Tuindorp OverdeSchie

PvE inrichtingsplan

www.rotterdam.nl

Gemeente Rotterdam

Inhoud

1. Projectbeschrijving 5

1.1 Aanleiding en opzet 5

1.2 Opgaven 5

1.3 Projectgrens 6

1.4 Doel 6

1.5 Samenhang met (al opgestelde) IP's/ORP's en andere projecten 6
1.5.1 Inpassing tijdelijke warmteketels Eneco 7
1.5.2 Samen aan de Schie - Ontwikkeling Woonstad 8

2. Huidige situatie 9

2.1 Ligging 9

2.2 Wijkanalyse 9

2.3 Ruimtelijke situatie 9

2.4 Wensen vanuit de omgeving 11

2.5 Historie 11
2.5.1 De Schie 11
2.5.2 Kleinpolder 12

2.6 Bebouwing en plinten 13

2.7 Gebruik 13

2.8 Groen 13
2.8.1 Bomen en beplanting 14
2.8.2 Biodiversiteit 15

2.9 Klimaatadaptatie 16
2.9.1 Neerslag en overstroming 16
2.9.2 Droogte, Grondwater en Bodemdaling 16
2.9.3 Hitte en bezonning 17

2.10 Mobiliteit 17
2.10.1 Verbindingen 17
2.10.2 Parkeren 18

3. Ambities 19

3.1 Toekomstige inrichting 19
3.1.1 Tuindorp sfeer 19

3.2 Uitwerking van de thema's 20

3.2.1 Bebouwing en plinten 20
3.2.2 Gebruik 21
3.2.3 Groen 21
3.2.4 Klimaatadaptatie 23
3.2.5 Mobiliteit 23

3.3 Deeluitwerkingen toekomstige inrichting 26
3.3.1 Torenlaan 26
3.3.2 Centrale woonstraat 29
3.3.3 Waterloop en oever tussen nutstuin en woonbuurt 30
3.3.4 Oeverzone Delfshavense Schie 31

4. Concrete eisen en wensen 32

5. Beheer tijdens het gebruik 39

5.1 Beheerkosten 39

6. Participatie 40

6.1 Eerdere participatie 40

6.2 Uitkomsten participatie 40
6.2.1 Inhoudelijk resultaat enquête 40

6.3 Toekomstige participatie 43

7. Projectuitgangspunten 45

7.1 Geld 45

7.2 Tijd 45

8. Beleid en bijlagen 46

Projectgegevens

Projectnaam en nummer	DGO-561300-Tennisv.OverSchie - 100021939		
Soort project	24-00058-OV		
Soort project	Inrichtingsplan buitenruimte (bij nieuwbouw)		
	○ ~~Eenvoudig~~ ● Regulier ○ ~~Complex~~		
Bestuurlijk opdrachtgever	Wethouder Chantal Zeegers, Klimaat, Bouwen en Wonen		
Straatnaam	Tennispark OverdeSchie, Torenlaan		
Wijk/buurt	Overschie (wijk)		
Gebied	Overschie		
Financiering	Privaat, projectontwikkelaar		
Startdatum	Oktober 2023	**Kritieke datum of deadline**	n.v.t.
Datum rondzending concept PvE	21 maart 2025	**Datum akkoord TOR**	16 december 2025
Datum vaststelling ambtelijk opdrachtgever	n.t.b.		

1. Projectbeschrijving

1.1 Aanleiding en opzet

Aanleiding voor dit Programma van Eisen (PvE) is de voorgestelde herontwikkeling van de locatie 'Tennispark OverdeSchie' naar woningbouw. Het project is een private ontwikkeling waar de lijn is dat de gemeente de buitenruimte overneemt en in beheer neemt. Daarom is er een andere aanpak dan gewoonlijk afgesproken. Het PvE wordt opgesteld door de gemeente. Het ontwerp en de uitvoering van het plan ligt bij de projectontwikkelaar. De gemeente heeft daarin een toetsende rol. Dit PvE is dan ook gericht op het stellen van eisen aan de inrichting van de buitenruimte bij de private ontwikkeling. Daartoe is het eerdere concept PvE als bijlage bij de anterieure overeenkomst gevoegd die onderdeel is van de bestemmingsplan wijziging die eind 2023 in procedure werd gebracht.

1.2 Opgaven

Woningbouw is een passende ontwikkeling op deze locatie. Hiermee is het mogelijk om meer woningen toe te voegen aan Overschie o.a. in het middensegment. Ook kan zo invulling gegeven worden aan het 'Programma Langer Thuis' (Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport), het geeft mogelijkheden voor starters op de woningmarkt en het zorgt voor potentieel meer doorstroming op de woningmarkt. Het gaat voor deze locatie om een programma van 48 woningen, met daarvan 15 appartementen in het middensegment. De andere woningen zijn duurdere grondgebonden woningen met tuinen.

De herontwikkeling van het tennispark biedt de mogelijkheid om Overschie met een aantrekkelijke invulling prominent aan de Delfshavense Schie te koppelen. Het bestaande tuindorp wordt gecomplementeerd met een aantrekkelijk en representatieve voorkant naar het water. Er wordt daarbij aangestuurd op het voortzetten van de elementaire stedenbouwkundige en bebouwingskarakteristieken van de bestaande wijk van de Torenlaan. Daarbij moet worden gedacht aan heldere plattegronden, aantrekkelijke binnengebieden, grondgebonden laagbouwwoningen onder prominente (langs)kappen en appartementen. De woningen langs de oever moeten zorgen voor een aantrekkelijk accent langs de Delfshavense Schie.

1.3 Projectgrens

Afbeelding 1: Plangebied met projectgrens

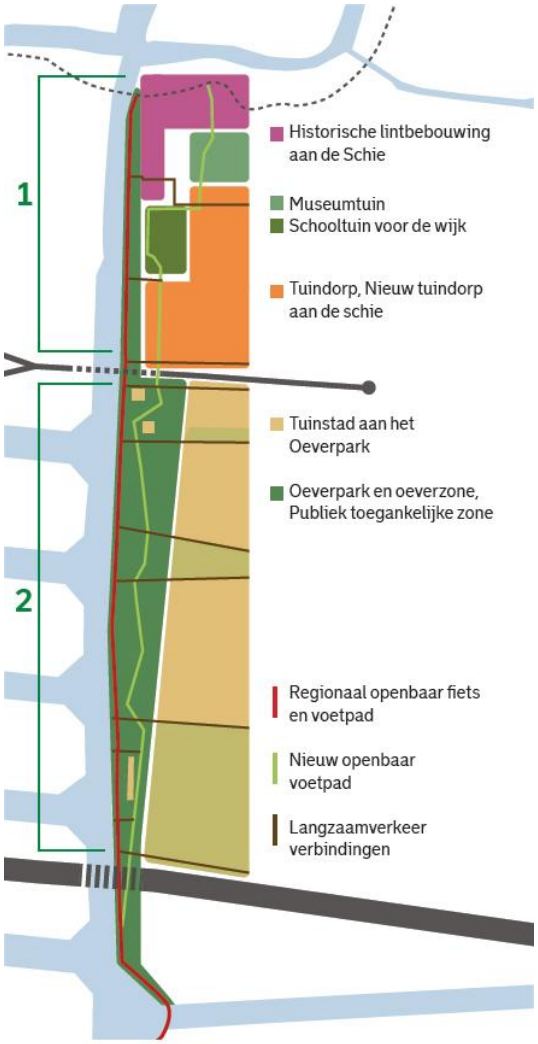
1.4 Doel

De belangrijkste doelen bij de ontwikkeling en het inrichten van het projectgebied in z'n geheel zijn:

- Inpassen van ongeveer 48 nieuwbouwwoningen in de sfeer van een tuindorp.
- Een Heldere en krachtige presentatie van Overschie langs de Delfshavense Schie als één van de groene woonwijken van Rotterdam.
- Hoge verblijfs- en woonkwaliteit langs een groen ingerichte en rustige woonstraat en als onderdeel van het 'Oeverpark'.
- Robuuste, duurzame en klimaatbestendige woningen en openbare ruimte.

1.5 Samenhang met (al opgestelde) IP's/ORP's en andere projecten

In 2022 ging de Gemeente van start met het opstellen van een visie voor de oeverzone tussen de A20 en de Hoge brug. Een groene visie om de bestaande kwaliteiten van het gebied te versterken. In het schema (afb. 2) wordt het ruimtelijk concept van de oeverzone, met twee van elkaar te onderscheiden delen, weergegeven.



Afbeelding 2: Concept schema 'Oeverpark'

1. **Tuindorp**: dit deel bestaat uit historische lintbebouwing met aparte fragmenten langs het dijklichaam zoals: de museumtuin, educatieve nutstuin en de te ontwikkelen locatie.

2. **Tuinstad**: dit deel bestaat uit een langgerekte groenstrook met gebouwen als paviljoenen in en aan het groen; een gebied waar modernistische buurten zich afwisselen met groene wiggen die variëren in breedte.

Het 'Oeverpark', het jaagpad en de fiets- en wandelroute verbinden de wijkdelen met elkaar. Het conceptschema is de eerste stap naar een gemeenschappelijke visie voor de oeverzone. Het groene dijklichaam is naast een belangrijke waterkering ook de karakterdrager van de oeverzone. Het lagergelegen gebied heeft een rustiger en intiemer karakter met een eenzijdige groenstructuur. Hier liggen kansen voor ecologische diversiteit, bijzondere speelobjecten en waterberging. Het gebruik ervan door de buurt kan worden gestimuleerd door het toevoegen van wandelpaden. Momenteel zijn de groenzones namelijk losgekoppeld van de dijk en van de wijk. De ambitie is een duidelijk landschappelijke eenheid te maken door variaties in de groenstructuur toe te voegen waarmee de relatie tussen dijk en buurt wordt verbeterd.

1.5.1 Inpassing tijdelijke warmteketels Eneco

In verband met de energietransitie van de woningen van Woonstad (renovatie en nieuwbouw) zijn voor een periode van maximaal 10 jaar tijdelijke warmteketels gebouwd en geëxploiteerd. De ketels bestaan uit een drietal containers die onder de Spaanse Brug zijn geplaatst. De rookgassen van deze ketels worden afgevoerd via een schoorsteen. Deze schoorsteen van 14 meter hoog staat aan de noordzijde van de Spaanse Brug, aan de Torenlaan, tegenover de tennisbanen. De tijdelijke warmteketels zijn o.a. voor de woonontwikkeling 'Samen aan de Schie' (paragraaf 1.5.2) gebouwd, nieuwe woningen krijgen er geen gasaansluiting meer. Tot er een vast warmtenet wordt aangelegd, worden de appartementen 'Samen aan de Schie' verwarmd door deze warmteketels.

Ten behoeve van onderhoud dient ook een toegang en opstelstrook te worden behouden vanaf de Torenlaan naar de ketels onder de brug.

Afbeelding 3: Eneco warmteketels

1.5.2 Samen aan de Schie - Ontwikkeling Woonstad

Aan de zuidzijde van de Spaanse Brug heeft Woonstad twee appartementengebouwen ontwikkeld. In totaal gaat het om 76 appartementen, verdeeld over twee torens van 8 en 14 etages hoog.
De hoogste van de beide gebouwen, 14 etages, staat langs de Delfshavense Schie en de Spaanse Brug. Het is een opvallend herkenningspunt dat de entree van Overschie vanuit het westen markeert. De twee gebouwen staan in een parkachtige setting, als verlenging van het 'Oeverpark'.

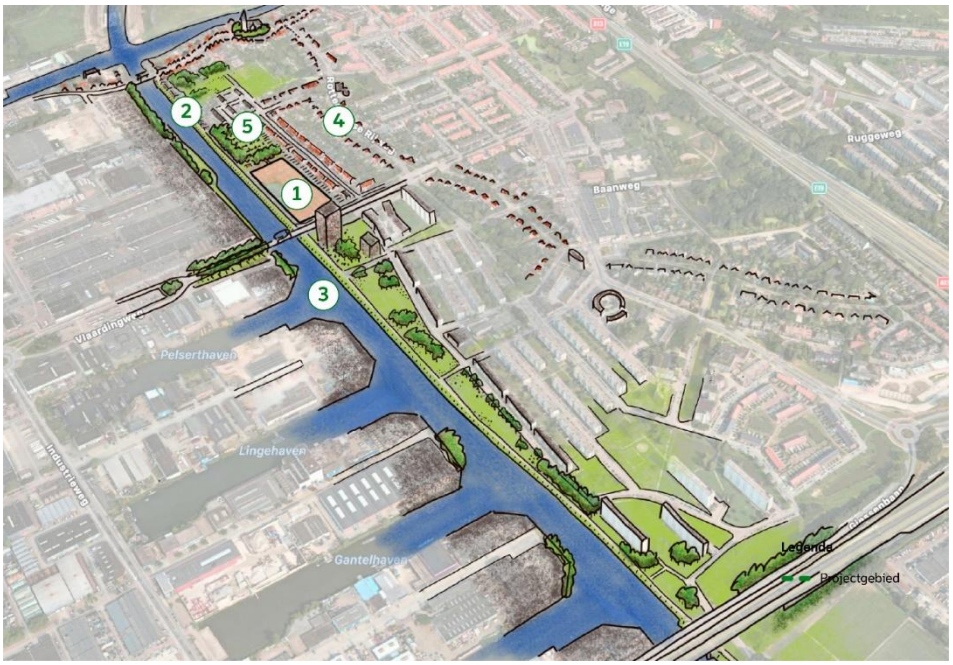
Bij de ontwikkeling en inrichting van 'Tuindorp OverdeSchie' dient de centrale woonstraat logisch aan te sluiten op de nieuwe onderdoorgang onder de brug. De positie van de onderdoorgang is met het inrichtingsplan (IP) 'Samen aan de Schie' gewijzigd ten opzichte van de voormalige situatie. Hoewel deze nieuwe onderdoorgang initieel voor voetgangers en fietsers is, moet de inpassing en de aansluiting in de Torenlaan ervan zo zijn dat het ook toegankelijk maken voor personenwagens slechts een minimale ingreep is.

Afbeelding 4: Plankaart 'Samen aan de Schie'

2. Huidige situatie

2.1 Ligging

Het plangebied (1), genaamd ‘Tuindorp OverdeSchie’, is gelegen in Overschie. Het ligt direct ten noorden van de Torenlaan en de Spaanse Brug, de verbindingsweg tussen Overschie en de Spaanse Polder. Aan de westkant van het plangebied ligt de Delfshavense Schie en de langeafstandsfietsroute over de Delfshavenseweg (2). De Delfshavense Schie (3) was en is een belangrijke transportroute over water tussen Delft, Den Haag en Rotterdam. Ook is het een drukbevaren route voor pleziervaartuigen. Aan de oostkant ligt de vooroorlogse (en deels naoorlogs aangevulde) wijk rondom de Torenlaan en Rotterdamse Rijweg (4). Hier staan veel woningen in de fraaie en rijk gedetailleerde tuindorp architectuur uit de jaren ’20 en ‘30 van de 20ste eeuw. Aan de noordkant van het plangebied liggen de educatieve- en nutstuincomplexen van de Stichting Natuurstad Rotterdam (5), een wat verborgen lommerrijke groene wereld met een bredere functie voor de wijk.



Afbeelding 5: Ligging van het project

2.2 Wijkanalyse

De wijk Overschie telt ongeveer 6.800 inwoners. De leeftijdsopbouw is vergelijkbaar met het gemiddelde van Rotterdam. Er wonen relatief veel gezinnen. Huishoudens met een gemiddeld en hoger besteedbaar inkomen zijn verhoudingsgewijs sterker vertegenwoordigd dan in de rest van Rotterdam. Ook de verhouding koop-huur ligt in Overschie aanmerkelijk hoger dan het Rotterdams gemiddelde: 56% koop, 20% particuliere huur en 23% sociale huur in Overschie, tegenover 33%, 24% en 43% in Rotterdam. Het middensegment is daarbij in Overschie echter ondervertegenwoordigd tegenover de andere wijken. In Overschie behoort slechts 47% van de woningen tot het middensegment, terwijl dat gemiddeld 60% is. Met het programma van de woonontwikkeling wordt hierop ingespeeld door ook woningen toe te voegen in het middensegment. Van de ongeveer 48 woningen wordt zo’n 30% appartementen in het middensegment.

2.3 Ruimtelijke situatie

Het fietspad over de Delfshavenseweg is onderdeel van een belangrijke regionale fietsroute tussen Rotterdam centrum en Midden Delfland/Delft. In het deel tussen de Spaanse brug en de Hogebrug is

dit een smal fietspad tussen het water en het tennispark (afb. 6). Er ligt langs dit deel van de Delfshavenseweg geen formeel voetpad. Wel is er over de hele lengte een net iets hoger gelegen onverhard wandelpad, wat ooit het jaagpad was. De tennisbanen worden afgeschermd door een lage rij van bomen en heesters met onderbeplanting en een kwelsloot. Het tennispark zelf ligt ongeveer 1,5 meter lager dan het fietspad.

Aan de noordkant gaat het fietspad over in een luw woonstraatje met een rijtje historische dijkwoningen (afb. 7). De ruimte is erg krap en fietsers rijden er dicht langs de gevels. Bewoners proberen in de huidige situatie om enige afstand tot hun voordeur te bewaren doormiddel van plantpotten en zitmeubilair.

Afbeelding 6 (links): Smal fietspad tussen tennisbanen en de Delfshavense Schie met links onverhard pad en rechts een lage bomenrij met onderbeplanting | Afbeelding 7 (rechts): Fietspad gaat over in het noorden naar een smal woonstraatje met historische dijkwoningen

Vanaf de Torenlaan is er geen goede rechtstreekse aantakking op het fietspad van de dijk. De betonnen traptreden (afbeelding 8) zijn vervangen door een tijdelijke hellingbaan, deze is m.b.t. toegankelijkheid onvoldoende. Voorheen was er aan de zuidzijde van de brug een fietspad dat de dijk opliep. Door de bouwontwikkeling ‘Samen aan de Schie’ werd deze verbinding ongeveer 80 meter naar het zuiden verplaatst.

Onder de Spaanse Brug zijn hekwerken aangebracht om ongewenste activiteiten onder de brug te verminderen. Deze bepalen er sterk het beeld, maar blijken tot nu toe succesvol. Dichter bij de dijk bevinden zich onder de brug ook de installaties m.b.t. het warmtestation van Eneco (afb. 8).

Ter hoogte van de tennisbanen verandert het straatprofiel van de Torenlaan. Waar er in het noordelijke deel van de Torenlaan bomen langs het brugdek staan, is er ter hoogte van de tennisbanen enkel verharding. Informeel langsparkeren gaat over in formeel haaksparkeren (afb. 9).

Afbeelding 8 (links): De Torenlaan heeft geen (goede) aansluiting op de dijk; links de schoorsteen en de installaties van het warmtestation | Afbeelding 9 (rechts): Overgang van straatprofiel in de Torenlaan

2.4 Wensen vanuit de omgeving

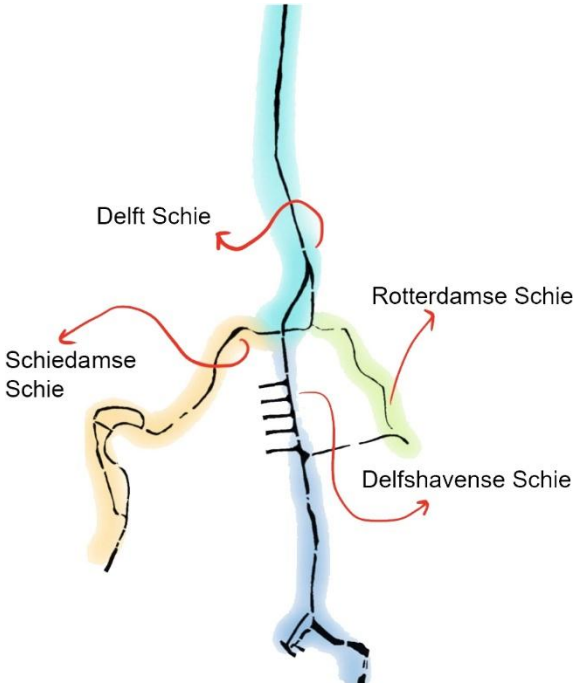
Verschillende buurtbewoners hebben zich uitgesproken tegen het verdwijnen van het tennispark t.b.v. woningen. Als het voormalige tennispark wordt ontwikkeld tot wonen wenst de buurt wel dat het project qua beeld en materiaal aansluit bij de omgeving. De wens is een groen ingevuld straatbeeld waar geparkeerde auto's niet de ruimte claimen en de verharding bovendien sterk wordt beperkt.

In het verleden was er sprake van hangjongerenproblematiek onder de Spaanse Brug. De wens van de bewoners om hier iets aan te doen is al vervuld door het afschermen van de ruimtes onder de brug met een open hekwerk. Deze hekwerken blijken te werken. Of dit ook op langere termijn een goede oplossing is, moet blijken. Verwachting is dat door woningbouw en de daardoor toenemende sociale controle een verbetering van de veiligheid bij de brug zal ontstaan.

2.5 Historie

2.5.1 De Schie

Overschie is ontstaan in de 10de eeuw als nederzetting in een moerasgebied. Nu is het de plek waar vier waterlopen, tezamen kortweg aangeduid als de Schie, samenkomen. De ontstaansgeschiedenis van Overschie is volledig verknoopt met deze vier waterlopen die er bij elkaar komen en elk naar een andere stad in de omgeving voeren.



Afbeelding 10: De vier Schieën

Elk van de vier Schieën heeft een andere geschiedenis, die deels nog af te lezen is aan de huidige ruimtelijke verschijningsvorm en functie. Deze geschiedenis en het onderscheid daarin kan een aanknopingspunt bieden voor de verdere ontwikkeling.

De Delfshavense Schie is als verbindingskanaal van grote betekenis geweest voor Delft, maar is niet tot ontwikkeling gekomen als industriële as zoals de Rotterdamse Schie dat vanaf de 17de eeuw wel was. Delfshaven bleef achter in zijn ontwikkeling en Rotterdam had langs dit kanaal geen zeggenschap. Daarnaast is deze Schie vanouds grootschaliger en kaler in zijn opzet dan de andere drie Schieën.

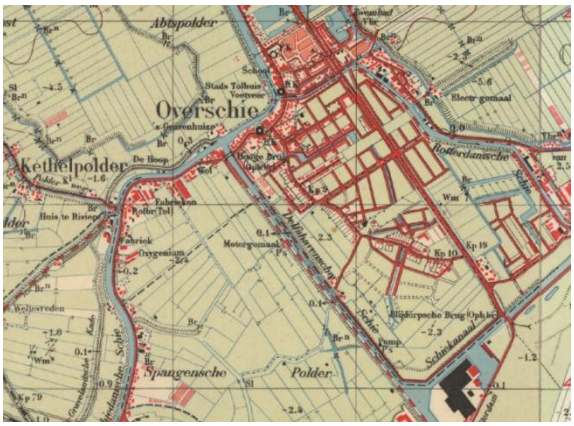
2.5.2 Kleinpolder

De oevers van de Delfshavense Schie waren tot de jaren ‘50 nog grotendeels polderlandschap. Het plan voor Kleinpolder van Lotte Stam-Beese uit 1952 heeft Overschie aan de Delfshavense Schie gebracht. Het groene karakter van het dijklichaam van de Delfshavense Schie is vandaag nog te herkennen. Het fietspad aan deze zijde van de Delfshavense Schie heeft zich daarbij vanaf het begin van de 21ste eeuw ontwikkeld tot een recreatieve fietsroute van Rotterdam naar Overschie Dorp en Midden-Delfland en heeft nog steeds deze functie.

Vanuit de Cultuur Historische verkenning luidt het advies om deze gebieden langs de Delfshavense Schie te ontwikkelen tot een zone waar Overschie zich stedenbouwkundig aan de Schie kan presenteren en er een verbinding wordt gelegd tussen de wijk en het water. De ruimtelijke karakteristiek van de bestaande wijk zou hierbij de referentie moeten zijn.

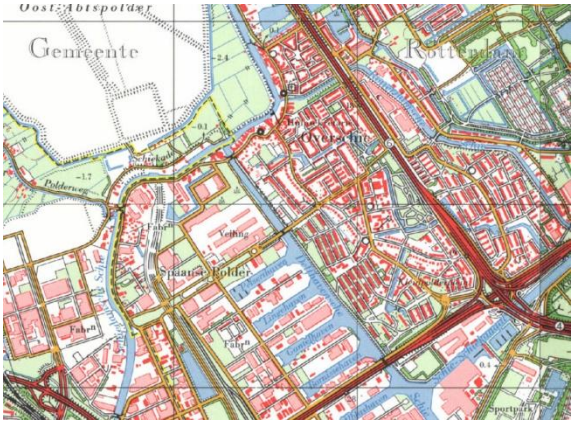
Afbeelding 11 – 1857

Afbeelding 12 - 1880

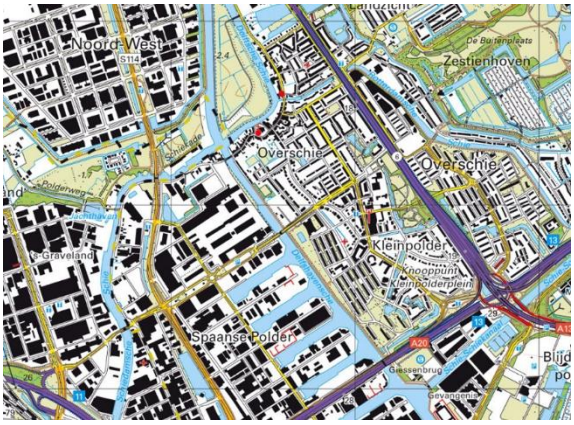


Afbeelding 13 - 1940

Afbeelding 14 - 1958



Afbeelding 15 - 1980



Afbeelding 16 – 2022

2.6 Bebouwing en plinten

In de directe omgeving van het project hebben bijna alle gebouwen een woonfunctie. Aan de overzijde van de Delfshavense Schie ligt het industriepark Spaanse Polder (1) waar nagenoeg uitsluitend bedrijven gevestigd zijn. Wat verderop richting het oosten ligt de Burgemeester Baumannlaan (2) met een actieve winkelplint.

2.7 Gebruik

Het plangebied zelf is ingericht met tennisvelden. Het tennispark sloot eind 2023 haar deuren en had nog de bestemming sport. Met het nieuwe bestemmingsplan is de bestemming gewijzigd naar wonen. De raad heeft het nieuwe bestemmingsplan aangenomen op 17 oktober 24 september 2024. In het noorden grenst het project aan de educatieve nutstuin van de Stichting Natuurstad Rotterdam (3). Begin 2024 is in het 'Oeverpark' een nieuwe speelplek (4) ingepast.

Afbeelding 17: Bebouwing, plinten en gebruik

2.8 Groen

Het plangebied is samen met de aangrenzende educatieve nutstuin en het project 'Samen aan de Schie' onderdeel van de groenstructuur van het 'Oeverpark' en de dijk langs de Delfshavense Schie.

Afbeelding 18: Eén grote groenstructuur langs de Delfshavense Schie

2.8.1 Bomen en beplanting

De dijk zelf is vanuit door waterschap gestelde eisen (kerngebied en beschermingszone) vrij van bomen en heesters. Toch wordt de bredere groenstructuur langs de Delfshavense Schie gekenmerkt door enkele beeldbepalende bomen en boomgroepen.

Het fietspad op de dijk en de educatieve nutstuin worden van elkaar gescheiden door een forse groep heesters en bomen (1). Het is een bonte verzameling van verschillende inheemse soorten. Een esdoorn, een walnoot, een aantal populieren en enkele essen bepalen het beeld. In de tuin zelf zijn ook enkele redelijk grote elzen aanwezig.

In de Torenlaan wordt het groenbeeld bepaald door een eenzijdige bomenrij met enkele heesters als onderbeplanting (2). De forse exemplaren Prunus, esdoorn en eik verzachten de overgang tussen de Torenlaan en de aanlanding van de Spaanse Brug. Tegelijk maken ze onderdeel uit van de entree van Overschie komende van de Spaanse Brug.

Het 'Oeverpark' zelf bestaat uit een open grasveld zonder vaste planten of heesters. Losjes verspreide bomen bepalen het beeld (3). De bomen zijn gegroepeerd per soort. De dominant aanwezige soorten zijn: plataan, es, eik en linde. Wat meer naar het zuiden staan een viertal perenbomen en een enkel exemplaar Japanse zelkova.

De overzijde van de Delfshavense Schie kent minder bomen. Toch is er tegenover de educatieve nutstuin een stevige bomenrij van onder meer: berken, lindes, elzen, en pruimen (4).

Ook binnen de projectgrens zelf zijn een zestal kleinere bomen aanwezig. Het tennispark wordt aan de zuidwestzijde begrenst door een haag en enkele heesters.

Afbeelding 19: Beeldbepalende boomstructuren

Afbeelding 20: Bomen en heester groep tussen fietspad en educatieve nutstuin | Afbeelding 21: Bomenrij met heesters in de Torenlaan

Afbeelding 22: 'Oeverpark' met losjes verspreidde boomgroepen

Met de inrichting van het project 'Samen aan de Schie' werden in de openbare ruimte nieuwe beeldbepalend bomen van 3de tot 1ste grootte geplant die passen bij de typologie van de oever en polder.

2.8.2 Biodiversiteit

De diversiteit aan bomen en beplanting is binnen het projectgebied en in de omgeving niet rijk en dus voor verbetering vatbaar. Het ontbreken van vaste planten en besdragende heesters is een beperkende factor voor fauna. Ook is het aantal boomsoorten (te) beperkt. Een positieve uitschieter is de zoom rondom de educatieve nutstuin dat een ruimere variatie aan bomen en heesters herbergt dan de omgeving. Ook de perenbomen in het 'Oeverpark' kunnen een meerwaarde betekenen voor het aantrekken van onder meer vlinders, op zichzelf staand zijn deze perenbomen echter niet voldoende.

In de inrichting van het project 'Samen aan de Schie' is een eerste aanzet gedaan tot het verbeteren van de biodiversiteit door slim om te gaan met hemelwaterafvoer en het toepassen van kruidenrijk grasland. In het IP van 'Tuindorp OverdeSchie' moet deze lijn worden doorgetrokken. Voor de uitwerking hiervan dient een ecoloog van de gemeente te worden betrokken in het IP-proces.

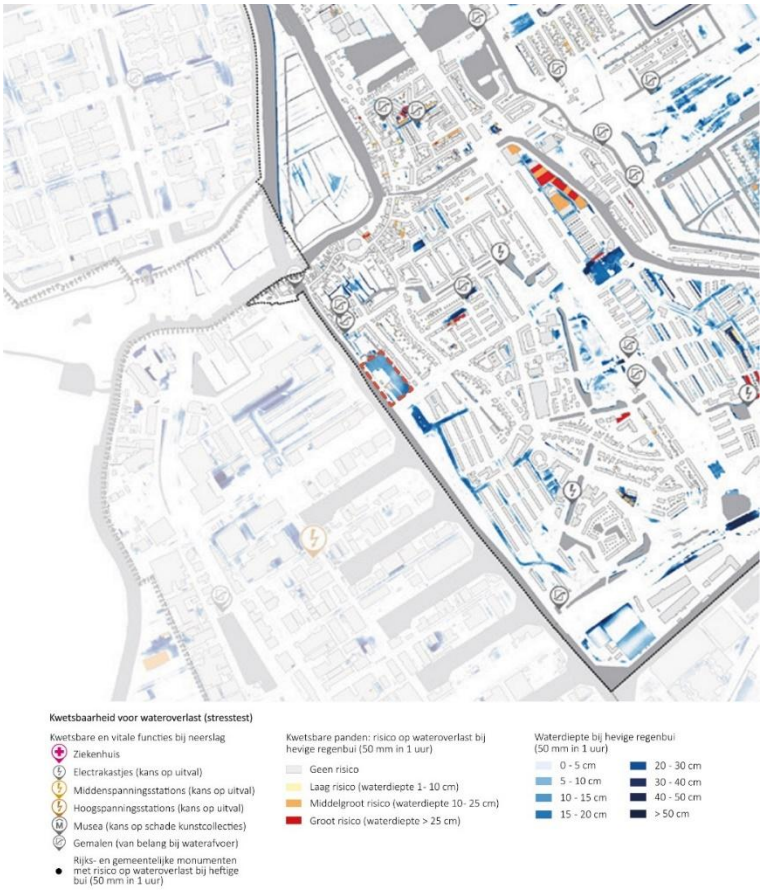
Ook is er een Quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd. De aanbeveling hierbij zijn opgenomen in hoofdstuk 8: 'Beleid en bijlagen'.

2.9 Klimaatadaptatie

2.9.1 Neerslag en overstroming

Vanuit de onderzoeken van het Rotterdams Weerwoord blijkt dat het projectgebied gevoelig is voor wateroverlast. Bij een piekbui van 50mm in een uur is de locatie onderhevig aan een verwachte waterdiepte tot 20mm. Dit heeft voor een groot deel te maken met het feit dat de huidige tennisbanen (ongeveer 1 meter) lager liggen dan de omgeving en dat de infiltratiecapaciteit van de tennisbanen door intensieve betreding mogelijks beperkt is. Daarnaast is van de circa 11.652m2 die het terrein telt ongeveer 2.079m2 verhard door bestratingen en gebouwen.

Verder bestaat de locatie momenteel voornamelijk uit kunstgras tennisbanen. Reken-technisch worden deze als onverhard beschouwd. De verharde oppervlakte zal in de bouwontwikkeling onvermijdelijk toenemen en zal dus moeten worden gecompenseerd om de watersystemen en de gebouwen te beschermen tegen wateroverlast.



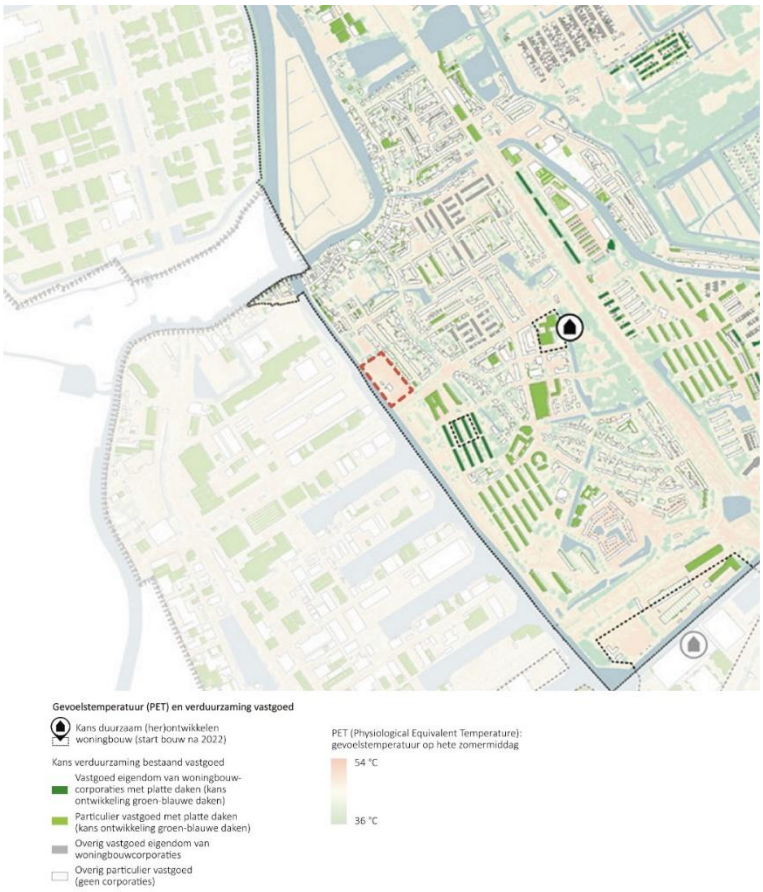
Afbeelding 23: Kwetsbaarheid voor wateroverlast

2.9.2 Droogte, Grondwater en Bodemdaling

- Invloed van droogte op de kwaliteit van het huidige groen is niet van toeppassing op deze locatie.
- De drooglegging in de omgeving is 1,2 tot 2 meter.
- Er zijn geen problemen m.b.t tot bodemdaling bekend; de zetting in de buurt is <4mm per jaar.

2.9.3 Hitte en bezonning

Het huidig gebruik van de projectlocatie als tennisbanen heeft zijn impact op de ervaren hitte op de locatie. Door een gebrek aan schaduw en de grote hoeveelheid kunstgras en verharding is de hittestress er hoog. De gevoelstemperatuur op een hete zomermiddag gaat op het tennispark, op de dijk en in een gedeelte van de Torenlaan richting de 50°C.



Afbeelding 24: Gevoelstemperatuur op een hete zomermiddag

Het projectgebied is in het kader van het Rotterdams Weerwoord aangeduid als prioriteit voor het creëren van een koele plek. In de bouwontwikkeling liggen kansen om deze warme (momenteel semiopenbare) plek sterk af te koelen en openbaar toegankelijk te maken.

2.10 Mobiliteit

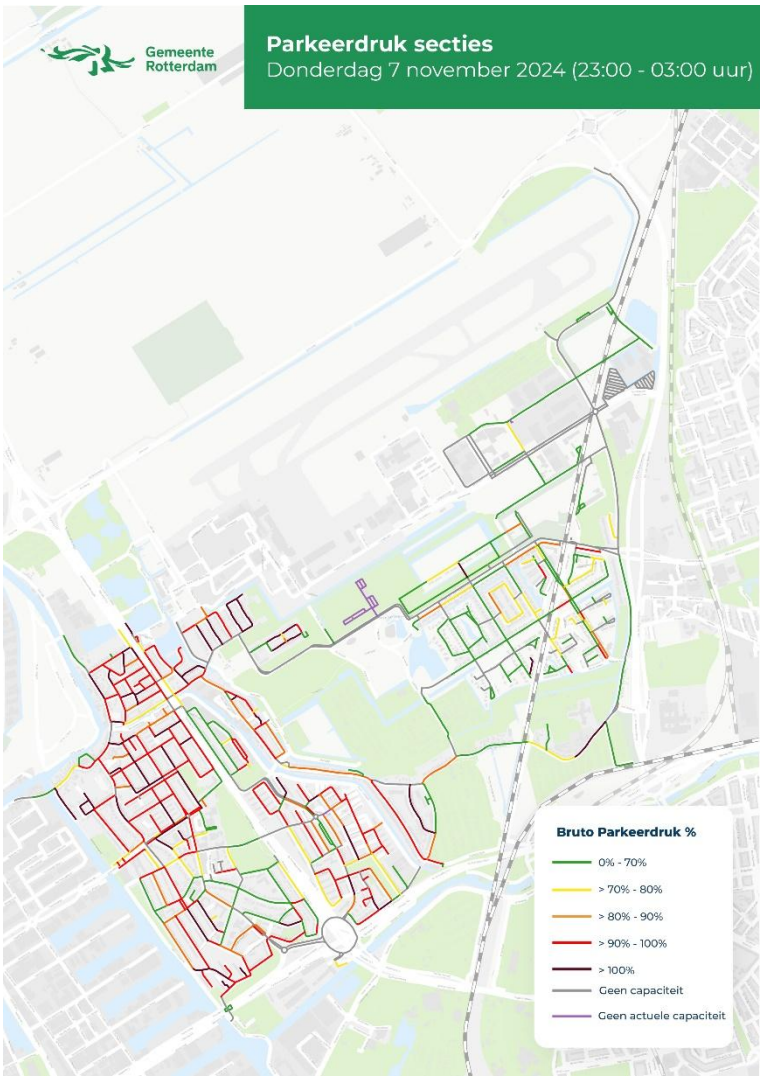
2.10.1 Verbindingen

Grenzend aan het tennispark ligt op de dijk de doorgaande regionale fietsverbinding. Deze maakt ook onderdeel uit van een langeafstandsfietsroute. Ten zuiden van de Spaanse Brug heeft dit fietspad een breedte van gemiddeld 3 meter, in noordelijke richting vanaf het tennispark ongeveer 2 meter. Langs het noordelijke deel van het fietspad ligt geen officieel voetpad of trottoir, wel is er op de dijk een smal trekpad voor voetgangers. Vanaf de Delfshavenseweg gaat het fietspad over in een kasseien rijweg. De ruimte is er krap en fietsers rijden er dicht langs de gevels. Bewoners melden overlast van fietsers, e-bikes, scooters en racefietsers.

2.10.2 Parkeren

In de Torenlaan zijn er ter hoogte van het tennispark 22 haakse parkeerplaatsen. Daarvan zijn 2 parkeerplaatsen toegewezen voor het opladen van elektrische voertuigen en nog eens 2 parkeerplaatsen zijn sinds de inpassing van het warmtestation van Eneco niet langer redelijkerwijze bruikbaar.

Tijdens de bewonersavond kwam naar voren dat de bewoners van de Torenlaan in de straat parkeerdruk ervaren. Uit eerdere tellingen (2024) blijkt dat er op de Torenlaan in het verlengde van de 2e Hogenbanweg (dus ter hoogte van het tennispark) een relatief lage parkeerdruk is (>70%-80%). Op het gedeelte van de Torenlaan tussen de bestaande woningen (afb. 25) is wel sprake van een hoge parkeerdruk (>90%-100%).



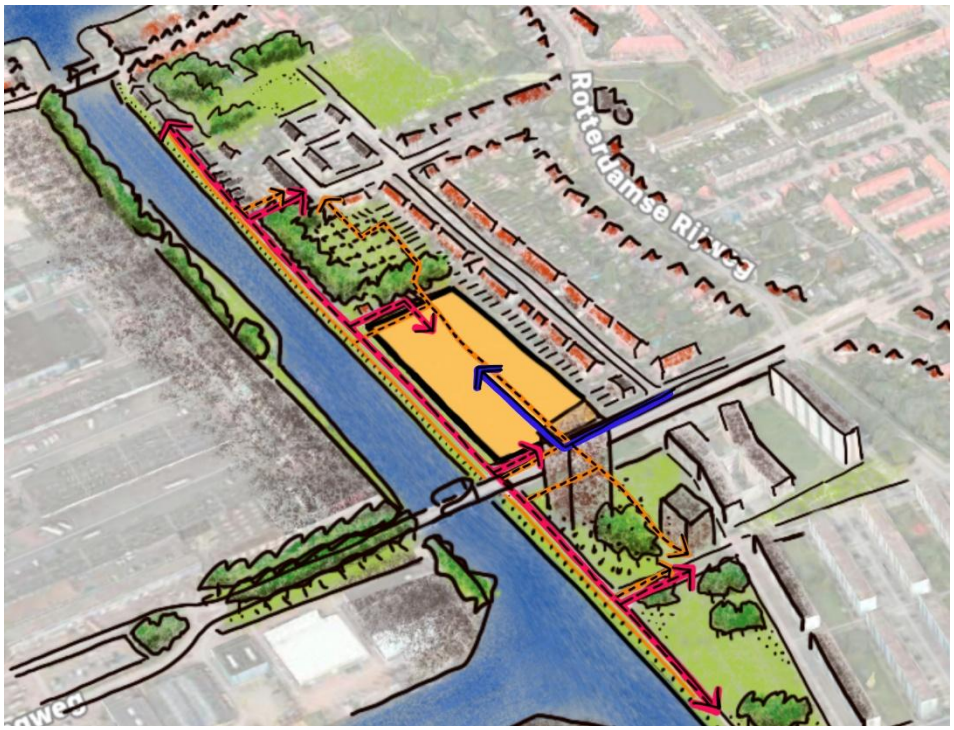
Afbeelding 25: Bezettingsgraad parkeerplaatsen donderdag 7 november 2024

3. Ambities

In diverse documenten heeft de Gemeente Rotterdam de gewenste ontwikkelrichting voor de gemeente beschreven. In Bijlage 1 zijn de beleidsuitgangspunten beschreven die samen met de analyse uit hoofdstuk 2: 'Huidige situatie' en uitkomsten van participatie tot onderstaande ambities voor de nieuwe inrichting hebben geleid.

3.1 Toekomstige inrichting

In de nieuwe woonbuurt komt er een centraal gelegen en levendige woonstraat. Deze wordt de drager van de buitenruimte en verbindt 'Tuindorp OverdeSchie' met de omgeving. Het wordt een groen ingerichte straat waar voetgangers en fietsers voorop staan. Er is ruimte voor het ontmoeten van buren en buurtgenoten en het veilig spelen van kinderen.



Afbeelding 26: Inbedding in de omgeving van de nieuwe woonbuurt

Naast de centrale woonstraat, komt er ook voetgangersroute tussen de centrale woonstraat en de dijk om alle bewoners van de nieuwe woonbuurt een goede verbinding te bieden met de dijk en de Delfshavense Schie. Ook is het nieuwe 'Tuindorp OverdeSchie' een schakel in een wandelroute tussen het 'Oeverpark', ten zuiden van de Spaanse Brug, en de educatieve nutstuin. Hierbij wordt een logische aansluiting met de educatieve nutstuin ingepast. Door een kleine voetgangersbrug tussen het project en de educatieve nutstuin ontstaat een informele looproute die via de nutstuin doorloopt tot aan de oude dorpskern van Overschie.

3.1.1 Tuindorp sfeer

De nieuwe woonbuurt en de woningen sluiten qua sfeer aan bij de bestaande tuindorp wijk en de Torenlaan. De bebouwing en de buitenruimte (privé en openbaar) vormen een doordachte eenheid en zijn bepalende voor het groene beeld dat de wijk moet uitstralen. Het openbare groen benadrukt daarbij de stedenbouwkundige structuur. Voortuinen zijn sterk groen ingevuld. Een heldere scheiding tussen privé en openbaar is nodig. Om te passen in de sfeer van tuindorp worden de erfafscheidingen ingevuld met levend groen (bijvoorbeeld hagen).

Afbeeldingen 27: Referentiebeeld woonstraat tuindorp Vreewijk

3.2 Uitwerking van de thema's

3.2.1 Bebouwing en plinten

Afbeeldingen 28: Impressie stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan sluit qua opbouw en sfeer aan bij de bestaande wijk van de Torenlaan en de tuindorparchitectuur waar dit deel van Overschie op is geïnspireerd. Een bijzondere kenmerken voor deze specifieke architectuurstijl is dat de woningen met voor- en achtertuinen, zadeldaken en hagen als erfafscheidingen in samenhang worden ontworpen.

De grondgebonden woningen krijgen op het uiteinde van elke rij, passende hoekoplossingen bestaande uit een rijke detaillering die herkenbaar is aan de tuindorparchitectuur. Dit houdt in niet te veel herhalingen en ritmiek, maar afwisselingen. Ieder blok, hoek- en of kopwoning heeft zo z'n eigen individuele karakter.

Langs de Delfhavense Schie wordt een typologie geïntroduceerd in de vorm van een ‘atelierwoning’. Deze woningen hebben eigenlijk twee voorzijdes, zowel naar de woonstraat als naar de dijk langs de Delfshavense Schie. De entrees van deze woningen bevinden zich aan de woonstraat. Het zijn grote woningen met op de begane grond ruimte voor een werkruimte, atelier of extra woon(-slaap)ruimte o.i.d. Om de privé tuinen aan de Schie naadloos aan te sluiten op het hier aanwezige openbaar groen zijn o.a. bouwwerken geen gebouw zijnde, schuttingen e.d. hier ongewenst. Bergingen e.d. zullen daarom voor deze woningen inpandig worden opgelost.

Op de hoek met de Torenlaan wordt gestapelde bouw gerealiseerd. Bergingen worden hier inpandig opgelost en de plint krijgt een prettige uitstraling naar de straat.

Raadpleeg voor verdere uitwerking van de randvoorwaarden het hoofdstuk beeldkwaliteit uit de Nota van Uitgangspunten (Tuindorp over de Schie, vastgesteld op 20/12/2021) en de overkoepelende Welstandsnota Rotterdam.

3.2.2 Gebruik

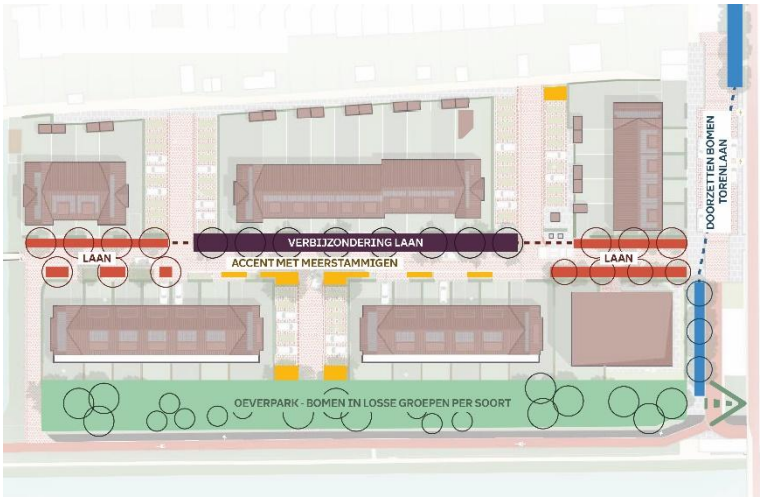
De openbare ruimte krijgt een invulling en gebruik die bij de functie wonen hoort. Een centraal gelegen en levendige woonstraat biedt ruimte voor het ontmoeten van buren en buurtgenoten en het veilig spelen van kinderen. De straat moet naar deze dubbele functie worden ingericht, waarbij de verschillende gebruikers de ‘rijweg’ delen volgens het woonerfprincipe en waarin voetgangers en fietsers voorop staan. Het brede groene dijktalud geeft ruimte voor een groene zone die aansluit bij het ‘Oeverpark’.

3.2.3 Groen

De locatie maakt onderdeel uit van het ‘Oeverpark’ (met daarin het project ‘Samen aan de Schie’) en grenst daarnaast aan de educatieve nutstuin. De samenhang met beiden is belangrijk zodat de verschillende groene zones zich representeren als één park aan de Schie.

De dijkzone sluit in de inrichting aan op het groen concept van ‘Oeverpark’. Bomen zijn er per soort gegroepeerd. De bomen zijn bij voorkeur van de 1ste grootte en inheems.

De centrale woonstraat sluit qua beeld aan bij de sfeer van het tuindorp. Een echt groene uitstraling is van cruciaal belang. Zo vormen de bomen in het begin en het einde van het woonerf een ‘laantje’. Ter hoogte van de ‘laanwoningen’ (afb. 29) kent het opzet van de bomen een verbijzondering. Hier worden bomen aan één zijde van de woonstraat geplaats waardoor ruimte is voor bomen van tenminste 2de grootte. Ze wijken af qua soort van de rest van de laan, maar staan wel in dezelfde statige rij ingepast. Passend bij het tuindorp krijgen de ‘laanwoningen’ zo een stevig groene zoom, gevormd door het samenspel tussen privé en openbaar groen.



Afbeeldingen 29: Groenconcept bomen en struiken laag

Aan de overzijde is ter hoogte van de parkeerkoffer tussen de atelierwoningen ruimte voor een bijzonder accent. Hierbij kan worden gedacht aan een meerstammige boom of een boom met opvallende bloei en/of herfstverkleuring.

Door daarnaast paden, ‘rijwegen’ en toegangen efficiënt in te richten wordt versnippering van het groen vermeden en wordt verharding beperkt. Aandachtspunten hierbij zijn o.a. de toegangen vanaf de centrale straat naar de woningen en de positie van de asverspringingen in het woonerf.
Ook de groene aanblik van de private buitenruimtes en de overgang privé-openbaar zijn belangrijk. Met name in de dijkzone is dit een essentieel uitgangspunt in de verdere inrichting.

Afbeeldingen 30: Impressie overgang privé-openbaar dijkzone

3.2.3.1 Bomen en beplanting

De beplantingskeuzes bouwen daarbij verder op de aanwezige boomvormers in de omgeving, maar vullen deze ook aan zodat een verbetering van de biodiversiteit kan plaatsvinden.

3.2.3.2 Biodiversiteit

De gemeente Rotterdam werkt ten aanzien van biodiversiteit met een kernbiotopen indeling van de stad. Deze kernbiotopen zijn gebieden die een bepaald ecologisch karakter hebben. Per kernbiotoop zijn drie gidssoorten aangewezen. Wanneer alle levensbehoeften aanwezig zijn voor deze soorten dan zorgt dit ervoor dat ook aan de levensbehoeften van een groot aantal andere soorten wordt voldaan. De levensbehoeften worden altijd uitgedrukt in de 4V's: Voedsel, Verblijfplaats, Veiligheid en Verbinding.

De locatie Delfshavense Schie bevindt zich in de kernbiotoop ‘Tuinsteden’. Dit houdt in dat het gebied is aangewezen voor de volgende gidssoorten: bunzing, dagpauwoog en laatvlieger.

3.2.4 Klimaatadaptatie

3.2.4.1 Neerslag en watercompensatie

In samenspraak met het hoogheemraadschap heeft de projectontwikkelaar gekozen om de vereiste watercompensatie in te vullen door het toevoegen van oppervlaktewater (ongeveer 585m^2). Concreet wordt de watergang tussen het huidige tennispark en de educatieve nutstuin verbreed.

Afbeeldingen 31: Nieuw te ontgraven water (blauwe markering)

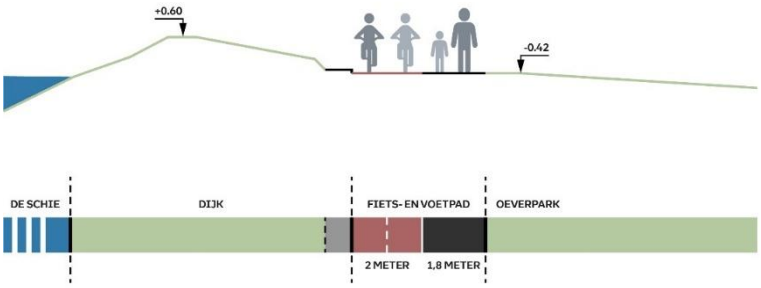
3.2.4.2 Hitte en bezonning

Het is belangrijker om woningen in dit gebied duurzaam te bouwen. Het groen inrichten van tuinen en het openbare gebied zijn daarbij zeer effectieve maatregelen. In combinatie met goed geïsoleerde woningen en groene ingerichte daken kan leefbaar, hittebestendig vastgoed worden ontwikkeld. Daarnaast biedt deze woonontwikkeling een unieke kans om een koele verblijfsplek in de openbare ruimte te maken voor bewoners en buurtgenoten van de nieuwe woonbuurt.

3.2.5 Mobiliteit

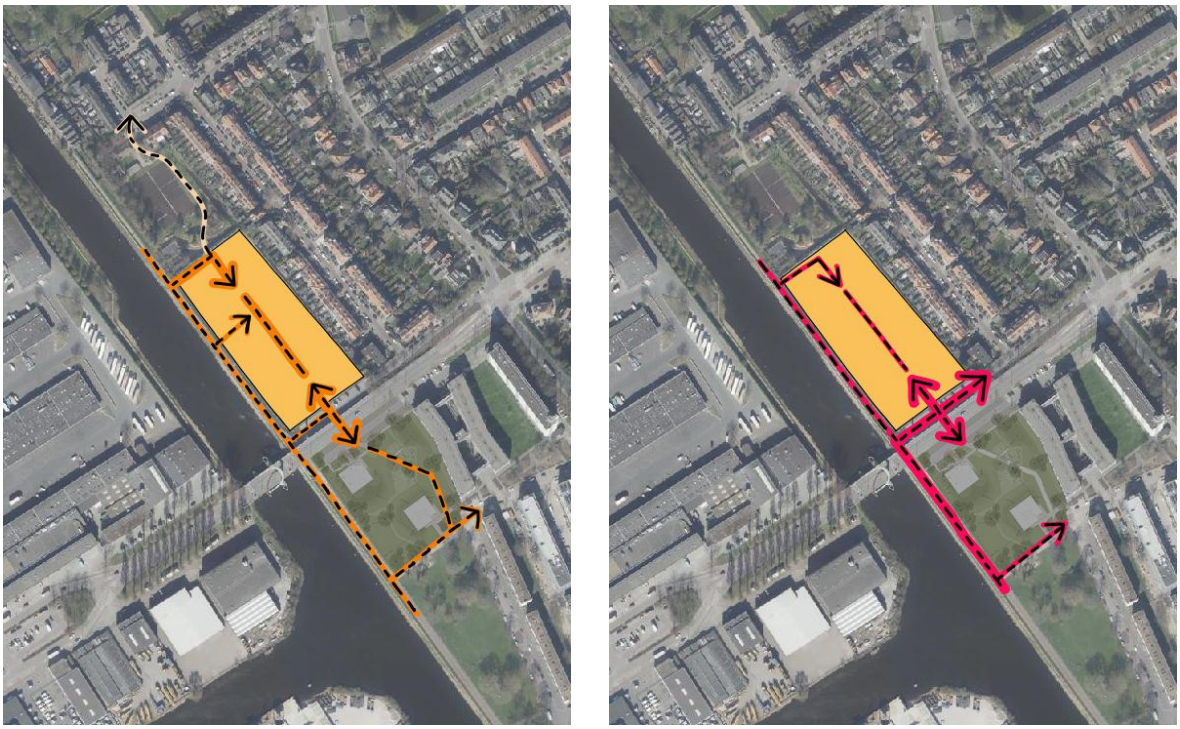
3.2.5.1 Verbindingen

Het regionale fietspad op de dijk en over de Delfshavenseweg wordt niet verbreed. Wel komt er naast het fietspad een formeel voetpad. Naast het nu 2 meter brede fietspad komt een voetpad van 1,8 meter breed. Tezamen ontstaat dan een strook verharding van 3,8 meter, weergegeven in onderstaand principeprofiel. Het fietspad wordt uitgevoerd in rode asfalt, het voetpad in zwarte asfalt. Beide worden van elkaar gescheiden met een witte doorlopende markering. Ook moet het fiets- en voetpad dienst kunnen doen als calamiteitenroute.



Afbeeldingen 32: Principeprofiel fiets- en voetpad dijk

De gemeente heeft daarnaast de mogelijkheden bekeken om vanuit de Torenlaan een autoverbinding met de nieuwe woonbuurt ‘Blijvenburg’ (project ‘Samen aan de Schie’) en de Dyxmanstraat te maken, onder de Spaanse Brug door. Binnen het inrichtingsplan ‘Samen aan de Schie’ bleek dit op korte termijn niet haalbaar. Wel wenst de Gemeente Rotterdam deze optie in de toekomst te behouden. Hierbij is een goede aansluiting op de Torenlaan van cruciaal belang zodat de doorsteek onder de Spaanse Brug met een beperkte ingreep kan worden opgewaardeerd. Ook moeten de voetgangersdoorsteek en de nieuwe centrale woonstraat positioneel op elkaar worden afgestemd zodat een logische en kwalitatieve route ontstaat.



Afbeeldingen 33 en 34: Doorsteek onder Spaanse Brug en voetgangers- en fietsverbindingen vanuit het projectgebied (afbeelding links: voetgangers, afbeelding rechts: fiets)

3.2.5.2 Parkeren

Het aantrekkelijk houden van Rotterdam voor alle diverse gebruikers van de stad is steeds belangrijker. Dit betekent dat de fiets, voetganger en openbaar vervoer meer ruimte wordt geven en minder ruimte wordt geboden aan het autoverkeer. Deze mobiliteitstransitie heeft ook zijn doorwerking in het Parkeerbeleid. Uitgangspunt is dat de benodigde parkeerplaatsen voor auto’s en fietsen op eigen terrein worden ingepast.

De vereiste parkeerplaatsen voor de woonontwikkeling mogen dus niet worden ingepast op de Torenlaan. De projectontwikkelaar heeft de gebiedsindeling gekozen. Hieraan zijn specifieke parkeernormen gekoppeld. Een wijziging van de gebiedsindeling kan invloed hebben op de opgelegde parkeereis. Voor de parkeernorm geldt per 1 januari 2022 het nieuwe parkeerbeleid.

Voor autoparken betekent dit (op basis van het voorgestelde programma) dat er 74 parkeerplaatsen binnen het projectgebied gerealiseerd moet worden. De parkeerplaatsen in de Torenlaan vallen hierbuiten. Binnen de huidige plannen is gekozen om de benodigde parkeerplaatsen in te passen in een combinatie van 3 parkeerkoffers ingepakt in het groen en enkele haakse parkeerplaatsen op eigen kavel. De parkeerkoffers worden uitgegeven, maar worden samen met de openbare ruimte ontworpen en mogen dus niet fysiek worden afgesloten van de openbare ruimte.

Om de groene aanblik te waarborgen, krijgen de parkeerruimtes een stevige groene zoom en kan voor de verharding worden gedacht aan bijvoorbeeld grasbetonstegels. Daarbij is ook het aanblik vanop de dijk erg belangrijk, het is onwenselijk vanaf de dijk gezien prominent auto's in het zicht te hebben. Parkeerplaatsen aan de zijde van de dijk worden daarom ingepast achter de gevellijn van de 'atelierwoningen'.

Afbeeldingen 35: Referentiebeeld groen ingerichte parkeerkoffer

Op de Torenlaan in het verlengde van de 2e Hogenbanweg wordt het haaksparkeren omgevormd tot langsparkeren. Naast het feit dat er in het nieuwe ontwerp te weinig ruimte is voor haakse parkeerplaatsen, wordt door langsparkeren de verkeersveiligheid verbeterd. De verwachting is dat de intensiteit van de fietsers op de Torenlaan, door het maken van een alternatieve fietsroute, zal toenemen. Het is daarom van belang dat voor de meest veilige optie van parkeren wordt gekozen. Het omzetten van haaksparkeren naar langsparkeren zal tot een vermindering van ongeveer 11 parkeerplaatsen op de Torenlaan leiden. In de huidige situatie zijn er 22 haakse parkeerplaatsen die bestemd zijn voor de tennisbanen. Door het verdwijnen van de tennisbanen zijn de 22 parkeerplaatsen niet meer nodig. De bewoners hebben aangegeven dat er wel een wens is voor extra parkeerplaatsen, daarom komt ongeveer de helft van de parkeerplaatsen terug in de vorm van langsparkeren.

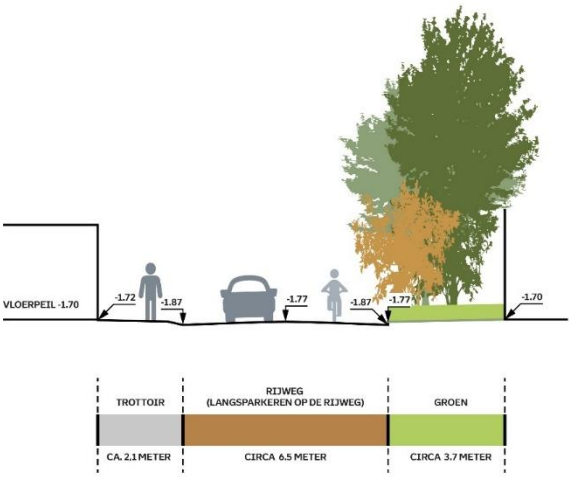
Afbeeldingen 36: Inpassing van parkeren: 3 parkeerkoffers (groen), parkeren op eigen kavel (blauw) en langsparkeren voor de buurt in de openbare ruimte van de Torenlaan (geel)

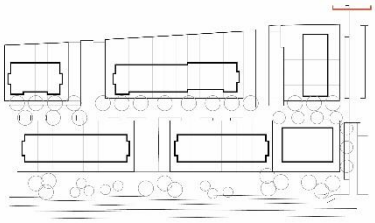
3.3 Deeluitwerkingen toekomstige inrichting

3.3.1 Torenlaan

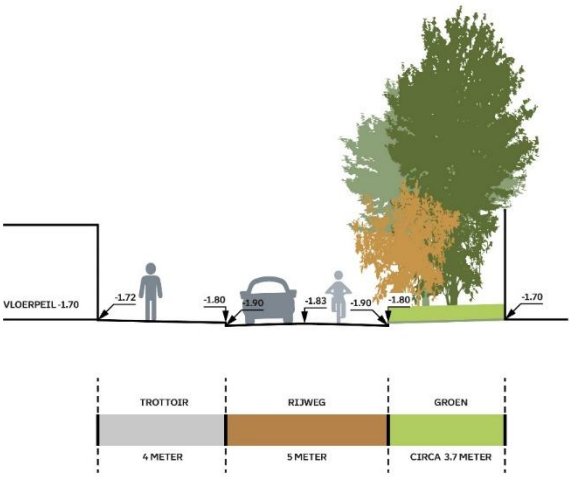
De nieuwe woonbuurt wordt ontsloten vanaf de Torenlaan ter hoogte van de huidige haakse parkeerplaatsen naast de tennisbanen. Dit stuk van de Torenlaan kent in de bestaande situatie een gedateerd wegprofiel. Haaksparkeren wordt in de openbare ruimte indien mogelijk niet meer toegepast door de Gemeente Rotterdam. Ook bij de nieuwe inrichting van de Torenlaan is langsparkeren het uitgangspunt (paragraaf 3.2.6.2). In een deel van de Torenlaan en in de 2e Hogenbanweg wordt al eenzijdig informeel langsparkeren toegepast en is de andere zijde ingevuld met een groenstrook. Een goede overgang tussen dit bestaande profiel en de nieuwe inrichting is essentieel.

Daarnaast ontbreekt het in de huidige situatie aan een goede verbinding naar de dijk voor voetgangers en fietsers (hoofdstuk 2.3: ‘Ruimtelijke Situatie’). Uitgangspunt voor een kwaliteitsvolle ontsluiting is een goede afstemming van de nieuwe maaiveldhoogtes op de omgeving. Er dient m.b.t. toegankelijkheid rekening te worden gehouden met normering voor o.a. hellingspercentages. Ook ligt er op deze plek een opgave m.b.t. afwatering en wateroverlast. De Torenlaan (inclusief twee bestaande garageboxen) en het gedeelte onder de brug ligt lager dan het toekomstige peil van de woningen en de centrale woonstraat.

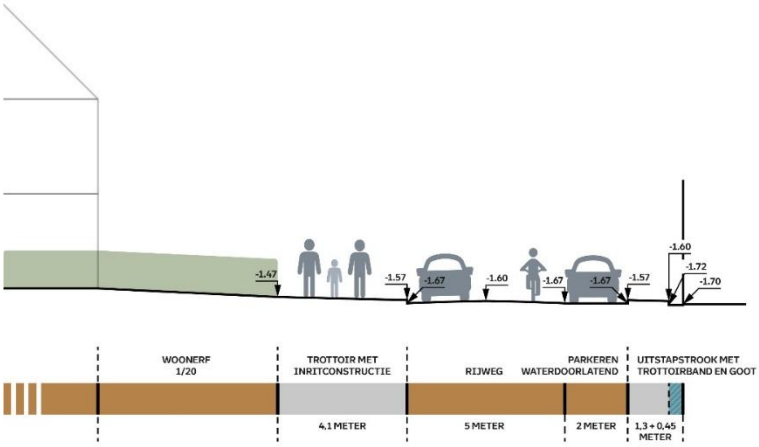


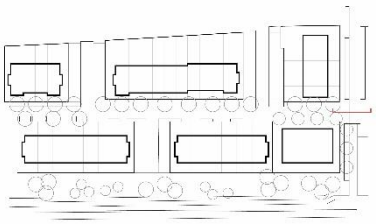


Afbeelding 37: Bestaand profiel Torenlaan t.h.v. garageboxen met informeel langsparkern op de rijweg (linkerzijde in het profiel) – Peilen indicatief | Afbeelding 38: Locatie profiel

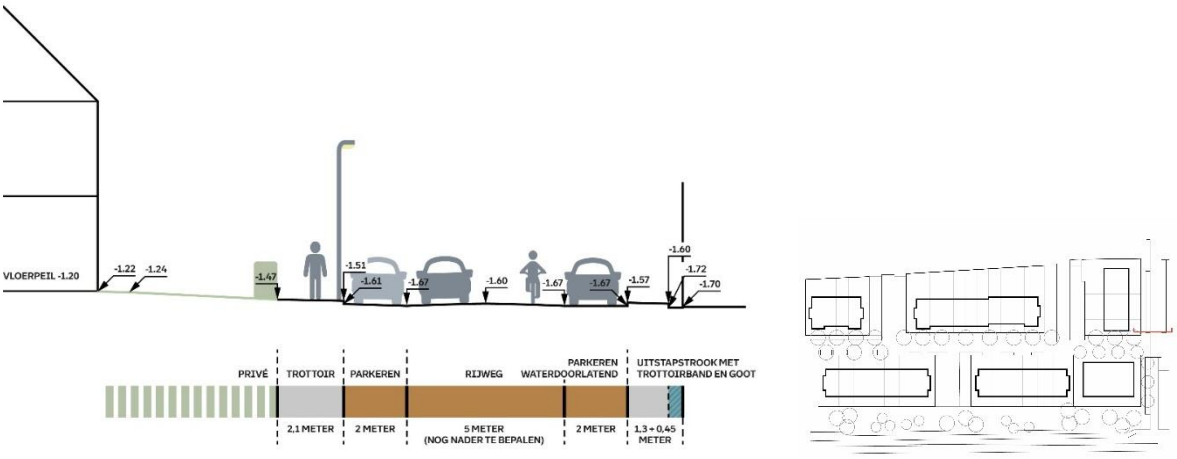


Afbeelding 39: Principeprofiel inrichting Torenlaan t.h.v. garageboxen – Peilen indicatief

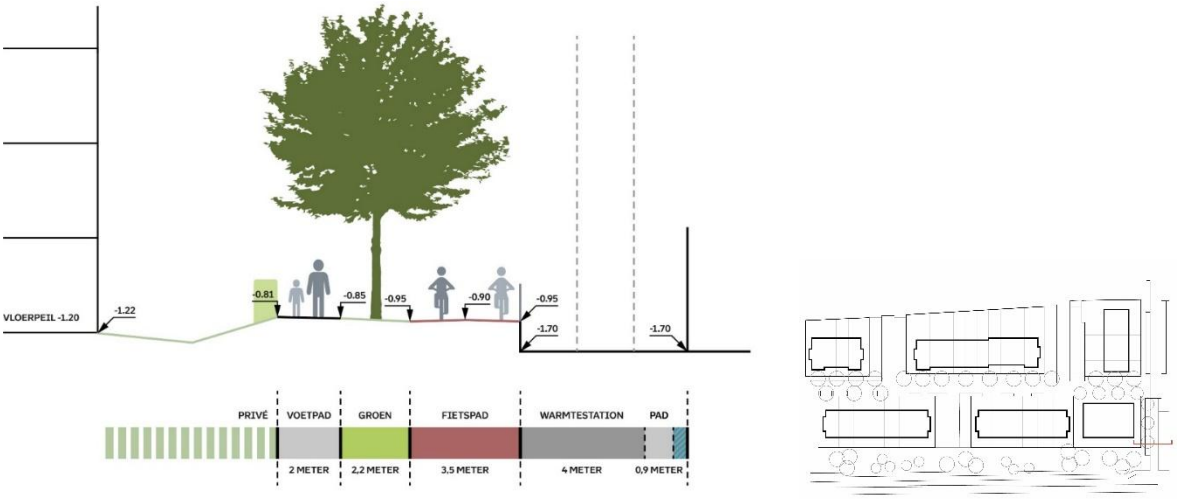




Afbeelding 40: Principeprofiel inrichting Torenlaan t.h.v. inrit woonstraat 'Tuindorp OverdeSchie' – Peilen indicatief | Afbeelding 41: Locatie profiel



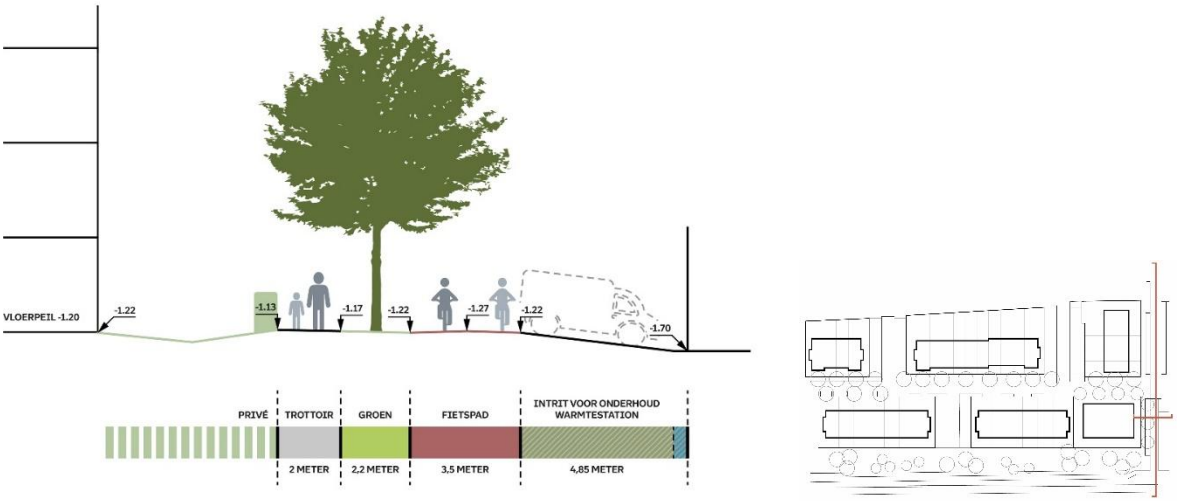
Afbeelding 42: Principeprofiel inrichting Torenlaan t.h.v. nieuwe rijwoningen Torenlaan – Peilen indicatief
Afbeelding 43: Locatie profiel



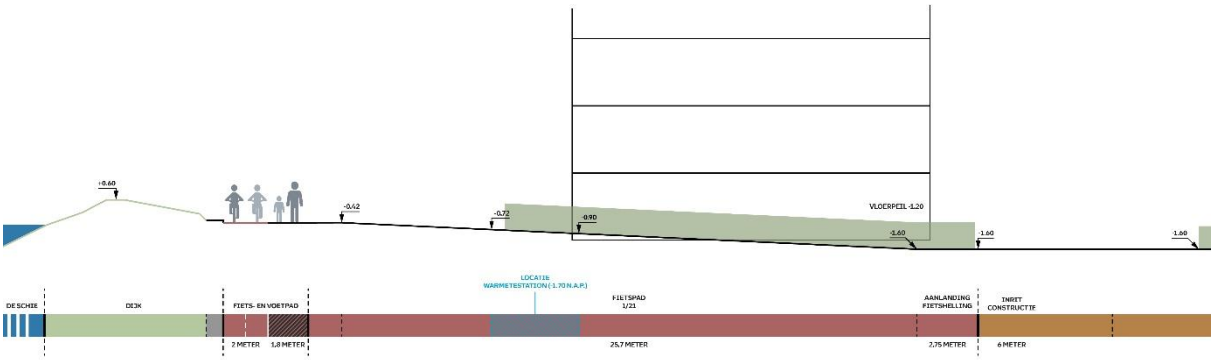
Afbeelding 44: Principeprofiel inrichting Torenlaan t.h.v. schoorsteen warmtestation – Peilen indicatief
Afbeelding 45: Locatie profiel

Onder de Spaanse Brug bevinden zich 3 warmteketels van Eneco (paragraaf 1.5.1). Ten behoeve van onderhoud dient ook een toegang en opstelstrook te worden behouden vanaf de Torenlaan naar de ketels onder de brug.

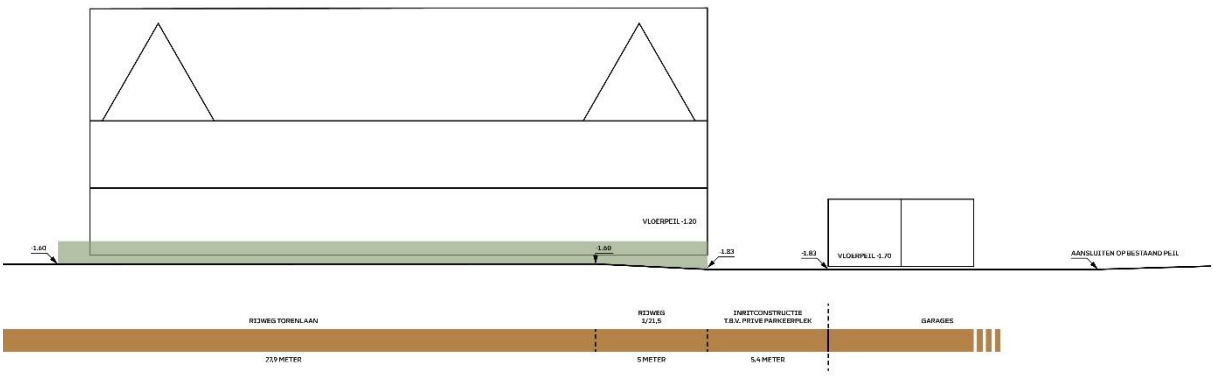
Tussen het nieuwe fiets- en wandelpad en het vloerpeil van de begane grond van het gestapelde woonblok ontstaat een hoogteverschil. Het hoogteverschil kan in de inrichting van de private buitenruimte worden opgelost middels een talud en wadi of een lage keerwand.



Afbeelding 46: Principeprofiel inrichting Torenlaan t.h.v. inrit voor onderhoud warmtestation – Peilen indicatief
Afbeelding 47: Locatie profielen (afbeelding 44,46 en 47)



Afbeelding 48: Lengteprofiel Torenlaan deel 1 – Peilen indicatief



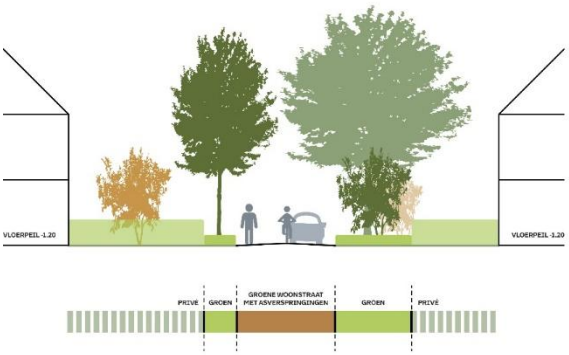
Afbeelding 49: Lengteprofiel Torenlaan deel 2 – Peilen indicatief

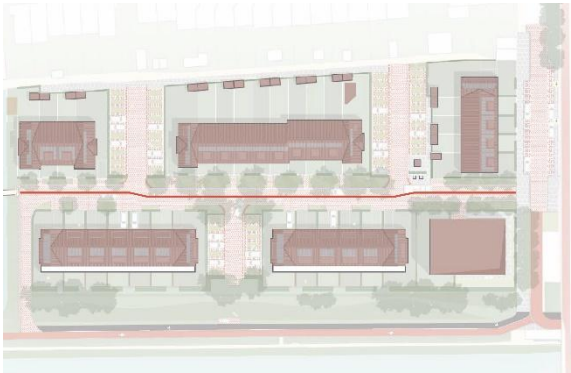
3.3.2 Centrale woonstraat

De centraal gelegen en levendige woonstraat wordt verkeerstechnisch als woonerf ingericht waarbij de ruimte gedeeld wordt met alle gebruikers. De sfeer van de straat sluit aan op die van een tuindorp. Een stevige groene inrichting, met o.a. bomen van ten minste 2de grootte, is daarbij cruciaal. Het openbaar groen en de privé buitenruimtes versterken elkaar. De erfafscheidingen bepalen mee de groene uitstraling van de wijk en worden dus ingevuld met levend groen. De centrale woonstraat en paden worden uitgevoerd in een luxe bestrating die past bij de kwaliteiten van het tuindorp en de allure ervan benadrukken. Aansluitend op de omgeving en passend binnen de Rotterdamse Stijl is de

keuze gebakken klinkers. Verharding dient ondanks de benodigde verblijfsruimte te worden beperkt. Paden zijn daarom recht en verlopen niet van breedte. Dit past ook het beste bij de sfeer van het tuindorp.

Omwille van de door de projectontwikkelaar gekozen parkeeroplossing (paragraaf 3.2.6.2) is een breedte nodig in de centrale woonstraat van 6 meter voor het in- en uitrijden van de haakse parkeerplaatsen. Om de verharding toch zoveel als mogelijk te beperken moet de woonstraat dusdanig worden ingericht dat op plekken waar geen 6 meter brede verharding nodig is, de straat smaller is t.b.v. meer groen. Daarnaast moet worden voldaan aan de gestelde eisen voor een woonerf. Zo moeten er onder meer snelheidsremmende voorzieningen worden ingepast. Drempels moeten daarbij als laatste redmiddel worden gebruikt, gezien de neveneffecten (trillingen, geluidsoverlast en oncomfortabel voor voetganger en fietser).





Afbeelding 50: Principeprofiel inrichting centrale woonstraat | Afbeelding 51: Principe asverspringing woonstraat

3.3.3 Waterloop en oever tussen nutstuin en woonbuurt

Aan het einde van de centrale woonstraat gaat het woonerf over in een fiets- en wandelpad dat ook dienstdoet als calamiteitenroute. Hoewel een duidelijke overgang langs de oever is gewenst tussen privaat en privé, is de samenhang tussen beide van belang voor het doorzetten van de tuindorp sfeer. Ook hier zijn de erf afscheidingen dus in levend groen en beperkt in hoogte. Aan het einde van de woonstraat komt er binnen het project ook een voetgangersbrug die het ‘Tuindorp OverdeSchie’ verbindt met de educatieve nutstuin aan de overzijde van de waterloop. Het levert een informele route op die zelfs tot aan de oude dorpskern van Overschie doorloopt.

Afbeeldingen 52: Nieuwe voetgangersbrug naar educatieve nutstuin

De watergang zelf wordt verbreed t.b.v. van de watercompensatie opgave. Beide ingrepen samen verhogen de beleefbaarheid van het groen en het water in de openbare ruimte.

Omwille van de continuïteit in het beeld van de oever blijft het grootste gedeelte van de oever openbaar domein en in het beheer van de gemeente. Slechts het gedeelte voorbij de achtergevel van de kopwoning aan het water wordt uitgegeven t.b.v. van een vlonder voor de bewoners van de woning in kwestie.

3.3.4 Oeverzone Delfshavense Schie

De nieuwe woonbuurt presenteert zich prominent aan de Delfshavense Schie. Echter komen de woningen niet direct ‘op’ de dijk, maar een eindje lager landinwaarts te staan. Hiermee ontstaat een aantrekkelijke verbreding van de bestaande dijkzone en wordt het ‘Oeverpark’ verder langs de Schie doorgetrokken. De woningen krijgen er een privé buitenruimte langs de oeverzone. De erfafscheiding is een gebouwde oplossing als onderdeel van de architectuur. Gecombineerd met een haag zorgt het voor een zachte overgang tussen privé en openbaar. Beiden vormen qua beeld zo elkaars verlengde. In combinatie met de haag past deze sfeer goed bij het tuindorp.

Afbeelding 53: Impressie oeverzone

Het openbaar groen biedt een passende afstand tussen het regionale fietspad en de nieuwe woningen. Het brede groene dijktalud geeft ruimte voor een mooie lommerrijke groene zone. De oeverzone wordt helemaal groen ingericht zonder de doorkruising van een verhard pad. Wel worden gemaaide graspaden gemaakt. Bomen langs de dijk zijn daarbij belangrijk voor het doorzetten van de groenstructuur van het ‘Oeverpark’. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de beschermingszone van de waterkering van de Delfshavense Schie. Binnen de restricties vanuit het Hoogheemraadschap is dit mogelijk.

4. Concrete eisen en wensen

Inrichting	
Materialisatie	De materiaalkeuze moet aansluiten op de tuindorp sfeer en volgens de Rotterdamse Stijl. Voor elementenverharding is dit de gebakken klinkers uit de Toolkit Rotterdamse Stijl. In de Gemeente Rotterdam wordt er gewerkt volgens de circulaire gedachte die is vastgelegd in het Ambitiedocument (2022) en die aansluit bij 'Rotterdam Circulair'. Nieuwe openbare ruimte wordt bewust ontworpen volgens de onderstaande beslisboom. - Kunnen de huidige materialen worden hergebruikt? Of kunnen materialen uit andere projecten worden hergebruikt? - Zo niet, kunnen natuurvriendelijke (of biobased) materialen worden gebruiken? - Als dat ook niet mogelijk is, dan moeten materialen worden gebruikt met zo min mogelijk impact op de natuur. Bij de keuzes wordt ook het beheer meegewogen. Zijn de onderdelen die veel onderhoud vragen bijvoorbeeld makkelijk te repareren en te vervangen?
Meubilair	Meubilair is volgens de Toolkit Rotterdamse Stijl.
Doorsteek Spaanse Brug	De gemeente heeft de mogelijkheden bekeken om vanuit de Torenlaan een autoverbinding met de nieuwe woonbuurt Blijvenburg en de Dyxmanstraat te maken, onder de Spaanse Brug door. Binnen het inrichtingsplan 'Samen aan de Schie' bleek dit op korte termijn niet haalbaar. Wel wenst de Gemeente Rotterdam deze optie in de toekomst te behouden. Hierbij is een goede aansluiting op de Torenlaan van cruciaal belang zodat de doorsteek onder de Spaanse Brug met een beperkte ingreep kan worden opgewaardeerd. Ook dienen de voetgangersdoorsteek en de nieuwe centrale woonstraat van 'Tuindorp OverdeSchie' positioneel op elkaar te worden afgestemd zodat een logische en kwalitatieve route ontstaat.
Achterpad	Er ontstaat een kans om met de realisatie van het project, het aanwezige achterpad bij de bestaande woningen te verbeteren. Het inmeten en mee-ontwikkelen van het bestaande achterpad is uitsluitend mogelijk indien alle bewoners hier toestemming voor geven. De ontwikkelaar zal contact opnemen met de betreffende omwonenden om dit verder toe te lichten en de vervolgstappen te bespreken.
Gebruik	

Spelen	Binnen dit project ligt er geen concrete opgave m.b.t. spelen/speelplekken. In het 'Oeverpark' is recent reeds een speelplek ingepast. Wel wordt in het project speelruimte gemaakt. Zo wordt de straat van het project ingericht als een woonerf, waardoor kinderen veilig op straat kunnen spelen.

Groen en biodiversiteit

Bomen/beplanting	De locatie maakt onderdeel uit van het 'Oeverpark' (met daarin het project 'Samen aan de Schie') en grenst daarnaast aan de educatieve nutstuin. De samenhang met beiden is belangrijk zodat de verschillende groene zones zich representeren als één park aan de Schie. Daarbij is een echt groene uitstraling binnen de tuindorp gedachte en de context van hittestress van cruciaal belang. Om deze ambitie waar te maken, zijn concreet tenminste de onderstaande maatregelen van belang. - Versnippering van het groen moet worden vermeden door o.a. paden, rijwegen en toegangen efficiënt in te richten. Groenstroken dienen dus zoveel mogelijk aaneengesloten te worden zodat stevige groene volumes kunnen ontstaan. - Bomen zijn talrijk en waar mogelijk van 2de of 1ste grootte. - Erfafscheidingen grenzend aan de openbare ruimte bestaan uit levend groen en zijn maximaal 1 meter hoog. - De beplantingskeuze sluit niet alleen aan op deze uit de omgeving, maar vult deze ook aan zodat een verbetering van de biodiversiteit kan ontstaan. Daarbij is een variatie in soorten ook gewenst met het oog op toekomstbestendigheid (bijvoorbeeld in het geval van ziektes). - De beplanting moet een jaarrond aangenaam beeld vormen, waarbij de seizoenen te beleven zijn. - Parkeerkoffers worden ingepakt met een stevige groene rand bestaande uit hagen en heesters.

Mobiliteit

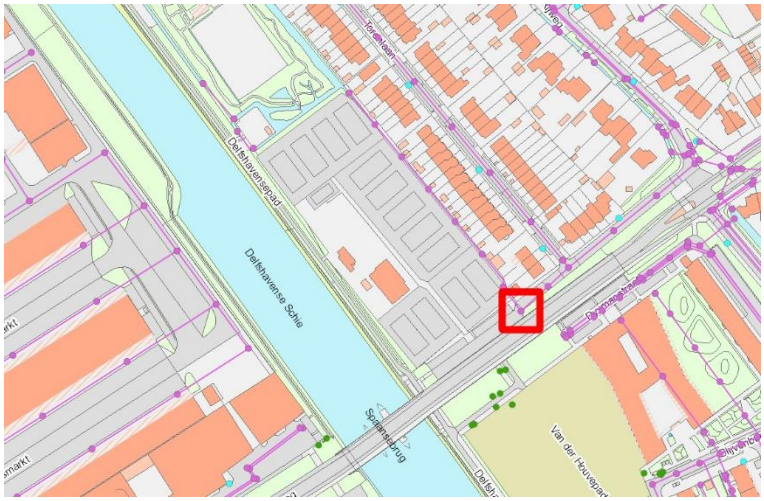
Parkeerbalans fiets en scooter	De fietsparkeereis voor woningen wordt opgelost in de bergingen voorgeschreven in het Bouwbesluit 2012 of, met ingang van het Besluit bouwwerken leefomgeving, in dat besluit. Met behoud van een berging per woning kunnen de benodigde fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd worden. De parkeernormen uit Bijlage 2 uit de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets 2022 zijn dan van overeenkomstige toepassing. **Soort woning (m^2 gbo)** — **Aantal fietsparkeerplaatsen** Appartement <40m^2 — 2 Appartement 40m^2 tot 65m^2 — 2 Appartement 65m^2 tot 85m^2 — 3 Appartement 85m^2 tot 120m^2 — 3 Appartement ≥120m^2 — 4 Rij- en vrijstaande woningen — 5 Studentenhuizen — 1 per kamer Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn.
Parkeerbalans auto	Volgens de beleidsregeling parkeernormen auto en fiets 2022 is de parkeereis 74 autoparkeerplaatsen voor bewoners (op basis van het voorgestelde programma). Voor bezoek adviseren we ook nog 7 plekken aan te leggen. Deze parkeerplaatsen voor bezoek zijn via de beleidsregeling niet af te dwingen. De parkeerplaatsen in de Torenlaan vallen hierbuiten.

Aanpassing bewegwijzering	**Algemeen** Met 'RVV-borden' wordt in het kader van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens bedoeld: de wettelijke verkeersborden met uitzondering van RVV-categorie K (Bewegwijzering). Voor aanpassingen aan de 'RVV-borden' dient door de afdeling Mobiliteit van Stadsontwikkeling een 'RVV-bordenplan' te worden opgesteld en door middel van een verkeersbesluit te worden vastgesteld. **RVV-bordenplan** Bij het Voorlopig Ontwerp dient door de afdeling Mobiliteit van Stadsontwikkeling een RVV-bordenplan te worden opgesteld. Ten aanzien van de verkeersbesluitplichtige borden dient een verkeersbesluit te worden genomen in het kader van de wettelijke taak van de wegbeheerder. **Planvorming en Realisatie** Voor de plaatsing van RVV-borden heeft Rotterdam de Handleiding 'Verkeersborden van plan tot plaatsing' opgesteld. Hierin zijn de randvoorwaarden en eisen gebundeld. Deze handleiding dient als uitgangspunt voor ontwerp en aanleg te worden gehanteerd. Alle verkeersborden (en straatnaamborden) dienen te voldoen aan reflectieklasse II, waarbij de reflectiewaarde voldoet aan de minimale eis zoals geformuleerd in NEN 3381 'Verkeerstekens algemene eisen voor verkeerborden'.
Straatnaamborden	Waar dit kan worden straatnaamborden geplaatst op de gevels om het aantal masten te beperken. Waar dit niet kan worden de straatnaamborden geplaatst aan lichtmasten.
Laadpalen	In de Torenlaan staat een laadpaal met 2 aansluitingen type 2 – 22kW voor het laden van elektrische voertuigen. De laadpaal met de daartoe aangeduide parkeerplaatsen moeten terugkomen in de nieuwe inrichting van de Torenlaan.
Duurzaam veilig	De buitenruimte zal ingericht moeten worden conform Duurzaam Veilig. Dit IP valt binnen een 30-km/u-zone en zal volgens deze richtlijnen ingericht moeten worden. Dit betekent concreet dat er elementverharding toegepast wordt. De overgang naar woonerf met 15km/h zal worden aangegeven met een inritconstructie.
Veiligheid	Er dient een vrije ruimte van 3,5 meter verhard oppervlakte te zijn waar een brandweerwagen over moet kunnen rijden in het geval van calamiteiten. Bij de aanplant van bomen moet er rekening gehouden worden met de kronen en de hoogte van de voertuigen. Hierin moet een hoogte van 4 meter vrij blijven. Ook moeten de bochtstralen ruim genoeg zijn voor een brandweerwagen. Daarbij dient de verharding ten minste geschikt ten zijn voor motorvoertuigen met een massa van 14.600 kilogram.

Geluid (verkeer)	De wet geluidshinder is niet van toepassing doordat het projectgebied 30-km/u en 15-km/u-zones betreft.
Toegankelijkheid	In de ontwerpkeuzes wordt rekening gehouden met het aspect toegankelijkheid. Denk hierbij aan het plaatsen van invalidenopritten en gelijkvloerse oversteken. Ook de verbinding tussen de Torenlaan en de Delfshavenseweg dient voor iedereen toegankelijk te zijn. Het ontwerp wordt uitgevoerd conform de Standaard wegenbouwdetails Gemeente Rotterdam (SWD). Voor de voetgangers- en fietsershelling in de Torenlaan (aansluiting naar de dijk) moet concreet rekening worden gehouden met de onderstaande eisen m.b.t. het hellingspercentage. - Maximaal 1:12 bij een hoogteverschil tot 25cm van een hellingdeel (dus 1:13 en flauwer mag). - Maximaal 1:16 bij een hoogteverschil groter dan 25cm van een hellingdeel (dus 1:17 en flauwer mag). - Maximaal 1:20 bij een hoogteverschil van 50 tot 100cm (dus 1:21 en flauwer mag). - Flauwer dan 1:25 wordt als vals plat gezien. Voor vals plat gelden geen helling criteria. - Na elke 50cm hoogteverschil moet een horizontaal rustvlak van 150cm diep worden ingepast. - De vrije breedte is minimaal 120cm - De gebruiksruimte onder en boven is minimaal 2x2 meter.
Woonerf	- In een woonerf staat de verblijfsfunctie centraal en straalt het dit ook uit, voetgangers mogen de openbare weg over de volle breedte gebruiken. - De straat heeft geen doorgaande functie voor gemotoriseerd verkeer en bevinden zich niet op belangrijke fietsroutes. Erven dienen alleen voor lokaalverkeer of het ontsluiten van een specifieke bestemming. - De maximale toegestane snelheid van 15 km/u moet afgedwongen kunnen worden. Enkel het plaatsen van een erfbord is niet voldoende. De inrichting dient geloofwaardig te zijn. - Hiervoor moet worden gedacht aan snelheidsremmende voorzieningen zoals asverspringingen en wegversmallingen. Drempels moeten daarbij als laatste redmiddel worden gebruikt, gezien de neveneffecten (trillingen, geluidsoverlast en oncomfortabel voor voetganger en fietser). - Er dient voldoende afstand (minimaal 1m) te zijn tussen voordeur/erfafscheiding en (rijdende) voertuigen om aanrijdingen en beschadigingen te voorkomen. - De indruk dat de weg is verdeeld in rijbaan en trottoir moet worden vermeden. - Parkeerplaatsen worden altijd aangeduid met een P-tegel of een P-bord. - In- en uitgangen van een erf worden herkenbaar uitgevoerd. Indien toegankelijk voor motorvoertuigen altijd met in/uitritconstructie. - Het begin en einde van een erf moeten worden aangeduid met verkeersborden G5 en G6.
Overige assets Stadsbeheer	
Beheerparagraaf	Op basis van het IP zullen de beheerkosten worden geraamd. Voor niet majeure projecten <€100.000 beheerconsequentie hoeft geen bestuurlijke vaststelling plaats te vinden. De beheerparagraaf zal als basis dienen voor de jaarlijkse kapitaalgoederen nota bij SB.
Technisch PvE	Het Technisch PvE is meegenomen als bijlage.
Stadsbeheer Schone Stad – Reiniging	Maatvoering van verhardingen dient zodanig te zijn dat voertuigen voor reiniging alle delen kunnen bereiken en bewerken. Het betreft concreet de volgende voertuigen en maatvoeringen: **Veegzuig voertuig Swingo:** Wielbasis voertuig: 1,80m

	Lengte voertuig: 4,60m Breedte voertuig: 1,30m Hoogte voertuig: 2,00m Vol gewicht 3.100kg **Veegzuig voertuig Ravo:** Wielbasis voertuig: 1,90m Lengte voertuig: 4,62m Breedte voertuig: 2,28m Hoogte voertuig: 2,70m Vol gewicht 12.000kg **Borstel-zuigvoertuig LM track:** Lengte voertuig: 2,68m Breedte voertuig: 1,29m Hoogte voertuig: 2,10m Ledig gewicht 1.175kg (afhankelijk van gekoppeld werktuig)
Stadsbeheer Schone Stad – Ondergrondse containers	Naar aanleiding van het SMP ziet SB Schone Stad graag 2 ondergrondse wijkcontainers voor het inzamelen van huisvuil (1) en papier (1) ingepast. De inzameling geldt voor zowel grondgebonden woningen als hoogbouw. In voorliggend PvE is onderstaande locatie afgestemd met SB Schone Stad
Openbare verlichting	Openbare verlichting dient te voldoen aan onderstaande beheer eisen. - Bij plaatsing moet rekening worden gehouden met raampartijen i.v.m. binnen schijnen van licht. - Plaatsing op erfscheidingen en parkeervlakscheidingen. - Lichtmasten mogen niet in de nabijheid van bomen geplaatst worden; de minimale afstand is gelijk aan de lichtpunthoogte. - De uitgangspunten Rotterdamse Stijl, Lichtvisie en Duurzaam Ontwerp zijn maatgevend. - Het lichttechnisch uitgangspunt is de NPR13201+A1_2018. Het lichttechnisch ontwerp dient door de adviseurs objectbeheer gemaakt of getoetst worden. - Bij een combinatie van aansluitingen t.b.v. derden aan lichtmasten dienen deze te voldoen aan het beleidsstuk “Rdm3.B Aansluitingen objecten derden”. Naast deze specifieke eisen gelden ook een aantal algemene eisen die voor elk project van toepassing zijn en vastgelegd zijn in: Handboek Rotterdamse Stijl, Lichtvisie en Masterplan Licht. - Langst het fiets- en voetpad op de dijk worden de bestaande lichtmasten ‘standaard’ met paaltop ‘standaard’ behouden, verplaatst. Indien er masten moeten worden bijgeplaatst, zijn deze van dezelfde uitvoering.

	- In de woonstraat worden lichtmasten ‘standaard’ (6 meter hoog) toegepast met ‘kofferarmatuur klein’.

Riolering	In de Torenlaan bevindt zich ter hoogte van het tennispark een riool voor hemelwaterafvoer. Deze is gekoppeld aan de straatkolken in de huidige haakse paarkeerstrook langs de tennisbanen. Dit hemelwaterafvoer is niet geschikt voor aansluiting van de nieuwbouwontwikkeling op het riool. De projectontwikkelaar dient een gescheiden rioolstelsel aan te leggen. Dit gescheiden riool kan ter hoogte van de garageboxen in de Torenlaan worden aangesloten op het bestaande riool in de Torenlaan (paragraaf 2.12.2). Het huidige riool in de Torenlaan is nog geen gescheiden stelstel, wel ligt hiertoe een rioolvervangingsopgave. Verder randvoorwaarden dienen te worden afgestemd met de afdeling Water van de gemeente. Tenminste is het Programma van Eisen Stedelijk Water van toepassing.  *Riool met mogelijke aansluitlocatie*
Hemelwaterberging	In de openbare ruimte mogen geen ondergrondse kratten t.b.v. waterbergingseis bij nieuwbouw worden aangebracht. Deze eis moet worden ingevuld op eigen terrein.

5. Beheer tijdens het gebruik

5.1 Beheerkosten

Voor het Inrichtingsplan wordt een beheerparagraaf opgesteld. Dit is een berekening die laat zien wat de bestaande beheerkosten zijn en wat de beheerkosten zijn bij de nieuwe inrichting. Deze beheerparagraaf wordt opgesteld bij het VO-IP en geactualiseerd bij het DO-IP. Als de toename van de beheerkosten boven de 1 ton op jaarbasis komen, zal dit middels een agendapost via de projectmanager aan de raad voorgelegd moeten worden (conform motie Sies).

6. Participatie

6.1 Eerdere participatie

Het doorlopen participatietraject was onderdeel van de haalbaarheidsstudie woningbouw en is door NU Projectontwikkeling en Granneman Projectontwikkeling uitgevoerd. Dit participatieproces vond plaats in de periode januari tot en met april 2021. Het traject ging op 21 januari 2021 van start. Tot en met 26 maart 2021 stond de mogelijkheid open inbreng online te delen. Op 21 april 2021 werd het participatietraject afgesloten met een (online) eindbijeenkomst. Tijdens het proces was er onder andere een online enquête over woningbouwthema's via de participatie website (www.participatieparkoverdeschie.nl), werd er een onlinestartbijeenkomst georganiseerd en zijn er één op één gesprekken gevoerd met belanghebbenden. Tijdens de online-eindbijeenkomst werden de resultaten van het traject teruggekoppeld aan de omgeving.

Er zijn diverse middelen ingezet voor het benaderen en informeren van participanten. Participanten konden op een aantal manieren inbreng delen. Als gevolg van het COVID-19-beleid waren er geen fysieke bijeenkomsten mogelijk. Gedurende het traject is daarom gekeken naar de beste alternatieven. Voorafgaand aan het participatietraject organiseerde de Gemeente Rotterdam op 20 januari 2021 een online informatiebijeenkomst voor omwonenden. Aan deze bijeenkomst hebben ongeveer 20 omwonenden deelgenomen. Tijdens de avond werden deelnemers alvast geattendeerd op de start van het participatietraject en de lancering van de participatie website. Op de participatie website konden betrokkenen alle informatie vinden. Daarnaast werd er periodiek een nieuwsbrief verzonden aan iedereen die zich daarvoor via de website had ingeschreven. Betrokkenen konden op verschillende manieren ideeën, meningen of aandachtspunten inbrengen. Ook kon men vragen stellen door gebruik te maken van het contactformulier.

6.2 Uitkomsten participatie

6.2.1 Inhoudelijk resultaat enquête

Er is veel informatie verzameld door middel van de enquête, persoonlijke gesprekken, contactformulieren en de bijeenkomsten. Hoewel de participatie inhoudelijk gericht was op woningbouw, werden ook de ideeën en meningen in ontvangst genomen die betrekking hadden op het handhaven van de bestaande situatie/bestemming of een andere invulling dan woningbouw. In de onderstaande paragrafen worden de belangrijkste resultaten beknopt omschreven.

6.2.1.1 Algemeen

Het tennispark is bij een deel van de omwonenden geliefd en wordt als belangrijk onderdeel van de wijk gezien. Veel genoemd hierin is het belang van buitensport en de sociale functie van sport in de wijk. De zorg over (te) weinig buitensportfaciliteiten is genoemd in relatie tot het tennispark, maar ook als zorgpunt voor Overschie in het algemeen. Daarnaast zijn er zorgen over het toenemen van de parkeerdruk en de verkeersstromen. Een aantal bewoners van de Torenlaan met tuinen grenzend aan het tennispark geven daarbij aan ook bewust gekozen te hebben voor een woning aan een tennisbaan en maken zich zorgen over hun toekomstige woongenot, uitzicht en een eventuele waardedaling van de woningen. Verder was er ook de breed levende vraag om bij nieuwe ontwikkelingen extra aandacht te hebben voor duurzaamheid.

Aan de andere kant werd de mogelijkheid om op deze locatie woningen voor doorstroming te realiseren regelmatig als positief punt genoemd. Daarnaast is de verwachting dat door woningbouw

en de daardoor toenemende sociale controle, een verbetering van de veiligheid bij/onder de brug zal ontstaan. Ook wordt de mogelijkheid om een stap te maken in duurzaamheid als kans gezien.

6.2.1.2 Verkeer en parkeren

In de enquête is door ongeveer 85% van de deelnemers aangegeven dat de parkeerdruk in het gebied rond het tennispark (te) hoog is. 85% van de participanten geeft ook aan het parkeren voor de nieuw te bouwen woningen het liefst op eigen terrein opgelost te zien worden. Ook zijn er diverse ideeën ingebracht rond dit thema, zoals deelmobiliteit, laadpalen voor elektrische auto's en garageboxen onder de brug.

Samenvatting reactie projectontwikkelaar:

- De parkeerdruk in de Torenlaan kan niet worden opgelost binnen de scope van dit project, wel kan ervoor worden gezorgd dat deze druk tenminste niet toeneemt.
- Het aantal verkeersbewegingen zal, op basis van de door de gemeente gehanteerde normen, bij een woningbouwplan met ongeveer 48 woningen niet noemenswaardig afwijken t.o.v. die van een normaal functionerend tennispark. Het aantal verkeersbewegingen in de feitelijke situatie met 300 tennissende leden is echter lager, waardoor de omgeving een toename van het aantal verkeersbewegingen zal ervaren. Deze aantallen zijn echter nog steeds niet hoog en de infrastructuur kan dit zonder meer aan. Daarnaast zijn de voertuigbewegingen van woningen meer gespreid over de gehele dag.
- Bij de verdere uitwerking van het plan zal rekening worden gehouden met toegankelijkheid voor pakketdiensten en verhuiswagens. Ook moeten nog afspraken worden gemaakt met de vuilophaaldienst. Met de gemeente zijn principes besproken voor de routes van veiligheidsdiensten, waarbij een nieuwe verbrede kade op de dijk als calamiteitenroute dienst zal doen.

6.2.1.3 Veiligheid

Meer dan de helft van de participanten (57%) geeft aan veiligheid geen issue te vinden op en rond de locatie. Daar waar wel overlast (in het verleden) is ervaren, concentreert dit zich in het gebied rondom de Spaanse Brug. Wel zijn er zijn veel ideeën ontvangen ten aanzien van een mogelijke toekomstige invulling van deze ruimte, zoals onder andere een speelplek, mobiliteitshub, garageboxen en bedrijfsruimten

Samenvatting reactie projectontwikkelaar:

- De huidige situatie bij de brug zorgt ervoor dat de overlast er niet of nauwelijks meer is, maar het is geen structurele oplossing. Als ontwikkelaar van de tennisbaan is er op de locatie geen zeggenschap over de inrichting of het gebruik, maar men is bereid om mee te denken aan een oplossing die een positieve bijdrage levert aan de veiligheid en het welzijn van de gehele omgeving.

6.2.1.4 Duurzaamheid

Er is veel inbreng ontvangen, zowel ten aanzien van de duurzaamheid van de toekomstige woningen, de inrichting van de wijk en de openbare ruimte als duurzaamheid tijdens het bouwproces. Ook is er aangegeven door enkele participanten dat men woningbouw per definitie niet als duurzaam ziet en ze een voorkeur hebben voor een groene invulling.

Samenvatting reactie projectontwikkelaar:

- De woningen zullen voldoen aan de zogenaamde BENG norm. Alle woningen zullen daarbij compleet worden geïsoleerd en gecombineerd zijn met installaties zoals een energiearm

warmtesysteem en zonnepanelen. De woningen worden daarbij niet rechtstreeks aangesloten op het gasnet. Er zal gebruik worden gemaakt warmtepompen.
- Bij het ontwerp van de woningen zal rekening worden gehouden met voorzieningen voor vogels en insecten.
- In de openbare inrichting zal er veel aandacht gaan naar de inpassing van groen en natuurlijke materialen.
- De inzit is om extra laadvoorziening voor elektrische auto's langs de weg opnemen. Daarnaast zal er ruimte gehouden worden voor fietsparkeren.

6.2.1.5 Straatbeeld

Uit de antwoorden op de vraag over de materialisering van de straat kan worden opgemaakt dat het grootste deel van de deelnemers graag ziet dat de bestrating aansluit op die van de omgeving. In het meest gekozen profiel komt vooral 'een laan' tot uiting. Een weg met aan weerskanten bomen en op maaiveld ruimte voor groen in plaats van alleen auto's.

Samenvatting reactie projectontwikkelaar:
- Het is de intentie dat de openbare ruimte en dus ook de straat, eigendom van de gemeente wordt. Deze zullen dan uiteraard moeten voldoen aan de inrichtingseisen van de 'Rotterdamse Stijl'.
- Bij de verdere uitwerking wordt rekening houden met een sterk groen beeld.

6.2.1.6 Voorkeur anders dan woningbouw

Enkele keren is er gewezen op andere mogelijke plekken voor woningbouw in plaats van op de tennisbanen. Daarnaast zijn er zijn meerdere suggesties gedaan om de locatie van het tennispark niet helemaal te bebouwen, maar slechts gedeeltelijk waarbij er nog een aantal banen worden ingepast om er te kunnen blijven tennissen.

Samenvatting reactie projectontwikkelaar:
- De gemeente ondersteund de gedachte om op deze locatie woningen te bouwen voor de doorstroming in Overschie.
- De mogelijkheid tot slechts een gedeeltelijke woonontwikkeling is tot eind 2019 een optie geweest die de eigenaar van het tennispark onderzocht heeft. Toen is de exploitatie van een kleiner park afgewogen tegen de (extra) investeringen die gedaan moesten worden om een dergelijk park te realiseren. Omdat de inkomsten niet zouden toenemen en de uitgaven nauwelijks minder zouden worden kon de conclusie worden getrokken dat ook een kleiner park niet exploitabel is.

6.3 Toekomstige participatie

Het voorliggend PvE is klaar. Ook wordt gewerkt aan het ontwerp. Daarom wordt een vervolgstap gezet in het participatietraject. Hierbij wil de projectontwikkelaar de omgeving informeren over het definitieve ontwerp van de woningen en de inrichting van de openbare ruimte. Daarbij staan twee onderwerpen centraal.

1. De Commissie Omgevingskwaliteit en Cultureel Erfgoed hebben inmiddels positief geadviseerd op het ontwerp voor de buitenruimte van het plan. Het ontwerp bevindt zich daardoor in een vergevorderd stadium. De omgeving wordt daarom over het PvE en het ontwerp van de buitenruimte vooral geïnformeerd. Op enkele specifieke onderdelen wordt de omgeving geraadpleegd om hun beelden op het onderwerp op te halen.
2. Het ontwerp van de woningen van het plan is inmiddels goedgekeurd door de Commissie Omgevingskwaliteit en Cultureel Erfgoed en is definitief. Hier wordt de omgeving vooral geïnformeerd en vragen beantwoord.

Beide ontwerpen zijn het resultaat van het eerder doorlopen participatietraject, de inbreng van de klankbordgroep van omwonenden/belangstellenden en de afstemming met de diverse afdelingen van de gemeente.

Omwonenden en belangstellenden kunnen deelnemen door de informatieavond te bezoeken. Ook kunnen via de participatiewebsite www.participatieparkoverdeschie.nl de informatiepanelen worden bekeken. Voor deze informatieavond zullen direct omwonenden en andere belanghebbenden worden uitgenodigd. Direct omwonenden ontvangen een uitnodigingsbrief in de brievenbus. Alle andere deelnemers aan het eerder gehouden participatietraject ontvangen een e-mail nieuwsbrief met een uitnodiging.

PvE en Openbare Ruimte Plan (ORP) procedure

Het document dat voorligt is de aangescherpte versie van het concept PvE dat onderdeel uitmaakte van de anterieure overeenkomst. In dat concept PvE waren onderstaande processtappen opgenomen die de gemeente samen de projectontwikkelaar doorloopt. Het voorliggend PvE is het resultaat van de aanscherping benoemd in stap 1.

- Stap 1: de gemeente scherpt samen met de projectontwikkelaar het concept PvE aan.
    - Waaronder plaats ondergrondse containers en bodemverontreiniging openbaar gebied (de risico's m.b.t. tot bodemverontreiniging moeten nog verder worden afgestemd tussen de gemeente en de projectontwikkelaar).
- Stap 2: dit concept PvE wordt vervolgens uitgezonden naar de diverse stakeholders
- Stap 3: met de ontvangen reacties wordt het concept PvE verrijkt, aangescherpt en vervolgens definitief gemaakt door de gemeente in samenwerking met de projectontwikkelaar
- Stap 4: definitieve vaststelling van het PvE
- Stap 5: opstellen concept Voorlopig Ontwerp (VO) door de projectontwikkelaar
- Stap 6: het toetsen door de gemeente van het concept Voorlopig Ontwerp
- Stap 7: het VO wordt uitgezonden naar de diverse stakeholders en interne gemeentelijke experts
- Stap 8: met alle reacties wordt het Voorlopig Ontwerp aangepast tot een Definitief VO.
- Stap 9: het Definitief VO wordt getoetst door de gemeente
- Stap 10: het Definitief VO wordt aangepast door de projectontwikkelaar en vastgesteld door de gemeente als Definitief Ontwerp (DO)
- Stap 11: de gemeente heeft een (kwalitatieve) toetsende rol in het bestek en aanbestedingsprocedures

Als er sprake is van het verleggen van kabels en/of leidingen wordt dit in nauwe samenwerking met de eigenaren van de kabels en leidingen opgepakt.

Verder zijn in de anterieure overkomst heldere afspraken gemaakt m.b.t. tot de overdracht van de openbare ruimte naar SB. Ook staan hierin afspraken over wie wat doet.

7. Projectuitgangspunten

7.1 Geld

Dit project betreft een private woonontwikkeling waarbij de Gemeente Rotterdam o.a. middels dit PvE eisen stelt aan de private ontwikkeling en de overdracht van gronden. De kosten voor het bouw- en woonrijp maken worden gedragen door de projectontwikkelaar; de gemeente draagt hierin niet bij. Na oplevering wordt een gedeelte van het projectgebied overgedragen aan de gemeente. Op basis van het IP zullen de beheerkosten worden geraamd. Voor niet majeure projecten <€100.000 beheerconsequentie hoeft geen bestuurlijke vaststelling plaats te vinden. De beheerparagraaf zal als basis dienen voor de jaarlijkse kapitaalgoederen nota bij SB. Hierbij zal Stadsbeheer een areaaluitbreiding aanvragen.

7.2 Tijd

De verantwoordelijkheid voor de planning van het planproces ligt bij de projectontwikkelaar. De start bouw staat gepland in 2026. De te verwachten oplevering is in 2027.

8. Beleid en bijlagen

Bijlage 1 Beleidsuitgangspunten

Sectoraal beleid	
Rotterdamse Stijl	https://www.rotterdam.nl/rotterdamse-stijl Het projectgebied valt binnen de typologie Tuindorp. Voor de typologie Tuindorp gelden de onderstaande randvoorwaarden. **Verkeer en verblijf** Meer speel- en verblijfsruimte door het terugdringen van het parkeren in de openbare ruimte. Dit mag echter niet leiden tot verstening van de binnenterreinen of andere ongewenste gevolgen. Een effectieve aanpak vereist stadsbrede oplossingen die buiten de scoop van het Handboek vallen. Wel kan door een uitgekiende inrichting van profielen het parkeren zodanig ingepast worden dat meer speel- en verblijfsruimte ontstaat zonder (een groot) verlies aan parkeerruimte. Inrichting van pleinen en verblijfsplekken afstemmen op het actuele en toekomstige gebruik door een zorgvuldige programmering op wijkniveau. **'Vloer'** Heldere eenduidige profilering van wegen en straten. In de oude tuindorpen verdient de zorgvuldige architectuur en stedenbouw een daarop afgestemde inrichting. De bestratingsmaterialen zijn de standaardmaterialen uit de Rotterdamse Stijl. Gezien het karakter van de tuindorpen gaat een voorkeur uit naar de plusvariant van de standaard dus met straatbakstenen (toolkit) in de rijlopers. **Bomen** Robuuste boomstructuren langs singels en hoofdwegen behouden en versterken. Stimuleren behoud en aanvullen bomenbestand in privé (voor)tuinen. **Groen** Zorgvuldige opbouw van de groenstructuur behouden en waar mogelijk versterken door herinrichting en beheer. Stimuleren behoud van kenmerkend privé en collectief groen. **Water** Versterken singelstructuur, in beperkte mate is vergroting van het oppervlaktewater wenselijk/mogelijk. Waar mogelijk wordt gestreefd naar meer singels. **Verlichting en straatmeubilair** Met name de oude tuindorpen hebben bepaalde stijlkenmerken waar straatmeubilair op afgestemd zou kunnen worden.
Ontwerprichtlijnen Toegankelijkheid Buitenruimte	De obstakelvrije ruimte voor voetgangers is 2,00 meter. IP/ORP wordt uitgevoerd conform de 'Richtlijn Toegankelijke Buitenruimte' versie 2018.
Parkeerbeleid	Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022.
Rotterdam Loopt	https://rotterdam.notubiz.nl/document/9251389/1/s20bb014740_4_60237_tds
Brandweereisen	Rond ondergrondse brandkranen dient een obstakelvrije ruimte aanwezig te zijn met een diameter van 1,80 meter en wel zo dat een onbelemmerd gebruik is gegarandeerd. Bestaande en eventueel nieuw aan te brengen brandkranen, brandputten en geboorde putten mogen zicht niet bevinden op plaatsen waar geparkeerd kan worden. Indien langsparkeren wordt toegepast moeten brandkranen, die in de trottoirs zijn gelegen zich op

	tenminste 35cm van de trottoirband bevinden. Bij haaksparkeren moet de afstand tenminste 75 cm zijn. Naast de vrije ruimte rondom brandkranen is het van groot belang dat de hulpdiensten ter plaatse van een incident kunnen komen. De minimale doorrijdbreedte moet hiervoor 3,5 meter zijn. Ook bij de aanplant van bomen moet er rekening gehouden worden met de kronen en de hoogte van de voertuigen. Hierin moet een hoogte van 4 meter vrij blijven. Ook moeten de bochtstralen ruim genoeg zijn voor een brandweerwagen.
Lichtplan	Het Lichtplan geeft invulling aan 3 belangrijke beleidsambities: - Een betere beeldkwaliteit, dag en nacht, die de verblijfsfunctie versterkt. Genoemd wordt het uitlichten van bijzondere architectuur. - Een efficiënter beheer van de openbare verlichting door standaardisatie. - Het reduceren van het energieverbruik en de lichtpollutie door technologische innovaties welke bijdragen aan een gemeente brede verduurzaming. Hiertoe staan in het Lichtplan 5 belangrijke speerpunten: - Gebruik van warm wit licht. - Lagere en gebalanceerde lichtniveaus (binnen bandbreedte NPR). - Gericht licht, correcte posities en geen verblinding. - Minder masten en armaturen; beperking van aantal types. - Efficiënte en innovatie lichttechnieken. Het projectgebied valt binnen Categorie IV: Woonstraten (typologie Woongebied). Hiervoor zijn algemene randvoorwaarden opgenomen in het Lichtplan. Concrete uitgangspunten die passen bij dit gebied moeten worden afgestemd met de afdeling Openbare Verlichting.
Kindvriendelijke wijken (KIWI)	Het plangebied heeft potentie als Kindvriendelijke Wijk (verzorgingsgebied). In het project wordt speelruimte gemaakt. Zo wordt de straat van het project ingericht als een woonerf, waardoor kinderen veilig op straat kunnen spelen.
Speelruimtenorm	Het projectgebied wordt niet aangemerkt als een ruimte waar een opgave ligt voor kindvriendelijke buitenruimte. De dijk en de watergang tussen het projectgebied en de educatieve nutstuin zijn aangeduid als barrières. Wel wordt in het project speelruimte gemaakt. Zo wordt de straat van het project ingericht als een woonerf, waardoor kinderen veilig op straat kunnen spelen. In het 'Oeverpark' is daarnaast recent reeds een speelplek ingepast.
Kom op naar Buiten!	De Rotterdamse integrale visie op spelen, sporten, bewegen en ontmoeten 'Kom op naar Buiten!' is van toepassing. De drie vakambities voor de visie zijn: - Het verblijf in de openbare ruimte aangenamer maken en sociale knooppunten versterken. - Met variatie in inrichting en elementen te prikkelen en te stimuleren om meer en vaker naar buiten te gaan. - Plekken in de stad benoemen als vrije ruimte en die openstellen voor tijdelijk gebruik of voor buurtactiviteiten.
Beheercategorie	Het projectgebied valt binnen de typologie Cultuurlijk.
Waterplan	Het projectgebied kent een wateropgave, net als een groot deel van het bebouwd gebied binnen de gemeente. **Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard** Om de watersystemen te beschermen worden er vanuit het hoogheemraadschap eisen gesteld aan ontwikkelingen waarbij de verharde oppervlakte toeneemt door bijvoorbeeld gebouwen of de aanleg van paden. Vanuit het hoogheemraadschap heeft compensatie in de

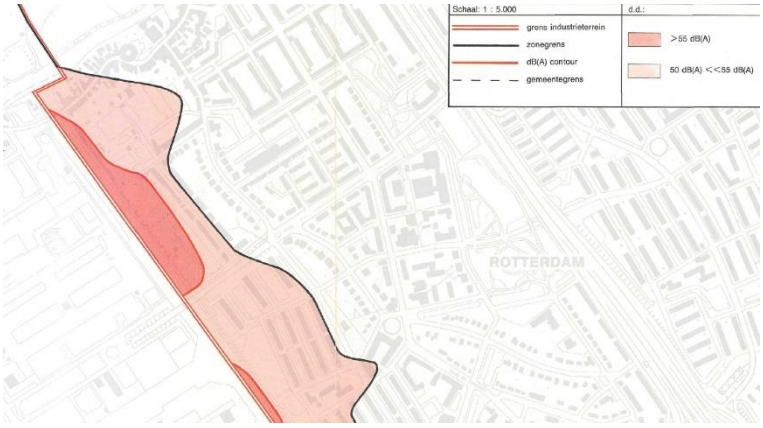
	vorm van het toevoegen van oppervlaktewater algemeen de voorkeur, en worden wadi's beschouwd als een laatste optie. De locatie bestaat momenteel voornamelijk uit kunstgras tennisbanen. Reken-technisch worden deze als onverhard beschouwd. Het terrein is circa 11.652m^2 groot en daarvan is momenteel ongeveer 2.079m^2 verhard door bestratingen en gebouwen. De verharde oppervlakte zal in de bouwontwikkeling onvermijdelijk toenemen en zal dus moeten worden gecompenseerd volgens de eisen van het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard. De projectontwikkelaar geeft aangegeven deze opgave in te vullen door het verbreden van de watergang tussen de educatieve nutstuin en het huidige tennispark. **Verordening Beheer Ondergrond Rotterdam** Een nieuwbouwproject voor woningbouw en de inrichting van een nieuw terrein bieden mooie kansen voor het aanleggen van waterberging. Bij nieuwe bouwwerken en nieuwe terreinverharding van 500m^2 en groter moet de projectontwikkelaar van het nieuwbouwproject minimaal 50mm aan waterberging aanleggen. Deze eis staat in de Verordening Beheer Ondergrond Rotterdam (VBOR) en is ook binnen dit project van toepassing. De waterberging moet daarbij op eigen terrein worden gerealiseerd. De verantwoordelijkheid tot het inpassen in het ontwerp van deze voorzieningen tot waterberging ligt bij de projectontwikkelaar. Hierbij is wel de goedkeuring van de afdeling Water nodig om een rioolaansluitvergunning te krijgen. In bijlage is de invulling van beide opgaves opgenomen.
Programma van Eisen Stedelijk Water	https://www.rotterdam.nl/programma-van-eisen-water

Bijlage 2 Achtergrondinformatie en randvoorwaarden

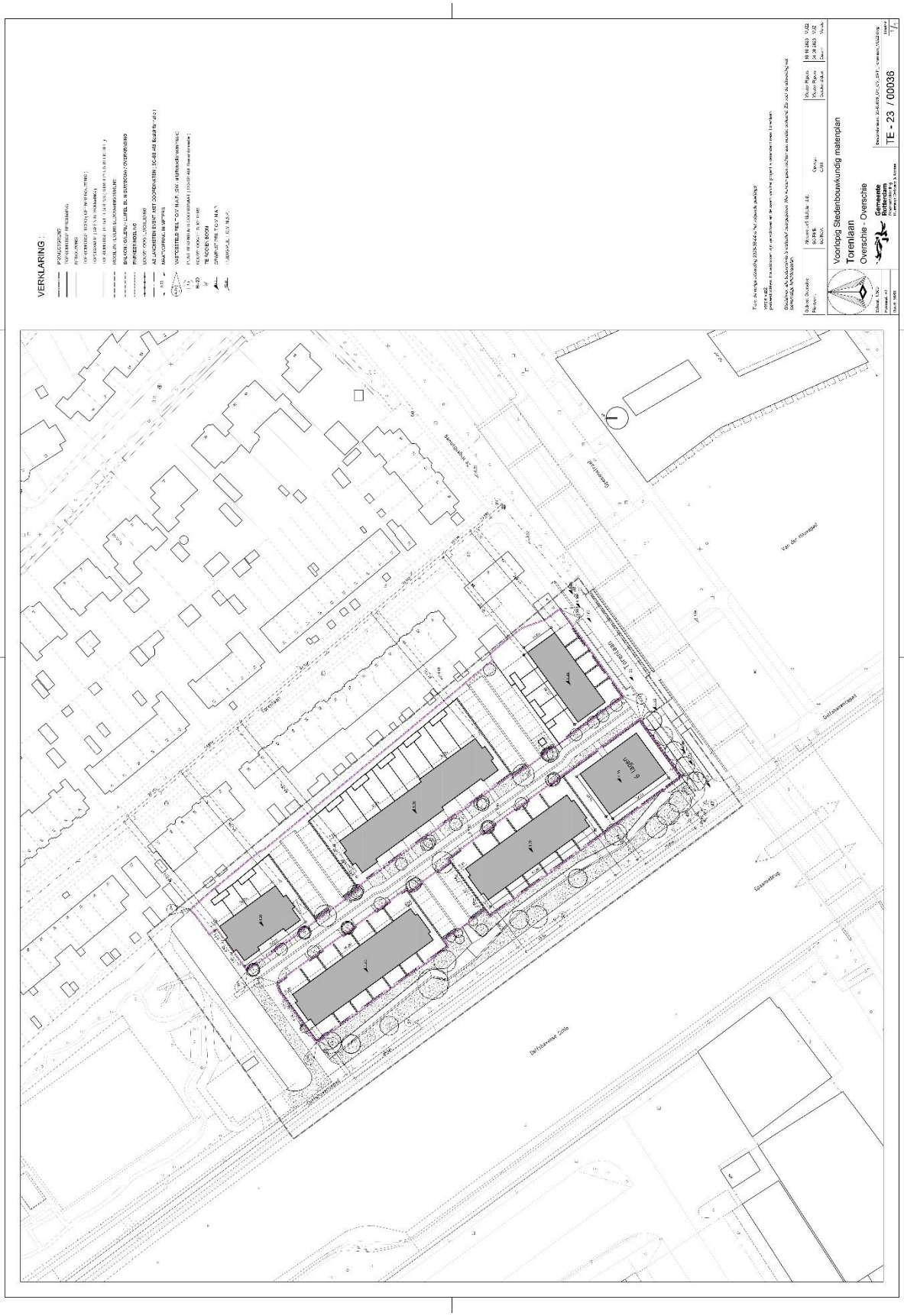
Groen	
Kwaliteit bestaande bomen/beplanting	Op het tennispark staan enkele bestaande bomen. Deze bomen staan in de huidige situatie op private grond. De moeten m.b.t. de ophoging van het maaiveld worden gerooid. De verantwoordelijkheid voor het aanvragen van een eventuele kapvergunning ligt bij de projectontwikkelaar. Als de bestaande bomen kunnen worden gehandhaafd en deze na overdracht van de private grond aan de gemeente in de openbare ruimte komen te staan, dient de (ondergrondse) standplaats te voldoen aan de eisen zoals opgenomen in de Standaard Wegenbouw Details, het Handboek Leidingen, Stedelijke Bomen Visie (SBV) en Handboek beplantingstechniek.
Ecologie (flora- en faunawet)	Er is een Quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd. **Algemene adviezen** **Natuurvriendelijke oever** Leg bij het verbreden van de watergang een natuurvriendelijke oever aan. Voor een goed functionerende natuurvriendelijke oever dient het talud een verloop te hebben van 1/5 (richtlijnen STOWA: Handreiking natuurvriendelijke oevers). **Groen** In het geval van de groene stroken is het van belang om rekening te houden met kruipende soorten, soorten die vaste planten/bosplantsoen nodig hebben voor dekking en vliegende soorten. Voor kruipende soorten is kruidenrijk grasland met extensief beheer geschikt, voor soorten met noodzaak voor dekking, zoals de bunzing, is struweel/struikgewas noodzakelijk en voor vliegende soorten, zoals de laatvlieger, is een lijnstructuur van grotere, oudere bomen noodzakelijk. Daarnaast is het van belang om de omgeving te voorzien van een diversiteit aan inheemse bloeiende en besdragende beplanting. Dit verstrekt de kwaliteit van de omgeving voor soorten als de dagpauwoog. **Verlichting** Verlichting heeft een verstorend effect op nacht actieve fauna, zoals de laatvlieger. Om deze reden is het van belang om overmatig licht te voorkomen. Voorkom dat het water, de groenstructuren en bebouwing (op de plekken waar faunavoorzieningen geplaatst worden) met meer dan 2 lux wordt beschenen. Het is van belang dat lichtverstoring op deze wijze op de meeste plaatsen wordt voorkomen, echter met voorname bij lijnvormige elementen zoals een bomenrij en gebieden met potentie voor vleermuizen als de watergang. **Natuurinclusief bouwen** Verwerk zo veel als mogelijk faunavoorzieningen in de nieuwbouw. Denk hierbij aan inbouw kasten/stenen voor de gidssoorten dagpauwoog en laatvlieger, of overige kasten voor beschermde vogels als de huismus en gierzwaluw. Voor de laatvlieger is het beschikbaar stellen van de spouwmuur één van de meest effectieve voorzieningen. Pas waar mogelijk groene gevels toe van inheemse plantsoorten. Een groene gevel biedt dekking, voedsel en nestgelegenheid voor vogels en insecten als de dagpauwoog. Gevel-beplanting kost weinig ruimte van het maaiveld en levert toch veel vierkante meters groen op. Er zijn verschillende mogelijkheden om een gevel te vergroenen. Pas waar mogelijk groene daken toe met een kruidenrijke vegetatie met struikgewas. Het realiseren van dakgroen biedt veel mogelijkheden voor de dagpauwoog en overige insecten. Hiervoor dient het dak wel groen ingericht te worden met verschillende (inheemse) beplanting. Het toevoegen van inheemse bloeiende en besdragende struiken vergroot de waarde van het dak van de biodiversiteit. De aanwezigheid van besdragende soorten zorgt voor jaarrond aanwezig voedsel. Daarnaast kan struweel op een dak ook als schuilplaats dienen. Voor het realiseren van een groen dak met struweel is een bodemdikte vereist van 25-50 centimeter. Voor het beheer van de groene buitenruimte is het vooral belangrijk dat er voldoende voedsel en schuilmogelijkheden zijn voor de gidssoorten bunzing en dagpauwoog. Dit

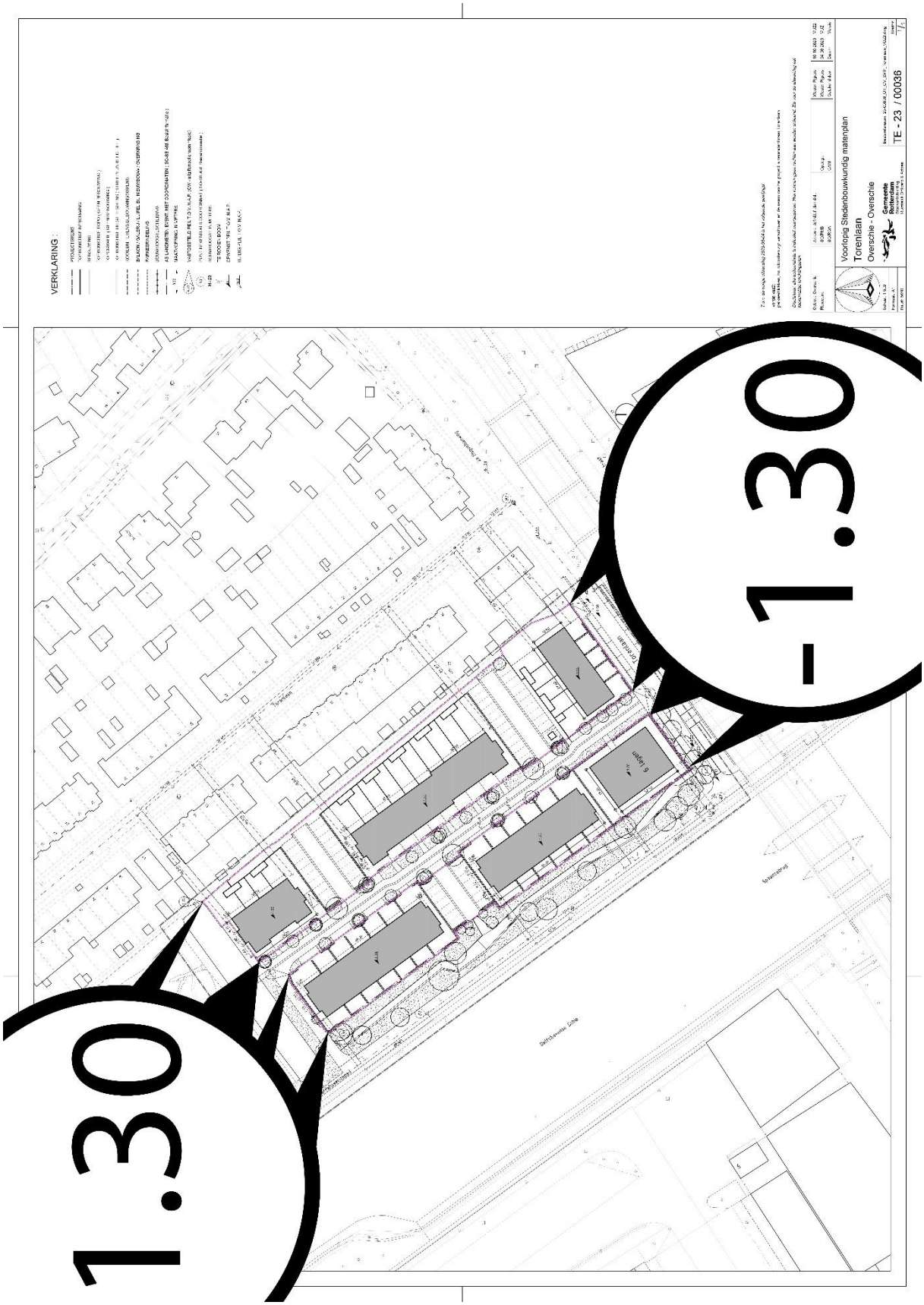
	betekent dat er gekozen moet worden voor een extensief beheer regime. Waardoor kruiden tot bloei kunnen komen en hun zaad tot ontwikkeling kan komen. Ook is het belangrijk om niet alles volledig af te maaien. Door overjarige kruiden te laten staan zijn er schuilplekken en overwinteringsmogelijkheden voor insecten. Dit bevordert de biodiversiteit. Het gebruik van snoeiafval voor takkenrillen en hopen biedt extra mogelijkheden voor schuil- en nestlocaties.
Ondergrond	
Archeologie	De archeologische waarden- en beleidskaart Rotterdam geeft aan dat het gebied een redelijk tot hoge archeologische verwachting direct onder maaiveld of dieper heeft (3.1). Voor grondroerende werkzaamheden met een oppervlak van meer dan 200 vierkante meter in gebieden met een redelijk tot hoge archeologische verwachting is afhankelijk van de verstoringsdiepte een aanlegvergunning verplicht. Dit geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gebieden en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten. Voor de verlening van en vrijstelling en/of aanlegvergunning moet een plan van de voorgenomen werkzaamheden worden voorgelegd aan het BOOR. Op basis van dit plan beoordeelt het BOOR of in het voorliggende geval een archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek en/of inventariserend veldonderzoek) voorafgaande aan de voorgenomen werkzaamheden noodzakelijk is. De locaties en toegestane verstoringsdiepten, waarvoor al dan niet en vrijstelling en/of aanlegvergunning geldt, vindt men op de Plankaart en in de Voorschriften bij de Bestemmingsplannen. Indien een archeologische paragraaf voor en specifiek Bestemmingsplan nog niet voorhanden is, dient men hierover informatie in te winnen bij het BOOR.
Bestaande peilen en nieuwe peilen	Het tennispark ligt ongeveer 1 meter lager dan de omgeving. Bij de bouwontwikkeling is het nodig de gronden op te hogen om te kunnen aansluiten op de openbare ruimte en de omgeving. Ook zullen hierdoor uitgiftepeilen moeten worden aangepast; hiervoor is afstemming geweest met de peilencommissie. Ook is een (concept) SMP gemaakt. De uitgiftepeilen in het SMP zijn leidend. De peilen in de principeprofielen van dit PvE zijn indicatief. In bijlage 3 (achteraan dit PvE) is het SMP (met uitgiftepeilen) opgenomen.
Bodemverontreiniging	Met betrekking tot bodemverontreiniging is er geen specifieke informatie beschikbaar. De verantwoordelijkheid hierin ligt in de basis bij de projectontwikkelaar.
Kabels en leidingen e.d.	Onder het tennispark bevinden zich volgens de beschikbare informatie geen kabels en leidingen. In de Torenlaan ligt in het stuk grenzend aan het tennispark een aantal telecom en/of data kabels tegen het brugdek aan. Deze zullen omwille van het nieuwe straatprofiel van de Torenlaan moeten worden verplaatst. Voor het omgaan met bestaande, de te verleggen leidingen en aanleg van nieuwe leidingen zijn van toepassing: - Leidingverordening Rotterdam - Handboek Leidingen - Telecomverordening - Besluit externe veiligheid buisleidingen (AMvB)

	 Kabels en leidingen: elektriciteit (rood) en telecom (groen)
Ondergrondse objecten	- Er zijn geen achtergebleven heipalen. - Het gebied is niet aangewezen als munitieverdacht gebied.
Bebouwing	
Eigendomsgrenzen en erfgrenzen	 Als onderdeel van de ontwikkeling worden de eigendoms- en erfgrenzen aangepast. Hiertoe is een (concept) SMP gemaakt.
Cultuurhistorische elementen	In het projectgebied zijn geen cultuurhistorische waardevolle objecten.
Civiele kunstwerken	In het projectgebied zijn geen bestaande civiele kunstwerken. Wel grenst het projectgebied aan de Spaanse Brug. Daarnaast komt er binnen het project aan het einde van de woonstraat een voetgangersbrug die het 'Tuindorp OverdeSchie' verbindt met de educatieve nutstuin aan de overzijde van de waterloop. Het levert een informele route op die zelfs tot aan de oude dorpskern van Overschie doorloopt.

	De voetgangersbrug wordt momenteel verder uitgewerkt in samenwerking te gebeuren met het Hoogheemraadschap, Stadsbeheer en de Stichting Natuurstad Rotterdam. Daarbij moet de brug ook voldoen aan het Technisch Programma van Eisen.
Milieuzone Spaanse Polder	

Bijlage 3 SMP




VERKLARING
Voorlopig Stedenbouwkundig matenplan
Torenlaan
Overschie - Overschie
Gemeente Rotterdam
TE - 23 / 00036
1.30
1.30