Aan- en uitbouwen, dakkapellen, dakopbouwen en andere ingrepen aan het hoofdgebouw zijn in samenhang met de architectonische eenheid ontworpen.

4.2 Openbare ruimte

Erfafscheidingen

Het alom aanwezige groen is een zeer gewaardeerd onderdeel van Rozenburg en dit wordt versterkt door natuurlijke erfafscheidingen. Tuindorpen staan uiteraard bekend om het weelderige groen, maar de realisatie en het onderhoud moet goed worden geregeld, zo blijkt ook uit de recente ontwikkelgeschiedenis van diverse gebieden in Rotterdam. Door aan dit onderdeel van de ontwikkeling extra aandacht te besteden met de ontwikkelende partij wordt de groene identiteit van Rozenburg verder versterkt en toekomstbestendig gemaakt. Hieronder staan de minimumeisen voor de verschillende erfafscheidingen die worden opgevolgd door de ontwikkelende partij:

- De erfafscheidingen worden kwalitatief, robuust en natuurlijk vormgegeven. Ze komen op eigen terrein te staan met een instandhoudingsverplichting. Onderhoud en instandhouding van erfafscheidingen wordt vastgelegd in een overeenkomst met de kopers.
- Om goed aangeslagen natuurlijke erfafscheidingen op te kunnen leveren dienen deze in een hiervoor geschikte grond geplaatst te worden. Dit zijn direct relatief hoge planten, zodat ze er niet worden uitgetrokken. Ter controle van deze kwetsbare elementen zal de ontwikkelaar een rondje lopen met de landschapsarchitect kort na aanplant en voor oplevering van de woningen.
- Toekomstbestendigheid van natuurlijke erfafscheidingen valt op staat bij zorgvuldige communicatie over onderhoud met de bewoners (min. flyer met informatie).
- De bewoners krijgen de verplichting om de aanwezige beukenhaag niet te wijzigen of te verwijderen, als ook om handelingen na te laten die de gezondheid van de beukenhaag negatief beïnvloeden of aantasten.
- Verdere afstemming over dichtheid, hoogte, breedte en soortkeuze gebeurt in overleg met de betrokken landschapsarchitect van de gemeente. Voorkant: lage haag. Te voorkomen: te verhard, diffuus en weinig groen beeld. Beeldbepalende zijkanten: robuuste royale groene erfafscheiding. Te voorkomen: zijdelingse erfafscheidingen van lage kwaliteit. Achterkant: hederahekwerk. Te voorkomen: lage kwaliteit erfafscheidingen.

scheidingen zichtbaar vanaf openbare ruimte.

- Aan de voor- en zijkanten van de woningen wordt een (samen-gestelde) lage haag aangeplant. Deze wordt voorzien van een robuuste doorloopbeveiliging (paaltjes met twee draden) en in hoge dichtheid in driehoeksverband (dubbele rij) aangeplant (1 m hoog en 0,50 m breed).
- Aan de achterkant van de woningen komt een op kleur gecoat dubbelmaatstaf hekwerk van ca 1,80 m hoog met hederahedera met een aanplanthoogte van ca. 1.50 m hoog.
- Extra aandacht dient te worden gegeven aan de erfafscheidingen aan het parkeerhof. Hier wordt een zeer robuuste en royaal groene kwaliteit verwacht.
- Erfafscheidingen tussen de woningen worden niet voorgescreven, aangezien deze niet of nauwelijks zichtbaar zullen zijn vanuit de openbare ruimte, maar zijn in ieder geval niet hoger dan 1,80 m.
- Bij woningen waar aanvullende geluidsmaatregelen nodig zijn worden geluidsabsorberende erfafscheidingen van ca. 2,5m toegestaan.





Het parkeerhof is een woonerf. / Grote bomen in het parkeerhof: de bomen staan in heestervakken of vaste plantenvakken.

Erfafscheidingen van achtertuinen zijn maximaal 1,8 meter hoog en bestaan uit een hekwerk met groene klimplanten, hagen of bestaan uit een combinatie van een gebouwde erfafscheiding met begroeid hekwerk.

De parkrand bestaat uit zorgvuldig vormgegeven overgangszones. Deze zijn ondieper dan de straatrand, en kunnen bestaan uit groen, onderscheidende verharding of een haagje. Voorkeur voor groene erfafscheiding voor aansluiting op Groene Gordel.



De straatrand bestaat uit groene voortuinen met hagen als erfafscheiding. De stoep is aangrenzend, en bomen op het trottoir staan in het groen (huismusvriendelijk inrichten qua soorten hagen (beukhagen), om te voldoen aan eisen voor ontheffing Wet natuurbescherming. Zie ook H 7.5).

4.2 Openbare ruimte

Rotterdamse Stijl

Materiaal gebruik wordt voorgeschreven door de Rotterdamse Stijl. De Rotterdamse Stijl is kaderstellend voor iedereen die plannen ontwikkelt, uitvoert en/of beheert in de buitenruimte. Bovendien is het een toetsingskader bij de besluitvorming. Met de Rotterdamse Stijl wordt ingezet op eenheid en samenhang in de openbare ruimte, waardoor langdurig beheer mogelijk wordt gemaakt. Continuïteit en duurzaamheid in beheer dragen bij aan de hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Afwijken van de door de Rotterdamse Stijl voorgeschreven materialen moet eerst door ACOR (afwijdingscommissie openbare ruimte) zijn goedgekeurd.

Bomen

Het gebied is momenteel zeer groen, en bevat de nodige volwassen bomen. Er is een bomeninventarisatie uitgevoerd om te bepalen welke bomen van grote ecologische waarde zijn, behouden dan wel verplaatst kunnen worden. Deze documentatie en de inmeting kan worden opgevraagd bij de projectleider. Uitgangspunt is bestaande bomen principieel te behouden. In uitzonderingen vindt kap en vervolgens compensatie en herplant plaats binnen de projectcontour. Binnen de boomprojectie komt in ieder geval geen verharding en geen bebouwing voor. Het is wellicht mogelijk om bepaalde bomen op te kronen ten behoeve van de stedenbouwkundige structuur.

De openbare ruimte wordt uitgevoerd conform de Rotterdamse stijl en Rotterdamse standaard wegebouwdetails. In afstemming met Stadsbeheer kan ruimte gemaakt worden voor uitzonderingen wanneer dit een verbetering oplevert.

Spelen

Aanwezige speelvoorzieningen liggen op grotere afstand en vallen buiten het 'barrièreblok' waardoor deze voor kleine kinderen niet zelfstandig te bereiken zijn.

Ten zuiden van de projectlocatie aan de Groene Gordel, wordt momenteel gekeken naar een mogelijke (water)speellocatie. Situering en grootte van speelplekken zal moeten voldoen aan de Rotterdamse Speelruimtenorm. Voor spreiding en inrichting van

speelplekken wordt verwezen naar de uitgangspunten van de visie "Kom op Naar Buiten".

Parkeren

Parkeerplaatsen worden gedimensioneerd conform de Rotterdamse standaard wegebouwdetails. Parkeren wordt zoveel mogelijk aan het straatbeeld onttrokken. In geval van parkeerhoven worden deze overtuigend groen ingepast.

Inrichting buitenruimte

De verdere inrichting van het openbaar gebied wordt door de gemeente verder uitgewerkt in het toekomstig inrichtingsplan (IP) op basis van het stedenbouwkundig matenplan (SMP).

Bezit en beheer

De parkeerplaatsen blijven eigendom van de gemeente. Zij worden door één aannemer samen met de wegen (die niet in eigendom van de kopers overgaan) door de gemeente conform de standaard wegebouw details aangelegd. De exacte uitwerking van het parkeren inclusief (voorbereiding) laadinfrastructuur wordt in het IP uitgewerkt. Een belangrijk argument voor natuurinclusief bouwen is bovendien dat extra groen voor inwoners en bezoekers een aangename en gezonde buitenruimte biedt. Doelstellingen zoals realisatie van groen, stimuleren van lopen en fietsen en bevorderen van de gezondheid (gezond010) van bewoners wordt zo veel als mogelijk gecombineerd.

5. Mobiliteit

5.1 Bereikbaarheid

5.2 Voetganger

5.3 Fiets

5.4 Auto

5.5 Expeditie verkeer



Mobiliteit staat in dienst van een goede bereikbaarheid, een gezonde leefomgeving, energietransitie, kwaliteit openbare ruimte en de ruimtelijke verdichting. Het aantrekkelijk houden van Rotterdam voor diverse gebruikers van de gemeente 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 Zeehond is gelegen tussen de Rivierenbuurt en bedrijventerrein de Pothof in Rozenburg. Het plot ligt tegen de rand van het dorp aan. De ontsluiting zal voornamelijk via de Ruysdaelstraat of de Frans Halsstraat gaan als bewoners naar Rozenburg zelf moeten. Er is ook een mogelijkheid om via de van Ostadelaan – Oranjelaan/ Zuidzijde te rijden, deze route zal wellicht gebruikt worden als be-

woners naar de Droespolderweg willen.

Rozenburg is ontsloten door de A15, waar er twee mogelijkheden zijn om de snelweg op te rijden. Binnen enkele jaren zal ook de Blankenburgverbinding (A24) gereed zijn waardoor er een betere verbinding ontstaat naar de noordkant van de Nieuwe Maas.

Momenteel zijn er twee buslijnen in Rozenburg. Buslijn 105 is onderdeel van een langere route naar Spijkenisse en Hellevoetsluis. Buslijn 205 is een bus die naar het havengebied rijdt. Ook is er een veerpont die van Rozenburg naar Maassluis vaart. Deze zal ook na de openstelling van de Blankenburgverbinding blijven varen.

5.2 Voetganger

Als stad Rotterdam willen we inzetten op het stimuleren van gezonde mobiliteit. Dat is ook onderdeel van de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA). Door middel van het hebben van een goed kwalitatief voetgangersnetwerk wordt het voor mensen ook verleidelijker om te voet te gaan.

De woningen moeten daarom allemaal te voet bereikbaar zijn. Dit betekent dat er naar elke woning voetpaden moeten zijn. Deze moeten voldoen aan de minimale kwaliteitseisen die wij in Rotterdam stellen. Ook voor mindervalide mensen moeten er voorzieningen getroffen worden om te allen tijde bij hun woning te kunnen komen.

5.3 Fiets

Als stad Rotterdam willen we inzetten op het stimuleren van gezonde mobiliteit. Dat is ook onderdeel van de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA). Door middel van het hebben van een goed kwalitatief fietsnetwerk wordt het voor mensen ook verleidelijker om met de fiets te gaan.

Het fietsnetwerk in de omgeving bestaat nu uit het stratennetwerk



waar ook auto's gebruik van maken. De menging van fietsers en auto's gaat op deze plekken goed, omdat de straten zijn ingericht als verblijfsgebied met een maximale snelheid van 30km/u.

Om deze reden is het niet nodig om vrij liggende fietspaden aan te leggen in de omgeving. Ook het bouwplot hoeft geen vrij liggende fietspaden te realiseren. Wel is het belangrijk dat alle tuinen goed ontsloten worden voor fietsers, zodat bewoners hun fietsen ook kunnen stallen op hun eigen grond. Dit voorkomt dat er op verschillende plekken fietsen komen te staan. Om die reden is er ook een fietsparkeereis opgesteld. Hoe hoog die is, is te vinden in de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Deze is te vinden in de bijlagen.

Fietsparkeren

De fietsparkeervraag (zie bijlage 2) van gebruikers (bewoners, werknemers, etc.) dient binnen de plangrenzen van de ontwikkeling te worden gefaciliteerd. Fietsparkeerplekken dienen te worden opgelost in de schuur/berging van de woning. 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 bereikbaar zijn en op loopafstand liggen van de bestemming.

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.

5.4 Auto

Ondanks het stimuleren van gezonde mobiliteit heeft de auto nog steeds een plek in Rotterdam. Dat betekent dat de woningen ook bereikbaar moeten zijn voor auto's en ze ook voldoende gelegenheid hebben om te parkeren. Het parkeren vindt in afwijking van het parkeerbeleid plaats op openbaar terrein. Het aantal parkeerplekken wordt berekend op basis van de parkeernorm. Deze is te vinden in de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Deze is te vinden in de bijlagen.

Het binnenterrein van de ontwikkellocatie de Zeehond kent door de combinatie van parkeren, paden en wegstructuur (inclusief het voldoen aan de parkeernorm) een aantal uitdagingen waardoor het uitgeven van de parkeerplaatsen in particulier eigendom niet gewenst is. Dit betekent dat het gehele binnenterrein (inclusief paden rond de woningen) openbaar gebied wordt, beheert door de gemeente. Dus geen parkeren op eigen terrein maar op openbaar terrein (overigens net als op heel veel plaatsen in Rozenburg).

- Gebleken is dat er om goed aan te kunnen sluiten op het riool een gemaal op het binnenterrein noodzakelijk is. Dit gemaal zou bij uitgifte van het binnenterrein tbv parkeren op eigen terrein ook automatisch in beheer moeten komen van de woning eigenaren wat oprichting van een VVE voor het beheer zou betekenen. Dit wordt als ongewenst gezien.
- Gezien de ligging van de parkeerplekken is het verder niet gewenst de parkeerplekken uit te geven, omdat er in de ondergrond van de parkeerplekken riolering en wellicht andere nutsvoorzieningen komen te liggen. Dit zou een complexe

eigendom/beheerssituatie opleveren (dubbel grondgebruik).

- Stadsbeheer voorziet in een dergelijk geval extra beheersinspanningen qua afstemming en toestemming bij onderhoudswerkzaamheden. Of: Versnipperd eigendom in de openbare ruimte geeft onduidelijkheid wie verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud. Bij onduidelijke eigendomssituatie komen meldingen over schade aan buitenruimte veelal bij de Gemeente terecht. Dit kost tevergeefs extra tijd om zaken uit te zoeken en zorgt dat onderhoudsploegen voor niets moeten uitrukken.
- Wanneer er groot onderhoud noodzakelijk is, bijvoorbeeld ophogen van het openbaar gebied kan het zijn dat derden niet meegaan in het project, waardoor er o.a. hoogteverschillen kunnen ontstaan.
- Bij versnipperd eigendom kan het door de gemeente te onderhouden areaal niet goed bereikbaar zijn.

Alles afwegende wordt daarom gekozen voor deze eigendomsstructuur in plaats van de complexe structuur die bij uitgifte zou ontstaan. Met het afwijken van het parkeerbeleid wordt er tevens afgeweken van het standaard uitgiftebeleid.

Stimuleren duurzame mobiliteit

De groei van elektrische auto's wordt gestimuleerd door voldoende laadinfrastructuur, zowel in de openbare ruimte als bij parkeren op eigen terrein. Gezien de individuele woningen gekoppeld zijn aan de openbare parkeerplaatsen op het binnenterrein, zijn de bewoners aangewezen op openbare laadvoorzieningen. Openbare laadvoorzieningen kunnen worden aangevraagd bij: <https://www.laadpaalnodig.nl/>

5.5 Expeditie verkeer

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

Uitgangspunten

- Inzetten op gezonde mobiliteit
- Voldoen aan fietsparkeereis
- Voldoen aan autoparkeereis
- Stimuleren duurzame mobiliteit
- Plek geven aan bezorgdiensten

6. Duurzaamheid

6.1 Energietransitie

6.2 Circulair bouwen

6.3 Klimaatbestendige stad

6.4 Gezonde leefomgeving



Duurzaamheid is van fundamenteel belang voor de leefbaarheid in Rotterdam: nu en in de toekomst. Bij de ontwikkeling van De Zeehond in Rozenburg is duurzaam bouwen integraal onderdeel van de ontwerp-opgave. Een integraal duurzaam bouwproces vraagt om een andere kijk en aanpak die meer gericht is op bewustwording en ketensamenwerking. Een multidisciplinaire benadering verhoogd de technische en financiële haalbaarheid om integrale duurzaamheidsoplossingen succesvol toe te passen.

Het Rotterdams Duurzaamheidskompas is overkoepelend voor al het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Rotterdam. Hierin geven we de richting aan hoe we de komende jaren werken aan een duurzame stad. Duurzaamheid is grofweg met vier thema's te omschrijven: energietransitie, circulaire economie, klimaatbestendige stad en gezonde leefomgeving. Deze thema's hebben invloed op elkaar en kunnen dus ook niet los van elkaar worden gezien. Hieronder zijn deze doelstellingen vertaald naar concrete eisen en wensen voor dit project.

Zie: duurzaam010.nl/app/uploads/2020/12/GRO-duurzaamheidskompas-okt2020-toegankelijk-spreads.pdf

6.1 Energietransitie

In 2050 hebben we een klimaatneutraal energiesysteem. Onze energievoorziening is schoon, slim, resiliënt en rechtvaardig. We kijken daarbij naar het opwekken, transporteren, opslaan en gebruiken van schone energie. De koelbehoefte van gebouwen wordt beperkt door doelgericht ontwerp en op duurzame wijze opgewekt. We gebruiken de beschikbare ruimte multifunctioneel. Daken worden benut voor de opwekking van duurzame elektriciteit.

De vergunningsaanvragen voor nieuwbouw moeten sinds 1 januari 2021 voldoen aan de BENG-norm (Bijna Energieneutrale Gebouwen). Uiteraard stimuleren wij initiatieven die verder gaan

dan deze BENG-eis. Dit kan bijvoorbeeld door bij het ontwerp op gebouwniveau aandacht te besteden aan een optimale oriëntatie ten opzichte van de zon en door lokale energieopwekking.

Toekomstige bewoners krijgen een aanbieding van de ontwikkelaar om het aantal zonnepanelen van hun woning uit te kunnen breiden indien gewenst.

De planlocatie bevindt zich buiten het concessiegebied van het stadsverwarmingsnetwerk. We dagen de ontwikkelaar daarom uit om tot een duurzaam warmte- en koelsysteem te komen.

Duurzame mobiliteit

Voor mobiliteit betreft de energietransitie met name groei van Nul emissie mobiliteit en het afscheid nemen van fossiele brandstoffen. Voor de stedelijke omgeving betreffen de alternatieven voornamelijk batterij elektrisch aangedreven voertuigen en voor specifiekere toepassingen kan gedacht worden aan waterstof. Er wordt rekening gehouden met elektrisch vervoer. Toekomstige bewoners kunnen een openbare laadvoorziening aanvragen.

Bij de ontwikkeling De Zeehond wordt ten aanzien van de energietransitie de volgende uitgangspunten meegenomen:

- Passieve oplossingen om energie te besparen hebben de voorkeur. Hierbij valt te denken aan passieve koelingsoplossingen als bijvoorbeeld overstek (zonwerend in de zomer, zon toelatend in de winter).
- De woningen voldoen aan de BENG-norm. Toekomstige bewoners krijgen een aanbieding van de ontwikkelaar om het aantal zonnepanelen van hun woning uit te kunnen breiden indien gewenst.
- Toekomstige bewoners kunnen een openbare laadvoorziening aanvragen.

6.2 Circulair bouwen

De impact van materialen in de bouwketen in zowel de bebouwde omgeving als openbare ruimte is groot. Het doel van circulair bouwen is om de milieu-impact van materialen en producten te verlagen door (1) het voorkomen en het verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen, (2) het verlengen van de levensduur van producten en (3) het toepassen van materialen met een lage milieu-voetafdruk, waaronder hoogwaardig hergebruikte materialen en hernieuwbare materialen.

Bij de ontwikkeling De Zeehond wordt met een circulaire strategie ontworpen en gebouwd met als doel een flexibel en toekomstbestendig gebouw te realiseren. De toekomstige bewoners worden voorzien van informatie en middelen om hun woning duurzaam, comfortabel en betaalbaar te beheren.

Een circulair bouwproces vraagt om een andere kijk en aanpak die meer gericht is op bewustwording en samenwerking. Een multidisciplinaire benadering verhoogd de technische en financiële haalbaarheid om circulaire oplossingen succesvol toe te passen.

Bij de ontwikkeling De Zeehond wordt ten aanzien van circulariteit de volgende uitgangspunten meegenomen:

- **Milieubelasting van bouwmaterialen (MPG)**
Om het gebruik van materialen met een lage milieu-impact tijdens de volledige levenscyclus te stimuleren streven we naar een zo laag mogelijke schaduwprijs. Ambitie hierbij is dat er een verbetering plaatsvindt van 10% ten opzichte van de wetelijke basis. Dit kan bereikt worden door de toepassing van hergebruikte en hernieuwbare materialen. Het verdient sterk de voorkeur om biobased te bouwen, dus alleen biobased materialen en/of hergebruikte of gerecyclede materialen/producten toe te passen.

- **Gezond binnenklimaat**
Voor de bouwproducten en afwerkingsmaterialen die aan de binnenzijde van het gebouw zijn toegepast worden gezonde materialen gebruikt. Dat wil zeggen materialen en producten met een lage of geen luchtverontreiniging (emissies) van o.a. radon, vluchtige organische stoffen, vocht, vezels of geuren.
- **Materialenpaspoort**
De ontwikkeling De Zeehond maakt gebruik van een materialenpaspoort. Het gebruik van het paspoort draagt bij aan een duurzaam en prettig woninggebruik voor de toekomstige bewoners. Denk hierbij aan inzicht in energieverbruik, gebruiksgemak door 'slimme' installaties, voorzien van as-build woningplattengronden, onderhoudsadvies van o.a. de gevel en installaties, gebruikte RAL-kleuren, specifieke verzorging groen (gevels), etc. Daarnaast wordt toekomstige bewoners een smart home (domotica) pakket aangeboden.

6.3 Klimaatbestendige stad

Klimaatadaptatie

Rotterdam is kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering en de gevolgen raken iedereen in de stad. Aan de hand van zes klimaatthema's: extreme neerslag, droogte, hitte, grondwaterfluctuatie, bodemdaling en overstroming werken we aan het minimaliseren van de nadelige (toekomstige) gevolgen van klimaatverandering.

Om extreme neerslag het hoofd te kunnen bieden is het algemeen uitgangspunt dat tenminste 50mm van al het hemelwater binnen het plangebied opvangen en vastgehouden dient te worden. Daarnaast kan er ook extreme droogte en hitte ontstaan in een gebied. Om de droogte tegen te gaan zullen maatregelen moeten

worden genomen zodat nadelige gevolgen worden tegengegaan. Vervolgens zal de bebouwing tijdens hete en koude dagen, een gezonde en aantrekkelijke plek zijn zonder nadelige gevolgen voor de omgeving. Aangezien ook het aantal droge zomers naar verwachting tot 2050 verder toe zal nemen kan lokaal de grondwaterstand hierdoor uitzakken. Hierdoor zal de inrichting en de bouw afgestemd moeten worden op de lokale grondwaterstand en de fluctuaties daarin.

Bodemdaling zorgt daarnaast voor extra kwetsbaarheid bij wateroverlast, hitte, droogte en overstroming. De nadelige effecten van bodemdaling worden zoveel mogelijk voorkomen en het door de gemeente bepaalde uitgiftepeil wordt aangehouden.

De ontwikkeling De Zeehond wordt zo veel mogelijk klimaatadaptief ontworpen en ingericht. Hierbij worden de volgende uitgangspunten meegenomen:

- Tenminste 50mm van al het hemelwater binnen het plangebied dient opvangen en vastgehouden te worden.
- De ambitie is om bij nieuwbouw minimaal 10% van het te ontwikkelen oppervlak voor groen te reserveren. Daarbij zoveel mogelijk de combinatie zoeken door het oppervlak ook warmtewerend of verkoelend in te richten/bouwen om opwarming van het stedelijk gebied te verminderen.
- We streven om tenminste 40% van alle oppervlakken warmtewerend of verkoelend in te richten/bouwen. Denk hierbij aan groene (multifunctionele) daken, groene gevels en zo min mogelijk verhard oppervlak.
- Bewust ontwerp van gebouwen draagt bij aan het beperken van de koelvraag van de gebouwen. Daarnaast mag koeling in gebouwen niet leiden tot opwarming van de (verblijf)ruimte in directe omgeving.

Natuurinclusief bouwen

Voor het project De Zeehond wordt nieuwbouw en een nieuwe buitenruimte ontwikkeld op een braakliggend en groen terrein grenzend aan de Groene Gordel rondom Rozenburg. De Groene

Gordel is een ecologisch kerngebied. De ontwikkeling De Zeehond sluit aan op dit gebied en streeft ernaar deze te versterken door de bebouwde omgeving samen te brengen met de (groene) buitenruimte.

Voor nieuwe gebouwen geldt dat ze natuurinclusief worden ontworpen. Het principe van natuurinclusief bouwen bouwt voort op het samenbrengen van de bebouwde omgeving met daarbij ook de (groene) buitenruimte. Een belangrijk argument voor natuur inclusief bouwen is dat extra groen voor inwoners en bezoekers een aangename en gezonde buitenruimte biedt.

De uitgangspunten voor natuurinclusief bouwen zijn opgesteld naar aanleiding van het reeds uitgevoerde ecologisch onderzoek door ecologen van de gemeente Rotterdam en door het adviesbureau Ecoresult. Aan de hand van de resultaten is een activiteitenplan met maatregelen opgesteld. Zie hiervoor 7.5 Ecologie, Natuurinclusief bouwen en Biodiversiteit.

6.4 Gezonde leefomgeving

Intensiever ruimtegebruik brengt hinder, gezondheids- en veiligheidsrisico's, voor Rotterdammers met zich mee. Woningbouwplannen worden steeds vaker op milieubelaste locaties gebouwd, zoals op oude bedrijventerreinen, kades voor scheepvaart of dicht-bij snel- en spoorwegen.

Voor een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad is schone lucht en een aangenaam akoestisch klimaat essentieel. Het stimuleren van langzaam verkeer (fiets, voetganger), het beperken van gemotoriseerd verkeer en zoveel mogelijk afstand houden tot de bron is van belang. Ontwikkellocatie De Zeehond ligt op een geluid belaste locatie, zie ook: 7.1 Geluid. Er dient rekening te worden gehouden met een geluidluwe aangename zijde en buitenruime en akoestisch juiste indeling van ruimten. Bij de inrichting van de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met geluidbeleving. Mensen waarderen de openbare ruimte niet alleen op basis van wat zij zien, maar juist ook op basis van wat zij horen.

De ontwikkellocatie is onderdeel van de zuidkant van Rozenburg. De Groene Gordel rondom Rozenburg is de buffer tussen de snelweg A15 en de havenactiviteit ten zuiden van de locatie. De Groene Gordel rondom Rozenburg is een belangrijke locatie voor alle inwoners om te ontspannen en te wandelen. De ontwikkeling De Zeehond is een kans om de beleving van de Groene Gordel te versterken voor de toekomstige bewoners en voor de bewoners uit de omliggende wijken.

Uitgangspunten

- De Quicksan Duurzame Gebiedsontwikkeling helpt om vastgesteld beleid en ambities voor de locatie inzichtelijk te maken zie: <https://duurzaam.bouwen-aanrotterdam.nl/>.
- De woningen voldoen aan de BENG-norm. Toekomstige bewoners krijgen een aanbieding van de ontwikkelaar om het aantal zonnepanelen van hun woning uit te kunnen breiden indien gewenst.
- Toekomstige bewoners kunnen een openbare laadvoorziening aanvragen.
- De ontwikkeling De Zeehond maakt gebruik van een materialenpaspoort. Het gebruik van het paspoort draagt bij aan een duurzaam en prettig woninggebruik voor de toekomstige bewoners.
- Bewust ontwerp van gebouwen draagt bij aan het beperken van de koelvraag van de gebouwen. Daarnaast mag koeling in gebouwen niet leiden tot opwarming van de (verblijf)ruimte in directe omgeving.
- Tenminste 50mm van al het hemelwater binnen het plangebied dient opgevangen en vastgehouden dient te worden.
- Voor nieuwe gebouwen geldt dat ze natuurinclusief worden ontworpen. Zie hiervoor 7.5 Ecologie, Natuurinclusief bouwen en Biodiversiteit.

7. Milieu

7.1 Geluid

7.2 Luchtkwaliteit

7.3 Externe veiligheid

7.4 Bodem

7.5 Ecologie, Natuurinclusief bouwen en Biodiversiteit

7.6 Water

7.7 Milieuzonering

7.8 M.e.r. beoordeling



7.1 Geluid

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

Wegverkeerslawaaai

De geluidbelasting op woningen moet worden onderzocht als de woningen binnen de wettelijke geluidzones van wegen komen te liggen. Daarnaast zal in het kader van een goede ruimtelijke ordening tevens de geluidbelasting van 30km/u wegen en woonerven moeten worden onderzocht. Voor dit plan moet de geluidbelasting worden bepaald voor:

De gezoneerde wegen:

- Rijksweg A15
- Droespolderweg

De niet gezoneerde wegen (30 km/uur):

- Rivierenlaan
- Van Ostadelaan

Industrielawaai

De woningen liggen in de geluidzone van het industrieterrein 'Botlek-Pernis' en het industrieterrein 'Europoort – Maasvlakte'. Het plan staat vermeld in bijlage 3 van het Regionaal Afsprakenkader Geluid & Ruimtelijke Ontwikkeling (RAK). De geluidbelasting als gevolg van industrielawaai moet conform de in het RAK beschreven procedure worden bepaald.

Nestgeluid

Op dit moment is niet duidelijk of nestgeluid past binnen de geluidzones van de industrieterreinen. Het is niet uit te sluiten dat deze geluidzones hierdoor binnen afzienbare tijd zullen worden aangepast. Omdat het nu niet duidelijk is of de geluidzones worden aangepast en zo ja, in welke mate, is het nog niet nodig om het nestgeluid te betrekken bij het bepalen van een hogere waarde. Het is echter wel verstandig om het nestgeluid van de industrieterreinen mee te nemen bij het bepalen van de benodigde gevelwering. Voor nadere informatie kan contact worden opgenomen met h.zeller@rotterdam.nl.

Railverkeerslawaaai

Ten zuiden van het plangebied ligt de spoorverbinding 'Rotterdam, Emplacement Waalhaven Zuid - Rotterdam, Emplacement Maasvlakte' (traject 463). Het deel van het traject dat langs Rozenburg loopt is inmiddels vervangen door het zuidelijker gelegen traject langs de Theemsweg. Het spoor is inmiddels verwijderd.

Overig

Er wordt over gesproken om de spoorlijn ten zuiden van de planlocatie anders in te richten. Op dit moment is het nog niet duidelijk hoe deze wordt ingericht en wat met het aanwezige talud (ca. 9 m+mv) wordt gedaan waar het spoor over loopt. Deze ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de volgende aspecten:

- Industrielawaai: door het (eventueel) verdwijnen van het talud, zal de geluidbelasting van het gezoneerde industrieterrein Botlek – Pernis anders moeten worden beoordeeld.
- Railverkeerslawaaai: indien de verbinding anders wordt ingericht, zal dit moeten worden meegenomen.

De DCMR adviseert om voor dit punt in overleg te gaan met de desbetreffende projectteams.

7.2 Luchtkwaliteit

Bij het bestemmingsplan moet worden aangetoond dat de ontwikkeling niet voor een overschrijding van de normen uit de Wet Luchtkwaliteit zorgt, of als dit wel het geval is, de ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er moet rekening worden gehouden met de Beleidsregel buitenklimaat: Luchtkwaliteit bij scholen en kinderopvang.

Geurhinder

Uit de Milieusignaalkaart Geur blijkt dat de het plangebied ligt binnen de geurcontouren van het industrieterrein 'Botlek-Pernis' en het industrieterrein 'Europoort – Maasvlakte'. Vooral de geurbelasting die afkomstig is van de chemische industrie ten zuiden van het plan kan zwaar zijn. In het kader van goede ruimtelijke ordening dient door middel van geuronderzoek te worden aangetoond wat de geurbelasting is en dient gemotiveerd te worden of sprake is van een aanvaardbare geurbelasting en/of hoe hier mee om wordt gegaan in het plan.

7.3 Externe veiligheid

Voor de ontwikkeling moeten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico inzichtelijk worden gemaakt en het groepsrisico moet verantwoord worden aan de hand van een advies van de VRR, het Externe veiligheidsbeleid" (2013) van de VRR en het Beleidskader Groepsrisico Rotterdam.

Voor het plaatsgebonden risico ligt deze ontwikkellocatie niet binnen een plaatsgebonden risicocontour van inrichtingen en transportassen. Wel moet bij de ontwikkeling van woningen op de locatie rekening gehouden worden met verandering in het groepsrisico door de ontwikkeling van woningen.

Aandachtsgebieden

Zodra de Omgevingswet van kracht wordt moet bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden worden met aandachtsgebieden van de verschillende risicobronnen. Deze ontwikkellocatie ligt geheel in het brandaandachtsgebied én explosieaandachtsgebied van de omliggende bedrijven en transportassen.

7.4 Bodem

In het bestemmingsplan moet worden aangegeven dat de beoogde bestemming haalbaar is gezien de kwaliteit van de bodem. De beschikbare informatie over de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is onvoldoende actueel en incompleet. De informatie dateert uit 2006. Om vast te kunnen stellen of de aanwezige bodemkwaliteit volstaat voor de toekomstige functie “wonen” is bodemonderzoek nodig. Voor het bestemmingsplan is in eerste instantie historisch onderzoek voldoende. Omdat voor het bouwen tevens een verkennend bodemonderzoek nodig is, wordt geadviseerd dit onderzoek ook al uit te voeren.

Het verkennend onderzoek is niet voldoende om eventueel vrijkomende grond te kunnen afvoeren. Mogelijk is daarvoor een partijkeuring conform het Bbk vereist.

7.5 Ecologie, Natuurinclusief bouwen en Biodiversiteit

Wet natuurbescherming

Voor de herontwikkeling van de projectlocatie is ecologisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat beschermde natuurwaarden aanwezig zijn en dat effecten te verwachten zijn. In het kader van de Wet natuurbescherming moeten daarom vervolgstappen worden genomen. Eén van de vervolgstappen is het uitvoeren van een AE-

RIUS-berekening. Hierbij wordt gekeken of de stikstofdepositie die door het project wordt veroorzaakt leidt tot een negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied (Solleveld & Kapittelduinen).

Uit het ecologisch onderzoek is verder gebleken dat binnen de projectgrenzen beschermd leefgebied van huismussen en vleermuizen aanwezig is. Omdat negatieve effecten niet zijn te voorkomen, is het noodzakelijk dat een ontheffing van de Wet natuurbescherming wordt verkregen. Een voorwaarde hiervoor is dat de juiste maatregelen worden getroffen om effecten zo veel mogelijk te minimaliseren en weer te herstellen. Deze maatregelen zijn uitgewerkt in een activiteitenplan, dat al bij een ontheffingsaanvraag is ingediend en wordt getoetst door het bevoegd gezag. Enkel na goedkeuring van het plan en het verkrijgen van de ontheffing mag de projectontwikkeling in uitvoering. In de volgende tekst wordt een deel van de vereiste maatregelen beschreven. Voor een uitgebreide toelichting op de vereiste maatregelen wordt verwezen naar het activiteitenplan dat is ingediend bij het bevoegd gezag (bron: Drongelen, L.D., van. 2022. Activiteitenplan huismus, gewone dwergvleermuis en laatvlieger. In het kader van de Wet natuurbescherming. Plangebied: Rivierenlaan 18, Rozenburg. Kenmerk: ER20211201v01. Ecoresult B.V., Alblaserdam).

Natuurinclusief bouwen

Gezonde ecosystemen en een grote biodiversiteit zijn de basis voor een gezonde leefomgeving voor mens en dier, zowel op publiek als privaat terrein. Op dit moment staan biodiversiteit en ecosystemen onder druk. Rotterdam werkt aan een biodiverse - en dus natuurinclusieve - stad (Uitvoeringsagenda Biodiversiteit, 2020). Eén van de sporen hiervoor is natuurinclusief ontwerpen. Dit houdt in dat ook in de bebouwde omgeving aandacht is voor het creëren van gunstige voorwaarden voor planten en dieren.

Voor het project De Zeehond wordt nieuwbouw en een nieuwe buitenruimte ontwikkeld op een braakliggend en groen terrein grenzend aan de Groene Gordel rondom Rozenburg. De Groene Gordel is een ecologisch kerngebied. De ontwikkeling De Zeehond sluit

aan op dit gebied en streeft ernaar deze te versterken door de bebouwde omgeving samen te brengen met de (groene) buitenruimte.

Voor dieren hebben we het over het creëren van voedsel-, broed- en verblijfsplekken in, op en rondom gebouwen en de buitenruimte. Aandacht voor planten kan zich uiten in de toepassing van groene daken, groene gevels, groene erfafscheidingen en groene buitenruimte. Het aanbieden van een gezond plantenbestand vormt daarnaast een belangrijke voorwaarde voor een goede leefomgeving voor dieren. Flora en fauna zijn complementair aan elkaar en goede combinaties versterken het resultaat van natuurinclusief ontwerpen.

Hieronder is opgenomen wat in het ontwerp moet worden verwerkt ten aanzien van natuurinclusief bouwen. Omdat dit maatwerk is, afgestemd op de omgeving en op specifieke soorten, is het van belang om voor een goede uitwerking een ecologisch deskundige in te schakelen voor advies. Het project De Zeehond wordt begeleid door ecologen van gemeente Rotterdam en door adviesbureau Ecoresult. In verband met de aanwezige beschermde diersoorten en benodigde ontheffing Wet natuurbescherming, is een onderscheid te maken tussen maatregelen die vereist zijn voor het project en maatregelen die gewenst zijn.

- Een vereiste maatregel is het creëren van verblijfsvoorzieningen voor de huismus in de muren of daken van de nieuwbouwwoningen. Vereist is dat nestkasten worden ingebouwd in de noordelijke, oostelijke en westelijke kopgevels van de (blokken met) nieuwbouwwoningen. Aanvullend kunnen eventueel nog voorzieningen voor gierzwaluwen in de gevels en/of daken van de woningen worden opgenomen. Tot slot is het gewenst om in het algemeen holten en spleten in daken, onder het dakbeschot en onder dakranden te creëren om op die manier natuurlijke nestelplekken te bieden.
- Stimuleren van een natuurvriendelijke inrichting van privétuinen en voorkomen en anders zo veel mogelijk beperken van verharding, zowel in privétuinen als openbare ruimte. Hanteer het ‘nee, tenzij-principe’: richt het maaiveld groen in tenzij dit in

verband met de gebruiksfunctie niet mogelijk is. Het is vereist dat de parkeervakken worden betegeld met een waterdoorlatend grastegelsysteem. Voor de huismus is verder vereist dat voor privétuinen met bewoners contractueel wordt vastgelegd dat maximaal 50% van het totale tuinoppervlak verhard is. In totaal dient binnen 50 meter van huismusnesten in woningen direct ten noorden van de Rivierenlaan minimaal 200 m² functioneel en bodembedekkend groen voor de huismus terug te komen in de nieuw in te richten privétuinen en openbare ruimte. De volgende soorten zijn daarbij belangrijk om aan te planten (waarbij het aan de zijde van de Rivierenlaan vereist is en in het overige plangebied gewenst): een mix van liguster, meidoorn, vuurdoorn, bramen en rozen. Binnen de vereiste compensatiezone van 200 m² voor de huismus moet ten minste 75% van de aanplant al volgroeid zijn. Tot slot is het vereist dat tussen de struiken of langs de randen van de mitigatiezones voor de huismus enkele open plekken aanwezig zijn met een zandige bodem.

- Het is gewenst dat minimaal 70% van de erfafscheidingen groen zijn, met bijvoorbeeld hagen, klimop en plantsoenen met afwisselend kruidenrijk gras, struweel en bomen. Voor het verkrijgen van de ontheffing is het vereist dat een deel van de groene erfafscheiding in de voortuinen langs de Rivierenlaan wordt gerealiseerd door onder andere haagbeuken.
- Een andere vereiste maatregel is het creëren van verblijfsvoorzieningen voor vleermuizen in de nieuwbouwwoningen. Bij voorkeur in de vorm van een geschikte spouwruimte in de muur met 2,5 tot 3 centimeter vrije ruimte te bereiken via open stootvoegen van 1,5 tot 2 centimeter breed. Hoger in de kopgevels kunnen open stootvoegen van minimaal 2,7 centimeter breed worden gemaakt om ook grotere vleermuizen, zoals de laatvlieger, toegang te bieden. Alternatieven in het ontwerp zijn geschikte gevelbetimmering, boeiboorden en sierlijsten of eventueel inmetselfbare vleermuiskasten. Vereist is dat verblijfsvoorzieningen in de noordelijke, oostelijke en westelijke kopgevels van de (blokken met) nieuwbouwwoningen worden gerealiseerd.
- Zo min mogelijk verlichting toepassen die uitstraalt op gevels,

bomen en watergangen. Een vereiste maatregel is dat noodzakelijke nieuwe verlichting bij de woonhuizen of wandelpaden aan de oostkant van het plangebied zal bestaan uit vleermuisvriendelijke amberkleurige verlichting. De verlichtingsarmaturen ter plaatse van het pad naast de bomen dienen afscherming te hebben, waardoor enkel het pad wordt verlicht en geen strooilicht naar boven of het oosten uitstraalt. Daarnaast wordt aan de gevels van de nieuwe woningen aan de oostzijde van het plangebied geen veiligheidsverlichting gevoerd richting het oosten. Als dit toch noodzakelijk blijkt, dan wordt dit amberkleurige verlichting en wordt het aantal lampen beperkt tot het hoogstnoodzakelijke.

- Verblijfplaatsen voor zangvogels door voldoende dicht en hoog groen in de openbare en private buitenruimte.
- Variatie aan inheemse en bes-, zaad- en bloemdragende bomen, struiken en kruiden die door een onderlinge variatie in bloeiperiode jaarrond voorzien in voedsel voor bijvoorbeeld insecten en vogels.
- Voorkomen van te veel intensief beheerd gazon met het streven naar meer kruidenrijke stroken, mede als voedselgelegenheid voor insecten en de huismus. Beheer gefaseerd uitvoeren, zodat op elk moment voldoende onaangetaste stroken overblijven waar insecten en andere diersoorten in kunnen voortplanten of overwinteren.
- Laat bladeren liggen in de plantvakken als schuilgelegenheid voor dieren.
- Behouden, versterken en creëren van lijnvormige groen- en waterstructuren binnen en rondom het projectgebied (zowel bomenrijen als groenstructuren met dekking op maaiveld), zodat zij op elkaar blijven aansluiten en een doorlopende route vormen voor dieren zoals vleermuizen en egels. Denk hierbij aan de groenstructuur langs de Van Ostadelaan ten westen, aan de groen- en waterstructuur ten oosten die de Rivierenlaan haaks kruist en aan de groen- en waterstructuur ten zuiden evenwijdig aan de Droespolderweg. Voor de laatste twee genoemde groenstructuren geldt dat deze niet mogen worden aangetast in hun functie voor vleermuizen. Elke ingreep aan deze structuren dient eerst getoetst te worden door een des-

kundig ecooloog.

- Behoud oude bomen en bomen met holtes zo veel mogelijk gezien hun ecologische waarde voor o.a. vogels, insecten en vleermuizen. Denk bij veiligheidsoverwegingen eerst aan kandelaberen in plaats van rooien.
- Aandacht voor een goede bodemstructuur (klimaatadaptief ten aanzien van vochtberging en bodemleven) met een laag vruchtbare grond van minimaal 60 centimeter dik (minimaal 6% organische stof). De grond dient een open structuur te hebben. Er dient daarom rekening gehouden te worden met de werkgordevolgorde, zodat bouwverkeer en werkzaamheden de grond niet aanstampen (ook de onderlaag!).
- Aandacht voor insectenverblijven, bijvoorbeeld een insectenhotel of dode boomstammen waar insecten op en in kunnen leven.

7.6 Water

In overleg met de waterbeheerder wordt een watertoets opgesteld. Als er water gecompenseerd dient te worden in de vorm van oppervlaktewater of waterberging, dan moet dit in de regels van het bestemmingsplan worden opgenomen. Voor deze ontwikkellocatie is berekend dat er geen watercompensatie nodig is. Hierover vindt nog afstemming met het waterschap plaats.

7.7 Milieuzonering

Onderzoek welke bedrijven in de omgeving hinder kunnen veroorzaken en onderzoek of de afstand tot de nieuwe bestemmingen aanvaardbaar is aan de hand van de bedrijvenlijst van de VNG. Dit geldt ook voor geurhinder als dit relevant is.

In de nabijheid van de locatie ligt een bedrijventerrein. Bij de ontwikkeling van woningen moet gekeken worden naar het effect van het plan op nabijgelegen bedrijfsbestemmingen en vice versa. Tussen het plan en het bedrijventerrein staan woningen. Deze wonin-

gen zijn bepalend voor de milieuruimte van de bedrijven. Gevolgen van het plan voor deze bedrijven zijn daarom niet waarschijnlijk. Dit dient in de ruimtelijke onderbouwing beschouwd te worden.

7.8 M.E.R. beoordeling

Op basis van de resultaten uit bovenstaande onderzoeken stelt de DCMR een (vormvrije) m.e.r.begroeding op. Het is op basis van de beschikbare informatie nog niet duidelijk of de activiteit onder het Besluit m.e.r. valt of dat een (vormvrije) m.e.r.-begroeding nodig is. Dit dient afgestemd te worden met de DCMR.

Uitgangspunten

- Benodigd akoestisch onderzoek.
- Ten minste één geluidsluwe gevel en slaapkamers zoveel mogelijk aan zo'n gevel.
- Geuronderzoek nodig voor aantoning geurbelasting.
- Geen plaatsgebonden risico maar mogelijk gewijzigd groepsrisico.
- Ontwikkellocatie in brandaandachtsgebied en explosieaandachtsgebied.
- Historisch onderzoek en verkennend bodemonderzoek benodigd.
- Verplicht stikstofonderzoek nodig.
- Bebouwde omgeving samenbrengen met de (groene) buitenruimte (Groene Gordel).
- Creëren van voedsel-, broed- en verblijfsplekken voor dieren in, op en rondom gebouwen en buitenruimte.
- Aandacht voor planten (toepassing van groene daken, groene gevels, groene erfafscheidingen en groene buitenruimte).
- Het aanbieden van een gezond plantenbestand als belangrijke voorwaarde voor een goede leefomgeving voor dieren.
- Flora en fauna zijn complementair aan elkaar en goede combinaties versterken het resultaat van natuurinclusief ontwerpen.
- Geen watercompensatie nodig.
- Aandacht voor effect van het plan op nabijgelegen bedrijfsbestemmingen en vice versa.

8. Technische uitgangspunten

8.1 Afval

8.2 Peilmaat

8.3 Kabels en leidingen

8.4 Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties



8.1 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 inpandige ruimte.

Na de inwerkingtreding van het bouwbesluit van 2012 is de eis van een gemeenschappelijke inpandige opslagruimte voor huishoudelijk afval komen te vervallen. Deze wijziging heeft zowel gevolgen voor nieuwbouw als bestaande bouw. Nu in de regelgeving de eis ontbreekt van een gemeenschappelijke containerruimte, hoeven noch de eigenaren bij bestaande bouw noch de projectontwikkelaars bij nieuwbouw te voorzien in een dergelijke functionaliteit. Dit betekent een grotere aanslag op de buitenruimte als er niks geregeld wordt.

Voor Schone Stad is het uitgangspunt voor afvalinzameling als volgt; Het inzamelen van de verschillende afvalstromen (Huishoudelijk restafval, glas, papier en groente-, fruit- en etensresten) dient in de buitenruimte worden gefaciliteerd. Bij een nieuwe ontwikkeling dient gekeken te worden of er mogelijk al voldoende inzamelcapaciteit in de nabije omgeving aanwezig is. Als dit niet het geval is zal er o.b.v. de uitgebreide behoefte aan inzamelcapaciteit door Schone Stad (in afstemming met de ontwikkelaar en ontwerper van Stadsontwikkeling) een nieuwe voorziening moeten worden ingericht voor de afvalinzameling. Het inzetten van de “standaard” ondergrondse (pers)containers is hierbij het uitgangspunt voor de afvalstromen huishoudelijk restafval, papier en glas. Voor de inzameling van groente-, fruit- en etensresten wordt de GFE cocon toegepast.

Waar de standaard inzamelmiddelen niet passen in de nieuwe ontwikkeling is het mogelijk om in afstemming met Schone Stad, de ontwikkelaar en de ontwerper van Stadsontwikkeling alternatieve oplossingen voor het inzamelen van de verschillende afvalstromen in te richten. Het is aan te raden om dit vroegtijdig in het ontwerptraject te doen zodat er ruimte is voor verschillende oplossingen.

Ontwikkellocatie

Bij dit nieuwbouw project zal de afvalinzameling van huishoudelijk restafval plaatsvinden door middel van een nieuw te plaatsen ondergrondse container. Deze wordt geplaatst aan de Van Ostade-laan. De precieze locatie zal bepaald worden bij het opstellen van het IP.

Het inzamelen van papier groente-, fruit- en etensresten zal gedaan worden aan de hand van minicontainers. Elke woning krijgt 2 minicontainers te weten:

- 1 x gft
- 1 x papier

Deze moeten worden aangeboden waar de inzamelwagen bij kan komen. In dit geval wordt geadviseerd clusterplaatsen aan te wijzen waar de toekomstige bewoners deze minicontainers zouden moeten plaatsen. Hier hoeft contractueel niets voor te worden vastgelegd daar dit in de DVK wordt geregeld. Echter het contract met Irado eindigt eind 2023. De situatie daarna is voor alsnog nog niet bekend.

In de uitwerking van het IP wordt in overleg met landschap en stadsbeheer rekening gehouden met inpassing van klike-opstelplekken langs de Rivierenlaan. In het ontwerp is rekening te houden met mogelijke stallingplaatsen in de achtertuinen. Het is belangrijk vanuit ruimtelijke kwaliteit dat de opstelplaatsen in het verlengde komen te liggen van de achterpaden van de woningen, zodat de containers niet permanent in de voortuin worden geplaatst

8.2 Peilmaat

Het uitgifte/vastgestelde peil ligt op 1,1 meter + NAP. Hiermee ligt het uitgiftepeil 1,2 meter boven het waterpeil.

8.3 Kabels en leidingen

Alle kabels en leidingen blijven voorlopig (ca. komende 4 - 5 jaar) liggen zoals ze momenteel liggen. Er kan dus van de huidige infrastructuur uit worden gegaan. In de toekomst zullen deze mogelijk verlegd en/of vervangen worden.

Bij het bepalen van de inrichting van de openbare ruimte zal er rekening worden gehouden met de randvoorwaarden van de nutsvoorzieningen. Eventuele stadsverwarming leidingen zullen in de ondergrond veel ruimte in beslag nemen.

Ook zal er een gescheiden stelsel moeten worden aangebracht, hiervoor zal ook ruimte in de ondergrond moeten worden gereserveerd. Kabels en leidingen tracés kunnen niet onder boomkruinen lopen.

Voor een kaart met kabels en leidingen wordt doorverwezen naar het Ingenieursbureau, binnen dit gebied kan contact worden opgenomen met Janneke van Herreveld j.vanherreveld@rotterdam.nl.

8.4 Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties

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

De 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.

9. Proces

9.1 Procedure

9.2 SMP en IP

9.3 Participatie en communicatie

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

9.1 Procedure

Aangezien het project niet binnen het huidige bestemmingsplan past (huidige bestemming is Groen en Recreatie) is het opstellen van een project bestemmingsplan vereist. De ontwikkelaar draagt zorg voor de wijziging van het bestemmingsplan en het ontwerp. Als gemeente maken wij alle gronden bouw- en woonrijp.

Als gemeente stellen wij een Nota van Uitgangspunten, SMP en IP op voor de locatie. De Nota van Uitgangspunten wordt gebruikt als toetsingskader voor met name het privaatrechtelijke traject behorende bij dit project.

9.2 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

Gezien de impact van deze ontwikkeling op de buitenruimte stelt de gemeente een Inrichtingsplan (IP) op. Dit IP wordt in samenhang ontworpen met de ontwikkeling binnen het bouwvlak.

De projectlocatie grenst aan de groene gordel van Rozenburg. Dit project moet dan ook afgestemd worden met het project de groene gordel. De landschapsontworper sluit bij beide projecten aan en kan hiermee de ruimtelijke kwaliteit en samenhang bewaken. De

projectmanager zorgt voor de procesmatige afstemming met de projectmanager van de groene gordel.

9.3 Participatie en communicatie

Omdat het plan niet binnen het vigerende bestemmingplan past zijnde volgende communicatie/participatie momenten met de belangrijkste stakeholders uit de directe omgeving voorzien:

- Het informeren van de omgeving over de geplande ontwikkeling middels informatiebrief waarin we o.a. een informatiebijeenkomst rond het wijzigen van het bestemmingsplan aankondigen.
- Het organiseren van een informatiebijeenkomst met betrekking tot de procedure rondom het wijzigen van het bestemmingsplan waarin het plan gepresenteerd wordt. Dit is een verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar in samenspraak met de gemeente.
- Het organiseren van een informatiebijeenkomst voor de omgeving over de openbare ruimte zodra het VO-IP gereed is. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt zowel bij gemeente als ontwikkelaar.

10. Bijlagen

10.1 Vuistregels

10.2 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)

10.3 Parkeernormen auto en fiets

10.4 Welstandsnota gebiedscriteria



10.1 Vuistregels



Bron: Vuistregels voor bouwen in de buitenwijken en kleine kernen

Bouwen in de uitbreidingswijken en kleine kernen

De Rotterdamse Vuistregels zijn een overzicht van het ruimtelijke beleid van de gemeente. De Vuistregels helpen initiatiefnemers van bouwprojecten snel op weg, door antwoord te geven op de volgende vragen: Welk beleid is van kracht in de uitbreidingswijken of kleine kernen? Welke stappen kunt u verwachten? Met wie kunt u contact opnemen?

Duurzame toekomstwaarde

Rotterdamse uitbreidingswijken en kleine kernen hebben een rustig en groen karakter met een breed aanbod aan voorzieningen. Ze zijn echter constant in ontwikkeling en moeten kunnen meebewegen met hoe geleefd en gewoond wordt in de stad, nu en in de toekomst. Rotterdam richt zich op een duurzame toekomstwaarde voor deze wijken: economisch, sociaal, recreatief en cultureel. Bouwprojecten dienen daarom toekomstbestendig te zijn (robuust en resiliënt) en toekomstwaarde voor de wijk te creëren.

1. Versterken bestaande kwaliteiten van de wijk

De Rotterdamse uitbreidingswijken en kleine kernen zijn onderling verschillend van sfeer en identiteit. Deze staan beschreven in de Welstandsnota. Bouwprojecten gaan zorgvuldig om met de bestaande context, versterken het karakter van de wijk of voorzien de wijk van een kwalitatieve verbijzondering. Bij ieder initiatief is vereist:

- Een analyse van de wijk en een bouwplan dat daaruit volgt (eigenlijke interpretatie of historiserend).
- Een passende verhouding tot de cultuurhistorie van de plek.
- Het behoud of versterken van 1) de samenhang met de stad, 2) de stedenbouwkundige structuur van de wijk, 3) de maat en schaal van het stedelijk weefsel en 4) de rooilijnen en gevelwand, waarbij het gesloten bouwblok veelal uitgangspunt is.

Welstandsnota Rotterdam (2012), Welstandsnota: gebiedskarakters (2012), Cultuurhistorische verkenningen, Bouwverordening

Rotterdam (2010), Gebiedsgerichte Visies en Masterplannen, Handboek opstellen en borgen Cultuurhistorische Verkenningen (2017).

2. Hergebruik gebouwen

De Rotterdamse uitbreidingswijken en kleine kernen herbergen een groot aantal gebouwen met cultuurhistorische waarde. Rotterdam hecht veel waarde aan de historische gelaagdheid van de stad en stuurt daarom bij ieder initiatief aan op hergebruik van waardevolle bestaande gebouwen. Dit kan variëren van zorgvuldige restauratie tot complete transformatie met andere functies. Uitzonderingen op deze regel kunnen worden gemaakt indien na zorgvuldige afweging op projectniveau blijkt dat er geen andere optie is dan slopen en nieuwbouw.

Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2010), Cultuurhistorische Verkenningen per deelgebied, Motie Cultuurhistorisch besef (2015), Besluitenlijstje Beschermd Stadsgezicht (2010), Woonvisie Rotterdam (2016), Handboek opstellen en borgen Cultuurhistorische Verkenningen (2017)

3. Woningdifferentiatie en woonkwaliteit

Rotterdam heeft grote behoefte aan kwalitatief hoogwaardige woningen voor de juiste doelgroepen op de juiste plek. Op wijkniveau streven we naar woningdifferentiatie in woninggrootte en prijs, die toekomstbestendig is. Nieuwe grotere woningbouwinitiatieven kennen een combinatie van kleine, middelgrote en grote woningen en een combinatie van prijssegmenten. Stadsbreed streven we naar de bouw van 18.000 woningen in deze collegeperiode: 20% daarvan zijn sociale woningen, 30% middensegment, 30% hoger segment en 20% topsegment.

Aandachtspunten zijn:

- Woningen kennen per initiatief een minimaal gemiddelde gebruiksoppervlakte van 70m² en zijn nooit kleiner dan 60m² (mogelijkheden voor een afwijkende gebruiksoppervlakte zijn opgenomen in het Nieuw Rotterdams Kwaliteitsbeleid Wonen).
- Naast gebruiksoppervlakte zijn collectiviteit, flexibiliteit en ge-

bruikskwaliteit altijd onderwerp van gesprek bij een nieuw initiatief.

- Goed bruikbare (groene), royale privé-buitenruimten per woning.
- Ruime verdiepingshoogten.
- Bij wooncomplexen tot 50 eenheden aandacht voor ontmoeting. Bij grotere complexen is een gemeenschappelijke ruimte voor ontmoeting, sport of overige maatschappelijke activiteiten wenselijk, evenals de aanwezigheid van een portier of beheerder.
- In het geval van een parkeergarage een tussenstop tussen de garage en entree woningen, met contact met de straat.

Profilering wonen in de Binnenstad (2011), Hoogbouwvisie (2011) Herziening 2019, Nieuw Rotterdams Kwaliteitsbeleid Wonen (2020), Woonvisie Rotterdam (2016), Coalitieakkoord 2018-2022: Nieuwe energie voor Rotterdam (2018), Gebiedsatlas 2.0 ontwikkeling woningvoorraad (2020), Addendum Woonvisie 2030 (2019), Actieplan middenhuur (2019)

4. Behoud groene karakter

Het groene karakter van de Rotterdamse uitbreidingswijken en kleine kernen is de meest wezenlijke kwaliteit van deze wijken. Dit groene karakter wordt bepaald door een groot aantal verschillende groene en blauwe elementen die in de wijken aanwezig zijn: parken, singels, lanen, private en collectieve tuinen, groene erfafscheidingen, historische linten en restgroen. Veel van deze groenelementen zijn onderdeel van de verkaveling van de buurtjes. Het is belangrijk dat elke nieuwe bouwontwikkeling één of meerdere groene bouwstenen herbergt en zodoende een bijdrage levert aan het groene karakter van de wijk. Bij nieuwe ontwikkelingen in het gebied houden we rekening met bestaande boomstructuren. Waardevolle bomen dienen behouden te blijven, hetzij door ze in te passen in het ontwerp, hetzij door ze te verplanten.

Welstandsnota Rotterdam (2012), Rotterdamse Stijl (2009), Natuurkaart Rotterdam (2014), Bouwen aan de groen Hillegersberg-Schiebroek (2013), Groenstudie Hoogvliet (2004), Natuurinclusief bouwen (2018)

5. Gebruikswaarde lange termijn

De grote kracht van de Rotterdamse uitbreidingswijken en kleine kernen is de verscheidenheid aan woonvormen. De Rotterdamse wijken zijn flexibel en kunnen meebewegen met de ontwikkelingen van leven, wonen en werken in de loop van de tijd: woon- en voorzieningengebouwen hebben gebruikskwaliteit op lange termijn. Ook nieuwe initiatieven worden zo ontworpen dat ze aanpasbaar zijn aan toekomstige ontwikkelingen. Nieuwe gebouwen moeten in de toekomst kunnen wisselen van programma, gebruik of doelgroep zonder grote aanpassingen aan de bouwkundige structuur. Daarnaast wordt ingezet op meer werkmilieus voor kleinere ondernemers en makers op buurt- en wijkniveau. Functiemenging is vooral kansrijk op plekken die goed multimodaal bereikbaar zijn (met name HOV knooppunten).

Woonvisie Rotterdam (2016), Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Rotterdam Resilience Strategy (2016), Coalitieakkoord 2018-2022: Nieuwe energie voor Rotterdam, Nota Ruimte voor Bedrijven 2019

6. Inclusieve stad

Rotterdam streeft naar wijken waar het prettig wonen is en waar mensen de kansen krijgen om volop mee te doen in de samenleving. Hiervoor scheppen we de juiste condities zodat mensen daadwerkelijk mee kunnen doen en elkaar makkelijk kunnen ontmoeten. Maatschappelijke voorzieningen, woongebouwen en openbaar vervoer zijn toegankelijk en bruikbaar voor iedereen. Maar 'mee-doen' gaat om meer dan toegankelijkheid voor mensen met een beperking en chronische ziekte. Het gaat bijvoorbeeld om werkgelegenheid, de mogelijkheid om andere mensen te ontmoeten of te kunnen bewegen als je geen geld voor de sportschool hebt. En om een sociaal veilige omgeving waar kwetsbare mensen toch de deur uit durven. Of woonzorgconcepten waar mensen langer zelfstandig thuis kunnen wonen.

Rotterdam richt zich bij herstructurering op goede fasering, goede communicatie, tijdige participatie en zorgvuldige herhuisvesting. Nieuwe initiatieven voorzien in voldoende vierkante meters maat-

schappelijk programma zoals opgenomen in de Referentiewaarden Maatschappelijke Voorzieningen.

Bouwmaatregelen Woningbouw Rotterdam (2018), Convenant Huisvesting Bijzondere Doelgroepen (2015), Motie Slim Fasen (2018), Referentiewaarden maatschappelijke voorzieningen (2020), Ruimte voor stad in balans (2018), Woonvisie (2016), Langer Thuis (2015), Bouwstenen Kindvriendelijke Wijken (2010), Addendum Woonvisie 2030 (2019), Actieplan middenhuur (2019), Lokale Agenda Toegankelijkheid (2021)

7. Veranderende mobiliteit

Mobiliteit staat in dienst van de gezonde leefomgeving, de energietransitie en de ruimtelijke verdichting. Dit betekent dat we de fiets, voetganger en openbaar vervoer meer ruimte geven en minder aan het autoverkeer. We zetten in op nieuwe schone vervoersmiddelen en ander reisgedrag.

Parkeren:

- In de uitbreidingswijken en kleine kernen liggen de kansen voor innovatieve parkeeroplossingen, zoals deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS), voornamelijk rondom de OV-knooppunten.
- Elk plan moet voorzien in beweeg- en parkeerruimte voor fietsparkeerders, scooters, bakfietsen etc. en moet voldoen aan bijbehorende kwaliteitseisen. Ook wordt elektrisch rijden gefaciliteerd, zowel de bestaande als toekomstige laadinfrastructuur door middel van de EV-ready eis voor nieuwbouw parkeergelegenheid. Bij eengezinswoningen dient voldoende ruimte voor fietsbergingen te worden voorzien.

Stadsdistributie:

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

Rotterdamse mobiliteitsagenda 2015-2018 (2014), Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2030 (2017), Bouwverordening Rotterdam (2010), Fietsplan 2016-2018: Fietsen heeft voorrang (2016), Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam (2018),

Rotterdamse MobiliteitsAanpak (2020)

8. Plinten met hoge kwaliteit

De plint en de erfafscheiding zijn beeldbepalend voor de kwaliteit op straat: het is Rotterdam op ooghoogte. De plint en de erfafscheiding markeert de overgang van privé naar de openbare ruimte. Bij woningen is het uitgangspunt: voordeuren/entrees aan de straat en zichtbaar in het straatbeeld. Als er geen ruimte is voor een voortuin kan de overgang met het trottoir met een zogenaamde drempelruimte (stoepzone) worden vormgegeven. De plint dient te voldoen aan de volgende kenmerken:

- Royale verdiepingshoogte om kwaliteit toe te voegen en flexibiliteit in programma te bieden.
- Een kwalitatief hoogwaardige uitstraling en zorgvuldige detaillering.
- Duidelijk herkenbare entrees.
- Erfafscheidingen zijn onderdeel van het ontwerp en ondersteunen het groene totaalbeeld van de wijk.
- Vloeiende aansluiting op peilmaat buitenruimte.
- Aandacht voor privacy bewoners: geen glas tot aan de grond bij woningen aan de straat.

Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Welstandsnota Rotterdam (2012), Gebiedsgerichte Visies en Masterplannen, Rotterdamse Stijl, Handboek openbare buitenruimte (2009), Bouwstenen Kindvriendelijke Wijken (2010)

9. Duurzame gebouwen

Duurzaamheid is van fundamenteel belang voor de leefbaarheid in Rotterdam: nu en in de toekomst. Bij nieuwe initiatieven is duurzaam bouwen integraal onderdeel van de ontwerpopgave. Duurzaamheid kent vijf componenten:

- **Energie:** Rotterdam is in 2050 aardgasvrij. Woningen worden ontworpen op een lage energievraag en voorzien zoveel mogelijk in hun eigen energiebehoefte. Alle nieuwbouwprojecten in de groene woonwijken van Rotterdam worden verplicht op industriële restwarmte aangesloten, of een vergelijkbaar alternatief.
- **Klimaat:** In Rotterdam bouwen we klimaatadaptief om hiermee

schade of duurdere herstelmaatregelen in de toekomst te voorkomen. Gebouwen en hun omgeving dragen bij aan een klimaatrobuuste inrichting. Bij nieuwe bouwwerken en nieuwe terreinverharding van 500 vierkante meter en groter moet 50 mm waterberging worden aangelegd. De waterberging geldt voor het verhard oppervlak (dak en terreinverharding) en moet na 50 uur weer beschikbaar zijn voor de volgende bui. Hittestress gaan we tegen door het reduceren van hitte in de stad en door hittebestendig te ontwerpen. Voor buitendijkse gebieden geldt een minimaal uitgiftepeil om de gevolgen van een overstroming bij hoogwater te beperken.

- **Circulair:** Rotterdam streeft naar circulair. Daarom wordt 'slim' en 'sociaal' gesloopt en worden materialen hergebruikt. Nieuwe gebouwen gebruiken een materialenpaspoort.
- **Gezond:** Op basis van de ligging van de locatie wordt onderzocht of er geen sprake is van geluids-, geur- of fijnstof-overlast. Dit geldt ook voor het aspect omgevingsveiligheid. Maatregelen dienen integraal te worden opgenomen in de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp.
- **Natuur:** In Rotterdam is de aandacht voor de natuur in de stad sterk toegenomen. Rotterdam houdt rekening met flora en fauna bij de inrichting van de stad en de ontwikkeling van gebouwen: natuurinclusief bouwen. Voor de verschillende wijken in de stad is er een overzicht gemaakt van te nemen maatregelen. Voor nieuwe gebouwen is te denken aan het toepassen van groene hagen en gevels en nestmogelijkheden en het beperken van verharding van privéterrein. Aandacht voor effect spiegelende gevels op fauna.

Convenant aardgasvrij, Convenant klimaatadaptief bouwen, Milieubeleid Rotterdam (2015), Rotterdam Resilience Strategy (2016), Programma Duurzaam 2015-2018: Duurzaam dicht bij de Rotterdammer (2015), Gebiedsgerichte Visies en Masterplannen voor deelgebieden, Natuurinclusief bouwen (2019), Herijking beleid (grond)uitgiftepeilen in buitendijks gebied (2018), Programma Rotterdam Circulair 2019-2023, Rotterdam gaat voor groen (2019), Urgentiedocument Rotterdams Weerwoord (2019), Verordening Beheer Ondergrond Rotterdam (2021)

10. Bouwplaatsinrichting en kwaliteit in de tijdelijke situatie

In Rotterdam wordt voortdurend gebouwd en daardoor is de dynamiek groot. Een goede invulling bij leegstand en een goede uitstraling van een bouwplaats zijn belangrijk, zodat de leefomgeving ook in tijdelijke situaties haar kwaliteit behoudt.

- Bouwplaatsinrichting is vanaf start ontwerp integraal onderdeel van de opgave. Daarbij hoort het opstellen van een BLVC-plan conform format. Bouwlogistiek dient te worden afgestemd met de afdeling Stadsbeheer.
- In afwachting op de start bouw: de tijdelijke situatie dient kwaliteit te bieden voor de omgeving. Denk daarbij aan communicatie met en participatie van omwonenden, programmering, evenementen, en bijzondere vormgeving.
- Tijdens de bouw: de overlast voor de omgeving dient zoveel mogelijk te worden beperkt. Denk hierbij aan: rijroutes bouwverkeer, inrichting bouwlocatie, inbeslagname openbare weg, geen parkeerplaatsen op de bouwplaats en alternatieven voor diesellaggen voor opwekken bouwstroom.
- Bomen worden beschermd. Lokale opslag vermindert transport. Gebruik van hub's.

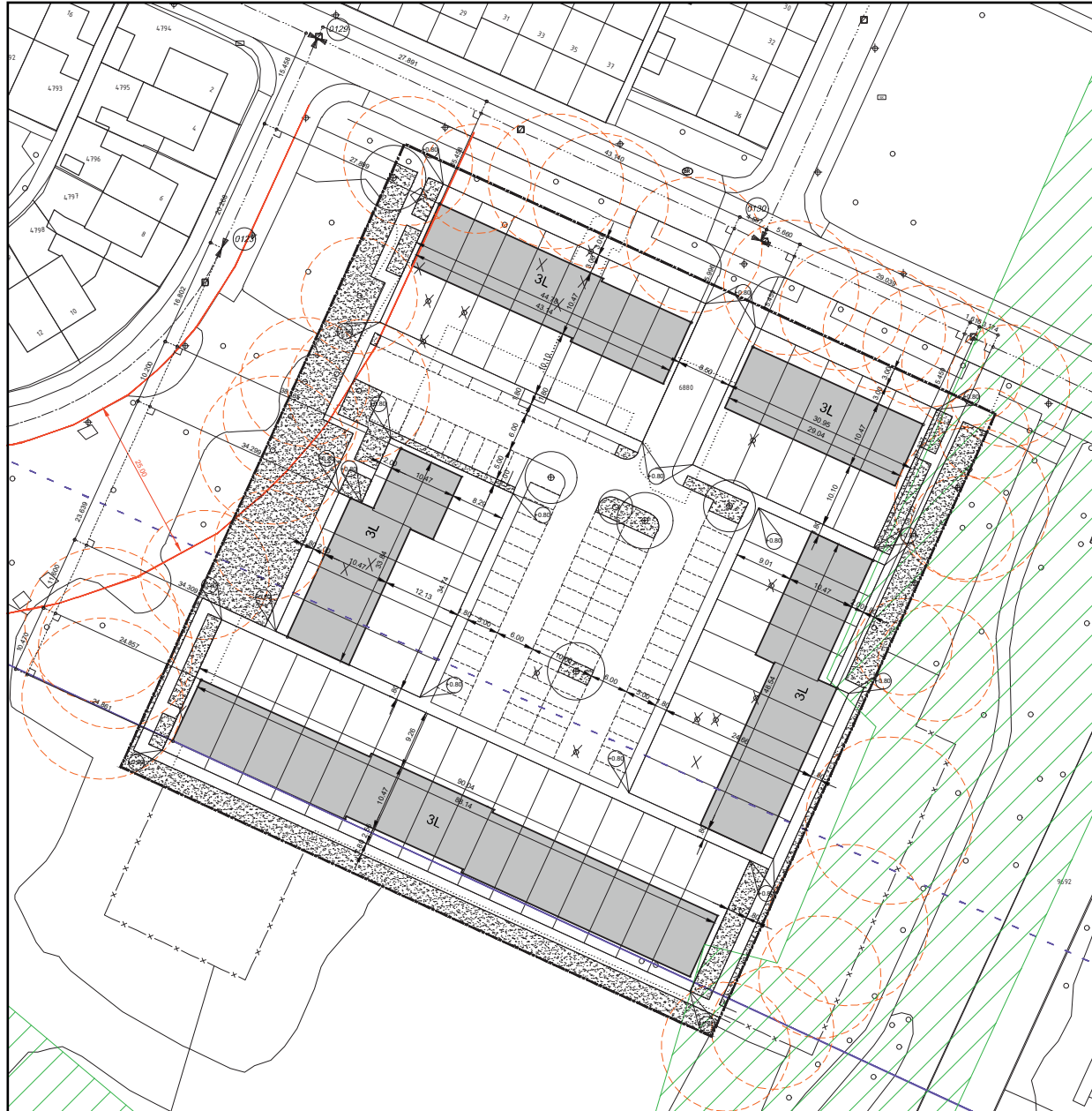
Landelijke richtlijnen bouw- en sloopveiligheid (2012), Binnenstadsplan 2008-2020 'Binnenstad als City Lounge' (2008), Programma Rotterdam Circulair 2019-2023

11. Architectenkeuze

Rotterdam is architectuurstad. De architectonische kwaliteit van gebouwen is van groot belang voor de kwaliteit van de stad. Het formuleren van de opgave, het programma en het vinden van de juiste architect is essentieel en gebeurt bij voorkeur in gezamenlijk overleg tussen opdrachtgever en gemeente. De opdrachtgever heeft hierbij de beslissende stem.

Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Architectenprotocol

10.2 Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)



VERKLARING :

- PROJECTGREN
- TOEKOMSTIGE BEBOUWING
- OPTIONELE UITBREIDING
- BEBOUWING
- TOEKOMSTIGE TOPO (GEEN BEBOUWING)
- TOPOGRAFIE (GEEN BEBOUWING)
- VERVALLEN TOPOGRAFIE
- UITGIFTEGREN (STREEPLIJN IS FICTIEF)
- PARKEERINDELING
- AS LANDMETEN EVENT. MET COORDINATEN (SO-SB Afd. Basisinformatie)
- MAATVOERING LANDMEETKUNDIGE AS
- MAATVOERING IN METERS
- HOEK VAN 90°
- VASTGESTELD PEIL T.O.V. N.A.P. (SO Afd Ingenieursbureau)
- PUNT BEKEND ALS COORDINAAT (SO-SB Afd. Basisinformatie)
- BOUWHOOGTE LAGEN
- TE ROOIEN BOOM
- TOEKOMSTIGE BOOM
- VRIJE RUIMTE BOOM
- BEBOUWING NIEUW
- GAZON EN / OF BEPLANTING
- GAZON EN / OF BEPLANTING
- PM
- GELUIDSCONTOUR ZONDER GELUIDSSCHERM
- GELUIDSCONTOUR MET GELUIDSSCHERM

10.3 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 vrijstellingen om de parkeereis te verlagen indien wenselijk voor ontwikkelaar, bewoners, gebruikers van de ontwikkeling en de stad. Dit kan op basis van de nabijheid van OV-stations, realisatie van extra fietsparkeerruimte, 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 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 elemen-

ten in de buitenruimte. Inpassing van fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte dienen te worden afgestemd met de adviseur van het cluster fietsparkeren en de landschaparchitect.

De precieze inpassing van eventueel benodigde fietsnietjes in de openbare ruimte worden in het IP traject voor de buitenruimte bepaald.

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

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

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

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

Tabel 4.1 Normentabel auto woonfunctie

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

Tabel Korting parkeereis voor nabijheid openbaar vervoer

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

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: ha. netto terrein	0,65	13,00
	Dansstudio, sportschool	0,10	2,00	3,00
Cultuur	Jachthaven	Per ligplaats	0,05	0,50
	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, herstelltehuis, hospice	Per wooneenheid	0,40	0,45
	1° 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	Cafetaria/snackbar		9	90%
	Discotheek / feestruimte		18	90%
	Café / bar		10	90%
	Restaurant		10	80%
	Logies/pension	Per kamer	0,4	50%
	Hotel	Per kamer	0,4	50%
Onderwijs	Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	Minimaal 3 bakfietsplaatsen	1,9	0%
	Basisonderwijs	Per lokaal	10	0%
	Vorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Per lokaal	15	11%
	Beroepsonderwijs en WO	Per lokaal	13	0%
Zorg	Ziekenhuis	Per bed;	0,9	30%
	Verpleeghuis, herstellhuis, hospice	Per (woon-) eenheid;	0,2	55%
	1 ^e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Per behandelkamer	1	55%

Oploadpunten voor elektrische voertuigen

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

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

Oploadpunten in de openbare ruimte

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

<https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/elektrisch-rijden/Laadkader-2020.pdf>

Oploadpunten bij bestaande gebouwen met eigen parkeerterreinen

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

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

https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012_nvt/artikelsgewijs/hfd5/afdeling-5.4

Oploadpunten bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties

In het Bouwbesluit 2012, afdeling 5.4 "Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer, nieuwbouw en bestaande bouw" is een verplichting opgenomen dat bij de ontwikkeling van nieuwe bouwplannen met meerdere parkeerplaatsen op hetzelfde terrein een minimum aantal oploadpunten geïnstalleerd moeten worden en/of leidingen doorgevoerd moeten worden naar parkeerplaatsen. Dit geldt ook voor ingrijpende renovaties.

Voor gedetailleerde informatie verwijzen wij u naar de artikelen en toelichting in het Bouwbesluit 2012: <https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd5/afd5-4>
https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012_nvt/artikelsgewijs/hfd5/afdeling-5.4

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

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

10.4 Welstandsnota gebiedscriteria



Welstandsnota gebiedscriteria

Stempel- en strokenbouw

Woongebieden van het type stempel- en strokenbouw zijn karakteristiek voor de wederopbouwperiode en kwamen tot stand tussen 1950 en 1970. Bij dit gebiedstype zijn bebouwing, openbare ruimte en groen in samenhang met elkaar ontworpen. Kenmerkend is dat de onderdelen van de openbare ruimte in elkaar overlopen; geheel omgrensde ruimtes komen niet voor. Gebouwen en groen werken samen als coulissen en vormen 'schermen' in de ruimte. De bebouwing is eenvoudig en bestaat merendeels uit lage eengezinswoningen, (portiek-)etageflats en hoge galerijflats. Er is veelal een doordachte gecombineerde afwisseling tussen laag, middelhoog en hoog, in een aantal gevallen in een duidelijk herkenbaar repeterend patroon, de stempel. De verhouding en de schaal varieert per stempelgebied. Momenteel vindt in veel wijken van dit type een ingrijpende, grootschalige herstructurering plaats. Daarbij blijft de bestaande stedenbouwkundige structuur herkenbaar en wordt aangestuurd op een architectuur die past bij de bebouwing uit de wederopbouwperiode. Locaties nabij voorzieningen en langs de stedenbouwkundige hoofdstructuur bieden ruimte voor verbijzondering. Uitgangspunt van het ruimtelijke beleid en de welstandstoets is de transformatie van de uiterst belangrijke samenhang tussen bebouwing, openbare ruimte en (groen)structuur. Iedere ingreep, zowel bij beheer en onderhoud als bij nieuwbouw, dient te worden bekeken op basis van die samenhang.

Ruimtelijke inpassing

- Er is sprake van een 'open verkaveling' (een herkenbaar ensemble van bebouwingsstroken die herhaald worden) of een 'halfopen verkaveling' (gesloten ouwblokken samengesteld uit ken).
- Locaties nabij voorzieningen en langs de stedenbouwkundige hoofdstructuur bieden ruimte voor verbijzondering.
- Bouwinitiatieven passen bij het samenhangende geheel van hoge en lage bebouwing, openbare ruimte en groenstructuur

Bron: Welstandsnota Rotterdam

en vormen daarmee samen een nieuwe herkenbare identiteit

Verschijningsvorm

- In verschijningsvorm vormt nieuwe bebouwing samen met bestaande bebouwing een nieuwe herkenbare identiteit.
- Nieuwbouw heeft een eenvoudige hoofdvorm (strook, blok, rechthoek) en is als alzijdig volume ontworpen.
- Aan- en uitbouwen, dakkapellen, dakopbouwen en andere ingrepen aan het hoofdgebouw zijn in samenhang met de architectonische eenheid ontworpen.
- De gevelopbouw wordt gekenmerkt door een weefselstructuur, grote glasvlakken en zich herhalende gevelelementen.

Materiaal, kleur en detaillering

- Materiaal, kleur en detaillering zijn afgestemd op die van de oorspronkelijke bebouwing.

Stedelijke groengebieden

Stedelijke groengebieden hebben een recreatieve functie die vaak wordt gecombineerd met waterhuishoudkundige, educatieve en ecologische functies. Deze groengebieden zijn ontworpen op verschillende stedelijke schaalniveaus, gerealiseerd in verschillende perioden en erg belangrijk voor de groenstructuur van Rotterdam. Stedelijke groengebieden zijn aangelegd in samenhang met het omliggende woongebied en liggen meestal midden in het stedelijke gebied. Binnen dit gebiedstype wordt onderscheid gemaakt tussen stadsparken, singels, volkstuinten en sportcomplexen. Omdat ze vaak in samenhang met elkaar zijn ontworpen (het Zuiderpark bijvoorbeeld omvat naast het park ook enkele volkstuinten sportcomplexen), vormen deze gebieden tezamen één gebiedstype. Uitgangspunt van het ruimtelijke beleid en de welstandstoets is het handhaven of versterken van het contrast tussen het groene karakter van de stadsparken en het stedelijke gebied rondom, echter wel met inachtneming van de onderlinge verwevenheid in stedenbouwkundig opzicht. Belangrijk voor de bebouwing is dat deze alzijdig is en aansluit bij het karakter van het groengebied.

Ruimtelijke inpassing

- Bouwinitiatieven passen bij de sfeer en het karakter van het groengebied.

Verschijningsvorm

- Aan- en uitbouwen en andere ingrepen aan het hoofdgebouw zijn in samenhang met de architectonische eenheid ontworpen.
- Bebouwing wordt als compact volume ontworpen (geen optelling van verschillende volumes en elementen).
- Bebouwing wordt als alzijdig volume ontworpen (expeditie, vuilopslag uit het zicht).

Materiaal, kleur en detaillering

- Materialen en detaillering zijn afgestemd op de sfeer van het groengebied of het aangrenzende gebiedstype.
- Ingangspartijen worden zorgvuldig gedetailleerd.
- Inrichtingselementen zijn van duurzaam, hoogwaardig materiaal passend bij de uitstraling van de omgeving.
- Verschillende soorten hekwerken, leuningen en afrasteringen zijn transparant, van hoogwaardig materiaal en worden op elkaar afgestemd.

De Zeehond.



Gemeente
Rotterdam