Gemeente Rotterdam

Codrico

Nota van Uitgangspunten

Katendrecht





Colofon

De Nota van Uitgangspunten Codrico is opgesteld door Stadsontwikkeling - Ruimte en Wonen. In opdracht van gebiedsaccountmanager Frans de Jong.

Projectmanager:

Bert Jonker

Peter Spakman

Stedenbouw:

Maurice Boumans

Kim Schotting

Landschap:

Albert van Eer

Vastgesteld:

Door de gemeenteraad op 18 februari 2021

Herzien vastgesteld:

Door de gemeenteraad op XX maand 2024

Inhoud

1. Introductie 2
1.1 Aanleiding
1.2 Opgave
1.3 Participanten
1.4 Beleidskaders

2. Plangebied 6
2.1 Locatie
2.2 Historie
2.3 Huidige situatie
2.4 (Toekomstige) ontwikkelingen

3. Ruimtelijke uitgangspunten 14
3.1 Visie op de locatie
3.2 Monumentaal fabrieksgebouw
3.3 Beeldbepalend silogebouw
3.4 Wandgebouw
3.5 Veldblok
3.6 Toren
3.7 Openbare ruimte
3.8 Programma

4. Beeldkwaliteit 36
4.1 Architectuur
4.2 Buitenruimte

5. Mobiliteit 46
5.1 Bereikbaarheid
5.2 Autoparkeren en fietsenstalling
5.3 Logistiek

6. Duurzaamheid 52
6.1 Energietransitie
6.2 Circulair bouwen
6.3 Klimaat bestendigheid
6.4 Natuurinclusief
6.5 Gezonde leefomgeving

7. Technische randvoorwaarden 56
7.1 Afval
7.2 Peilmaat
7.3 Kabels en leidingen
7.4 Nutsvoorzieningen, trafo’s en installaties
7.5 Vetputten
7.6 Windhinder
7.7 Bezonning
7.8 Daken

8. Proces 60
8.1 Procedure
8.2 SMP en IP
8.3 Participatie en Communicatie

9. Verantwoording 62
9.1 Vuistregels Stadswijken
9.2 Toelichting beleidskaders
9.3 Beeldverantwoording
9.4 Moties Gemeenteraad

1 Introductie

1.1 Aanleiding
1.2 Opgave
1.3 Participanten
1.4 Beleidskader




Projectgrens
Codrico
N

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

1.1 Aanleiding

Aan de zuidzijde van de Rijnhaven bevind zich nog 1 van de 2 actieve fabrieken op Katendrecht, het bedrijf Codrico dat mais en peulvruchten opwerkt tot halffabrikaten voor de voedselindustrie. De fabriek huurt het complex en bedrijfsterrein, waarop erfpacht gevestigd is. De vastgoedeigenaar / erfpachter heeft al een tijdje herontwikkelingsplannen voor de locatie, waarvoor de fabrieksactiviteit verplaatst dient te worden. Verplaatsing is ook wenselijk omdat de noordzijde van de Pols snel tot ontwikkeling komt, gevolgd door de Rijnhavenontwikkeling. Terwijl het bedrijf een hoge milieucategorie heeft, het havenbekken en de kade nog actief en exclusief gebruikt en veel vrachtverkeer kent, wat met de steeds drukker wordende stad meer en meer gaat knellen.
Sinds een jaar of 3 worden door erfpachter en de gemeente zeer serieuze gesprekken gevoerd over verplaatsing van bedrijfsactiviteiten en de herontwikkeling van het bedrijfsterrein, waarvan een deel een Rijksmonument is. Er is een gezamelijke haalbaarheidsstudie gedaan, waarvan het resultaat op ruimtelijk-programmatisch vlak grotendeels in deze NvU vastgelegd is. Deze stedenbouwkundige randvoorwaarden c.q. NvU zijn noodzakelijk voor een goede inpassing, het borgen van de ambitie en vormen het toetsingskader voor de realisatieplannen van de herontwikkeling van de Codrico-locatie. De ontwikkeling van het gebied zal worden aangemerkt als Codrico-locatie.

1.2 Opgave

Het project Codrico-locatie maakt deel uit van de gebiedsontwikkeling en transformatieopgave Katendrecht en Rijnhaven, en in breder perspectief de Kop van Zuid. Het doel van deze transformatieopgaves is om de voormalige bedrijfs- en havenlocaties te herontwikkelen tot stedelijke woon- en werkgebieden. Ook bij het project Codrico-locatie gaat het om de transformatie van een bedrijfsterrein, waarbij een deel van de bedrijfsgebouwen behouden dienen te worden. De restauratie en herontwikkeling van het Rijksmonument een belangrijk onderdeel van het project.

In de Kop van Zuid zijn en worden veel nieuwe woningen gerealiseerd, met de nadruk op appartementen. Ook een groot deel van de woningen in het project zijn appartementen. De opgave is om appartementen in een woonmilieu/woonomgeving te ontwikkelen, dat onderscheidend is. Naast wonen dient ook werken en verblijven een plek en invulling te krijgen in het project, waardoor er een gemengd en attractief stuk stad ontstaat, dat een bijzondere en goed passende toevoeging aan het Polsgebied en de Rijhavenontwikkeling is.

Het totale programma omvat circa 170.000 m² bvo. Het woonprogramma dient gediffentieerd te zijn, een passende mix te zijn, zowel in woninggrootte als in prijsklasse. Het niet-woonprogramma dient aan te sluiten bij de programmering van de Bundweg (winkel, horeca, bedrijfsruimte), voldoende arbeidsplaatsen te faciliteren (o.a. kantoor, horeca, bedrijfsruimte) en in het algemeen het centrum stedelijke milieu van het Rijnhavenkwartier te versterken.

1.3 Participanten

Rijnhaven Beleggingen C.V., de vastgoedeigenaar /erfpachter, is de initiatiefnemer van deze herontwikkeling. RED Company is door Rijnhaven Beleggingen C.V. betrokken als ontwikkelende partij en gevraagd deze herontwikkeling vorm te geven. Zij hebben allerlei adviseurs betrokken en geconsulteerd voor deze herontwikkeling: SHoP Architects, Powerhouse Company en Winhov als architecten voor de diverse deelprojecten en CRIMSON historians and urbanists als adviseur cultuurhistorie. Delva is het ingehuurde landschapsarchitectuurbureau. De gemeente is zowel in haar publiekrechtelijke rol (kaderstellend, toetsend, adviserend en proces faciliterend) als privaat rechtelijk betrokken. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is betrokken vanwege de rijksmonumentale status van een deel van de bedrijfsgebouwen.

1.4 Beleidskaders

Voor de herontwikkeling van de Codrico-locatie zijn vele beleidskaders relevant. Een selectie hiervan is in hoofdstuk 6 en de bijlagen expliciet opgenomen. Meeste van het relevante beleid is in deze NvU verwerkt in uitgangspunten en randvoorwaarden zonder specifieke vermelding. Twee beleidskaders worden hieronder nader toegelicht.

In de Welstandsnota Rotterdam valt de projectlocatie onder het gebiedstype Rivierlocaties. De criteria beschreven in dit gebiedstype zullen de basis voor de toetsing van de plannen door de Commissie van Welstand en Monumenten zijn.

Op de projectlocatie is het bestemmingsplan Katendrecht Pols van toepassing. De Codrico-locatie heeft daarin de bestemming Bedrijf-3. In dit bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor dit gebied die het mogelijk maakt de bedrijfsbestemming te wijzigen in een gemengde bestemming “Gemengd - 3” (zie hiervoor ook paragraaf 4.4.4) met een maximaal programma van 50.000 m² b.v.o.. Hierbinnen is het volgende toegestaan:
- maximaal 300 woningen, waarbij 1 woning 150 m2 b.v.o. vertegenwoordigt;
- maximaal 5.000 m2 b.v.o. kantoren;
- maximaal 5.000 m2 b.v.o. maatschappelijke voorzieningen;
- maximaal 5.000 m2 b.v.o. bedrijven in categorie 1 en 2.

Voor heel Katendrecht wordt een nieuw gebiedsbestemmingsplan opgesteld, dat in 2021 naar huidige inzichten vastgesteld zal worden. Voor de Codrico-ontwikkeling zal een separaat planologisch traject doorlopen worden.

2 Plangebied

2.1 Locatie

2.2 Historie

2.3 Huidige situatie

2.4 (Toekomstige) ontwikkelingen





Rotterdam Zuid rond 1874



Rotterdam Zuid rond 1905



Rotterdam Zuid rond 1935



Luchtfoto Polsgebied gezien vanaf het noordwesten



Luchtfoto Rijnhaven Zuidzijde vanaf het westen



Codrico gezien vanaf het noordwesten

2.1 Locatie

De locatie van de ontwikkeling is gelegen op Katendrecht, aan de zuidzijde van de Rijnhaven in het Polsgebied ten noorden van de Brede Hilledijk en Veerlaan tussen de in aanbouw zijnde Bayhouse en het recent opgeleverde Fenix I. Het betreft de ontwikkeling en transformatie van het Codrico complex en bedrijfsterrein. De openbare ruimte tussen de Fenixloods en Codrico, en deel van de Rijnhaven Zuidzijde maakt ook onderdeel uit van de ontwikkeling.

2.2 Historie

De geschiedenis van Katendrecht begint als dorp aan de overkant van Rotterdam. Een dorp gepositioneerd aan de Nieuwe Maas dat zich onderscheidde van de andere dorpen door de ligging aan de belangrijke landroute die leidde naar Dordrecht en Antwerpen. Tevens was er ook een veer aanwezig die een belangrijke schakel vormde in het rijksnetwerk en de oversteek over het water faciliteerde. De restanten hiervan zijn nog zichtbaar in het Buizenpark en de Tolhuisstraat heeft hier zijn naam aan te danken.

In de tweede helft van de 19e eeuw wijzigde de situatie en het gebruik van de Nieuwe Maas. De scheepvaart maakte steeds intensiever gebruik van de rivier en de gebieden grenzend aan de rivier begonnen zich te ontwikkelen hierdoor. Rotterdam had de mogelijkheid door de ligging en ontsluiting om een transitohaven te worden. Een plek waar de overslag van de goederen van zeeschepen naar binnenvaartschepen, wegvervoer en de spoorwegen kon plaatsvinden. In eerste instantie werden de Binnenhaven en Spoorweghaven gebruikt voor de overslag. Al snel bleken deze insteekhavens te smal en kon er niet snel en efficiënt overslag van goederen plaatsvinden, tevens konden de schepen hier moeilijk keren. De Jongh maakt eind 19e eeuw een plan voor een nieuw type transitohaven: de Rijnhaven met zijn bijzondere vorm waar het mogelijk was om stroom te bunkeren, schepen makkelijk konden manouvreren en slechte weersomstandigheden de scheepvaart minder hinderden. Samen met de daaropvolgende aanleg van de Maashaven, begin 20e eeuw, werd het schiereiland Katendrecht gevormd zoals wij dat nu kennen.

Het gebruik van de Rijnhaven intensiveerde en wijzigde richting begin 20e eeuw. Naast drijvende kranen voor de overslag werd het Rijnhavenbekken omringd door kades gevuld met pakhuizen, kranen, spooremplacementen en kantoren. Aan de zijde van de Wilhelminapier werden niet alleen goederen gebracht maar werden ook passagiers vervoerd, voornamelijk landverhuizers. Aan de zuidzijde van de Rijnhaven, het noorden van Katendrecht, werd een groots aaneengeschakeld complex van loodsen gebouwd. Deze loodsen vormden het nieuwe beeld van de Rijnhaven.

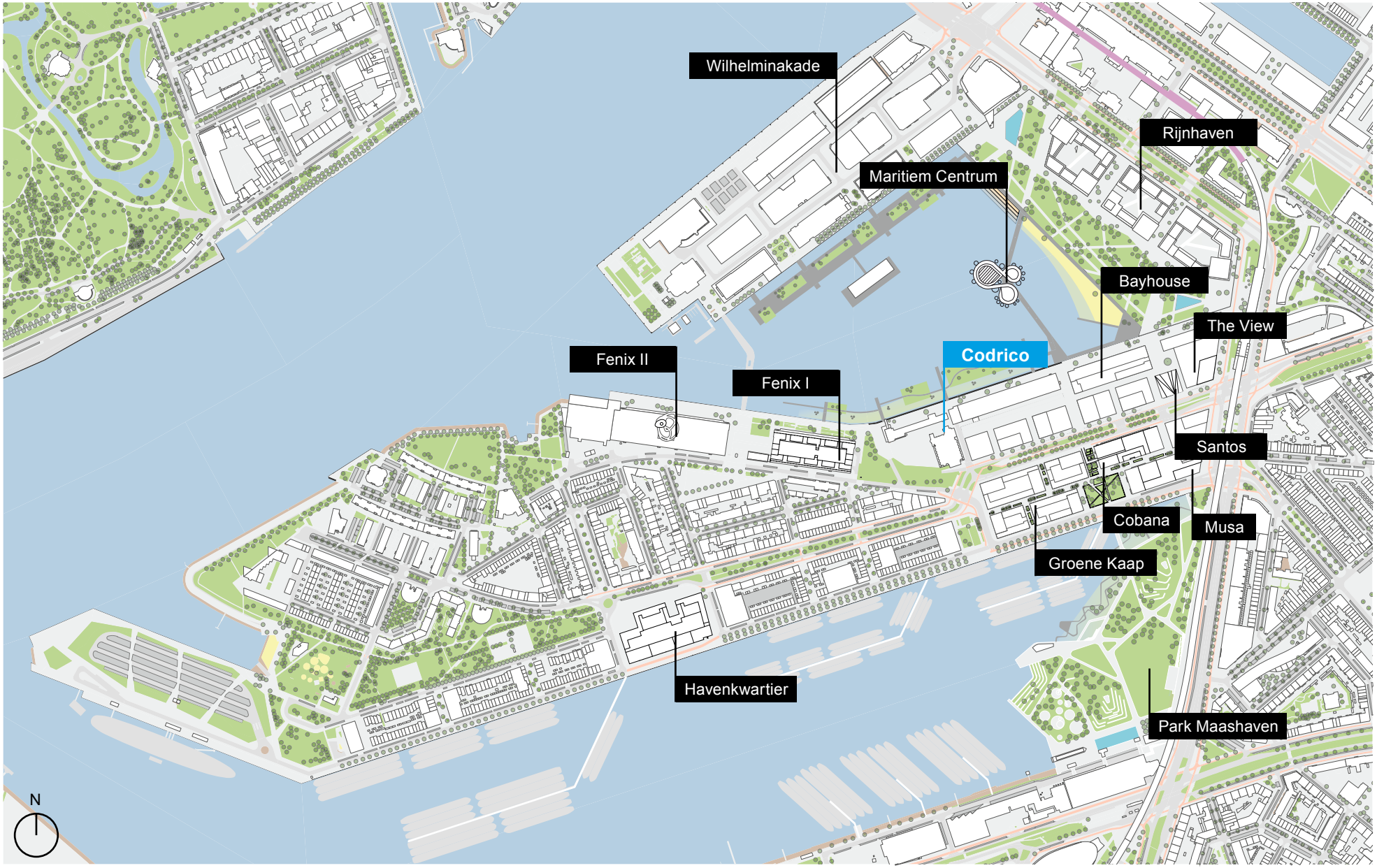
Gedurende de ontwikkeling van de Rijnhaven werd het oude dorp Katendrecht omgevormd tot een arbeiderswijk voor de haven. De arbeiderswijk ligt in het hart van het schiereiland als overgebleven gebied ingeklemd tussen spoorlijnen en ontsluitingswegen. De boogstralen van de spoorlijnen voor het goederenvervoer zorgen voor de karakteristieke afgeronde vorm van de woonkern. Deze kern was daarmee volledig omsloten door de bedrijvigheid. De ontsluitingswegen ondersteunden de havenactiviteiten. Vanuit de Pols ontsprongen de ontsluitingswegen als lange licht krommende vingers. Elke vinger eindigde bij een havenbekken. De kades waren voor de havenbedrijvigheid en -bebouwing. De ontsluitingswegen en spoorlijnen lagen daarachter. Bedrijvigheid dat zich in het gebied vestigde ontstond parallel aan de wegen rondom de arbeiderswijk.

Door de snel wijzigende context van en rondom Katendrecht groeide de bevolking snel. Veel havenarbeiders uit eigen land, met name vanuit Noord-Brabant en Zeeland, maar later ook Engelsen en Chinezen kwamen naar Katendrecht om te werken in de haven. De havenactiviteiten brachten met zich mee dat Katendrecht ook de plek werd voor vermaak na werktijd; er waren veel cafes, gokpaleizen en bordelen. Ten tijde van de Tweede Wereldoorlog kwamen de havenactiviteiten stil te liggen. Maar het vermaak kon wel doorgang vinden. De Duitse militairen mochten echter niet op Katendrecht komen omdat men bang was voor geslachtziektes die opgelopen konden worden in de bordelen. Vele onderduikers kregen daardoor een plek op Katendrecht. Aan het einde van de oorlog werd Katendrecht, dat bij het bombardement nauwelijks schade had opgelopen, toch stevig door de vernielingsacties van de Duitse militairen getroffen. Vele loodsen, pakhuizen, kades, kranen en huizen werden vernield, zodat deze onbruikbaar waren voor de geallieerde bevrijders.

Na de bevrijding werd het herstel van de haven, vanwege de belangrijke functie die deze vervulde, voorvarend opgepakt. Dit bracht de kans om tijdens de wederopbouw het havenbedrijf te moderniseren. Sommige loodsen werden hersteld en aangepast, zoals de San Fransiscoloods. Hetgeen niet meer hersteld konden worden en/of niet meer paste bij de moderne haven werd vervangen door nieuwe fabrieksgebouwen, zoals de Coöperatieve Meelfabriek (het latere Codrico). Deze fabriek kwam op de plaats van de loods Mexico-Cuba. Van op- en overslag naar productie, met de fabrieken werd een nieuwe vervolgstap voor de Rijnhaven ingeluid.

Richting het einde van de 20e eeuw bleef de Rotterdamse haven, aangejaagd door de groei en schaalvergroting, zich uitbreiden in westelijke richting. Dit betekende een kantelpunt voor Katendrecht. Voorheen was dit the place to be, met volop reuring en werk, maar door het wegtrekken van de haven verdween veel werkgelegenheid en ontstond er problematiek met criminaliteit in de cafes, gokhalen en de prostitutie. Katendrecht werd een onaantrekkelijk problematisch stukje stad.

De stadsvernieuwing moest hier verandering in brengen en Katendrecht weer op het juiste pad brengen. Hoewel er meerdere ingrepen hebben plaatsgevonden bleef Katendrecht nog steeds een wijk met problematiek. De wijk moest een nieuw elan en nieuwe economisch perspectief krijgen om de negatieve spiraal te doorbreken. Door middel van een gebiedsontwikkeling met veel woningbouw, een inzet op leisure/wijkeconomie, een sterke branding campagne en een intensieve samenwerking met Woonstad en Heijmans werd voor Katendrecht de weg omhoog weer gevonden.


Wilhelminakade
Rijnhaven
Maritiem Centrum
Bayhouse
The View
Codrico
Fenix II
Fenix I
Santos
Cobana
Musa
Groene Kaap
Havenkwartier
Park Maashaven
N

2.3 Huidige situatie

Het gebied waar Katendrecht onderdeel van uitmaakt is in een enorm transformatieproces verwikkeld. De gehele omgeving verandert van een haven- en industriegebied naar een gebied dat onderdeel is van het stadscentrum van Rotterdam. Met dezelfde geografische positie verschuift Katendrecht als het ware van de periferie naar het centrum van de stad. Daarnaast ondergaat Katendrecht ook van binnenuit een volledige transformatie. Binnen dezelfde geografische grenzen verdriedubbelt in Katendrecht het aantal woningen. Naast de veranderingen op Katendrecht zijn de ontwikkelingen in de directe omgeving zeker zo indrukwekkend: de ontwikkeling van de Wilhelminapier met een zeer hoogstedelijk milieu van theaters, kantoren, woningen, horeca, congresfaciliteiten, enz.; de ontwikkeling langs de Posthumalaan met de rechtbank, kantoren en scholen; de verbinding van de Brede Hilledijk met de Laan op Zuid en daarmee de verbinding met Parkstad.

Het karakter van het Polsgebied wordt gevormd door de omliggende havens en het havenverleden van de plek. De Pols is de plek op Katendrecht waar de Rijnhaven en Maashaven elkaar het dichtst naderen en het schiereiland Katendrecht gevormd wordt. De ‘voelbaarheid‘ van de voormalige zeehavens is hier het grootst. De havenhistorie is vooral nog ‘voelbaar‘ en zichtbaar in de Pols door enkele beeldbepalende en monumentale gebouwen. Dit zijn de Latensteijn silo aan de Veerlaan, de Yamahaloods en het pakhuis Santos aan de noordzijde van de Brede Hilledijk. En aan de Maashavenzijde heeft men zicht op de Maassilo. Dit maakt de Pols een karakteristiek (Rotterdams), robuust en stoer gebied; een beeld dat versterkt wordt door de bovengrondse metroverbinding langs de Maashavenoostzijde, de aanwezige binnenvaart in de Maashaven en de bedrijvigheid op het water.

De Pols vormt de verbinding van het schiereiland Katendrecht met de stad, en dus de toegang tot het eiland. In de Pols is een indeling met vier parallelle stroken van bebouwing ontstaan, de zogenaamde ‘vierslag‘, die zeer karakteristiek is. De ‘vierslag‘ is ten noorden van de Brede Hilledijk nog goed zichtbaar rond Codrico, waar deze in de zuidzijde na de sloop van de bedrijfsbebouwing en het verplaatsen van de weg Maashaven Noordzijde verdwenen is. Deze ‘vierslag’ vormt het uitgangspunt voor de herontwikkeling van het Polsgebied en wordt dus in ere hersteld. De verdeling in stroken, de toegangsfunctie van Pols en de invulling met bedrijfsfuncties zorgt voor een dominante oost-westrichting in het gebied.

2.4 (Toekomstige) ontwikkelingen

Sinds de start van de gebiedsontwikkeling Katendrecht rond 2005 is veel aangepakt en gerealiseerd: Laan- en Parkkwartier, renovatie en herprogrammering van het Deliplein, de verbetering/herontwikkeling van grote delen van bestaand Katendrecht inclusief de vernieuwing van de buitenruimte en de aanleg van de Rijnhavenbrug. In de zuidzijde van de Pols is het gebouw Musa eind 2015 opgeleverd, in augustus 2019 de Cobana en eind 2020 de Groene Kaap (450 woningen in 4 stadsblokken, zowel grondgebonden woningen als appartementen). Op Katendrecht Pols spelen naast de transformatie van het Codrico-complex nog meer projecten, zoals de herontwikkeling van pakhuis Santos tot een Stilwerk-vestiging, The View I en II (mixed-use ontwikkeling met wonen en commercieel programma o.a. een supermarkt) en de Bund-ontwikkeling (400 woningen op commerciële plint). Ook de bedrijfsgebouwen tussen de Rijnhaven Zuidzijde en Brede Hilledijk, op het casino na, en het politiebureau Maashaven zullen in de nabije toekomst plaatsmaken voor mixed use nieuwbouwontwikkelingen. In het voorjaar van 2020 is het masterplan Rijnhaven vastgesteld, waarin de ontwikkeling en toekomst van het bekken en haar omgeving geschetst wordt. Dit is naast Park Maashaven één van de 7 grote stadsprojecten. Het plan voor de Rijnhaven heeft veel raakvlakken met de Codrico-ontwikkeling en zal daarom hieronder kort toegelicht worden.

Masterplan Rijnhaven

Met de gebiedsontwikkeling Rijnhaven wordt er een uitbreiding van het Rotterdamse stadscentrum op de zuidoever gerealiseerd. Door de centrale ligging tussen de Wilhelminapier, Zuidkade en Katendrecht, tussen twee openbaarvervoerstations zorgt de ontwikkeling door toevoegen van een stadspark en hoog stedelijke bebouwing voor de ontbrekende verbindende schakel, waarmee de delen als geheel kunnen gaan functioneren: het Rijnhavenkwartier.

Tussen de Posthumalaan en het water van de Rijnhaven wordt straks gebouwd. Daarvoor wordt ongeveer een-derde van het bekken gedempt. Op dat nieuwe stuk land worden drie bouwblokken met in hoogte wisselende torens neergezet om in te wonen en te werken. Met functies en voorzieningen op onderste lagen die passen bij een stadscentrum. Vol horeca, maatschappeljke voorzieningen, kleine winkels en ruimte voor cultuur. Zo ontstaat een uitnodigend gebied om te bezoeken en te verblijven, zowel aan de zijde van het park als de Posthumalaan. Een gebied dat een schakel vormt tussen omliggende wijken en buurten op de Kop van Zuid en Afrikaanderwijk. De Posthumalaan wordt een stadsboulevard met meer ruimte voor fietsers en voetgangers en een goede doorstroming van het (bestemmings-)verkeer. En een fraaie entree voor bezoekers en bewoners van de stad en het gebied. De plannen voor de Rijnhaven zorgen voor logische toevoeging aan de Rotterdamse skyline. Maar behalve van de hoge gebouwen genieten bezoekers en bewoners ook van de relatieve rust van park, strand en water in een intiemere Rijnhaven.

De inrichting van de Rijnhaven is vernieuwend met een deels drijvend park en een openbaar strand midden in de stad. Het park, strand en diverse overgangen langs de kades zorgen voor een unieke beleving langs, op en in het water. Met de aanleg van de Rijnhavenbrug was er al een wandelcircuit ontstaan. Dat wordt nu tussen Wilhelminapier en Katendrecht echt afgemaakt via de Posthumalaan en de routes door het park: het rondje Rijnhaven. Een wandelboulevard voor alle bewoners en bezoekers met diverse mogelijkheden om rond het water te verblijven. Langs de kades komen drijvende plantsoenen en steigers om te genieten van de rust, maar ook van de reuring in dit gebied. Het water zelf wordt makkelijk bereikbaar en biedt straks veel mogelijkheden voor activiteiten en programma’s.

De transformatie van het Codrico complex van fabrieksterrein naar gemengd stedelijk gebied is een belangrijke schakel in de gehele gebiedsontwikkeling die gaande is op de Wilhelminapier, Katendrecht en de Rijnhaven.



Fenix I - Mei Architects



Fenix II - MAD Architects



Havenkwartier - VMX Architects



Masterplan Rijnhaven - Gemeente Rotterdam



Park Maashaven - SWA/Balsley



Bayhouse - Joke Vos Architecten



Groene Kaap - Bureau Massa



Cobana - Rijnboutt



Musa - Diederendirrix architecten



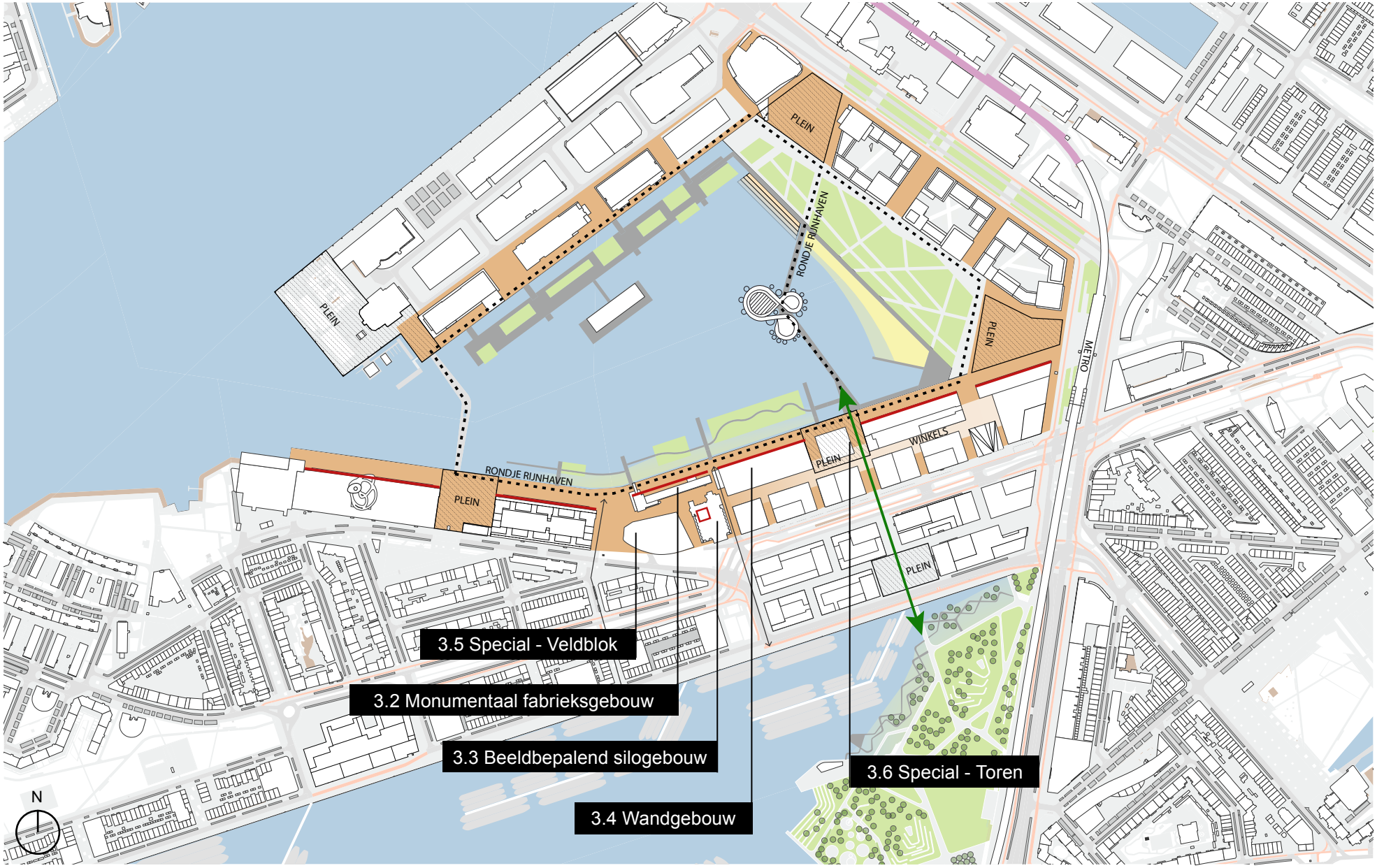
Stilwerk Santos - WDJ Architecten

3

Ruimtelijke uitgangspunten

3.1 Visie op de locatie
3.2 Monumentaal fabrieksgebouw
3.3 Beeldbepalend silogebouw
3.4 Wandgebouw
3.5 Veldblok
3.6 Toren
3.7 Openbare ruimte
3.8 Programma




PLEIN
PLEIN
RONDJE RIJNHAVEN
PLEIN
WINKELS
PLEIN
RONDJE RIJNHAVEN
PLEIN
PLEIN
3.5 Special - Veldblok
3.2 Monumentaal fabrieksgebouw
3.3 Beeldbepalend silogebouw
3.4 Wandgebouw
3.6 Special - Toren
N

3.1 Visie op de locatie

Met de herontwikkeling van de Codrico-locatie gaat in het Polsgebied het laatste stuk havenbedrijvigheid verdwijnen En gaat het gebied meedoen in de gebiedsontwikkeling, die het Polsgebied een nieuwe toekomst gaat brengen. Een gebied met een grote havenhistorie, die verteld wordt en voelbaar blijft door de karakteristieke, soms monumentale, industriële havenbebouwing en de havenbekkens. Een gebied dat een grootse transformatie doormaakt: van voormalig havengebied op Zuid, naar een gemengd stedelijke woon- en werkbuurt en een deel van de Rotterdamse binnenstad op twee oevers. En bovenal een echt Rotterdams gebied!

Gebiedsontwikkeling Polsgebied

Voor het herontwikkeling van het Polsgebied is het stedenbouwkundig plan Polsgebied, vastgesteld in 2006, leidend. De aanwezige vierslag, vier parallelle bebouwingstroken, is behouden als basisopzet van het te realiseren gemengd stedelijk gebied. De Brede Hilledijk fungeert als hoofdontsluitingsweg, gelegen in het midden van het gebied. De twee stroken ten noorden van de Brede Hilledijk worden gedomineerd door het bestaande Codrico-complex. De opbouw van de nieuwbouwblokken, die op Codrico en Santos afgestemd is, bestaat uit twee wandgebouwen langs de Rijnhaven, met in de strook daarachter basementen met accenten. De stroken ten zuiden van de Brede Hilledijk worden gevormd door individuele gebouwen, ook bestaande uit basementen en accenten, waarmee een eenheid in het Polsgebied bereikt wordt. Verschil zit in de te gebruiken materialen tussen noord en zuid en toegestane bouwhoogte per strook. De hoogteopbouw kent een tribunevorm vanaf zowel de Rijn- als Maashaven. Tussen de gebouwen ontstaat een autoluw/-vrij stadsweefsel, waaraan zich een stedelijke functiemix bevindt. Belangrijke structurerend elementen in het stedenbouwkundig plan zijn naast de stroken, de kades en de hoofdonslutingen een zichtlijn tussen de Rijnhaven (Nieuwe Luxor) en Maashaven (Maassilo).

In het stedenbouwkundig plan Polsgebied is uitgegaan van het in bedrijf blijven van Codrico; er zijn geen herontwikkelingsmogelijkheden o.i.d. geformuleerd.

Inmiddels is de ontwikkeling van het Polsgebied aardig op gang gekomen. In de zuidzijde zijn de meeste bouwblokken gereed, op de ontwikkeling van het politiebureau Maashaven na. In de noordzijde is het deel ten oosten van de zichtas volop in ontwikkeling en aanbouw. The View 1 is in aanbouw, Rijksmonument Santos en The View 2 volgen snel. Ook project Bundweg is in de laatste fase van ontwikkeling en zal weldra een start bouw kennen.

Nieuwe context

Naast de ontwikkelingen in het Polsgebied zijn er meerdere ontwikkelingen in de nabije omgeving gaande. Ontwikkelingen die zorgen voor een ingrijpend nieuwe context voor het Polsgebied. In zowel de Maashaven als de Rijnhaven zijn grote stadsprojecten gelanceerd, die beide zowel landaanwinning als de realisatie van een stadspark omvatten. In de Rijnhaven worden langs de stadsas ook samengestelde bouwblokken met hoogbouw en gemengd stedelijk programma in hoge dichtheid voorgesteld. Een deel van Polsgebied wordt dus meer onderdeel van het stad, het stedelijk weefsel langs de stadsas, in plaats van schiereiland. De zichtlijn tussen Rijn- en Maashaven blijft maar wordt tegelijkertijd ook een fysieke verbinding; een route tussen de twee stadsparken. Het Polsgebied wordt met al deze ontwikkelingen onderdeel van de Rotterdamse binnenstad. Waar flink verdicht wordt om de woningbouwopgave, die Rotterdam heeft, nabij excellent openbaar vervoer te realiseren. En, last but not least, ook de verplaatsing van de Codrico-fabriek en mogelijkheid van herontwikkeling van het industriële complex is een ‘gamechanger’. Al dit zorgt voor een noodzakelijke herijking van het stedenbouwkundig plan Polsgebied.

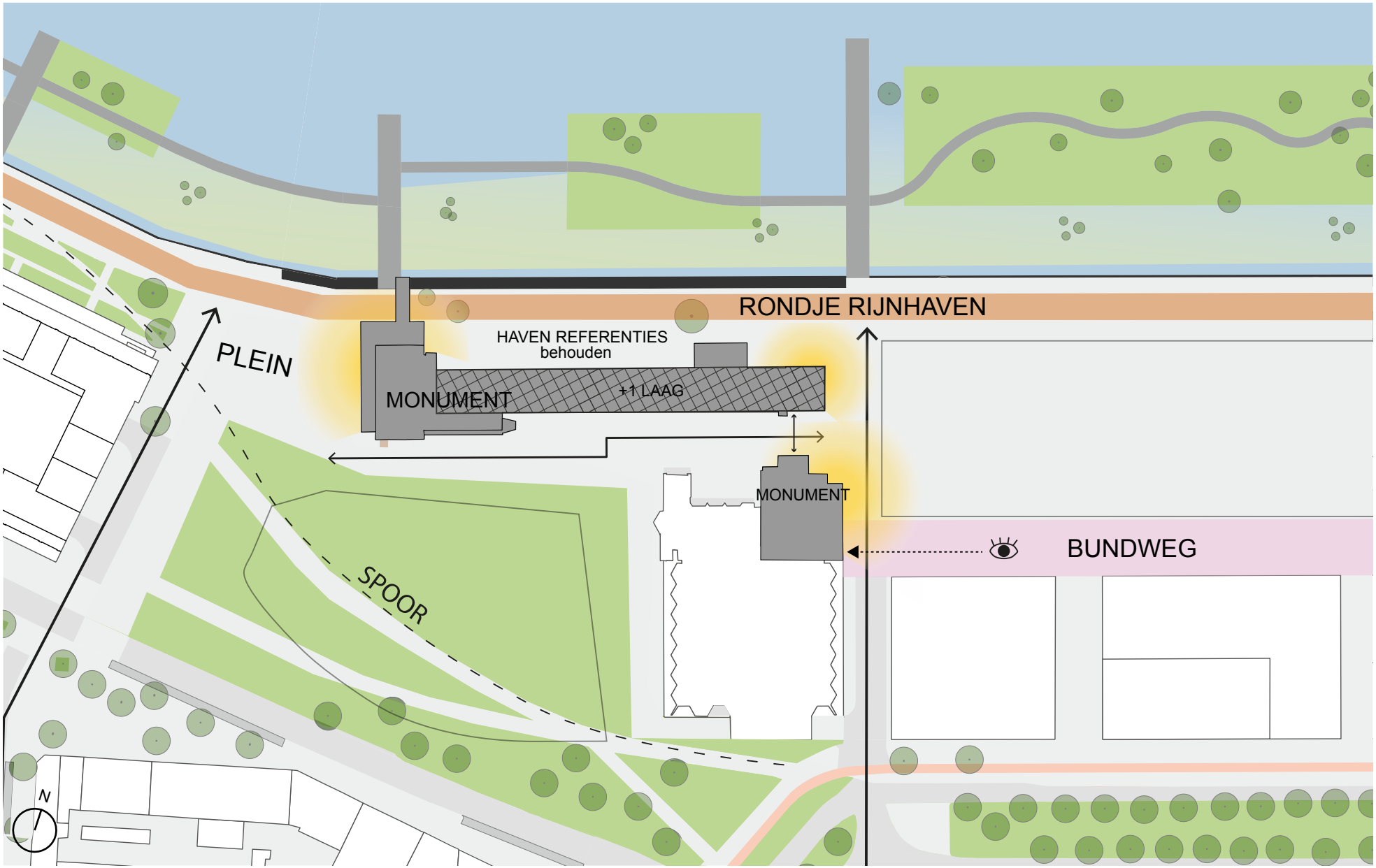
Herijking Stedenbouwkundig plan Polsgebied

Een herijking betekent dat het stedebouwkundig plan Polsgebied met zijn filosofie, ruimtelijke opbouw en bouwregels het uitgangspunt blijft met daarin een blijvend belangrijke rol voor het Codrico-ensemble. Belangrijk dat in deze dynamische context met vele projectontwikkelingen en belangen een zo consistent mogelijk ruimtelijk beleid gevoerd wordt. De opbouw met wandgebouwen langs de Rijnhaven en torens daarachter in tribunevorm wordt op paar punten herijkt, met name door meer bouwhoogte toe te staan. In de Santosstrook aan de stadsas (150m) en rond de nieuwe verbinding tussen Rijn- en Maashaven (90m), waarmee het hoogste deel van de tribune verlegt wordt naar deze strook.

Langs die nieuwe verbinding, het rondje Rijnhaven en in de wand is op het oostelijk deel van het Codrico-terrein een ‘special‘ in de vorm van een toren geïntroduceerd, die deze bijzondere plek markeert en op diverse manieren de nieuwe context én de waarden van het stedenbouwkundig plan bestendigd. Het torenvolume creert zowel een markering in de skyline, extra focuspunt in de wand en momentum in het stedelijk weefsel van het Polsgebied. Het afwijkende torenvolume zorgt voor behoud van de balans in de huidige opbouw van de serie wandgebouwen aan de Rijnhaven: The View met twee vergelijkbare gebouwen, de twee vergelijkbare Fenixloodsen en daartussen het Codrico-ensemble bestaande uit twee vergelijkbaar grote wandgebouwen met daarachter, min of meer centraal, het silogebouw met karakteristeke motorhuis.

De Codrico-locatie wordt in zijn geheel onderdeel van het stedelijke weefsel met zijn gemengde programmering en doorwaadbare openbare ruimte tussen de kade/rondje Rijnhaven en de hoofdontsluitingsweg Brede Hilledijk. Het monumentale fabriekscomplex gaat een schakel vormen in de knik van de Rijnhaven tussen Fenix 1 en het Polsgebied. Rond het monument en silogebouw van Vegter is de ambitie het karakteristieke en gelaagde ensemble in zijn opbouw zo veel mogelijk intact en balans te houden, waarbij maat/schaal en verhouding belangrijk zijn (belangrijker dan behoud van bestaande gebouwen). En daarmee dit ensemble zijn belangrijke rol op de Kaap, in de Maas- en Rijnhaven laten behouden, zowel als focuspunt, voor de havensfeer, in cultuurhistorisch zin, et cetera. Tussen het Codrico-ensemble, Fenix 1 en de oude kern van Katendrecht ontstaat een grote openbare ruimte, doorsneden door voormalig spoortrace, waar ook ontwikkeling wenselijk is: een tweede ‘special‘ die een intermediair vormt zowel op maaiveld, programmatisch als in volumeopbouw.

Op de volgende pagina’s worden per deelproject de uitgangspunten en visie verder gespecifieerd en toegelicht.


RONDJE RIJNHAVEN
PLEIN
HAVEN REFERENTIES
behouden
MONUMENT
+1 LAAG
MONUMENT
BUNDWEG
SPOOR
N

3.2 Monumentaal fabrieksgebouw

Het ontwerp van het karkateristieke fabrieksgebouw en silogebouw is gemaakt door ir. J.J.M. Vegter en is gebouwd in 1948-1952 net na de tweede wereldoordlog. J.J.M. Vegter was een architect met een belangrijke rol tijdens de wederopbouw. Het ontwerp voor de CO-OP meelfabriek is van binnenuit bepaald door het volgordelijk te doorlopen functionele fabrieksprogramma en de daarvoor benodigde ruimtes en indeling. Toch is het Vegter gelukt om van een functioneel bedrijfgebouw een imposant architectonisch ontwerp te maken. Gedurende het ontwerp is er rekening mee gehouden om mogelijk te kunnen uitbreiden aan de zuidzijde van het fabrieks- en silogebouw. In 1966 werd hier gebruik van gemaakt, wel anders dan destijds bedacht. In 2015 heeft de meelfabriek CO-OP de status van Rijksmonument gekregen.

Met de verplaatsing van de fabrieksactiviteiten is de opgave een herontwikkeling van het Rijksmonument met nieuwe functie(s) te realiseren. Programma dat past bij het monument/het gebouw, zodat dit zo gaaf mogelijk een restauratie kan ondergaan. En daarmee ontstaat ook de kans het monument te programmeren met publieksfuncties. Zodat het karakteristieke complex en de silo's, in tegenstelling tot wat nu het geval is, van binnen bezocht en beleefd kunnen worden. En het havenverleden van de plek en zijn omgeving beleefbaar blijft.

Bebouwingslijnen en rooilijnen

Aangezien het hier een monumentaal gebouw betreft dat behouden wordt, de rooilijnen blijven gelijk gezien er geen sprake is van nieuwbouw. Buiten de huidige rooilijnen / gevellijnen is denkbaar dat er een beperkte / ondergeschikte toevoeging kan worden gedaan. Bijvoorbeeld een extra entree, een bouwwerk dat het maaiveld met de beganegrondvloer verbindt, et cetera. Of iets dat noodzakelijk is om de nieuwe functies in het monument goed te laten werken. Het uitgangspunt is dat er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande, het oorspronkelijke en hier zo min mogelijk toevoegingen of wijzigingen in worden aangebracht.

Bouwvolume

Het monumentale deel bestaat uit het parallel aan de kade gelegen fabrieksgebouw en de daarachter gelegen tien graansilo's. De graansilo's bevinden zich 'achter' het fabrieksgebouw. Beide gebouwen staat op korte afstand van elkaar zodat er een verbinding gemaakt kon worden. In de vorm van een luchtbrug is de verbinding tot stand gekomen op de eerste verdieping. Het fabrieksgebouw is een langgerekte wand met aan de westzijde een hoger volume dat dient als accent. Voorheen stond hier de naam van de fabriek op, CO-OP. Een herkenbaar beeld dat goed terug te zien is op de foto's uit die tijd. De monumentale graansilo's hebben hun vorm te danken aan de functie die zij te vervullen hadden.

Het rijksmonument met zijn bestaand volume vormt het uitgangspunt van de herbestemming. Het is niet wenselijk veel nieuw volume toe te voegen aan / op het gebouw. Een goed voorstelbare toevoeging is een optopping op het dak van 1 bouwlaag. Qua afmeting en positionering moet de optopping in balans zijn met het monument.

De restauratie en herontwikkeling van het fabrieks- en silogebouw dient zorgvuldig gedaan te worden met een hoog ambitieniveau op materiaalgebruik, uitstraling en detaillering. Ingrepen in het Rijksmonument zijn toegestaan wanneer deze de monumentwaarde niet (te zeer) aantasten.

Om de monumentale, industriële uitstraling van het complex te behouden, is het van belang dat er ook zorgvuldig om gegaan wordt met de huidige installaties en kranen. Niet alles kan en dient behouden te worden, dat is niet realistisch en ook overbodig. Maar behoud van enkele, bijvoorbeeld de kraan voor het Rijksmonument en/of de rails op maaiveld, is zeer belangrijk voor de industriële sfeer, de herinnering aan het havenverleden, de oorspronkelijke fucntie van het gebouw. Historie, context en contrast zijn belangrijke thema's bij de architectonische opgave.

Daken

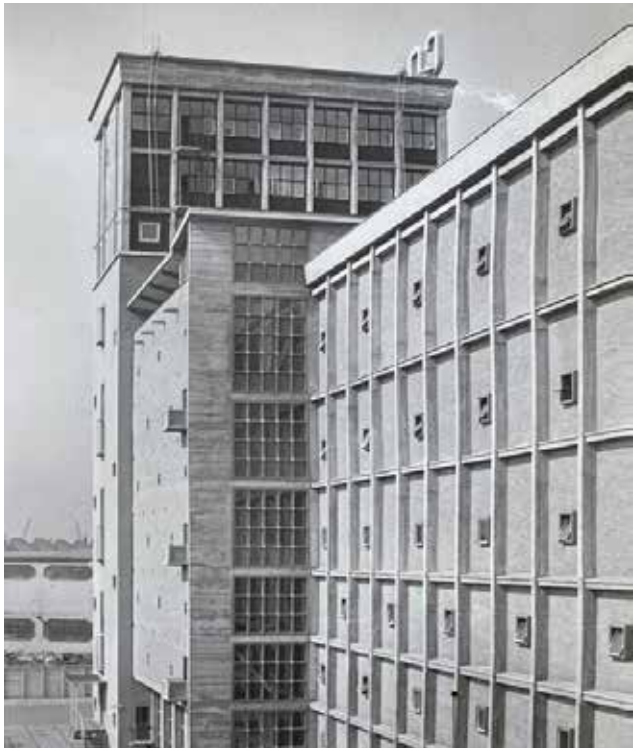
Het gebruik van het dak wordt aangemoedigd. Hierbij kan gedacht worden aan vergroening of het publiek toegankelijk maken van het dak door middel van bijvoorbeeld een daktuin. Dan wel het gebruik van het dak combineren met een (deels) publieke functie in de optopping.

Buitenruimte behorende bij het gebouw

Het toepassen van uitpandige collectieve en/of privébuitenruimtes, uitgezonderd dakterrassen, is niet toegestaan. Uitpandige buitenruimten aan beide voorgevels, bijvoorbeeld door balkons, zijn toevoegingen aan het Rijksmonument die niet passen bij de monumentale karakteristiek. Deze tasten de massaliteit en opbouw van de gevels aan.

Aansluiting op omgeving

Een goede programmering van de onderste lagen van het Rijksmonument is van groot belang voor de activering van de omliggende buitenruimte. In de nieuwe centrum stedelijke context van het gebouw, langs het rondje Rijnhaven, is het van belang dat het gebouw een bijdrage levert aan die stedelijkheid. Op strategische plekken in het gebouw, zoals de hoeken en/of daar waar de silo's zich bevinden, zou een aantrekkelijke publieksfunctie interessant zijn. Waarmee de aangrenzende buitenruimte geactiveerd kan worden en loop van/naar en sociale controle rond het gebouw ontstaat.







Redegevende omschrijving bij rijksmonumentstatus:

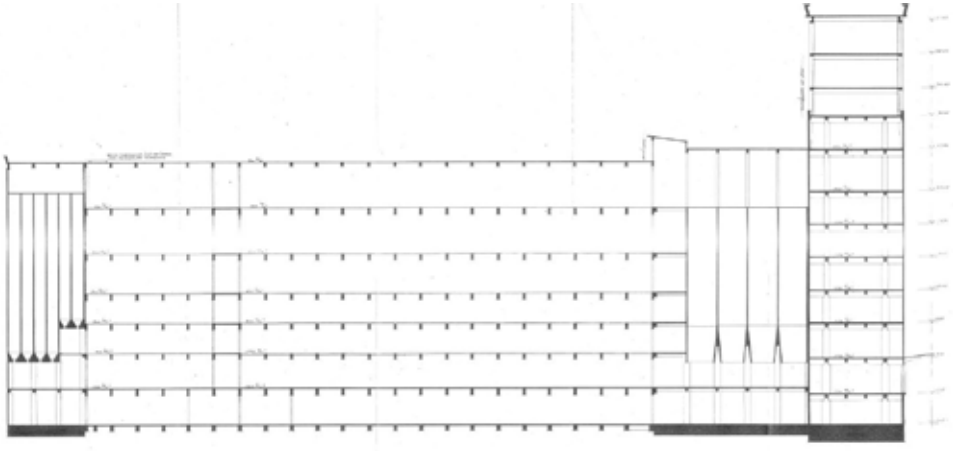
SILOGEBOUW van algemeen belang als toonbeeld van de wederopbouw vanaf 1940:

- vanwege de cultuurhistorische en architectuurhistorische betekenis als historisch-functioneel onderdeel van het complex Meelfabriek Latenstein;

- vanwege architectuur- en cultuurhistorische waarde als gaaf bewaard gebleven voorbeeld van een silogebouw uit de wederopbouwperiode met een hoge kwaliteit in de architectonische uitwerking en als voorbeeld van de toepassing van glijbekisting in deze periode;

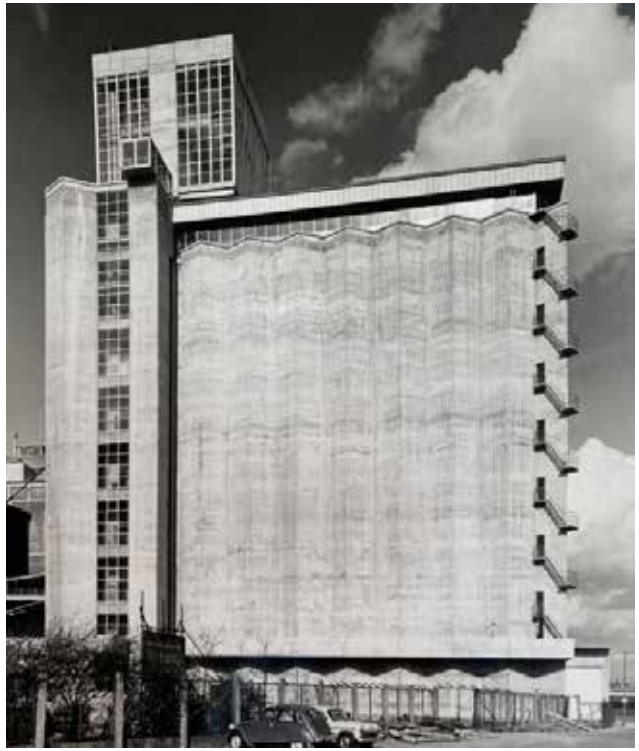
- vanwege typologische en bouwhistorische betekenis omdat het silogebouw bijdraagt aan de illustratiewaarde van het industriële complex waarin verschillende soorten silo's waren toegepast;

- vanwege stedenbouwkundige waarde vanwege de hoge ensemblewaarden in relatie tot het bijbehorende hoofdgebouw van de fabriek en de uitbreiding uit 1964 en is in samenhang met het hoofdgebouw van bijzondere en beeldbepalende waarde in het historische industrielandschap aan de Rijn- en Maashaven.





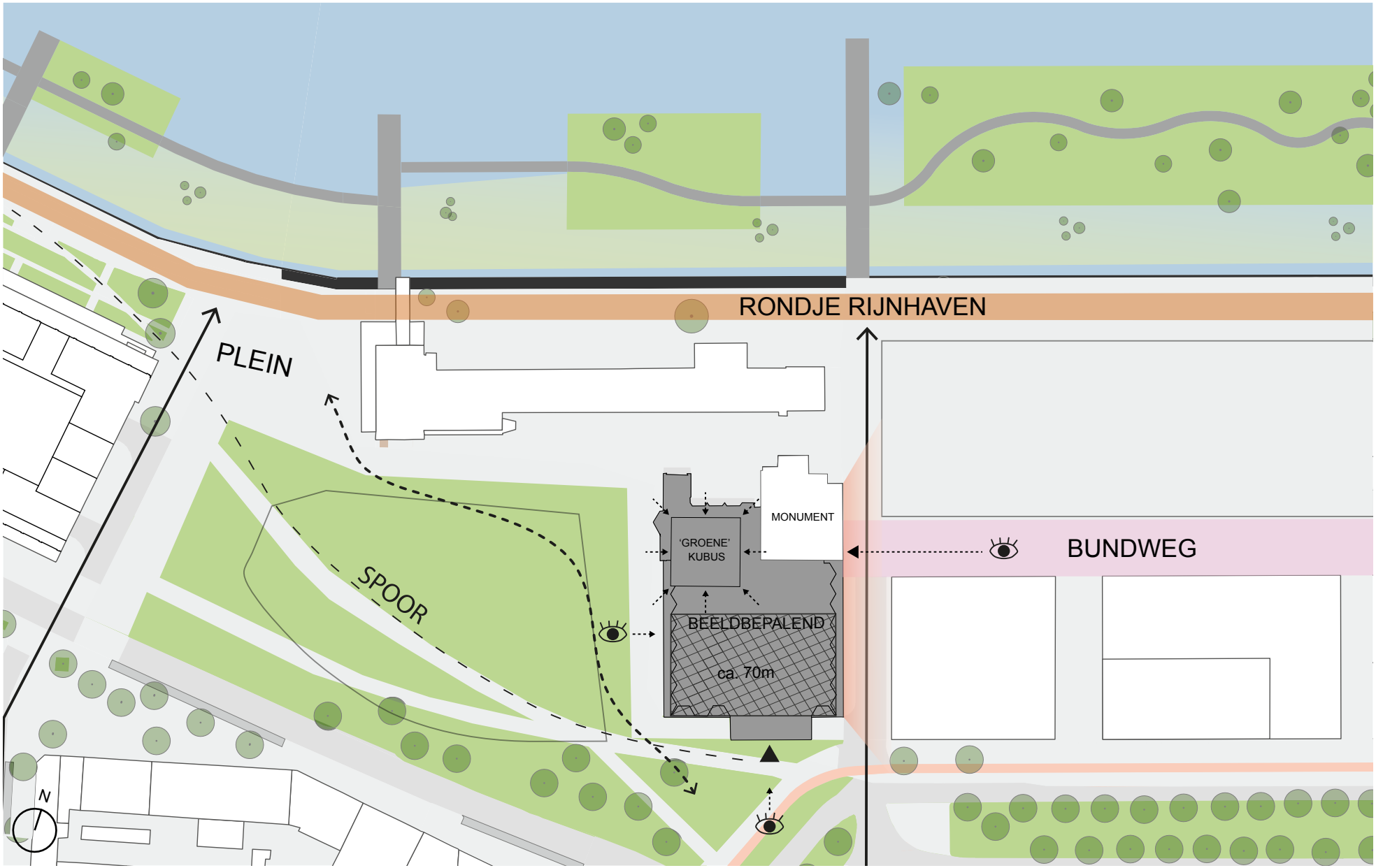











RONDJE RIJNHAVEN
PLEIN
SPOOR
'GROENE' KUBUS
MONUMENT
BEELDBEPALEND
ca. 70m
BUNDWEG
N

3.3 Beeldbepalend silogebouw

Een uitbreiding van de meelfabriek CO-OP werd in 1966 uitgevoerd. De benodigde extra opslagcapaciteit voor het graan van de meelfabriek werd daarmee gerealiseerd. In het oorspronkelijke ontwerp was door Vegter een mogelijke uitbreiding al bedacht; deze ging uit van het uitbreiden van een zelfde soort silo's in zuidelijke richting. Dit bleek echter niet meer passend omdat er meer opslagcapaciteit nodig was. Vegter ontwierp een nieuw silogebouw met de benodigde opslagruimte. Ten zuiden van de bestaande fabriek werd een markant betonnen silogebouw toegevoegd. Met een hoogte van circa 63 meter het op dat moment hoogste bedrijfsgebouw van Rotterdam. Als afronding van het silogebouw werd er bovenop een groot glazen motorhuis geplaatst, nu bij iedere Rotterdammer ook wel bekend als de 'groene kubus'. Deze toevoeging maakt dat de meelfabriek, een karakteristiek en bijzonder industrieel havenensemble, ook zeer markant aanwezig is in de Kop van Zuid aan de zuidzijde van de Rijnhaven.

Deze uitbreiding, het silogebouw, is niet beschermd met een monumentstatus. In de cultuurhistorische verkenningen, opgesteld voor Katendrecht en Rijnhaven door Flexus, is het silogebouw aangemerkt als beeldbepalend object. Daar is de volgende omschrijving aan meegegeven: 'Het complex Latenstein vormt een kenmerkend onderdeel van het havenensemble en is een focuspunt in de totale ruimtelijke organisatie rond de Rijnhaven. Naast de groen oplichtende machinekamer is de tweede grote silo aan de Brede Hilledijk een stedenbouwkundig hoofdelement in het gebied. De silo is geheel van kaal beton, volledig op zijn functie ontworpen en in zijn hoogte, massaopbouw, geslotenheid en materialisering zeer indrukwekkend, vooral vanaf de Veerlaan richting oosten, en vanaf de bedrijfsstraat Rijnhaven Zuidzijde richting westen. Dit object heeft een sterk identificerende werking voor het gebied en markeert de entree naar Katendrecht Kern.'

In het nieuwe bestemmingsplan voor Katendrecht zal het silogebouw de status van beeldbepalend object krijgen. En daarmee wordt voor de herontwikkeling van het gebouw een aantal uitgangspunten meegegeven. Het belangrijkste is dat het behoud van het bestaande gebouw het startpunt dient te zijn voor de herontwikkeling. Mocht na gedegen onderzoek blijken dat behoud bij herontwikkeling toch niet mogelijk blijkt, dan is (gedeeltelijke) sloop en nieuwbouw in vergelijkbare maat/schaal bespreekbaar.

Bebouwingslijnen en rooilijnen

Voor de herontwikkeling van het silogebouw is het bestaande gebouw het uitgangspunt. En daarmee blijven de bestaande rooilijnen en bebouwingslijnen dan ook gelijk. Mocht blijken na uitvoerig onderzoek dat behoud van het volledige silogebouw niet mogelijk is, dan is sloop/nieuwbouw, geheel of deels, na zorgvuldige afweging en onder voorwaarden mogelijk. Tegelijkertijd is het Silogebouw in zijn huidige volume, maat en schaal én uitstraling een heel belangrijk onderdeel van het gehele ensemble, zeker ook vanaf de Katendrechtzijde, dat de huidige gebouwopzet leidend is en blijft bij sloop-nieuwbouw. En zullen de bestaande rooilijnen / bebouwingslijnen ook voor de nieuwbouw gehanteerd worden. Het is niet wenselijk om uitkragingen en/of andere ingrepen die zich buiten de gevels bevinden aan het gebouw toe te voegen.

Bouwvolume

Het silogebouw is door zijn locatie, zijn positie in het ensemble, zijn opbouw in volume en de robuuste vormgeving een ankerpunt in de omgeving, exponent van het havenverleden en het hoogtepunt van het Codrico-ensemble. Met name de glazen (groene) kubus is vanuit de wijde omgeving zichtbaar. Ook het gehele ensemble heeft vanuit de context altijd een belangrijke positie ingenomen door zijn ''scharnierpositie'' op Katendrecht; in de knik van de zuidzijde van de Rijnhaven en de kruising Brede Hilledijk met Veerlaan - Maashaven Noordzijde. De voorname positie en volume-opbouw van het silogebouw is in de gehele ontwikkeling van Katendrecht, specifiek het Polsgebied, geborgd en voor de bouwhoogte als uitgangspunt gebruikt. Zowel vanaf de Maashaven aan het ''siloplein'' als de Rijnhaven is het complex, met name het silogebouw, zeer zichtbaar en aanwezig. De status beeldbepalend gebouw wordt niet voor niets voor opgenomen ter bescherming; oftewel het huidige bouwvolume is en blijft het uitgangspunt voor de herontwikkeling, zowel bij een transformatie als een, al dan niet gedeeltelijke, sloop-nieuwbouw.

Bij de herontwikkeling van het silogebouw is een optopping, extra bouwvolume in de vorm van meer bouwhoogte, voorstelbaar. Een optopping moet zorgvuldig afgestemd worden op de volumeopbouw van het gehele Codrico-ensemble, passen bij het silogebouw qua maat en schaal én een overtuigende dialoog met de glazen 'groene' kubus aangaan, die thans het hoogtepunt vormt. Oftewel een optopping van het silogebouw dient te passen bij het gedachtengoed van Vegter omtrent het gehele Codrico-complex.

Daken

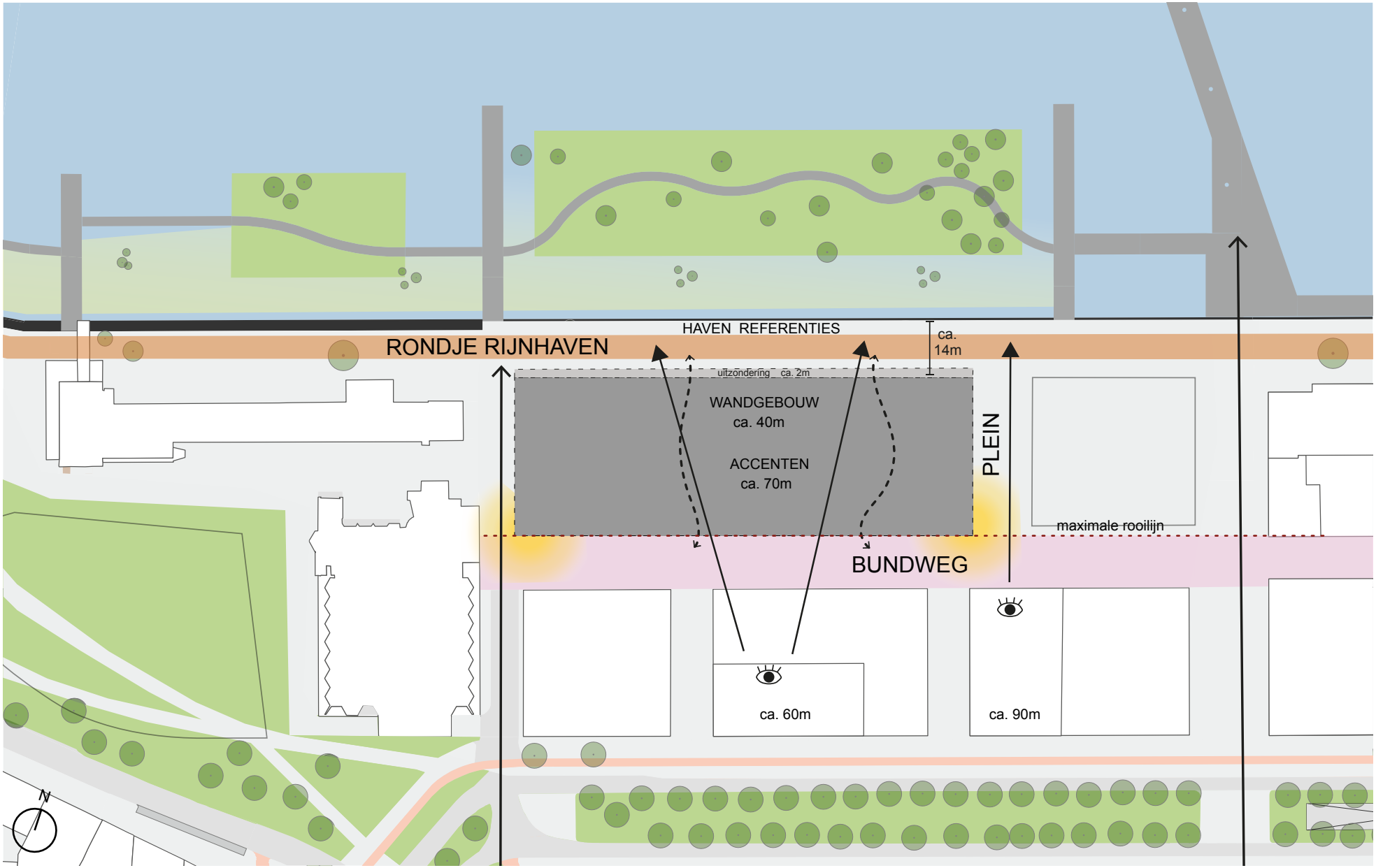
Het gebruik van het dak wordt aangemoedigd. De positie en hoogte van het silogebouw maakt het een interessante plek voor een buitenruimte op hoogte, voor publiek en/of privé gebruik waar vanaf een spectaculair uitzicht genoten kan worden. Daarnaast kan er ook gedacht worden aan het vergroenen van het dak.

Buitenruimte behorende bij het gebouw

Bij het realiseren van woningen is het wenselijk om privé buitenruimte te realiseren. De buitenruimte bij de woningen moeten een plek krijgen binnen het volume. Het is niet wenselijk om buitenruimte aan het gebouw te hangen. De vormgeving van de buitenruimte is passend bij het karakteristieke gebouw in zowel vorm, maat en materialisatie.

Aansluiting op omgeving

Het silogebouw kent thans een gesloten robuuste plint. In de nieuwe context maakt het silogebouw onderdeel uit van een gemengd stuk stad, waar aantrekkelijk geprogrammeerde plinten gewenst zijn. Bij de herontwikkeling dient gezocht te worden naar een balans tussen beide kwaliteiten en een goede aansluiting/uitstraling op de omgeving. Nagedacht dient te worden over een invulling die zowel een bestemming is doch een 'gesloten' plint kent (bijv. een (openbare) fietsenstalling).


RONDJE RIJNHAVEN
HAVEN REFERENTIES
ca.
14m
uitzondering ca. 2m
WANDGEBOUW
ca. 40m
ACCENTEN
ca. 70m
PLEIN
maximale rooilijn
BUNDWEG
ca. 60m
ca. 90m
N

3.4 Wandgebouw

Onderdeel van het huidige Codrico-complex is een verzameling bedrijfsgebouwen en-loodsen ten oosten van het Rijksmonument aan de zuidzijde van de Rijnhaven. Deze gebouwen functioneerden voorheen eigenstandig en werden gebruikt door het Centraal Bureau van de Nationale Coöperatie Aan- en verkoopvereniging van de Landbouw. Vanaf 1937 huurde deze coöperatie het kadeterrein en had er een fors fabrieksvolume gebouwd, dat tijdens de oorlog gespaard bleef (meest westelijke deel, architect C.J. Henri van Ingen). Dit volume werd na de oorlog aan de oostzijde langs de kade uitgebreid met een lange rij lagere loodsen. Nu dus onderdeel van het Codrico-complex en zeker het meest westelijke deel is belangrijk in de ruimtelijke compositie van het industriële ensemble. Dit deel vormt namelijk samen met het Rijksmonument een ‘wand’ waarachter het Silogebouw met zijn glazen motorhuis oprijst. Dit karakteristieke beeld aan de zuidzijde van de Rijnhaven, wandgebouwen met daarachter accenten (woontorens) als oprijzende silo’s, is leidraad geworden voor de herontwikkeling van het Polsgebied.

De bestaande bebouwing, voor een deel de oudste oorspronkelijke bebouwing van de locatie, heeft geen beschermde status. Vele gebouwen zelf zijn architectonisch ook minder bijzonder. Transformatie hiervan biedt in relatie tot de opgave te weinig programmamogelijkheden, opbrengst en kwaliteit. Daarom is sloop en nieuwbouw van bebouwing toegestaan, waarbij uiteraard een goeie afweging per gebouw / bouwdeel gemaakt dient te worden. Belangrijk bij nieuwbouw is juiste maat, schaal en architectuur te realiseren zodat het wandgebouw zijn ‘rol’ in het industriële ensemble en de wand aan de Rijnhavenblijft spelen.

Bebouwingslijnen en rooilijnen

Uitgangspunt voor de rooi- en bebouwingslijnen zijn enerzijds de huidige bebouwing, anderszijds het stedenbouwkundig plan Polsgebied. De huidige bebouwing is leidend voor de rooilijnen aan de zijde van de kade en het Rijksmonument. Aan de zijde het Rijksmonument staat een karakteristiek bedrijfsvolume dat middels een brug verbonden is met het Rijksmonument. Dit zowel qua bebouwing behoudswaardig als qua volume en opzet bij nieuwbouw. De rooilijn en bebouwingslijnen blijven hier gelijk aan de huidige situatie. Dit gebouw(deel) is mede bepalend voor de rooilijn aan de Rijnhavenzijde, naast het behouden van een afdoende ruime kade passend bij de ambities voor het rondje Rijnhaven. De rooilijn voor het wandgebouw bevindt zich parallel aan de kade op circa 14 meter afstand daarvan. Hier en daar is het denkbaar dat er beperkt buiten deze rooilijn gebouwdelen en/of entrees gerealiseerd worden, zoals dat bij industriele complexen wel vaker voorkomt. Er blijft echter altijd minimaal 12 meter vrije kaderuimte over.
De rooilijn aan de Bundweg-zijde dient te voldoen aan de regels van het stedenbouwkundig plan Polsgebied. De uiterste rooilijn is dezelfde als de wandgebouwen van The View. Echter mogen niet meer dan twee gebouwen op een rij op dezelfde rooilijn staan. Als de toren een andere rooilijn kiest (wat de voorkeur heeft), kan het wandgebouw de maximale rooilijn benutten. Inspringingen zijn toegestaan, en zelfs wenselijk bij een ‘lange‘ wand, wat de Bundweg dan een aangenamer en verrassender karakter geeft. De rooijlijn aan de oostzijde is flexibel en afhankelijk ruimte die toren nodig heeft. Er dient minimaal circa 10m tussen de rooilijnen van het wandgebouw en de toren te zitten. Zo blijft er voldoende maat tussen voor openbare ruimte, waar zowel verblijf, bestemmingen als routes een plek hebben.

Bouwvolume

Voor de bebouwing in het Polsgebied is een hoogtezonering opgesteld in het stedenbouwkundig plan Polsgebied. Die hoogtes, recent herijkt, zijn bepaald aan de hand van de bestaande en karakteristieke bebouwing van de Pols en de context. De wanden langs de Rijnhaven hebben een hoogte van maximaal 40 meter. Het wandgebouw dient ten alle tijden een helder hoofdvolume te vormen vanaf de Rijnhaven. In de tweede lijn, d.w.z. in principe terugliggend, is het mogelijk om accenten toe te voegen (zoals ook de Yamahastrook in de Pols Noordzijde). Deze accenten, in hoogte tot een maximum van circa 70 meter, dienen voldoende zichtlijnen open houden voor de ontwikkelingen in de Yamahastrook. en daarmee mee te doen in het ‘accentenspel’ van de Pols. Uitkragingen aan het volume van de wand aan de Rijnhavenzijde en inspringingen aan de Bundwegzijde zijn als incident toegestaan. Een bouwvolume van circa 45.000-55.000 m^2 bvo is hier te realiseren.

Daken

De accenten in het Polsgebied kijken uit op de havens en op de daken van de basementen en wandgebouwen. Deze dakvlakken vormen het tweede maaiveld of ook wel de vijfde gevel. Ze worden in principe aantrekkelijk vormgegeven met veel groen en zoveel mogelijk toegankelijk gemaakt als openbare of collectieve buitenruimte. Vanaf deze daken is er een weids uitzicht op de Rijnhaven, een extra beleving van het gebied. Privacy en geluidsoverlast is aandachtspunt bij toepassing van collectief toegankelijke daktuinen.

Buitenruimte behorende bij het gebouw

Woningen dienen bij voorkeur een eigen buitenruimte te hebben en zo optimale woonkwaliteit te realiseren. Is de realisatie van privé buitenruimte niet mogelijk dan zal hier een alternatief voor gerealiseerd moeten worden. Dit kan in de vorm van een collectieve buitenruimte, zoals een dakterras.

Aansluiting op omgeving

De invulling van de plinten dient bij te dragen aan het activeren van de aangrenzende buitenruimte. Aan de Rijnhavenzijde is dat het ‘rondje Rijnhaven’ en het Rijnhavenpark, waar geflaneerd en verbleven wordt. Bestemmingen met goeie entrees en horeca met verblijfsmogelijkheid op de kade in open en transparante plinten zijn interessant. Zodat er zowel reuring/sfeer als sociale controle mogelijk is. Aan de Bundweg vormt het wandgebouw samen met de overige gebouwen een binnenstedelijke winkel- en werkgebied. De plinten dienen daar in programmering (werk, winkel, horeca) en uitvoering (transparant, royale hoogte, reuring, signage) een bijdrage aan te leveren. Doorsteken / passages door het wandgebouw tussen de kade en de Bundweg zijn interessant voor doorwaadbaarheid van de Pols Noordzijde en het functioneren van het winkelgebied / stedelijk weefsel.


RONDJE RIJNHAVEN
FENIXLOODSEN
MONUMENT
MONUMENT
BUNDWEG
min. 35m
ca. 75m
maximale bebouwingslijn
SPOOR
BEELDBEPALEND
KERN VAN KATENDRECHT
N

3.5 Veldblok

Tussen het Codrico-complex, bestaand Katendrecht langs de Veerlaan en de herontwikkelde loods Fenix 1 bevindt zich een open ruimte, die in tweeën gedeeld is en altijd als onderdeel van de bedrijfsterreinen gefunctioneerd heeft. De scheiding werd gevormd door de spoorrails waarop de treinen van de kade naar de Brede Hilledijk reden. Pas recentelijk is het deel aan de Fenix 1 zijde deels als openbare gebied ingericht en in gebruik. Met het verplaatsen van de bedrijfsactiviteiten wordt het mogelijk allerlei verbindingen in de vorm van langzaamverkeersroutes tussen de Pols, de kern van Katendrecht en het Rondje Rijnhaven alsook openbare ruimte te realiseren in deze 'scharnierruimte'. Daarnaast is de toevoeging van een gebouwd programma, het veldblok genaamd, mogelijk en wenselijk. Dit blok kent een bijzondere opgave. De plek vraagt om een gebouw dat de nieuwe relaties in de omgeving gaat vormgeven en begeleiden (zoals routes) en een intermediair is tussen de diverse schalen die de omgeving kent. En daarmee een eigenstandige en speciale positie gaat innemen in die scharnierruimte, die ook in gebouwopzet en architectuur doorvertaald wordt.

Bebouwingslijnen en rooilijnen

Aan het veldblok worden vanwege zijn bijzondere positie geen vaste rooilijnen meegegeven, het is juist de opgave niet (overal) aan te sluiten op de rooilijnen vanuit de omgeving. Wel worden er een aantal maximale bebouwingslijnen gedefinieerd waarbuiten geen bebouwing is toegestaan.

Bouwvolume

Het veldblok is een intermediair tussen het Rijksmonument, het Silogebouw, Fenix 1 en de kern van Katendrecht. In zijn volumeopbouw zal het de gehele context in ogenschouw moeten nemen en hier passend op moeten reageren. Aan de zijde van de kern van Katendrecht zal de bebouwing lager zijn en richting het monument, Fenix 1 en de Rijnhaven kan het in hoogte opbouwen. Qua bouwvolume is op deze locatie zo'n 20.000 tot 25.000 m^2 bvo te realiseren met een maximale bouwhoogte van ongeveer 75 meter. Daarnaast worden een aantal uitgangspunten en ambities meegegeven voor het ontwerpen van het bouwvolume:

- Het veldblok staat vrij in de 'open' ruimte en laat voldoende maat vrij voor kwalitatief goede en bruikbare openbare ruimtes tussen de diverse gebouwen en het blok. Tussen de rooilijnen van de Fenix I en het Veldblok zit minimaal 35m om voldoende 'open' ruimte tussen beide gebouw te houden.
- Door het gebied liep een vanuit cultuurhistorisch perspectief interessant spoortrace, dat in de nieuwe context een interessante route van/naar de Rijnhaven kan zijn. Het veldblok dient dit tracé (niet per se letterlijk het oorspronkelijke tracé), deze nieuwe route, te faciliteren, vrij van bebouwing te houden (overbouwen is toegestaan) en bij voorkeur te begeleiden.
- Het veldblok is qua massaopbouw goed afgestemd op zijn gebouwde omgeving waartussen het een intermediair vormt. Daarnaast is het gebouwvolume zo vormgegeven dat er voldoende ruimtelijkheid rond en zicht op het Codrico-ensemble en Fenix 1 vanuit de directe omgeving blijft.
- Het bouwvolume verjongt naar boven toe, waardoor licht, lucht en (uit)zicht voor de omgeving en de omliggende openbare ruimte goed georganiseerd kunnen worden. Uitkragingen in het bouwvolume zijn niet wenselijk.
- De bijzondere opgave en positie van het veldblok kan en mag in het ontwerp tot uiting komen door te kiezen voor afwijkende vormgeving. Bijvoorbeeld door te kiezen voor een niet-orthogonale opzet en afwijkend materiaalgebruik. Uiteraard zonder de positie en uitstraling van het karakteristieke Codrico-complex teniet te doen, deze te overschreeuwen; een ingetogen verbijzondering.

Daken

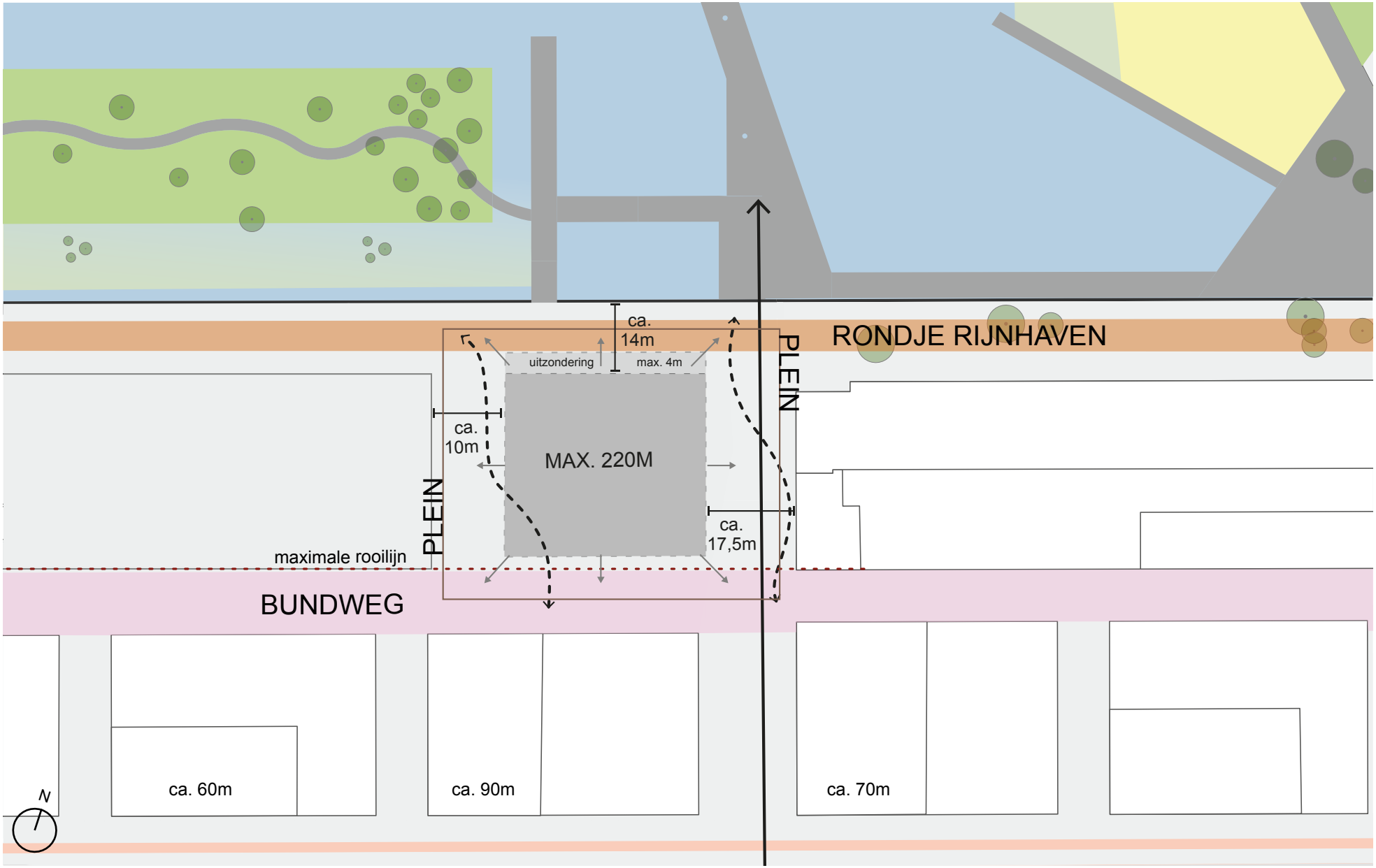
Het benutten van het dakoppervlak is een belangrijk speerpunt van de gemeente. Doordat er een getrapt, zich verjongend bouwvolume op de locatie wordt beoogd, zal er wellicht veel dakruimte ontstaan. Voor het benutten hiervan kan gedacht worden aan privé en/of collectieve buitenruimte. Een ander optie is het vergroenen van daken. Voor de bewoners uit de omgeving is dit aangenamer om op te kijken dan bitumen of zonnenpanelen en het draagt ook bij aan het opvangen en vertragen van regenwater en tegengaan van hittestress.

Buitenruimte behorende bij het gebouw

Bij de ontwikkeling van woningen is het realiseren van een goede, voldoende ruime privé buitenruimte zeer relevant voor de onderscheidende kwaliteit van het appartement en het uiteindelijke woongenot van de bewoner. Zeker wanneer daarnaast nog collectief te gebruiken buitenruimte in het complex opgenomen is, waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten en een community kan ontstaan. Privé buitenruimte wordt opgenomen in het gevelvlak of vormt de gevel. Indien er een collectieve buitenruimte aan woningen grenst, dient er worden gezorgd dat privacy afdoende gewaarborgd is.

Aansluiting op omgeving

De (buiten)ruimte waarin het veldblok komt te staan, gaat volledig openbaar zijn; een openbare ruimte op een scharnierpunt waar vele routes doorheen lopen en waarlangs allerlei kleinschalige (verblijfs)plekken ontstaan. Het gebouw geeft richting aan deze routes en begeleidt deze met actief en interessant plintprogramma, waardoor een interessante en geactiveerde openbare ruimte kan ontstaan met rustige(re) en groene plekken in de luwte. De invulling van de plint speelt belangrijke rol in hoe het gebouw en de openbare ruimte ervaren worden. Belangrijk is het dat de plint transparant wordt uitgevoerd zodat er voldoende interactie tussen binnen en buiten kan plaatsen. Uiteraard is een goed passende plintprogrammering essentieel: een bestemming zijnde, buurtfunctie, programma dat gebruik maakt van de aangrenzende buitenruimte, etc.. Het veldblok draagt daarmee bij de stedelijke sfeer in de luwte van het rondje Rijnhaven, de begeleiding van de routes en het de activatie van deze bijzondere 'scharnierruimte'.


RONDJE RIJNHAVEN
ca.
14m
uitzondering
max. 4m
PLEIN
ca.
10m
MAX. 220M
PLEIN
ca.
17,5m
maximale rooilijn
BUNDWEG
ca. 60m
ca. 90m
ca. 70m
N

3.6 Toren

Tussen de Bayhouse en het wandgebouw, waar thans een verzameling lage(re) bedrijfsbebouwing en loodsen van het voormalige Centraal Bureau van de Nationale Coöperatie Aan- en verkoopvereniging van de Landbouw staat, is plek voor een verbijzondering in de wandbebouwing langs de zuidzijde van de Rijnhaven. Dit in de vorm van een hoogte-accent, een solitaire hoge(re) toren op pleinachtige ruimte. Die verbijzondering bevestigt de markante plek en positie in het Polsgebied, het rondje Rijnhaven en de binnenstad op Zuid. Het is plek waar bestaande oost-west ruimtes (kade, rijnhaven zuidzijde) die worden getransformeerd naar nieuwe stedelijke plekken/routes (Rondje Rijnhaven en winkelmilieu Bundweg) kruisen met een nieuwe noord-zuid verbinding dwars door het schiereiland tussen de nieuwe havenpier in het Rijnhavenpark en het Nelson Mandelapark in de Maashaven. De pleinruimte met de solitaire toren markeren deze bijzondere schakel in het nieuwe hoogstedelijk stadsweefsel, zowel op maaiveld als in de skyline.

Bebouwingslijnen en rooilijnen

De solitaire toren onderscheidt zich van de rest van de bebouwing van het Polsgebied, zijnde geen wandgebouw en geen basement/accent-opbouw. De rooi-/bebouwingslijnen wijken daarom deels af van hetgeen omschreven in het stedenbouwkundig plan Polsgebied en hebben tot doel voldoende openbare ruimte rond de toren in het stedelijke weefsel te borgen: een toren op een pleinruimte.

De maximale rooilijn van de toren aan de Bundweg betreft de rooilijn van The View. Voor de rooilijnen aan de Bundweg geldt dat niet meer dan twee gebouwen achtereenvolgend op dezelfde rooilijn mogen staan. Het heeft de voorkeur dat de toren de rooilijn laat afwijken van die de wandgebouwen, passend bij een verbijzondering. De oostelijke en westelijke maximale rooilijnen betreffen een minimale maat die de openbare ruimte dient te hebben tussen de toren en de naastgelegen bebouwing: circa 10 meter aan de westzijde vanaf de rooilijn van het wandgebouw en circa 17.5 meter vanaf de gevel van de Bayhouse. Meer openbare ruimte realiseren / vrijlaten is mogelijk en afhankelijk van te realiseren plintprogramma's, entrees en routes wellicht ook wenselijk. Aan de noordzijde staat de toren aan de kade, aan het Rijnhavenbekken in het rondje, waar de havenpier aanlandt. Een minimale maat voor de doorlopende kade is ca. 14 meter, waarbij op beperkte lengte een uitzondering van 10 meter breedte mogelijk is. De toren verjongt naar boven toe, waarbij bouwhoogtes uit de omgeving aanleiding zijn voor verspringing van de bebouwingslijnen. De bebouwingslijnen op maaiveld mogen terugspringen van de rooilijnen waardoor er meer ruimtelijkheid op maaiveld, een intermediaire ruimte aan het plein ontstaat.

Bouwvolume

De toren valt binnen de centrale Rotterdamse hoogbouwzone die zich langs de stadsas in de binnenstad op 2 oevers bevindt. Hier is een maximale bouwhoogte van 250 meter toegestaan. Voor een toren op deze plek is een lagere bouwhoogte dan het maximum gepast, gezien de gewenste afloop in hoogbouwhoogte vanaf de stadsas, schaduwwerking van de toren op het aan te leggen Rijnhavenpark en de bouwhoogtes is de directe omgeving. De uiteindelijk te realiseren bouwhoogte ligt ergens tussen 150 meter en 220 meter, afhankelijk van nader onderzoek (bezonning, wind, techniek, etc.). Een bouwvolume tussen de 55.000 - 75.000 m^2 bvo is daarmee mogelijk op deze plek, afhankelijk van de gekozen footprint, volumeopbouw en bouwhoogte van de toren. De toren dient naar boven toe te verjongen, bij voorkeur afgestemd op de omgeving, zodat er zowel dynamiek als logica in het hoogbouwvolume komt. En deze daarmee verder verbijzonderd ten opzichte van de orthogonale accenten in het Polsgebied aan de zuidzijde van de Rijnhaven.

In de hoogbouwvisie worden regels gesteld voor de verschijningsvorm van hoogbouw in Rotterdam. Het is mogelijk dat bijzondere omstandigheden leiden tot een uitzondering. Deze locatie vraagt om een afwijking van de opbouw van de hoogbouw zoals omschreven in het hoogbouwbeleid (geen toren die maximaal 50% van een basement beslaat). Het afwijken in verschijningsvorm van het hoogbouwbeleid is alleen toegestaan mits alle andere uitgangspunten van het beleid in stand worden gehouden (zoals een aantrekkelijke plint, faciliteren van ontmoeting binnen het gebouw en een goed windklimaat). Indien hieraan voldaan wordt met de planvorming, is een uitzondering op het hoogbouwbeleid te verlenen.

Daken

Een hoogbouwtoren heeft niet veel dakoppervlak. Het hoogste dak zal vaak veel technische functies bevatten en dient vormgegeven te zijn als een fraaie bekroning van de toren. Dakruimte die ontstaat door verjonging wordt bij voorkeur als buitenruimte voor aangrenzende appartementen benut. Het daklandschap moet een combinatie van functies bevatten, waar vanzelfsprekend alle noodzakelijke technische zaken goed zijn ingepast. Voor de gebieden in de hoogbouwzone ligt de focus vooral op: groen, gebruik, water en energie.

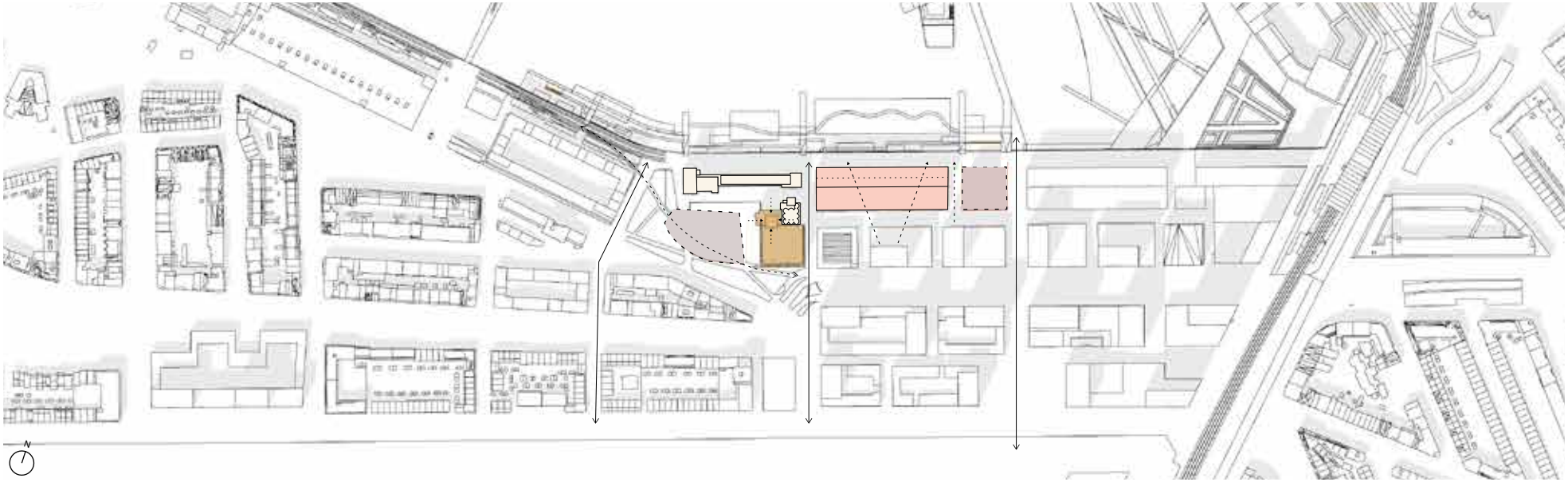
Buitenruimte behorende bij het gebouw

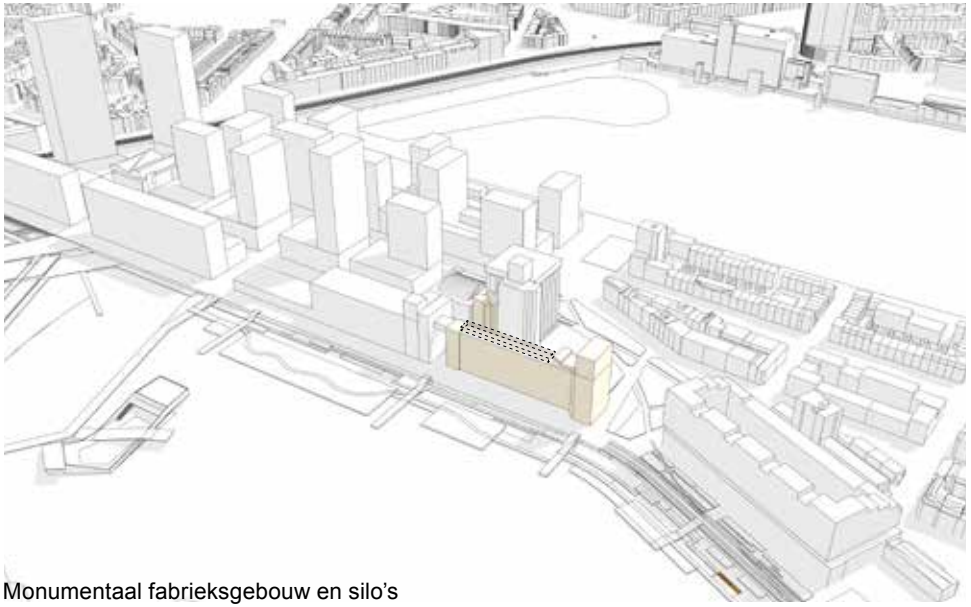
Voor een aangenaam woonklimaat is het wenselijk dat iedere woningen een privé buitenruimte heeft. De buitenruimte wordt opgenomen in de gevel en/of vormen het gevelvlak. De effecten van wind zijn een aandachtspunt bij hoogbouw in het algemeen maar zeker ook bij het realiseren van buitenruimte. De buitenruimte bij woningen moeten beschut zijn van de wind zodat hier een aangenaam verblijfsklimaat heerst. Indien het niet mogelijk is om privé buitenruimte bij de woning te realiseren zal er een collectieve oplossing geboden moeten worden. Aanwezig dakoppervlak zou hiervoor benut kunnen worden. Aandachtspunt bij het benutten van het dakoppervlak is dat de privacy van de aangrenzende woningen geborgd wordt en geluidshinder wordt beperkt.

Aansluiting op de omgeving

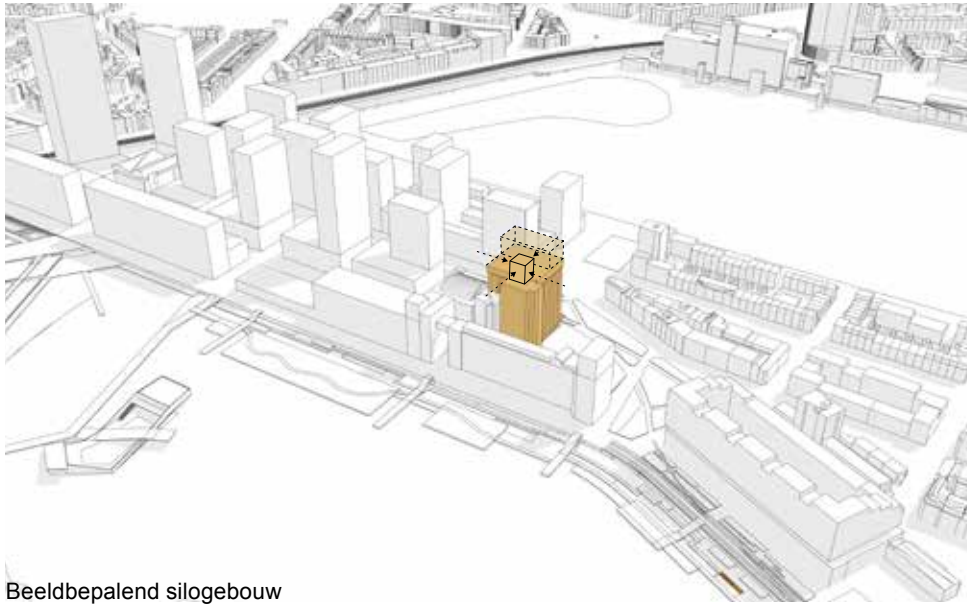
De toren neemt een markante positie in binnen het Polsgebied en het rondje Rijnhaven. Deze voegt met een pleinruimte in dichte stedelijke weefsel wat licht, lucht en verblijfsruimte toe. De transparantie en programmatische invulling van de plint en het 'landen' van de toren is uitermate belangrijk voor het activeren en verlevendigen van de pleinruimte en routes. De toren heeft daarom een alzijdige oriëntatie, zodat er rondom de toren aansluiting gezocht kan worden met de openbare ruimte door middel van zichtrelaties, plintprogramma dat ook de pleinruimte gebruikt, et cetera.

Mogelijke ontwikkelruimte Codrico complex

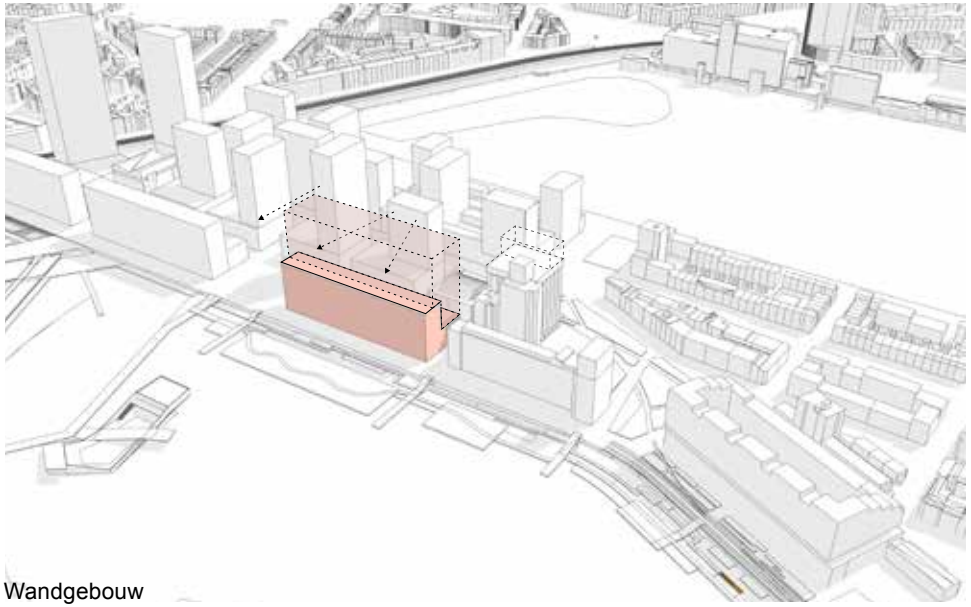




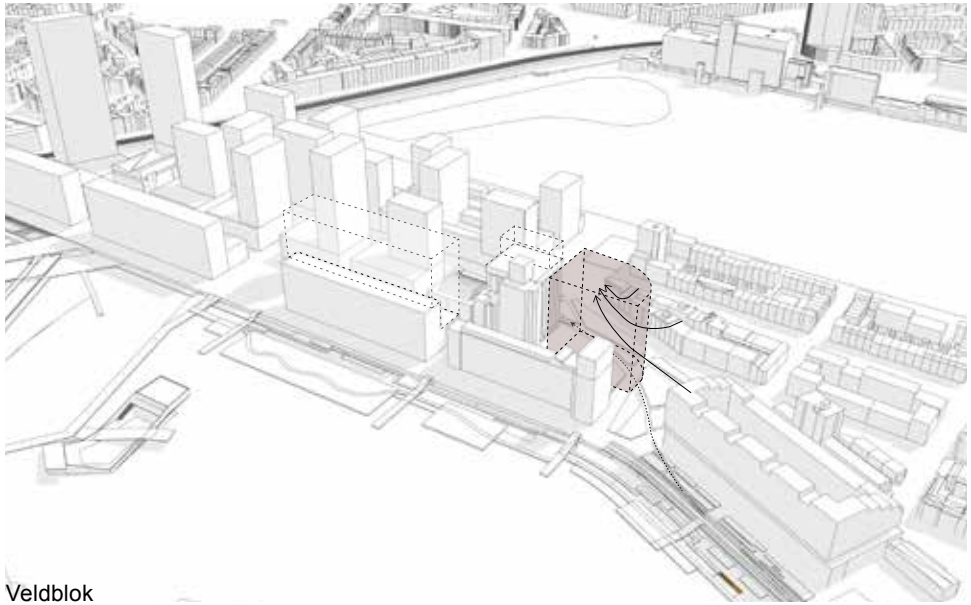
Monumentaal fabrieksgebouw en silo's



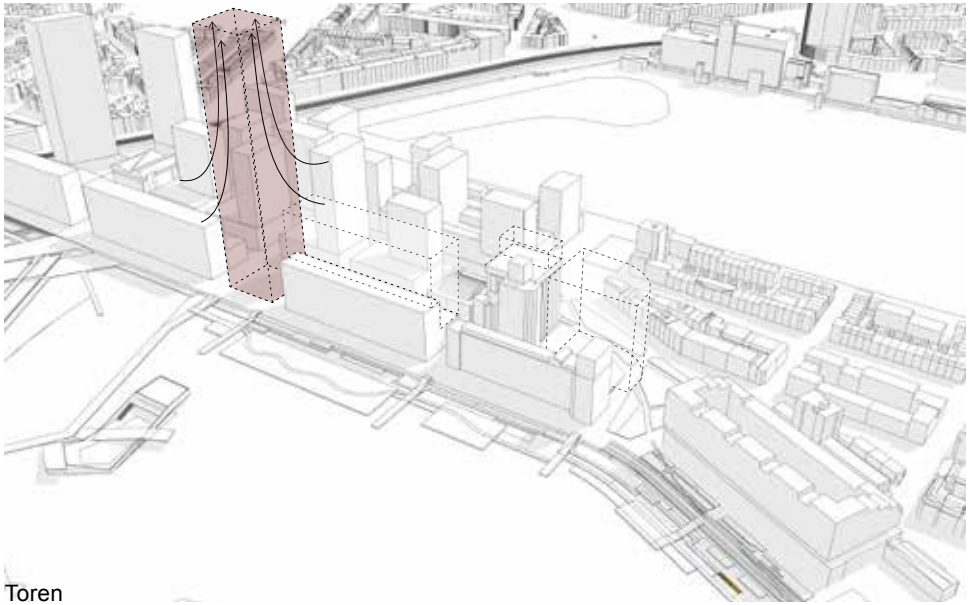
Beeldbepalend silogebouw



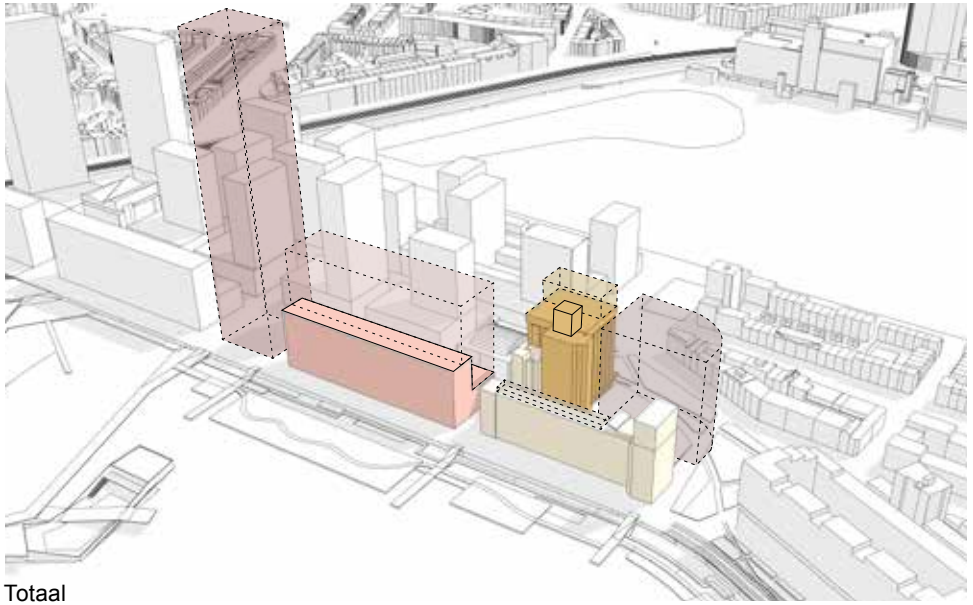
Wandgebouw



Veldblok



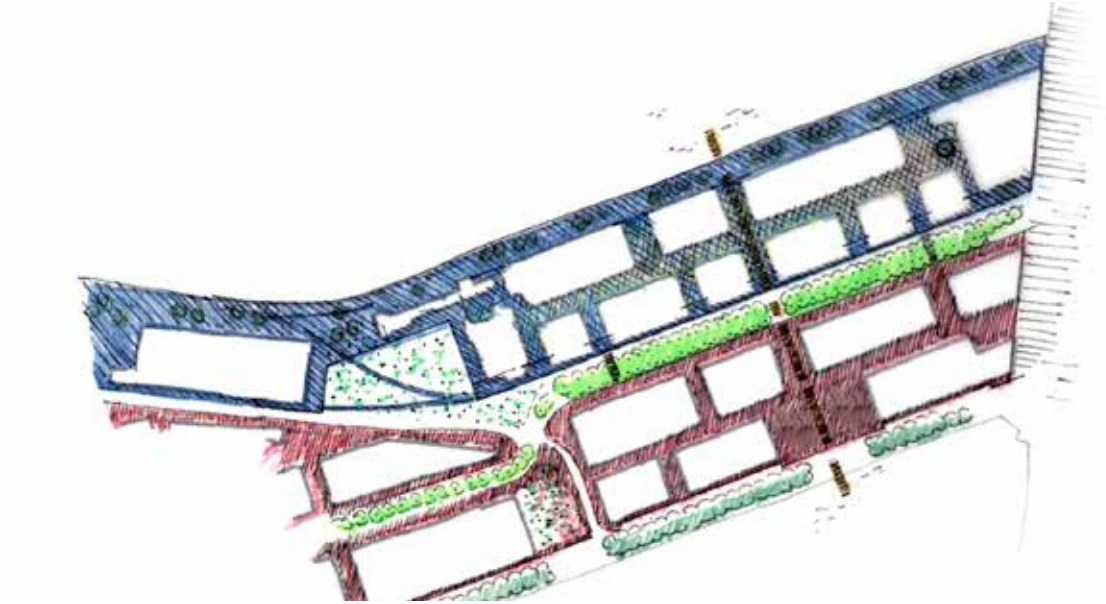
Toren



Totaal

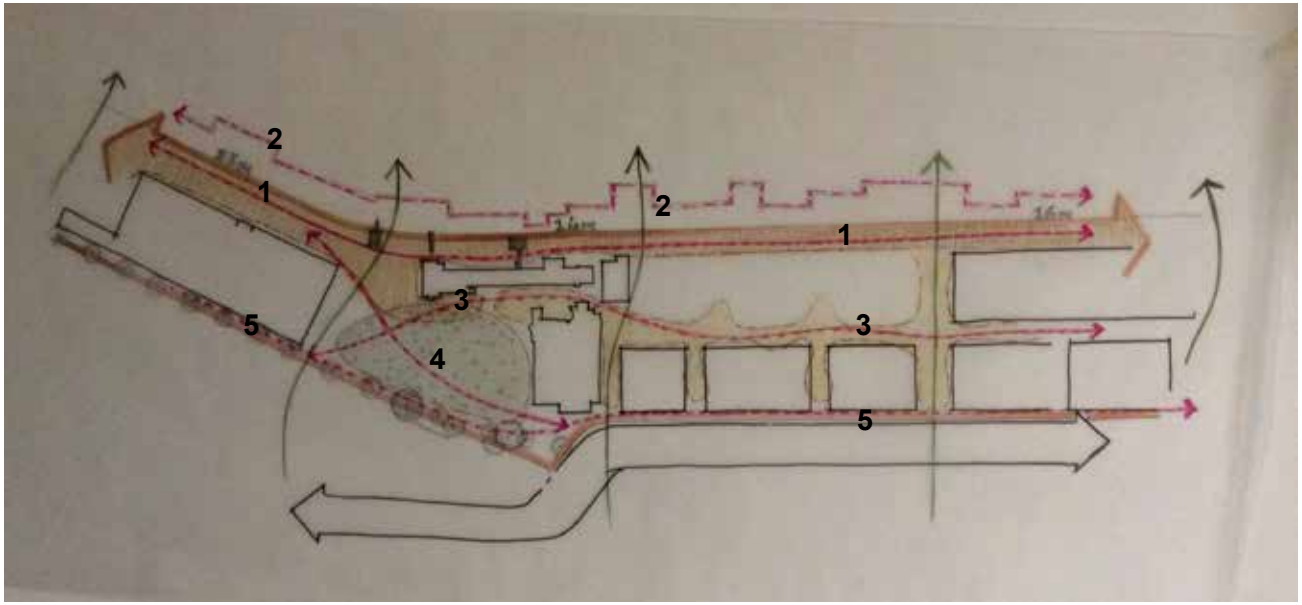
Inrichtingsconcept

de inrichting van de buitenruimte van de Pols laat zich groeperen in een aantal duidelijk van elkaar te onderscheiden lijnen en zones. Deze vormen aaneengesloten gebieden in de buitenruimte die naast elkaar liggen. Daarbinnen gelden vaste inrichtingsprincipes en heerst een constante sfeer. Variatie ontstaat afhankelijk van de plek binnen elke eenheid door geleidelijke en subtiele verschuivingen binnen de inrichtingsprincipes. De Pols Noord wordt als verbrede kade opgevat. De continuïteit van de kade (Rondje Rijnhaven) past zich overgaand naar de binnenstraten aan door eisen van het intern commercieel programma te incorporeren. De Hilledijk blijft een krachtige doorgaande laan. In de Pols Zuid omspoelt een constante vloer de bouwblokken daarbij het besloten pleinpark invoegend. Zichtassen en doorsteken leggen verbindingen intern tussen noord en zuid en met het water.



1 kadevloer, 3 hoofd buitenruimtetypen, 5 hoofdroutes en meerdere doorsteken naar het water.

De doorgaande kade verloopt van west naar oost van maat (23 naar 16 meter), van sfeer (rauw naar chique) en van beplantingsstructuur (losse strooiing naar strakke organisatie). Er is ruimte voor het inpassen van objecten die de havensfeer extra aanzetten. De drie buitenruimten liggen in een continuüm op de verbrede kadevloer. Onderscheiden worden de rauw ingerichte open kade, de beschutte hoogwaardige binnenstraten en het parkachtige omspoelend veld. De vijf routes, over water - langs de kade - tussen de bebouwing, staan garant voor een openbaarheid en doorwaadbaarheid van het gebied in de oost-west richting. De noord-zuid doorsteken doorkruisen meerdere sferen en leggen een relatie met het park in het water.



3.7 Openbare ruimte

De openbare ruimte in de Pols noordzijde wordt opgevat als een brede kade: de configuratie van bouwblokken en gebouwen landt op een doorlopende kadevloer. Dit zorgt voor een grote continuïteit van de aaneengesloten publieke ruimte die de meerzijdig georiënteerde gebouwen omspoelt. Scherpe overgangen tussen openbaar-privé markeren de situatie, waarbij het publiek gebied tot aan de gevel reikt. De constante kadevloer vormt als basis een lange uniforme omranding van het Rijnhavenbekken aan Katendrechtse zijde en is onderdeel van het Rondje Rijnhaven. Lange lijnen, zichtassen en doorsteken leggen als een voortgaand ruimtelijk vlechtwerk verbindingen, routes en verblijfsplekken vast. De openbare ruimte is maximaal doorwaadbaar, zowel intern tussen de gebouwen als vanaf de Brede Hilledijk en Veerlaan naar het bekken. De gegeven context van het voormalige havenbekken spoort aan tot een uitwerking binnen de industriële havensfeer. In materialen wordt dan ook aangesloten op het palet dat gebruikelijk wordt toegepast langs de Maaskaden (natuursteen kadekeien, stelconplaten, geslepen asfalt, kadeverlichting, etc.). Dit is overeenstemmend met wat is vastgelegd in het Handboek Rotterdamse Stijl – “Richtlijnen rivieren en kaden”.

Ruimtelijke schakel in de knik

De omgeving van Codrico is van belang als schakel in de continuïteit van de lengte van de verbrede kade, maar ligt ook strategisch gepositioneerd als verbinding naar de ‘oude kern‘ van Katendrecht en als bijzondere entree naar het bekken. Het gebied is goed zichtbaar vanaf het kruispunt Siloplein/ Brede Hilledijk, waar de treinen eermaals naar verschillende sporen schakelden. In relatie tot de omgeving dwingt dit tot goed herkenbare routes en een doorwaadbaarheid in meerdere richtingen. Daarbij wordt het verbindend belang van de plek nog eens onderstreept door de ligging tegen de knik van het schiereiland, een bijzonder gegeven voor de inrichting van de plek.

Uitgangspunten voor de openbare ruimte

Gelet op de schakelpositie van de buitenruimte van Codrico wordt continuïteit van ruimtelijke opbouw, sfeer en materiaal met de aanliggende kadegebieden van de Fenix en Polsgebied van belang gevonden.

• Doorgaande kade. Gelijk aan de brede kade voor de Fenixloodsen (23 meter) en nieuwbouw in de Pols (16 meter) is behoud van een behoorlijke maat van de kade voor Codrico wenselijk. De breedtemaat ligt daarom hoofdzakelijk tussen de 14 en 19 meter waarmee deze zich verhoudt met de aanliggende kaden en geen onderbreking te vormt.

• Eenduidige kadevloer. In de inrichting van de kade is het gebruik van materiaal en meubilair gelijk aan de aanliggende kades uitgangspunt. Groenincisies waar toegepast maken deel uit van de kadevloer en zijn gelijk met het maaiveld. De uitvoering van het IP rond de Fenixloodsen illustreert de combinatie van verharding naar het Rotterdams bestratingspalet waarin de graniet kei domineert en de vorm waarop groenvakken in de vloer zijn ingevoegd.

• West-oost verloop. De kade van Codrico ligt in het continuüm van een gradiënt vanaf de Fenixloodsen naar de stadsas voor de Pols. De bestratingsvorm en bomenstructuur verschiet van west naar oost van het Rotterdams Rauw en losse boomgroepen naar een verfijnder, warmere uitstraling met bomenrijen.

• Verknoopte buitenruimten. De inrichting van de openbare ruimte bij Codrico onderscheidt drie buitenruimtetypen. Ze verschillen in ligging, vorm en gebruik en gaan hier in elkaar over: de open rauwe kade-inrichting langs het water, de intiemere inrichting van de lange binnenstraat van de kadestegen (gelegen in de tweede lijn) en de groene invulling van het veldkavel. De inrichtingsvorm van elk van de drie ruimtedelen moet nog nader worden vormgegeven. Zo ook de manier hoe ze met elkaar worden verknoopt.

• Substantieel groen. Omwille van het verzachtend ruimtelijk effect, verblijfsplekken om te verpozen en een effectieve beheerbaarheid is groen van formaat wenselijk, dat zich verhoudt met de gebouwen. Het kadeoppervlak biedt ruimte voor groen, waar ruimte is aan een gebouw wordt groen toegevoegd voor verblijf. Buiten het groen verspreid over de doorlopende kadevloer, hebben plekken waar de open ruimte tussen de bebouwing zich verbreed bijzondere aandacht. In het bijzonder de veldkavel waar veel aaneengesloten groen mogelijk is en pleinruimte rond de toren.

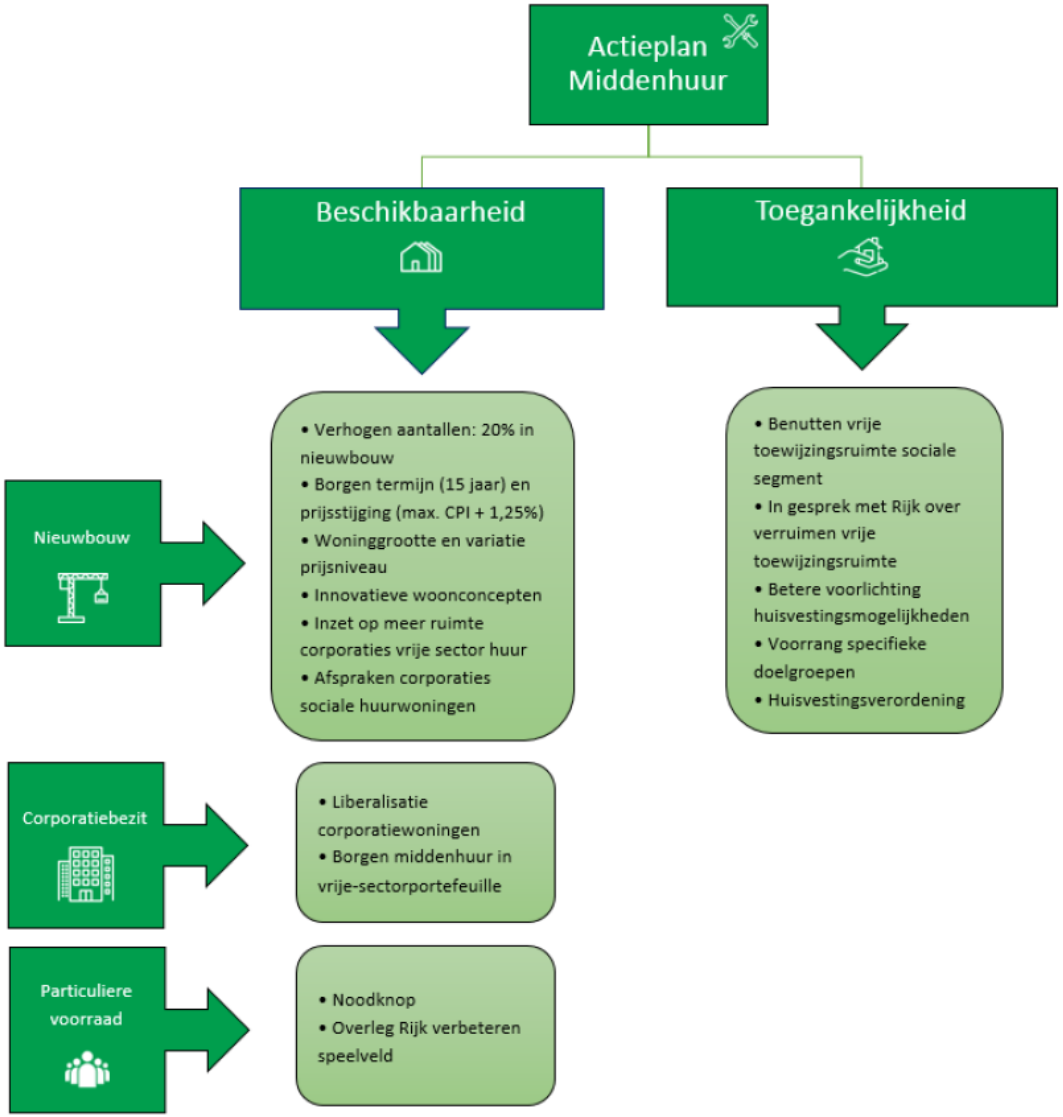
• Variatie in verblijf. Gezien het grote ruimtebeslag van de ontwikkeling is er aanleiding voor enige diversificatie aan verblijfsmogelijkheden afhankelijk van de plek in het gebied. De voorkeur verdient een pleksgewijze accenten en concentratie voor verblijf om spreiding en afwisseling door het gebied te krijgen.

• Havenartefacten. Integratie van historische objecten op de kade is wenselijk, maar moet gedoseerd worden. Naast gebruik van authentieke bestratingsmaterialen op de kade, is het daadwerkelijk inpassen van historische resten uit het havenverleden een pré (spoorrails, kranen, etc.). Duidelijke afspraken over exploitatie, beheer en onderhoud zijn een voorwaarde.

• Dwarsdoorsteken naar water. Op de drie directe dwarsdoorsteken door het gebied is aanleiding om een nadrukkelijker uitwerking aan het water te maken en de verbinding met het toekomstig drijvend park te maken.

• Vijf hoofdroutes. Er is een vijftal hoofdroutes essentieel voor het doorkruisen van het gebied: de route over de kade langs de kaderand (1) en de verbindingen met de route door het drijvend park (2) beiden onderdeel van het Rondje Rijnhaven. De route door de lange binnenstraat naar de voorkant Fenixloods (3). De slingerende diagonaal vanaf de Fenixkade naar het Siloplein (4). De voorlangs over de Brede Hilledijk en Veerlaan (5). Zie naaststaande figuur.

• Beheer. De omgeving van de nieuw- en oudbouw wordt publiekelijke ruimte. Beheerbaarheid naar draagkracht van de gemeente is noodzakelijk. Vooralsnog wordt het onderscheid openbaar/privé gelegd op de gevel. Voor het eigendom en beheer van delen van het maaiveld en objecten van derden in openbaar gebied komt een duidelijk voorstel.



Actieplan Middenhuur (Gemeente Rotterdam)
Maatregelen voor behoud en uitbreiding van middenhuursegment in Rotterdam

3.8 Programma

Met de herontwikkeling van het Codrico-complex wordt een hoog stedelijke programma-mix toegevoegd aan het Rondje Rijnhaven waar het de ontbrekende schakel in programmering rondom het stadspark gaat invullen en aan Katendrecht, waar het de programmatische schakel tussen de groeiende en gentrificerende woonwijk en het binnenstedelijke milieu moet zijn. Deze bijzondere positie biedt kansen om te exploreren in welke verschijningsvorm bij Codrico een stedelijk gemengd programma kan ontstaan. Naast een gediversifieerd programma van woningen in alle soorten, typen en groottes, moet worden verkend in welke vorm en aantal werkruimten, maatschappelijk en cultureel programma en horeca gewenst en (beleidsmatig) passend kunnen zijn. In het totaal zal het gaan om een volume van circa 165.000 m² bvo. Een goede en passende programmamix is essentieel voor een aantrekkelijk, inclusief en goed functionerend stedelijk gebied. En niet alleen een passende mix binnen deze ontwikkeling, maar juist een goed afgestemde mix in een bredere context, Rijnhavenkwartier én Katendrecht, en voor de stad als geheel.

Wonen

Steeds meer mensen willen in wonen in het binnenstedelijk gebied van Rotterdam. De stad wil deze behoefte accommoderen in deze ontwikkeling door een divers, onderscheidend woonmilieu te realiseren. Hiervoor is diversiteit en flexibiliteit in het woningaanbod van belang, om zo te kunnen voldoen aan de verschillende, veranderende woonwensen. En het vraagt om uiteenlopende in prijssegmenten, typologieën en serviceniveau. Het woonprogramma zal circa 75-85% van de circa 165.000 m² bvo invullen; in aantallen zal het gaan om ongeveer 1.550 woningen. De beoogde segmentverdeling qua woninggroottes is:

- circa 50% is 40-65 m² gbo
- circa 25% is 65-85 m² gbo
- circa 25% is groter dan 85 m² gbo.

De verhouding huur - koop is circa 65-35%. Vanuit zowel stedelijk beleid als de locatie is een inzet op het realiseren van minimaal 50% van het woonprogramma in het betaalbare segment, waarbij er circa 150 sociale woningen gerealiseerd

worden. Een verdeling in prijssegmenten zoals beoogd, is:
• circa 10% sociale huur
• circa 30% middeldure huur
• circa 10% middensegment huur of koop
• circa 20% vrije sector huur
• circa 30% koop.

Voor huurwoningen in het middensegment gelden de voorwaarden uit het actieplan middenhuur. Voor koopwoningen in het sociale- en middensegment gelden een zelfbewoningsplicht en anti-speculatiebeding. Voor de sociale huurwoningen dient bij voorkeur de samenwerking gezocht te worden met een Rotterdamse toegelaten instelling.

Werk / Winkel / Horeca

In de plinten die zich langs de Rijnhaven, de Bundweg en Veerlaan bevinden, is een programma denkbaar dat aansluit op het gewenste stedelijk milieu van aangrenzende gebieden: het rondje Rijnhaven en Rijnhavenpark, de winkel/werkomgeving Bundweg en wijk Katendrecht. Dit programma is complementair en versterkt het functioneren van het Rijnhavenkwartier én Katendrecht. Het niet-woonprogramma draagt bij aan de stedelijk sfeer en heeft als doel bij te dragen aan de dynamiek gedurende de gehele dag. Dit zal voor de Codrico-locatie circa 15-25% van het gehele programma omvatten en telt op tot circa 25.000 tot 35.000 m^2.

Het huidige beleid biedt voor uitbreiding van meters kantoren en detailhandel beperkte mogelijkheden, door de inzet op concentratiegebieden. Voor de functie kantoren ligt de Codrico-locatie buiten het concentratiegebied Kop van Zuid. Dit geldt deels ook voor de functie detailhandel waar Pols Noord is getypeerd als het te-ontwikkelen, toekomstbestendige winkelconcentratiegebied. Toevoeging van meters buiten die locaties is slechts in beperkte mate mogelijk. Toevoegen van bedrijfsruimte wordt in Rotterdam beleidsmatig gestimuleerd (Nota Bedrijfsruimte 2020). Voor de Codrico-locatie betekent dit dat een deel van het programma wordt gereserveerd voor passende, stadsverzorgende bedrijvigheid.
Hierbij wordt benadrukt dat het programma voor werklocaties bezien moet worden vanuit de grotere opgaven in het gebied en de stad en regio. Vanuit breder gebiedsperspectief, de positie van het Codrico-terrein en de kansen voor doorontwikkeling van de binnenstad op Zuid zou afwijken en/of aanpassen van beleid, bijvoorbeeld ten aanzien van kantoren, gewenst kunnen zijn. Voorgesteld wordt de precieze werkprogrammauitwerking nader te verkennen, daarbij flexibiliteit te zoeken en een balans te vinden tussen de verschillende functies en het beoogde centrum-stedelijke milieu, waarbij de marktsituatie en de businesscase worden meegenomen in de afweging.

Het niet-woonprogramma is als volgt opgebouwd (maximaal):
• 11.000 m² kantoor
• 7.500 m² bedrijf
• 2.250 m² horeca
• 7.250 m² hotel (82 kamers)
• 1.250 m² maatschappelijk
• 2.250 m² cultuur/ontspanning
• 1.000 m² detailhandel

Maatschappelijke voorzieningen

Om de groei van het maatschappelijk voorzieningenaanbod gelijke tred te laten houden met de groei van het aantal inwoners, zijn referentiewaarden opgesteld voor maatschappelijke voorzieningen (vastgesteld door college, 2019). Dit betekent dat afhankelijk van het aantal woningen in de nieuwbouwontwikkeling, ook ruimte gerealiseerd moet worden voor maatschappelijke voorzieningen, volgend uit de referentiewaarden. De invulling van de ruimte wordt bepaald door enerzijds de behoefte die voortvloeit uit de toevoeging van woningen. Anderzijds wordt bij de invulling ook gekeken naar aanbod en vraag in de (nabije) omgeving. In gesprek met de gemeente zal ter zijne tijd de meest geschikte functie kunnen worden bepaald, aansluitend bij de behoefte in dit gebied.

3.9 Inclusiviteit

Binnen ontwikkelingen is het, naast de sociale aspecten zoals ontmoeting en bestrijding van eenzaamheid, ook wenselijk dat er gedifferentieerd wordt qua doelgroepen, woninggroottes en prijssegment. Wat de laatste tijd sterk naar voren komt is een gevoel van eenzaamheid bij bewoners in grootstedelijke blokken. Plekken waar je medebewoners kan ontmoeten zijn schaars. Dit komt voort uit het gebrek aan ontmoetingsruimtes en faciliteiten voor bewoners in gebouwen. Er is meestal geen gebrek aan goede plinten met voornamelijk commerciële functies en een lobby. Maar dit zijn niet direct plekken waar bewoners elkaar makkelijk kunnen ontmoeten en tijd willen spenderen. De manier waarop we denken over de inrichting van gebouwen moet worden bijgestuurd zodat het gebouw een aangenaam woonmilieu krijgt dat voldoet aan de wensen van alle bewoners.
Het stimuleren van ontmoeting moet een van de speerpunten zijn bij de ontwikkeling van een stedelijk blok en hoogbouw. Dit gaat de eenzaamheid van bewoners tegen, is een goed middel om ondermijning te bestrijden en draagt bij aan een verhoogde woonkwaliteit en betrokkenheid. Uitgangspunt voor elk gebouw is dat er een ‘multifunctioneel plein’ moet zijn waar uitwisseling tussen personen en functies centraal staat. In het gebouw worden routes zo vormgegeven worden dat vanuit elke entree (ook parkeren) het plein onderdeel van die route is. Voor hoogbouw is dit een uitgangspunt conform hoogbouwbeleid maar ook binnen andere stedelijke blokken is het een belangrijk aandachtspunt in het ontwerpproces.

3.10 Flexibiliteit

Nieuwe ontwikkelingen moet niet alleen duurzaam zijn op het gebied van energie en klimaat. Maar ook in de levensduur van het gebouw, de flexibiliteit in de inrichting en het gebruik is bepalend. Gebouwen moeten met de stad en de tijd mee kunnen ontwikkelen. Het moet daarom in de toekomst mogelijk zijn om het gebouw makkelijk aan te passen en andere functie te geven; zonder dat er majeure ingrepen nodig zijn. Denk hierbij aan slim verticaal (leiding)transport, slimme en robuuste hoofddraagstructuur, etc.. Een van de belangrijkste aspecten voor een flexibel gebouw is het hebben van ruime(re) verdiepingshoogtes zodat er diverse typen functies gehuisvest kunnen worden. Dit is niet alleen belangrijk voor de plint en de verdiepingen er boven, maar ook in toenemende mate voor de parkeergarage. Met de aanstaande mobiliteitstransitie is ook een overmaat richting de toekomst slim.

4 Beeldkwaliteit

4.1 Architectuur

4.2 Buitenruimte


1278

4.1 Architectuur





Monument

Herbestemming en transformatie van het rijksmonument in het voormalige industriegebied. Karakteristieke gebouw blijft behouden en wordt gerestaureerd. Door kleine wijzigingen in de gevel die zich verhouden tot het monument kunnen nieuwe functies een plek krijgen in het gebouw.

Stenen Silo, Amsterdam - André van Stigt





Monument

Het karakteristieke pand is hersteld en vanbinnen getransformeerd om geschikt te worden gemaakt voor diverse functies. Met een ondergeschikte optopping is een toevoeging op het dak gedaan waardoor ook het dak toegankelijk wordt gemaakt. In vorm en materialisatie wijkt deze optopping af zodat dit als een nieuwe toevoeging zichtbaar is.

Pakhuis Meesteren, Rotterdam - AWG Architecten





Silogebouw

Behoud van een landmark door de sloop en herbouw van een oude graansilo. Vorm en volume zijn hetzelfde teruggebouwd. De gevel is opengewerkt om ramen in de vorm van de silo te kunnen verwerken. De graansilo blijft een landmark maar heeft functie gekregen en doet mee in het gebied. Materialisatie wordt gelijk gehouden aan het gevelmateriaal van het oorspronkelijke gebouw, dit is een uitgangspunt voor het Silogebouw.

The Tervahovi Silos, Finland - PAVE Architects





Silogebouw

Transformatie van een oude silo. Vorm en volume zijn behouden, met een nieuwe gevel is ervoor gezorgd dat de silo in gebruik genomen kon worden en er een nieuwe functie in kwam.

The Silo, Denemarken - Cobe





Wandgebouw

Wandgebouw met vele kantoorruimtes grenzend aan een groot atrium. Transparante gevels zorgen voor een interactie tussen binnen en buiten. Daarnaast zorgt de transparantie van de gevel dat het volume minder fors oogt. Een uitgangspunt voor het wandgebouw aan de zijde van de Bundweg

Ministerie van VROM, Den Haag - Jan van Hoogstad





Wandgebouw

Transformatie van een voormalig havengebied, aan de oude pakhuizen worden nieuwe volumes toegevoegd. Er wordt een nieuw gedifferentieerd complex gevormd. Aan de waterzijde zijn de wandgebouwen het hoofdvolume en de nieuwe volumes worden met een setback ondergeschikt gemaakt. De optoppingen ogen of ze zich in de tweede lijn bevinden.

Door middel van de nieuwbouw wordt er gerefereerd en bijgedrage aan het havenverleden en de industriële gebiedssfeer die dit met zich mee brengt. Ook de nieuwbouw dient dit als uitgangspunt te nemen voor de ontwikkeling.

Pakhuizen Handelskade, Amsterdam - KCAP





Monument en wandgebouw

Transparante, actieve plint met diverse functies draagt bij aan een aantrekkelijke openbare ruimte, Bundweg. Door de openheid van de Bundweg wordt het doorzicht op het karateristieke havengebouw, Codrico, behouden.

Het behoudt van de industriële gebiedssfeer op de plek middels de bebouwing is een belangrijk uitgangspunt om het havenverleden zichtbaar te houden. Dit gebeurt mede door de zichtbaarheid van het monument maar ook door de materialisatie en gevelopbouw van het wandgebouw.

Wenzhou MiFang Industry Park, China - FAX Architects



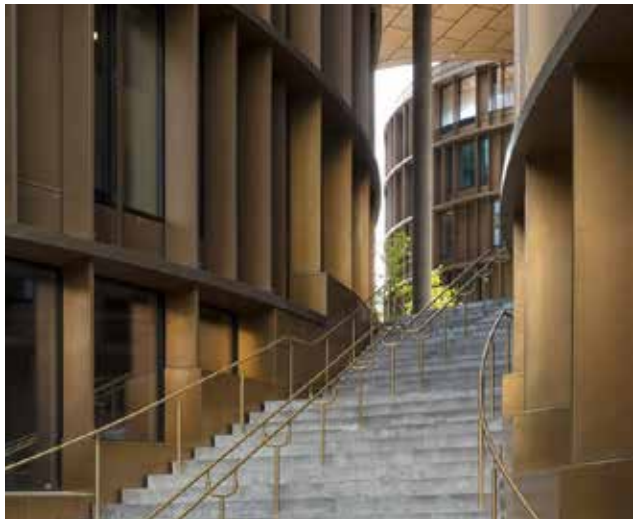


Wandgebouw

De strakke ritmische gevel is passend bij het fabriekscomplex en het monumentale pand van Codrico. In materialisatie refereert het wandgebouw aan het fabrieksgebouw.

Asta House, Londen - Make Architects





Veldblok

Meerdere aan elkaar verbonden ronde volumes die in hoogte opbouwen. Het gebouw staat los in de openbare ruimte en is een verbijzondering in de context. De plein ruimte om het gebouw wordt door de volumes heen gewoven waarmee routes worden gevormd. In vorm, bouwhoogte en materialisatie wordt benadrukt dat het om een verbijzondering is ten opzichte van de omgeving.

Axel Towers, Kopenhagen - Lundgaard & Tranberg





Veldblok

Het volume onderscheidt zich door zijn vloeiende vorm van de blokkige bebouwing in de directe omgeving. In combinatie met afwijkend materiaal gebruik maakt het dit gebouw een verbijzondering in het gebied. Het gebouw heeft een alzijdige uitstraling en met de buitenruimtes wordt het volume en de gevel vloeiend gevormd.

UNIC, MAD Architects, Parijs





Toren

Met een hoogteaccent dat afwijkt van de directe omgeving wordt verbijzondering gemaakt in de context. Door de afwijkende materialisatie wordt de verbijzondering in het stedelijk weefsel benadrukt. Het gebouw verspringt ten opzichte van de bebouwingslijnen van de naastgelegen panden.

De toren is gepositioneerd op een pleinruimte die door de terugliggende plint onder het gebouw doorgetrokken wordt. De hoge open ruimte onder het gebouw laat de buitenruimte onder de bebouwing onderdeel zijn van het plein en het openbaar gebied.

The Leadenhill Building, Londen - Rogers Stirk Harbour + Partners





Toren

Door het laten terugspringen van de rooilijn op de begane grond wordt er meer openbare ruimte gemaakt. Tevens levert dit beschutte openbare ruimte op waar aangenaam langs de plinten gewandeld kan worden. Een aandachtspunt is dat tussen de stroken van de gevel die doorlopen tot op maaiveld voldoende ruimte zit waardoor het gebied onderdeel wordt van de pleinruimte en de plinten goed zichtbaar zijn.

New Court Rothschild Bank, Londen - OMA

4.2 Buitenruimte





Kade, veldblok en binnengebied

De karakteristieke industriële elementen vormen de buitenruimte en dragen bij aan het karakter van het gebied. Passend bij het behoud van de monumentale en beeldbepalende industriële gebouwen die behouden blijven en weer een divers gebruik krijgen.

Behoud rails refereert aan het haven verleden van de plek. Het maakt het verleden zichtbaar in de buitenruimte. Door de inbedding in het groen draagt het ook bij aan een vergroende buitenruimte.

Zollverein, Essen - OMA





Kade

De recent gerealiseerde kade voor de Fenixloodsen illustreert het Rotterdams palet aan materialen op de Maaskade en de manier waarop groenincisies gelijkvloers zijn ingevoegd. Het idioom voor de inrichting neemt granietkei als meest sprekende constante van de vloerbestrating. Alhier is een asfaltbaan ingevoegd als ‘comfortstrook’ en worden bloem-/grasrijke beplantingsstroken met bomen geïntegreerd ter geleding en verzachting van de kade. De kadesfeer wordt voortgezet in de richting van Codrico. Het spoor is in de kade zichtbaar teruggebracht.

Kade Fenix I, Rotterdam - Gemeente Rotterdam





Veldblok

Groen dringt in en tussen de gebouwen.

De buitenruimte is zo ingericht dat er duidelijke routes door het gebied lopen, hoogteverschillen opgelost worden en divers gebruik gestimuleerd wordt.

Coeurs d'îlots des Docks, Saint-Ouen - Ateliers 2/3/4/





Kade en binnengebied

Invoegen van groen binnen het industriële en havenkarakter van het gebied. Combinatie van de robuuste materialisatie van de buitenruimte en een passende mate van vergroening.

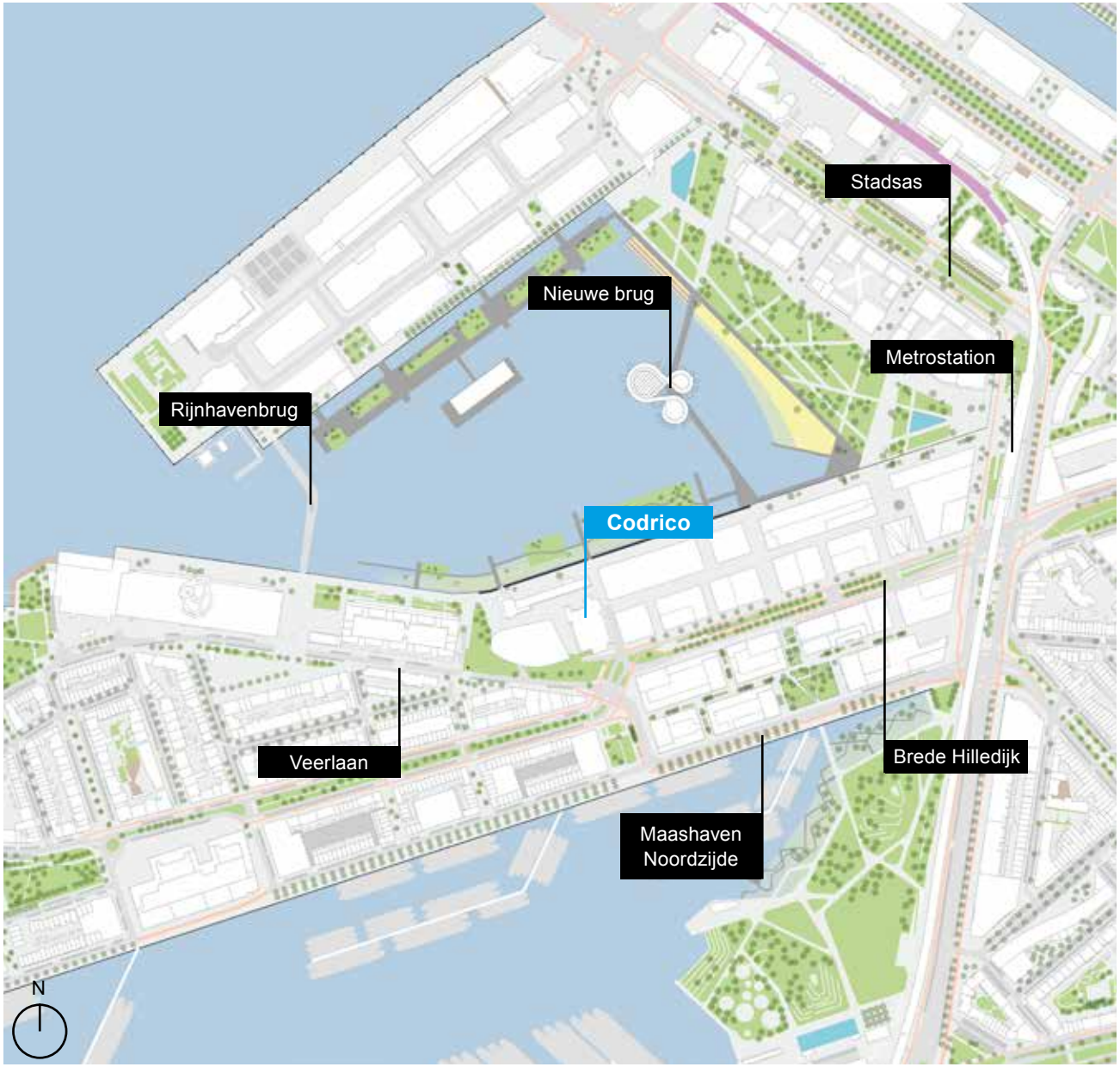
Leidingstraat Strijp-S, Eindhoven - Piet Oudolf, Har

Hollands en Carve

5 Mobiliteit

5.1 Bereikbaarheid
5.2 Autoparkeren en fietsenstalling
5.3 Logistiek





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

5.1 Bereikbaarheid

De ontwikkeling van de Rijnhaven zal de belangrijke volgende stap zijn in het vervolmaken van het centrum op twee oevers. De Rijnhaven krijgt een gezicht aan de stadsas en wordt de nieuwe verbinding tussen de Wilhelminapier, de Afrikaanderwijk en Katendrecht. Er ontstaat een goed verbonden en aaneengesloten centrumgebied. Dit maakt dat de Pols van Katendrecht waar de Codrico-ontwikkeling zich bevindt, ook een centrum-stedelijke dynamiek gaat kennen met de bijbehorende mobiliteitsvraagstukken.

Bij de entree van Katendrecht ligt aan de Hillelaan een hoogwaardig OV-station, het metrostation Rijnhaven. Met de metro ben je binnen 4 minuten op metrostation Beurs in de binnenstad evenals op Zuidplein. In het masterplan Rijnhaven wordt de ambitie neergezet dit metrostation op te waarderen tot mobilityhub voor de omgeving. Onder het metrostation zit nu een bushalte, bus 77 rijdt vanaf metrostation Rijnhaven van en naar Katendrecht.

Katendrecht is een schiereiland. Voor de ontsluiting met de auto betekent dit dat de hele wijk maar via twee wegen ontsloten kan worden, de Brede Hilledijk en Maashaven Noordzijde, beide op de stadas. Met de fiets en te voet zijn er meerdere routes. Naast deze twee wegen is er de Rijnhavenbrug waarmee een verbinding tussen de Wilhelminapier en Katendrecht (Deliplein) wordt gemaakt. Er zijn tevens een nieuwe verbindingen gepland in het masterplan Rijnhaven: een extra brug en via het nieuwe Rondje Rijnhaven. De brug komt op Katendrecht aan tussen het de toren in de Codrico-ontwikkeling en de Bayhouse en loopt vanaf het Rijnhavenpark.

5.2 Autoparkeren en fietsenstalling

De mobiliteitstransitie heeft consequenties voor het parkeerbeleid, verwoordt in de beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam. Deze beleidsregeling moet ondermeer bijdragen aan het verminderen van autogebruik en het beter benutten van parkeercapaciteit in de omgeving. Verder wordt parkeernormen voor fietsen toegevoegd om het fietsgebruik te stimuleren. De groei van elektrische auto's wordt gestimuleerd door voldoende laadinfrastructuur, zowel in de openbare ruimte als op eigen terrein. Conform de EV Ready eis uit de Beleidsregeling parkeernormen.

Bepalen parkeereis

● De benodigde parkeerplaatsen voor auto's en fietsen dienen op eigen terrein ingepast te worden. (art. 2)

● Daar kan alleen door het bevoegd gezag heel / gedeeltelijk worden afgeweken. (art. 3)

● Bevoegd gezag kan bijvoorbeeld afwijken omdat er structureel alternatieve parkeervoorzieningen beschikbaar zijn binnen een bepaald loopafstand. (art. 4)

● Initiatiefnemer bepaalt aan de hand van gebiedsindeling en de daar geldende parkeernormen de parkeereis per functie (gebruiksvloeroppervlak per wooneenheid en bruto vloeroppervlakte vloer niet-woonfuncties).

● Nagegaan wordt in hoeverre er sprake is van bijzondere vrijstelling (art. 6) voor nabijheid van ov stations, extra fietsparkeeruimte, deelauto's en mobility as a service.

● De genoemde reducties (bijzondere vrijstellingen) kunnen worden gecombineerd en alleen worden toegepast indien er betaald parkeren van toepassing is. Nabijheid van OV kan als enige ook worden toegepast indien er geen betaald parkeren van toepassing is.

● Daarnaast bestaat er de mogelijkheid een lagere parkeernorm te hanteren voor zorgwoningen en sociale huurwoningen, indien ze voldoen aan bepaalde voorwaarden. (art. 6)

● Als gevolg van saldering of dubbelgebruik kan parkeereis naar beneden worden bijgesteld. (art. 3)

● Ook kennen kleine projecten een vrijstelling. (art. 5)

● De toepassing van een of meerdere bijzondere vrijstellingen op de parkeereis leidt tot uitsluiting van recht op vergunning voor straat parkeren. Ook indien er ten tijde van verlenen omv nog geen sprake is van betaald parkeren.

Stappen in het kort:

● [bepaal parkeereis]
● [bepaal vrijstelling- / reductiefactoren]
● [Specificeer gewenste parkeeroplossingen voor gebied]
● [Vermeld de oplossingen voor bezoekersparkeren]

Fietsen

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

● Iedere woning moet beschikken over voldoende stallingsruimte voor fietsen.

● Dit betekent voor de grondgebonden woningen een berging van 5 m^2 per woning, conform het bouwbesluit.

● Als gelijkwaardige oplossing zien wij voor de hoogbouw kwalitatieve en goed bereikbare centrale fietsbergingen voorzien van minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per woning, plus 2,7m^2 berging per woning.

● In geval voorschrift in bouwbesluit vervalt geldt bij nieuwbouw dan wel herbestemming tot woningbouw de parkeereis. (tabel 4.3)

● Voor de collectieve fietsenstalling is van belang dat deze goed gepositioneerd wordt en daarmee goed bereikbaar, maar ook aantrekkelijk en veilig wordt vormgegeven.

● Algemeen geldt dat uitvoering conform de ontwerpeisen voor stallingen fiets en scooter (bijlage 6 van de beleidsregeling).

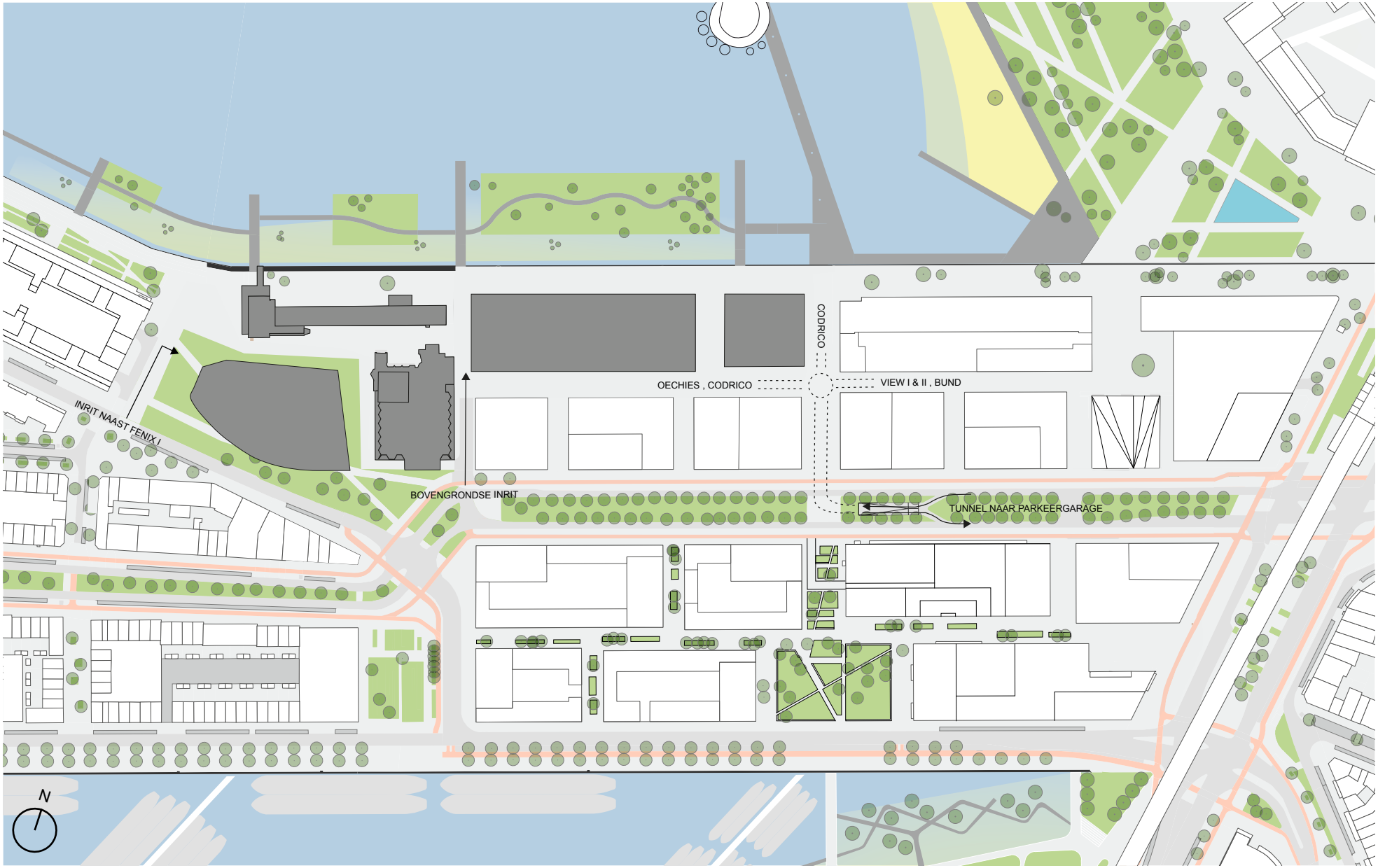
Bij het positioneren van de fietsenstallingen in de diverse gebouwen is het belangrijk dat deze een plek krijgen die goed bereikbaar is. Zowel vanuit het oogpunt van de bewoner als de bezoeker. Met name voor de bezoeker zal de stalling herkenbaar moeten zijn en direct bereikbaar vanaf de hoofdroutes door het gebied. Wordt dit niet goed ingepast dan zal dit leiden tot vele fietsen die op straat worden geplaatst en zorgen voor verrommeling in de buitenruimte.

Duurzame mobiliteit

Bewoners, forenzen en bezoekers in [gebied] worden gestimuleerd gebruik te maken van duurzame vervoersmiddelen zoals (elektrische) fiets, OV en elektrische auto. Het autobezit (van 2e of 1e auto) wordt overbodig gemaakt door bieden van alternatieven in de vorm van (elektrische) deelauto's. De groei van elektrische auto's wordt gestimuleerd door voldoende laadinfrastructuur, zowel in de openbare ruimte als bij parkeren op eigen terrein. Voor de parkeergelegenheid op eigen terrein geldt de EV Ready eis uit de Beleidsregeling parkeernormen:

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

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


CODRICO
OECHIES , CODRICO
VIEW I & II , BUND
INRIT NAAST FENIX I
BOVENGRONDSE INRIT
TUNNEL NAAR PARKEERGARAGE
N

Gebiedsspecifieke ambitie

Een goede doorstroom van het autoverkeer en veilige fietsroutes is op Katendrecht van belang voor een goede bereikbaarheid van het gehele schiereiland voor bewoners en het

zijn van een aantrekkelijke bestemming voor bezoekers. De transformatie van de Pols brengt veel mobiliteit met zich mee en daarmee vele vervoersbewegingen in allerlei modaliteiten. Voor de Pols Noordzijde is de ambitie om een autoluw winkel- en verblijfsgebied te maken. Dit heeft geresulteerd in een collectieve parkeerontsluiting voor de stallingsgarages van meerdere ontwikkelingen. Te midden van de Brede Hilledijk kunnen bezoekers en bewoners van het gebied een tunnel in en uit rijden waarmee alle parkeerbakken onder Pols Noordzijde ontsloten worden. De verdeling naar de verschillende parkeerbakken gebeurt middels een ondergrondse rotonde onder de Pudongstraat.

Voor een deel van Codrico-ontwikkeling heeft het voorkeur, mits de capaciteit van de tunnel het aan kan, om aan te sluiten op deze ondergrondse parkeeroplossing in Pols Noord. De parkeergarage voor de toren en het wandgebouw zou hierop aangesloten kunnen worden. Indien dit niet mogelijk blijkt te zijn kan er voor de parkeerbak een alternatieve locatie voor een inrit gerealiseerd worden. Deze kan worden gemaakt in de Silostraat. Aandachtspunt bij deze locatie is dat er voldoende ruimte wordt gereserveerd inpandig voor de afhandeling van het inrijden. Voorkomen moet worden dat wachtende auto's voor de parkeergarage opstoppingen veroorzaken aan de Brede Hilledijk en de Veerlaan. Daarnaast is wenselijk om de Silostraat zo veel mogelijk vrij te houden van veel autoverkeer zodat deze ook als aantrekkelijke en veilige route richting de Rijnhaven gebruikt kan worden door voetgangers en fietsers. Indien hier een inrit naar de parkeergarage wordt gerealiseerd zal de combinatie met de langzaamverkeer verbinding richting de Rijnhaven onderzocht moeten worden.

De parkeerbak onder het veldblok en eventueel beeldbepalende silogebouw wordt ontsloten langs de Fenix I. De in- en uitrit naar deze parkeerbak wordt gecombineerd met de ontsluiting van de Fenix I garage. Om voldoende opstelruimte voor auto's te creëren dient een lang genoege in- en uitrit gemaakt te worden vanaf de Veerlaan. Een belangrijk aandachtspunt aan deze zijde is de route naar de kade langs / door het veldblok. Deze dient zo min mogelijk gehinderd te worden.

In goed overleg met de afdeling Mobiliteit van de Gemeente Rotterdam kan een alternatieve ontsluiting van de parkeergarages bekeken worden.

De ontwikkeling van het Codrico Terrein moet bijdragen aan de gemeentelijke ambities t.a.v. mobiliteitstransitie: ander reisgedrag (minder auto, meer fiets/OV) en schonere mobiliteit. Om die ambitie te verwezenlijken, is het van belang dat de bewoners van het Codrico Terrein over voldoende en makkelijk beschikbare alternatieven kunnen beschikken om mee te gaan in die transitie. Als er onvoldoende alternatieven zijn voor de eigen auto, slaagt die ambitie namelijk niet. Goed OV is op loopafstand aanwezig van de projectlocatie. Het project dient goed invulling te geven aan overige alternatieven: voldoende en goed bereikbare fietsparkeren en met name deelmobiliteit.

5.3 Logistiek

Er dient veel aandacht bij het gebouwontwerp en de inrichting openbare ruimte in dit centrum-stedelijk gebied voor een goeie en slimme logistieke afhandeling. Dit is voor de verblijfskwaliteit en leefbaarheid van het gebied zeer belangrijk. Logistiek, zeker ook bezorgdiensten, neemt alleen maar toe in intensiteit; zonder dit weldoordacht te ontwerpen, gaat er een onprettige chaos in de openbare ruimte ontstaan door overal geparkeerde busjes, scooters, et cetera.

Laden en lossen voor niet-woonfuncties is toegestaan tijdens venstertijden in het gebied, waarbij de kade ontzien dient te worden. En verder gedurende de rest van de dag op daarvoor aangelegde plekken langs de Brede Hilledijk. Voor de bevoorrading van voorzieningen en commerciele functies wordt een goede logistieke oplossing(-en) gerealiseerd, op zo'n manier dat de de impact op de uitstraling van het gebouw en de buitenruimte minimaal is. Bij een inpandige logistieke ruimte is de impact op de plint minimaal en is deze toegankelijk via een veilige verkeersroute passend binnen het plan openbare ruimte en opgestelde inrichtingsplan. De kade dient zoveel mogelijk vrijgehouden te worden van logistiek. Er dient, indien een niet-woonfunctie hierom vraagt, voldoende (inpandige) ruimte te worden gereserveerd voor expeditie. Dit kan per programmaonderdeel apart, of centraal voor het gehele gebouw worden georganiseerd. De impact van deze voorziening(en) op de gevel moet worden geminimaliseerd. Routes, zo direct mogelijk, naar de expeditievoorzieningen aan de Brede Hilledijk, dienen onderdeel te zijn van het ontwerpproces om deze optimaal te laten functioneren.

Bij een ontwikkeling van deze omvang, met name de toren met zijn vele huurwoningen, is de logistiek die komt kijken bij de woonfunctie een aandachtspunt. Daarmee wordt niet alleen het dagelijks verticale transport van vele mensen bedoelt maar ook de meerdere verhuizingen die elke dag zullen plaatsvinden. De mutatiegraad in een huurcomplex is namelijk (fors) groter dan in een koopcomplex, en bij kleinere woningen geldt dat des temeer. Daar moet in het gebouwconcept en in het organiseren van logistiek rekening mee gehouden worden.

6 Duurzaamheid

6.1 Energietransitie
6.2 Circulair bouwen
6.3 Klimaat bestendigheid
6.4 Natuurinclusief
6.5 Gezonde leefomgeving



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

In 2019 werd het Rotterdams Duurzaamheidskompas vastgesteld als overkoepeling voor al het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Rotterdam. Hierin geven we de richting aan hoe we de komende jaren werken aan een duurzame stad. Duurzaamheid is grofweg met vier thema's te omschrijven: energietransitie, circulaire economie, klimaatbestendige stad en gezonde leefomgeving. Deze thema's hebben invloed op elkaar en kunnen dus ook niet los van elkaar worden gezien.

In het Rotterdams Duurzaamheidskompas is een overzicht gemaakt van alle doelstellingen die op het gebied van duurzaamheid zijn geformuleerd. De vertaling van deze doelstellingen in een project is niet zo eenvoudig, omdat ze vaak nogal op een abstract niveau zijn beschreven. Er is hiervoor een handreiking in de maak, waarmee de uitwerking van de doelstellingen concreet wordt gemaakt. Hierbij zitten instrumenten voor duurzaamheid, waarmee per project snel onderzocht kan worden wat de projectambities zijn. Deze zullen begin 2021 beschikbaar komen.

De teksten hieronder dienen als achtergrond bij de thema's, maar geven dan ook nog geen concrete uitgangspunten en/of maatregelen. In de Vuistregels voor het Bouwen zijn een aantal duurzame regels opgenomen die naast dit document als start voor een project(ontwerp) gebruikt kunnen worden.

6.1 Energietransitie

In 2050 hebben we een toekomstbestendige stad. Onze energievoorziening is betrouwbaar, betaalbaar, schoon en gezond. Dat hebben we naar aanleiding van de klimaatconferentie in Parijs met elkaar afgesproken. Voor de gebouwde omgeving gaat de energietransitie grofweg om het opwekken, transporteren, opslaan en gebruiken van schone energie, zowel elektriciteit als warmte. Gebouwen worden ontworpen op een lage energievraag en voorzien zoveel mogelijk in hun eigen energiebehoefte. Er wordt rekening gehouden met elektrisch vervoer en daarom worden extra elektranetten aangelegd voor laadinfrastructuur.

We koken en verwarmen ons huis met duurzame warmtebronnen. Bestaande huizen worden geïsoleerd en voor de cv-ketel en het gasfornuis komen aardgasvrije alternatieven. Gasnetten maken veelal plaats voor warmtenetten. Wind en zon dienen als duurzame alternatieve energiebronnen voor elektriciteit. We gebruiken de beschikbare ruimte multifunctioneel; er komen minimaal twee functies op het dak.

Voor het alternatief op aardgas zet Rotterdam in op stadsverwarming; er is een overschot aan duurzame warmte uit onze haven en bovendien blijkt dat warmte voor het grootste deel van Rotterdam het maatschappelijk meest betaalbare alternatief is. Alle nieuwbouwprojecten in de concessiegebieden worden verplicht op industriële restwarmte aangesloten, zo ook op Katendrecht. Alleen Eneco en Vattenfall (concessiehouders) kunnen hiervan een ontheffing aanvragen bij de gemeente als het economisch niet rendabel of technisch onmogelijk is.

Rotterdam verkent in 2020 in 12 (delen van) wijken de mogelijkheden om ze van het aardgas te halen en hiermee in ieder geval voor 2030 te kunnen starten. Onder deze studiegebieden valt ook Katendrecht.

Zie: https://www.rotterdamenergiebesparing.nl/dev/uitgebreid-artikel/aardgasvrij-rotterdam

6.2 Circulair bouwen

In 2050 heeft Rotterdam een volledige circulaire economie. De basis voor een circulaire economie ligt in het principe van voorkomen en verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen, verlengen van levensduur van producten, hergebruik van producten en onderdelen en recyclen van materialen en grondstoffen. Oftewel: reduce, re-use and recycle. Stip op de horizon is om in 2030 de helft minder primaire grondstoffen te gebruiken. In gebouwen vertaalt dit zich vooral door hergebruik van materialen, levensduur van gebouwen te verlengen en beperken van de milieu-impact van materialen.

Sector bouwen

De opgave voor 2019-2023 is circulair bouwen stimuleren. Dat betekent de levensduur van bestaande gebouwen verlengen. En uiteindelijk zo veel mogelijk vrijkomende materialen efficiënt hergebruiken. Daarbij is een aantal acties benoemd die relevant zijn voor de ontwikkeling.
Met het opstellen van een materialenpaspoort worden alle gebruikte materialen, componenten en hoeveel er in het gebouw verwerkt zijn en wat de Milieukosten Indicatie (MKI) is. Voor gebouwen druk je dit uit in de Milieuprestatie Gebouwen (MPG). Die informatie is essentieel in een circulaire economie.
In 2019 is het convenant circulair beton getekend door meerdere gemeenten, ministeries en partners uit de bouw, zo ook Rotterdam. Daarin staan afspraken over hoe alle partijen zich gaan inspannen om bouw- en sloopafval te recyclen en hoe dat gedaan wordt. Door het recyclen kan er opnieuw beton van het bouw- en sloopafval worden gemaakt.

Sector groen

De opgave voor sector groene stromen in de periode 2019-2023 is het stimuleren en activeren van GFT inzameling en verwaarding van groene stromen. Dit wordt gerealiseerd door de inzameling van huishoudelijk gft te verbeteren (ook in hoogbouw) en organische stromen beter te verwaarden. Op compost gebeid zijn allerlei nieuwe mogelijkheden.

Zie: http://rotterdamcirculair.nl/Programma_Rotterdam_Circulair_2019-2023/index.html

6.3 Klimaat bestendigheid

Het extremer worden van het klimaat brengt vele risico's met zich mee voor Rotterdam. De stad weerbaar maken ten opzichte van de klimaatveranderingen is een urgente opgave waarmee we geconfronteerd worden. De klimaatverande-

ringen leveren in Rotterdam risico's op voor onze economie, veiligheid en gezondheid. Elk gebied is op verschillende punten kwetsbaar en heeft zijn eigen potentie binnen de diverse klimaat aspecten.

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

De Pols van Katendrecht scoort hoog op het thema hitte dit komt door het grote versteende en bebouwde oppervlak. Om met periodes van hitte te kunnen omgaan, moeten er bij planontwikkelingen gekeken worden naar de mogelijkheid om de buitenruimte en daken te vergroenen. Dit zal een afweging zijn tussen het mogelijke gebruik en het vergroenen van oppervlaktes. Daarnaast is het ook belangrijk dat er hittebestendig wordt gebouwd waardoor hitteproblemen in het gebouw voorkomen kunnen worden.

De ontwikkeling bevindt zich in een buitendijks gebied wat inhoudt dat er een overstromingsrisico is. Door de opwarming van de aarde stijgt de zeespiegel en daarmee de rivierstand, hierdoor wordt de kans op overstromingen vergroot. Als maatregel hiervoor wordt er een hogere peilmaat van +3.90m NAP gehanteerd op Katendrecht. Voor de nieuwbouw van de ontwikkeling houdt dit in dat de bebouwing in principe op deze peilmaat aangelegd wordt. Een ander deel van de ontwikkeling bestaat uit de transformatie van het monumentale deel van het Codrico complex, is gelegen aan een bestaande kademuur. Bij die ontwikkeling zal worden onderzocht of ze op een minimaal een peil van +3.60 NAP van de openbare ruimte aangesloten kunnen worden. De nieuwbouw aansluitend op de kade en de bestaande bebouwing kan ook op +3.60m NAP aangelegd worden indien dat wenselijk is vanuit buitenruimteinrichting danwel de bebouwing. Dan zijn wel klimaatadaptieve maatregelen vereist.

Zie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7383972/1#search=%22Rotterdams Weerwoord Samen de stad voorbereiden op een extremer klimaat%22

6.4 Natuurinclusief

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

Eisen per gebied

Per gebiedstype in Rotterdam is inzichtelijk gemaakt wat de aandachtspunten zijn met betrekking tot flora en fauna waar in de ontwikkeling rekening mee moet worden gehouden. Hiertoe wordt de gebiedsindeling van de Rotterdamse stijl gehanteerd. Voor deze ontwikkeling binnen het gebied 'wijken na 1970' gelden de volgende aandachtspunten voor bouwen en omgeving:

Bouwen
- Verharding privé groen voorkomen of beperken.
- Groene gevels op versteende plekken.
- Nestgelegenheid voor vogels en kleine zoogdieren in de vorm van nestkasten, egelverblijfplaatsen en takkenwallen.
- Aandacht voor gebouw gebonden vogels en vleermuizen.

Omgeving
- Relatie met robuuste groenstructuur benutten met vergroening rondom woningen en gebouwen. Vooral struweel en bloemplanten zijn een goede aanvulling.
- Bomen en bomenlanen die privegroen met openbaar groen verbinden maken het mogelijk dat bijzondere fauna tot in de directe omgeving kan komen.
- Aansluiten op landschapshistorische lijnen (dijken, Rotte) die in de nabijheid lopen en de singels.
- Zorg voor verbindingen onder wegen en bruggen door.

Natuurbehoud

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

6.5 Gezonde leefomgeving

Intensiever ruimtegebruik brengt in de toekomst meer hinder, gezondheids- en veiligheidsrisico's, voor Rotterdammers met zich mee. Zo worden woningbouwplannen steeds vaker gerealiseerd op locaties dichtbij snel- en spoorwegen, en industrie- en bedrijventerreinen. Ook krijgen voormalige bedrijventerreinen steeds vaker een nieuwe functie als locatie voor woningbouw.
Bij de Codrico-ontwikkeling gaat het om het uitplaatsen van een fabriek met een hogere milieucategorie, wat veel gaat betekenen voor een gezondere leefomgeving voor de projectlocatie en zijn directe omgeving.

Voor een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad is schone lucht essentieel. Dat geldt ook voor een goede balans tussen rust en drukte. Mensen moeten worden beschermd tegen de risico's die werken met en het vervoer van gevaarlijke stoffen met zich meebrengen. Om ondanks verdichting een gezonde leefomgeving te kunnen creëren, is het belangrijk dat luchtkwaliteit, geluidhinder, ondergrond en omgevingsveiligheid een prominente plek innemen bij planontwikkeling.

7

Technische randvoorwaarden

7.1 Afval

7.2 Peilmaat

7.3 Kabels en leidingen

7.4 Nutsvoorzieningen, trafo’s en installaties

7.5 Vetputten

7.6 Windhinder

7.7 Bezonning

7.8 Daken


+ 3.30 NAP
+ 3.30 NAP
+ 3.30 NAP
+ 3.60 NAP
+ 3.60 NAP
+ 3.60 NAP / + 3.90 NAP
+ 3.60 NAP / + 3.90 NAP
+ 3.90 NAP
+ 3.60 NAP
+ 3.60 NAP
+ 3.60 NAP
+ 3.90 NAP
+ 3.90 NAP
+ 3.90 NAP
+ 3.90 NAP
+ 3.90 NAP
+ 3.90 NAP
+ 3.60 NAP
+ 3.90 NAP
+ 3.90 NAP
+ 3.90 NAP
N

7.1 Afval

Voor het ophalen van huisvuil is Stadsbeheer Schone Stad verantwoordelijk. Dit is mogelijk middels ondergrondse containers in de openbare ruimte of (rol-)containers gestald in een inpandige ruimte.

Voor het huisafval is het niet meer vanzelfsprekend (juridisch afdwingbaar) dat al het afval inpandig een plek krijgt. Dit betekent een grotere aanslag op de buitenruimte als er niks geregeld wordt. Dit leidt tot het nadenken over nieuwe afvalsystemen, ook in stapelbouw. Deze transitie vraag om een kader waarbij circulariteit, gemak en inpassing belangrijk zijn. Aan het begin bij het ontwerpen van stapelbouw is het van belang stil te staan bij het ruimtebeslag van een systeem binnen het gebouw. Dit houdt in dat er ruimte reserveringen nodig zijn in het gebouw voor bijvoorbeeld de transitie in het afvalsysteem. Hierbij kan gedacht worden aan het omzetten van GFE naar energie en/of hoogwaardig compost door het introduceren van afvalgrinders. Essentieel hierbij is dat er vooraf wordt nagedacht over het inzamelingsysteem in het gebouw én dat hier ruimte voor wordt gemaakt (of gereserveerd) in leidingen en ruimtes. Voor een goede leefbare en aantrekkelijke openbare ruimte moet voorkomen worden dat er een grote ruimte claim komt door ondergrondse containers vanwege huisafval.

Afwijking van het bovenstaande beleid dient met Stadsbeheer Schone stad afgestemd te worden.

Voor bedrijfsafval dient voldoende inpandige ruimte te worden gereserveerd voor de stalling van de (vuil) containers. Dit kan centraal in het gebouw worden georganiseerd, maar ook per functie apart. De impact van deze voorzieningen op de gevel moet worden geminimaliseerd. De dimensionering en logistiek van deze voorzieningen moet zodanig zijn dat er nooit een reden is om containers langere tijd in de buitenruimte te stallen. De relatie tussen de opslagruimtes en de plek waar het vuil wordt opgehaald moet goed zijn. De relatie tussen de opslagruimtes en de ophaalplek dient zo te worden georganiseerd dat het mogelijk is de containers kort tevoren buiten te zetten, of - nog beter - door het vuilophaalbedrijf naar buiten kan worden gereden. Het vuil wordt opgehaald aan de zijde van de Veerlaan en Brede Hilledijk. Voor de afzonderlijke functies/units moet, afhankelijk van de afstand tot de centrale opslagruimtes(s), een kleine tussenopslag worden gerealiseerd.

7.2 Peilmaat

Het uitgifte-/vastgestelde peil voor de projectlocatie varieert op verschillende plekken. Dit komt omdat een deel van de ontwikkeling bestaat uit bestaande bebouwing die behouden blijft en een ander deel nieuwbouw betreft. Het oostelijk deel van de ontwikkeling sluit aan op de nieuwbouw van de Pols Noordzijde waar een peilmaat van +3.90 NAP gehanteerd wordt in verband met het overstromingsrisico. Dit heeft betrekking op de toren en het wandgebouw. Katendrecht ligt buitendijks en dat brengt het risico van overstroming met zich mee. Daarentegen is de kade aan de Rijnhavenzijde bestaand en ligt op +3.30 NAP. In de buitenruimte zal deze hoogte overbrugd moeten worden naar de nieuwbouw op minimaal + 3.60 NAP, bij voorkeur +3.90 NAP.

Voor het monumentale en beeldbepalende deel zal het huidige peilmaat blijven gelden gezien deze bebouwing behouden zal worden of op dezelfde plek in zelfde voor en volume teruggebouwd wordt, +3.60 NAP. Het veldblok sluit aan op het peilmaat van de Fenix I, Kern van Katendrecht en het fabrieksgebouw van Codrico en krijgt ook een peilmaat van +3.60 NAP. Deze vele verschillen in peilmaat vergen een goede afstemming tussen het ontwerp van het gebouw en de buitenruimte en zo de hoogteverschillen in het openbaar gebied op een ontspannen en inclusieve wijze vorm te geven.

7.3 Kabels en leidingen

Voor een kaart met kabels en leidingen wordt doorverwezen naar het Ingenieursbureau, binnen het gebied Katendrecht kan contact worden opgenomen met René Groeneveld (rea.groeneveld@rotterdam.nl).

7.4 Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties

Nutsvoorzieningen, transformatorruimtes en installaties dienen in overleg met de betrokken diensten/instanties in de bebouwing te worden opgenomen. De impact op de plintgevel en buitenruimte moet worden geminimaliseerd. De netaansluiting voor collectieve voorzieningen dient EV ready te zijn conform art. 8 van de beleidsregeling parkeernorm (geschikt voor gelijktijdig laden van 20% van de parkeerplekken).

7.5 Vetputten

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

7.6 Windhinder

Er dient in een zo vroeg mogelijk stadium een windhinderonderzoek te worden gedaan voor de locatie en de directe omgeving. Deze metingen worden op basis van volumestudies gedaan en geven een eerste beeld waar zich mogelijke knelpunten bevinden. Op basis van dit onderzoek kan tijdens het ontwerpproces door kleine verschuivingen in de volumeopbouw of door andere ingrepen gezocht worden naar een zo goed mogelijk windklimaat.

Wind Algemeen
Voor windonderzoek moet de NEN-8100 worden gebruikt. Om tot een goed inzicht te komen moet vooraf bepaald worden welke windniveau op welke plek acceptabel is.

Wind en hoogbouw
Tijdens het ontwerpproces van een gebouw voor het vaststellen van een voorlopig ontwerp zijn oriënterende windonderzoeken gedaan. Door deze maatregelen is bij een uiteindelijke realisatie van hoogbouw de kwaliteit gegarandeerd en kan worden aangetoond wat de aandachtsgebieden zijn rond nieuwe hoogbouwinitiatieven. Vorm, materiaal en hoogte kunnen op deze manier in een vroegtijdig stadium onderzocht worden en de uitkomsten kunnen worden meegenomen in het ontwerpproces. De finale check dient met een windonderzoek op basis van het definitief ontwerp te geschieden.

7.7 Bezonning

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

Hoogbouw
Bij het toevoegen van hoogbouw moet er duidelijk zijn in hoeverre het nieuwe volume extra schaduw in de stad geeft. Per gebied zijn er sunspots en/of representatieve ruimtes aangewezen. Deze zijn gekozen op basis van loopstroomdata, tijden van gebruik en verblijfscijfers. Ook is er per plek een tijd weergegeven waarbinnen er geen, dan wel geringe afname mag zijn van zon.

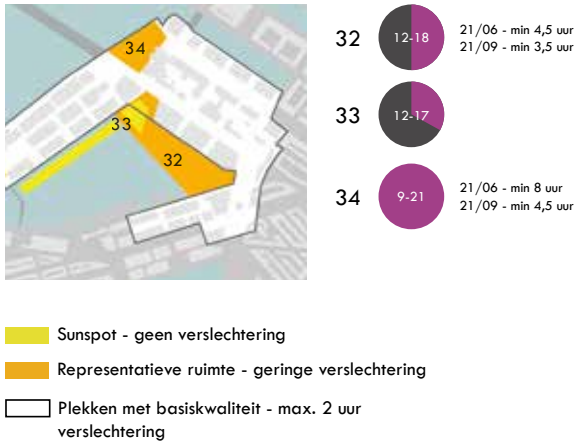
In de gebieden en plekken die zijn aangewezen als de zogenaamde sunspot, mag géén vermindering van zonuren optreden binnen de aangewezen tijden. Daarnaast zijn er representatieve ruimtes waar zon belangrijk is, maar waar wel enige vermindering in zonuren mag optreden. Per locatie wordt aangegeven wat het minimale aantal zonuren is dat behouden moet worden en binnen welk tijdsbestek dit geldt. Voor de representatieve ruimtes worden 21 juni en 21 september als meetpunten genomen. Voor de sunspots gelden de genoemde tijden binnen de maatgevende periode (21 maart tot 21 september).

Voor de Codrico-ontwikkeling, waar hoogbouw onderdeel van uitmaakt, zijn de sunspots en representatieve ruimtes in de nabijheid en relevant voor de ontwikkeling. Dit betreffen plekken 32 en 33, te weten twee sunspots (drijvend park langs de Wilhelminapier en plein nabij Luxor) en een representatieve ruimte (het landpark in de Rijnhaven). De beoogde toren in de Codrico-ontwikkeling dient te voldoen aan deze gestelde kaders.

7.8 Daken

In een stad waar verdichting zorgt voor concurrentie op ruimte, is het daklandschap essentieel om zaken zoals speelplekken, waterberging, tegengaan van hittestress, gebruiks- en verblijfsruimte een plek te geven. De daken moeten mee ontworpen worden en dienen een goede invulling te krijgen passend binnen het gebied en de ontwikkeling.

De opbouw van de Pols in tribunevorm maakt dat er meerdere hogere volumes zijn van waaruit er op lager gelegen daken gekeken wordt. Dit zal het geval zijn bij het lagere deel van het wandgeouw maar ook bij het wandblok dat een getrapt volume krijgt met ook lager gelegen daken. Op de daken krijgen veelal de technische zaken van het gebouw een plek. De technische zaken dienen zo vormgegeven/ingepakt te worden dat deze aan het zicht worden ontrokken. Zowel vanaf het maaiveld als vanuit hogere volumes in de directe omgeving. De daken dragen bij aan de belevingswaarde en kwaliteit van het gebied.



Sunspotkaart (Hoogbouwvisie 2022)

8 Proces

8.1 Procedure

8.2 SMP en IP

8.3 Participatie en communicatie

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

8.1 Procedure

Indien het initiatief past binnen het vigerende bestemmingsplan, dan kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Dit volstaat qua procedure om tot realisatie over te kunnen gaan. Het initiatief rondom de ontwikkeling van de Codrico-locatie past qua ruimtelijke/programmatische invulling niet binnen het vigerend bestemmingsplan. Een wijziging van het bestemmingsplan is derhalve noodzakelijke. Deze wijziging kan procedureel middels een projectbestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. De Nota van Uitgangspunten wordt dan gebruikt als toetsingskader voor met name het privaatrechtelijke traject behorende bij dit initiatief.

8.2 SMP en IP

Bij de Nota van Uitgangspunten is een stedenbouwkundig matenplan (SMP) opgesteld. In het SMP staan onder andere de volgende elementen aangegeven;
- Rooilijnen, bebouwingscontouren en bouwhoogtes
- Huidig peil en uitgiftepeil aangrenzend openbaar gebied
- Omgeving en landmeetkundige assen (coördinaten)
- Uitgiftegrenzen.

Voor de openbare ruimte dient een nieuw Inpassingsplan (IP) gemaakt te worden. Voor het gehele Polsgebied wordt een kader IP opgesteld, en op basis daarvan worden logische delen afzonderlijk verder uitgewerkt en gefaseerd aangelegd. Met deze aanpak is de samenhang van het geheel geborgd, tegelijkertijd is gefaseerde aanleg mogelijk waardoor niet grote delen van het Polsgebied een tijdelijke inrichting zouden kennen/op de schop zouden moeten wanneer deze al tijd(en) in gebruik genomen zijn.

8.3 Participatie en communicatie

Indien een initiatief niet past binnen het vigerend bestemmingsplan valt het participatie/communicatie traject in feite uiteen in twee afzonderlijke trajecten met daarbij behorende verantwoordelijkheden:

- Het participeren/communiceren met de belangrijkste stakeholders uit de directe omgeving rondom het initiatief. Hierbij behoren ook de vergunningverleners. Deze verantwoordelijkheid ligt zowel bij overheid als bij de initiatiefnemer.

- Het participeren/communiceren met betrekking tot de procedure rondom het wijzigen van het bestemmingsplan, om het initiatief planologisch mogelijk te maken. Dit is een verantwoordelijkheid van de overheid.

9

Verantwoording

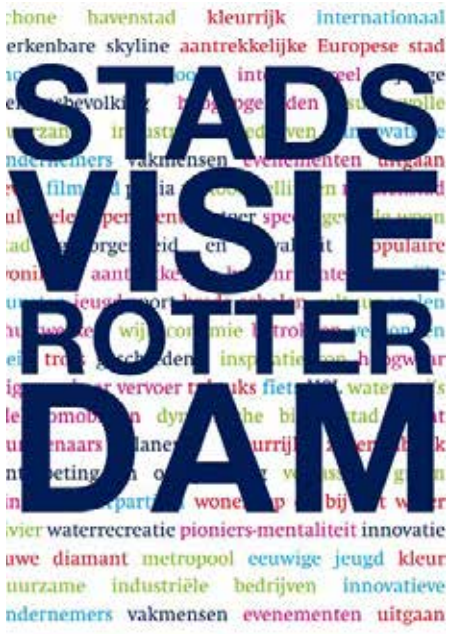
9.1 Vuistregels Stadswijken
9.2 Toelichting beleidskaders
9.3 Beeldverantwoording
9.4 Moties Gemeenteraad


KAART VAN DE STAD


Gemeente Rotterdam
Rotterdam
Architectuurstad
Met ontwerpkracht bouwen
aan Rotterdam


ROTTERDAMS
WEER
WOORD
URGENTIEDOCUMENT


Gemeente Rotterdam
Van
zooi
naar
mooi
Programma
Rotterdam Circulair
2019 - 2023
Rotterdam
Circulair


havenstad kleurrijk internationaal
erkenbare skyline aantrekkelijke Europese stad
STADS
VISIE
ROTTER
DAM
vakmensen evenementen uitgaan
waterrecreatie pioniers-mentaliteit innovatie
diamant metropool eeuwige jeugd kleur
industriële bedrijven innovatieve
vakmensen evenementen uitgaan


HOOGBOUWVISIE
2019.


Gemeente Rotterdam
Vuistregels
Bouwen in de
Stadswijken
U bent van plan om te gaan bouwen in
een van de Rotterdamse Stadswijken.
In deze brochure vindt u de belangrijkste
informatie kort en bondig samengevat.
Welk beleid is van kracht in de
Stadswijken? Passen uw ambities bij het
beleid van de gemeente?
Welke stappen kunt u verwachten?
Met wie kunt u contact opnemen?
NOORD
CHARLOIS

9.1 Vuistregels Bouwen in de Stadswijken

Duurzame toekomstwaarde

Rotterdamse stadswijken hebben een levendig karakter en een rijke cultuurhistorie. Stadswijken moeten kunnen meebewegen met hoe geleefd en gewoond wordt in de stad, nu en in de toekomst. Rotterdam richt zich op duurzame toekomstwaarde voor de stadswijken: economisch, sociaal en cultureel. Bouwprojecten dienen daarom toekomstbestendig te zijn (robuust en resilient) en toekomstwaarde voor de wijk te creëren.



1. Versterken karakteristieken van de wijk

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

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

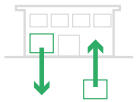
Welstandsnota Rotterdam (2012), Welstandsnota: gebiedskarakters (2012), Cultuurhistorische verkenningen, Bouwverordening Rotterdam (2010), Gebiedsgerichte Visies en Masterplannen



2. Hergebruik gebouwen

De Rotterdamse stadswijken herbergen een groot aantal gebouwen met cultuurhistorische waarde. Rotterdam hecht veel waarde aan de historische gelaagdheid van de stad en stuurt daarom bij ieder initiatief aan op hergebruik van waardevolle bestaande gebouwen. Dit kan variëren van zorgvuldige restauratie tot complete transformatie met andere functies.
Uitzonderingen kunnen worden gemaakt in het kader van afspraken voor het gebied NPRZ, dan wel indien na zorgvuldige afweging op projectniveau blijkt dat er geen andere optie is dan slopen.

Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Cultuurhistorische Verkenningen per deelgebied, Motie Cultuurhistorisch besef (2015), Besluitenlijstje Beschermd Stadsgezicht (2010), Woonvisie Rotterdam (2016), Handboek opstellen en borgen Cultuurhistorische Verkenningen (2017)



3. Functiemix op lange termijn

De grote kracht van de Rotterdamse stadswijken is flexibiliteit in gebruik. De stadswijken kennen een brede stedelijke functiemix die meebeweegt met de ontwikkelingen van leven, wonen en werken in de loop van de tijd. Daarbij wordt ingezet op meer werkmilieus voor kleinere ondernemers en makers op buurt- en wijkniveau.
Nieuwe initiatieven worden zo robuust ontworpen dat ze aanpasbaar zijn aan toekomstige ontwikkelingen. Nieuwe gebouwen moeten in de toekomst kunnen wisselen van programma, gebruik of doelgroep zonder grote aanpassingen aan de stedenbouwkundige structuur.

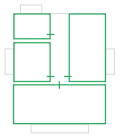
Woonvisie Rotterdam (2016), Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Rotterdam Resilience Strategy (2016), Coalitieakkoord 2018-2022; Nieuwe energie voor Rotterdam, Nota Ruimte voor Bedrijven (2019)



4. Inclusieve stad

Rotterdam streeft naar wijken waar het prettig wonen is en waar mensen de kansen krijgen om volop mee te doen in de samenleving. Hiervoor scheppen we de juiste condities zodat mensen daadwerkelijk mee kunnen doen en elkaar makkelijk kunnen ontmoeten. Bereikbare en toegankelijke voorzieningen zoals scholen, openbaar vervoer, zorgvoorzieningen en speelplekken staan daarbij vaak centraal.
Maar 'meedoen' gaat om meer dan toegankelijkheid voor mensen met een beperking en chronische ziekte. Het gaat bijvoorbeeld om werkgelegenheid, de mogelijkheid om andere mensen te ontmoeten of te kunnen bewegen als je geen geld voor de sportschool hebt. En om een sociaal veilige omgeving waar kwetsbare mensen tóch de deur uit durven. Of woonzorgconcepten waar mensen langer zelfstandig thuis kunnen wonen.

Ruimte voor stad in balans (2018), Woonvisie (2016), Langer Thuis (2015), Bouwstenen Kindvriendelijke Wijken (2010), Addendum Woonvisie 2030 (2019), Actieplan middenhuur (2019)



5. Woningdifferentiatie en woonkwaliteit

De Rotterdamse stadswijken kenmerken zich door een woningbestand met differentiatie op wijk-en blokniveau. Nieuwe initiatieven realiseren variatie in woningtypen en woningplattegronden met ruimtelijke kwaliteit. Bij woningen voor gezinnen is overmaat in gangen, bergingen en plafondhoogte zeer wenselijk. Het woningaanbod wordt afgestemd op de karakteristiek van de plek: een gezinswoning in een stadswijk is iets anders dan in een buitenwijk. Woningdoorstroom op niveau van de wijk en levensloopbestendige woningen worden bevorderd.
In veel stadswijken is het ongewenst om woningen te splitsen of te gebruiken als kamerverhuur. Daarentegen is het samenvoegen van woningen zodat grotere (gezins-) woningen kunnen worden gerealiseerd zeer wenselijk. We streven naar de bouw van 18.000 woningen in deze collegeperiode: 20% daarvan zijn sociale woningen, 30% middensegment, 30% hoger segment en 20% topsegment. Aandachtspunten zijn:

- Royale entree(s) aan de straat
- Ruime verdiepingshoogten
- Goed bruikbare (groene), royale privé-buitenruimten per woning, danwel een collectief equivalent
- Het aantal zelfstandige kleine woningen (<50m² GBO) is ten hoogste 20%. Kleine woningen zijn nooit kleiner dan 40m2.

Woonvisie Rotterdam (2016), Gebiedsatlas Ontwikkeling Woningvoorraad (2018), Kwaliteitsbeleid: onderdeel kleine woningen (2016), Verordening toegang woningmarkt en samenstelling woningvoorraad (2017), Kansrijke wijken (2014), Bouwstenen Kindvriendelijke Wijken (2010) NPRZ (2012), Huisvestingsverordening stadsregio Rotterdam (2006), Addendum Woonvisie 2030 (2019), Actieplan middenhuur (2019)



6. Veranderende mobiliteit

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

- In de stadswijken gelden lagere autoparkeernormen voor: nabijheid van OV stations, extra fietsparkeerruimte, deelmobiliteit en faciliteren van Mobility as a Service (MaaS).
- Elk plan moet voorzien in beweeg- en parkeerruimte voor fietsparkeren, scooters, bakfietsen etc. en moet voldoen aan bijbehorende kwaliteitseisen. Ook wordt elektrisch rijden gefaciliteerd, zowel de bestaande als toekomstige laadinfrastructuur d.m.v. de EV-ready eis voor nieuwbouw parkeergelegenheid.

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

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

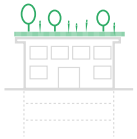


7. Plinten met hoge kwaliteit

De plint is beeldbepalend voor de kwaliteit op straat: het is Rotterdam op ooghoogte. De plint markeert de overgang van het gebouw met de openbare ruimte en zorgt voor levendigheid in de straat. Bij woningen is het uitgangspunt: voordeuren/entrees aan de straat en zichtbaar in het straatbeeld.
De overgang met het trottoir kan met een zogenaamde drempelruimte worden vormgegeven. De plint dient te voldoen aan de volgende kenmerken:

- Een royale verdiepingshoogte om kwaliteit toe te voegen en flexibiliteit in programma te kunnen opnemen
- Een kwalitatief hoogwaardige uitstraling en zorgvuldige detaillering
- Duidelijk herkenbare entrees
- Eventuele erfafscheidingen zijn onderdeel van het ontwerp
- Vloeiende aansluiting op peilmaat buitenruimte
- Aandacht voor privacy bewoners: geen glas tot aan de grond bij woningen aan de straat

Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Welstandsnota Rotterdam (2012), Plintenstrategie (2011), Gebiedsgerichte Visies en Masterplannen, Rotterdamse Stijl, Handboek openbare buitenruimte (2009), Bouwstenen Kindvriendelijke Wijken (2010)



8. Aantrekkelijke daken

In de Binnenstad moet het dak de kwaliteit hebben van een vijfde gevel omdat een aantrekkelijke verblijfsruimte in de Binnenstad belangrijk is. Een zorgvuldig ontworpen daklandschap met groene daktuinen met gebruikswaarde, dakopbouwen, horeca of speelmogelijkheden past in dit beoogde beeld. Een groen dak helpt bovendien bij wateropvang en het bestrijden van hittestress. Daken in de Binnenstad hebben minimaal 2 functies op het dak (bijv groen en water).

Welstandsnota Rotterdam (2012), Hoogbouwvisie (2011) Herziening 2019, Programma Duurzaam 2015-2018: Duurzaam dichter bij de Rotterdammer (2015), Gebiedsgerichte Visies en Masterplannen voor deelgebieden



9. Duurzame gebouwen

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

- Energie: Rotterdam is in 2050 aardgasvrij. Woningen worden ontworpen op een lage energievraag en voorzien zoveel mogelijk in hun eigen energiebehoefte. Alle nieuwbouwprojecten in de stadswijken van Rotterdam worden verplicht op industriële restwarmte aangesloten, of een vergelijkbaar alternatief. Voor wko geldt afstemming met de omgeving.
- Klimaat: Gebouwen en hun omgeving dragen bij aan het vasthouden van regenwater en het reduceren van hittestress. Richtlijn hierbij is het bergen van een hoogte van 50 mm water over het gehele perceeloppervlak, bijvoorbeeld via een waterbergend daklandschap of een waterplein.
  Voor buitendijkse gebieden geldt een minimaal aanlegpeil t.o.v. N.A.P.
- Circulair: Rotterdam streeft naar circulair. Daarom wordt 'slim' en 'sociaal' gesloopt en worden materialen hergebruikt. Nieuwe gebouwen gebruiken een materialenpaspoort.
- Gezond: Op basis van de ligging van de locatie wordt onderzocht of er geen sprake is van geluids-, geur- of fijnstof-overlast. Dit geldt ook voor het aspect omgevingsveiligheid. Maatregelen dienen integraal te worden opgenomen in de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp.
- Natuur: In Rotterdam is de aandacht voor de natuur in de stad sterk toegenomen. Rotterdam houdt rekening met flora en fauna bij de inrichting van de stad en de ontwikkeling van gebouwen: natuurinclusief bouwen. Voor de verschillende wijken in de stad is er een overzicht gemaakt van te nemen maatregelen. Voor nieuwe gebouwen is te denken aan het toepassen van groene hagen en gevels en nestmogelijkhe¬den en het beperken van verharding van privéterrein.
  Het is belangrijk dat elke nieuwe bouwontwikkeling één of meerdere groene bouw-stenen herbergt en zo een bijdrage levert aan het groene karakter van de wijk

Convenant aardgasvrij, Milieubeleid Rotterdam (2015), Rotterdam Resilience Strategy (2016), Programma Duurzaam 2015-2018: Duurzaam dichter bij de Rotterdammer (2015), Gebiedsgerichte Visies en Masterplannen voor deelgebieden), Natuurinclusief bouwen (2019), Herijking beleid (grond) uitgiftepeilen in buitendijks gebied (2018), Rotterdam gaat voor groen (2019), Programma Rotterdam Circulair 2019



10. Kwaliteit in de tijdelijke situatie en tijdens de bouw

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

- In afwachting op de start bouw: de tijdelijke situatie dient kwaliteit te bieden voor de omgeving. Denk daarbij aan kunst, programmering, evenementen, communicatie, bijzondere vormgeving en betrokkenheid van omwonenden.
- Tijdens de bouw: de overlast voor de omgeving dient zoveel mogelijk te worden beperkt. Denk hierbij aan: afvoerroutes bouwverkeer, inrichting bouwlocatie, inbeslagname openbare weg en alternatieven voor diesel aggregaten voor opwekken bouwstroom. Bomen worden beschermd. Lokale opslag vermindert transport.

Programma Rotterdam Circulair 2019-2023



11. Architectenkeuze in samenspraak

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

Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Architectenprotocol

Gebiedsontwikkelaars en secretarissen



Feyenoord
Frans de Jong
f.dejong@rotterdam.nl
Samira Benali *(secretaris)*
s.benali@rotterdam.nl

Charlois
Mark Sutherland
mr.sutherland@rotterdam.nl
Yucel Ünal *(secretaris)*
y.unal@rotterdam.nl

Noord en Kralingen-Crooswijk
Debbie Ginter
dj.ginter@rotterdam.nl
Stefanie Koster *(secretaris)*
sc.koster@rotterdam.nl

Delfshaven en Merwe 4
Lisette Groen
lm.groen@rotterdam.nl
Petra Nijman *(secretaris)*
jaa.nijman@rotterdam.nl

Oude Westen
Jan van de Ree
j.vanderee@rotterdam.nl
Suardus Ebbinge *(secretaris)*
sw.ebbinge@rotterdam.nl

Kleiwegwartier
Eline van der Doe
km.vanderdoe@rotterdam.nl
Erik Vogels *(secretaris)*
ecj.vogels@rotterdam.nl

9.2 Toelichting beleidskaders

Stadsvisie Rotterdam 2030

De Stadsvisie is vastgesteld op 29 november 2007. Hierin worden op hoofdlijnen uitspraken gedaan over de stad. Katendrecht staat hierin benoemd als een van de 19 Rotterdamse herstructureringsgebieden voor de periode 2005-2015. Daarnaast is Katendrecht onderdeel van het VIP-gebied Woonmilieu Kop van Zuid. Speerpunt hierbij is rustig en centrumstedelijk wonen aan het water in gemengde wijken. Katendrecht is door de ligging aan zowel de Maas- als de Rijnhaven onderdeel van het VIP-gebied Stadshavens. Speerpunten daarbij zijn onderwijs, kennis, energie, creatieve economie, innovatieve bedrijven, cultureel erfgoed en gemengde woon-werkmilieus. Daarnaast wordt in de Stadsvisie met kernbeslissing 10 het belang van de cultuurhistorisch erfgoed en architectuur benadrukt.

Kaart van de Stad

In de in 2016 vastgestelde visie 'Kaart van de Stad' is Katendrecht aangemerkt als kansrijke locatie binnen het thema Wonen aan de Rivier. Het ontwikkelen van kwalitatief hoogwaardige woonmilieus op Katendrecht draagt bij aan het benutten van de potentie van het Rijn-Maashavengebied, welke gericht is op het toevoegen van bijzondere woonvormen en milieus aan het bestaande palet.

Zie: https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/kaart-van-de-stad/

Rotterdam Architectuurstad 2019

Het vorige architectuurbeleid stamt uit 2010, het hoogtepunt van de financiële crisis. Nu, bijna tien jaar later, ziet de toekomst er weer heel anders uit. De ambities, kansen, vraagstukken en kaders uit die tijd zijn niet meer allemaal van toepassing. Vandaar dat het architectuurbeleid vernieuwd is. Het architectuurbeleid 2019 agendeert en bevordert ruimtelijke kwaliteit. Deze kwaliteit is niet meetbaar, maar wel ervaarbaar. Want iedereen, bewoner of bezoeker, heeft een relatie met de (gebouwde) omgeving en maakt er gebruik van. Architectuur draagt bij aan de identiteit van Rotterdam. Het architectuurbeleid gaat over gebouwen, straten, pleinen, bruggen, parken, wijken en de stad als samenhangend geheel. Maar ook over de aanpak van maatschappelijke vraagstukken zoals de woningvoorraad, energietransitie, migratie of inclusiviteit en over wat dit betekent voor hoe de stad er in de toekomst uitziet.

Zie: https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/architectuur/Architectuurnota.pdf

Stedenbouwkundig plan Pols

Het voornemen om het Polsgebied te ontwikkelen tot een gemengd woon-, werk en recreatiegebied heeft geleid tot een aantal kaderproducten, opgesteld en ontwikkeld door de gemeente Rotterdam. Eind 2000 is een structuurschets Pols opgesteld met daarin plek voor een binnenvaartcentrum. Deze had echter een groot exploitatietekort. Reden om verder te ontwerpen, wat heeft geleid tot de 'Herziene structuurschets Pols' (dS+V/ gemeente Rotterdam, augustus 2003. Deze structuurschets vormde de basis voor het bestemmingsplan Katendrecht Pols uit 2003. In 2004 is de Herziene structuurschets Pols uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan Pols Katendrecht, dat als basis dient voor de ontwikkeling van de Pols en een beeldkwaliteitsplan het Polsgebied, waarop de Welstandsparagrafen gebaseerd zijn.

Sinds het opstellen van het stedenbouwkundig plan voor de Pols is er het nodige veranderd. Met de ontwikkeling van de Kop van Zuid en Rijnhaven zal de Pols van Katendrecht onderdeel worden van de centrum stedelijke as die doorvloeit uit de binnenstad. Dit brengt een hoogstedelijk karakter met zich mee. Voldoende aanleiding om het stedenbouwkundig plan onder de loep te nemen en te bezien of de destijds geformuleerde ambities en randvoorwaarden nog passend zijn. Conclusie is dat, met toestaan van wat hogere bouwhoogte in de Santosstrook en langs de Hillelaan het stedenbouwkundig plan nog steeds een uitstekende onderlegger voor de gebiedsontwikkeling is.

Circulair 2019-2023 van zooi naar mooi

In dit programma is de gemeentelijke inzet tav circulariteit opgenomen. De basis voor een circulaire economie ligt in principe van het voorkomen en het verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen, het verlengen van levensduur van producten, het hergebruik van producten en onderdelen en het recyclen van materialen en grondstoffen. Oftewel: reduce, re-use and recycle.

Stip op de horizon is om In 2030 helft minder primaire grondstoffen te gebruiken. En wel middels twee routes: Bewustzijn vergroten en verankeren in economie. Daarbij wordt ingezet op opgaven, kansen en acties in de vier sleutelsectoren; bouw, groen, consumptiegoederen en zorg. De bouw alleen al is verantwoordelijk voor 60 % van het afval!

Zie: http://rotterdamcirculair.nl/Programma_Rotterdam_Circulair_2019-2023/index.html

Rotterdams weerwoord

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

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

Zie: https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/rotterdams-weerwoord/

Regels hoogbouwvisie 2019

In de hoogbouwvisie worden regels gesteld voor de verschijningsvorm van hoogbouw in Rotterdam. Belangrijke factoren voor de verschijningsvorm zijn: de precieze locatie in het stedelijk weefsel, de typologische en programmatische ambities van het gebouw, de eventuele samenhang met overige hoogbouw en eventuele relaties met monumenten en/of beeldbepalende objecten. Andere factoren zijn gericht op het regelen van de gewenste stedelijkheid en de toetreding van licht en lucht op straat. Het is daarbij mogelijk dat bijzondere omstandigheden leiden tot een uitzondering. Deze locatie vraagt om een afwijking van de opbouw van de hoogbouw zoals omschreven in het hoogbouwbeleid. Een basement met de hoogte van de Rotterdamse laag in het gebied en daarop een toren dat maximaal 50% van het basement beslaat is niet passend in de context. De locatie van de toren vraagt om een verbijzondering gezien de positie in het stedelijk weefsel. De hoogbouw doet op deze plek mee met de Rijnhaven, Wilhelminapier en de Pols van Katendrecht. Drie gebieden met een eigen karakter en bebouwingstypologie. Daarbij is het uitgangspunt van de locatie het realiseren van een plein aan het einde van de noord zuid as. Door de toren een compacte footprint te geven en midden in de pleinruimte te plaatsen zal de toren de plek markeren maar met een goede plint ook het plein en de route activeren.

Het afwijken in verschijningsvorm van het hoogbouwbeleid is alleen toegestaan mits alle andere uitgangspunten van het beleid in stand worden gehouden. Utilitaire functies van een toren leggen een groot ruimtebeslag op het gebouw. Veelal wordt dit op de begane grond gepositioneerd. Bij deze ontwikkeling is de alzijdige uitstraling van de plint van belang voor het functioneren van de toren op het plein. De inpassing van de utilitaire functies dient zorgvuldig te worden ingepast en mag geen afbreuk doen aan de transparante plint.
Door de toren niet op een basement te zetten brengt dit een groot risico met zich mee wat betreft de effecten van wind. De wind die van de toren naar het maaiveld gevoerd wordt mag geen negatieve effecten opleveren in de openbare ruimte rondom het gebouw. Een aangenaam verblijfsklimaat op de pleinruimte, langs de kade en op de Bundweg en zijstraten vormen een uitgangspunt voor de ontwikkeling.

Zon en wind

Een combinatie van wind en schaduw leidt al snel tot het ontstaan van kille plekken. Deze aspecten zijn in hoge mate van invloed op het comfort bij, langs en rond hoogbouw. Het is van belang om bij ontwikkeling van hoogbouw het effect op de omgeving te onderzoeken. Het is niet te voorkomen dat er enige negatieve effecten (schaduwval en wind) optreden bij plaatsing van hoogbouw in een gebied. Er moet een goede afweging worden gemaakt of de effecten van het ontwerp nog acceptabel zijn of dat deze de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte te veel negatief beïnvloeden.

Op deze locatie kan de schaduwwerking van de toren een negatief effect hebben op het nog aan te leggen Rijhavenpark en de bebouwing. Mede hierdoor wordt de hoogte van de toren bepaald, het is niet wenselijk dat een groot deel van het park en eventueel de bebouwing in de schaduw wordt gezet door deze ontwikkeling. Het park wordt één van de grote verblijfsgebieden in de omgeving en zal intensief gebruikt worden door bezoekers en omwonende. De kwaliteit van de openbare buitenruimte moet gewaarborgd worden.

Wind is een grote factor voor een aangenaam verblijfsklimaat op straat en het gebruik van de openbare ruimte. Hier moet bij de ontwikkeling van hoogbouw rekening mee worden houden. Beoordeling van het windklimaat vindt plaats volgens NEN 8100. Er wordt onderscheid gemaakt tussen windhinder en windgevaar. Bij windgevaar kunnen de lokale windsnelheden zo hoog worden dat mensen omvergeblazen kunnen worden. Er is sprake van windhinder als lokaal op loop- of verblijfsniveau de drempelsnelheid voor windhinder te vaak wordt overschreden. Er zijn verschillende kwaliteitsniveaus: doorloop-, slenter- en verblijfsniveau. Er moeten windonderzoeken plaatsvinden op deze drie niveaus. Voor de directe omgeving van de toren geldt het verblijfsniveau gezien de toren op een plein staat waar verblijven centraal staat.

Ontmoeting in het gebouw

Er is een nieuw denkraam nodig voor ontwerp en het functioneren van stapelbouw en hoogbouw. In de huidige hoogbouw hoogbouw vindt nauwelijk ontmoeting plaats en kan iedereen anoniem door een toren bewegen zonder zijn medebewoners te kennen of te zien. Inmiddels is bekend dat deze inrichting van stapelbouw en hoogbouw leidt tot eenzaamheid en anonimiteit in een gebouw.

Door het gebouw heen zal ontmoeting moeten worden gestimuleerd. Dit begint al op de begane grond waar een goede entreehal moet komen waar meerdere functies en zaken op uitkomen. Denk bijvoorbeeld aan een café dat ook een raam heeft dat uitkijkt op dit plein, de ingang naar de garage, de plek waar mensen pakketjes kunnen afhalen of een plek waar mensen dingen kunnen uitwisselen met andere bewoners (sharinggedachte). Dit maakt de entreehal een plek waar mensen niet alleen hard doorheen lopen naar de lift maar er ontstaan vele bewegingen en mensen verblijven in de ruimte. Andere elementen die toevallige ontmoetingen stimuleren kunnen best hoger in het gebouw een plaats krijgen. Vormen van sport of een andere activiteit, een gemeenschappelijke keuken of een kas op het dak. Daarnaast is het ook een uitdaging om op de woonverdiepingen deze gedachte verder vorm te geven. De klassieke manier van een kern met hieromheen een gang met voordeuren kan zo ontworpen worpen dat er meer collectiviteit ontstaat.

Om ondermijnend gedrag tegen te gaan in hoogbouw moeten we een bepaalde mate van transparantie waarborgen. In het ontwerp moet rekening gehouden worden met het zien en gezien worden van bewoners zodra ze de toren binnenkomen of door de torenbewegen. De meest onzichtbare route is die van de parkeergarage direct naar de woonverdieping. Het moet daarom niet meer mogelijk zijn om vanuit de parkeergarage direct de lift te pakken naar de woonverdieping, dit is een uitgangspunt voor de ontwikkeling van hoogbouw. Vanuit de parkeergarage komt de bewoner eerst in de hal met functies waardoor ontmoeting wordt gestimuleerd en bewoners zichtbaar zijn voor medebewoners voordat zij de lift naar de woonverdieping nemen.

Zie: https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/hoogbouwvisie/

9.3 Beeldverantwoording

Indien u meent rechthebbende te zijn van het gebruikte beeldmateriaal, dan kunt u contact opnemen met rijnhaven@rotterdam.nl.

voorzijde

© Jan van der Ploeg

Inhoudsopgave

© Luchtfoto Gemeente Rotterdam

3

© Jan van der Ploeg

4

© Luchtfoto Gemeente Rotterdam

7

© Peter Schmidt

8

Linksonder

© onbekend

Onder midden - website

© KBO

Rechtsonder

© Gemeente Rotterdam

12

Fenix I - website

© Mei Architects

Fenix II - website

© MAD Architects

Havenkwartier - website

© VMX Architects

Masterplan Rijnhaven - website

© Barcode Architects

Park Maashaven - website

© SWA/Balsley

13

Bayhouse - website

© Joke Vos Architecten

Groene Kaap

© Gemeente Rotterdam

Cobana - website

© Kees Hummel

Musa - website

© onbekend

Stilwerk Santos - website

© WDJ Architecten

15

© Jan van der Ploeg

20

Linksboven, boven midden, rechtsboven, rechtsonder

© Onbekend

21

Linksboven, boven midden, rechtsboven, linksonder

© Onbekend

Midden onder – website

© Onbekend

Rechtsonder – website

© Ben van Wevering

37

© Peter Schmidt

38

Linksboven – website

© Onbekend

Rechtsboven – website

© Onbekend

Linksonder – website

© Onbekend

Rechtsonder – website

© Onbekend

39

Linksboven, rechtsboven – website

© Arno de la Chapelle

Linksonder, rechtsonder – website

© Rasmus Hjortshøj

40

Linksboven, rechtsboven – website

© Delfino Sisto Legnani en Marco Cappelletti Linksonder – website

© Onbekend

Rechtsonder – website

© KCAP

41

Linksboven, rechtsboven – website

© Long

Linksonder, rechtsonder – website

© Jack Hobhouse

42

Linksboven – website

© Onbekend

Rechtsboven – website

© Onbekend

Linksonder – website

© Onbekend

Rechtsonder – website

© Jared Chulski

43

Linksboven – website

© Richard Bryant

Rechtsboven – website

© Buildington

Linksonder, rechtsonder – website

© Hufton + CROW

44

Linksboven – website

© Michael Latz

Rechtsboven – website

© Gili Merin

Linksonder, rechtsonder

© Gemeente Rotterdam

45

Linksboven, Rechtsboven– website

© Nicolas Fussler

Linksonder, Rechtsonder– website

© Marleen Beek

47

© Joep Boute

53

© Peter Schmidt

9.4 Moties Gemeenteraad

2166269

1

Leefbaar Rotterdam | VVD | ChristenUnie SGP Rotterdam | D66 rotterdam

GEMEENTERAAD
Vergadering van
18 FEB. 2021
AANGENOMEN

Motie Codrikoop

De gemeenteraad van Rotterdam, in vergadering bijeen op 18 februari 2021 ter bespreking van het 'Codrico-terrein',

constaterende dat

- op het Codrico-terrein 10% middeldure koopwoningen worden gebouwd;

overwegende dat

- vooral starters en doorstromers op de woningmarkt vragen om een (middeldure) koopwoning, omdat zij vermogen op willen bouwen en liever niet willen huren;
- er bij veruit de meeste projecten steevast meer huurwoningen dan koopwoningen worden gebouwd, doordat de woningen opgekocht worden door beleggers die deze vervolgens verhuren;
- de wethouder nog wel wat koopwoningen in te halen heeft, omdat de bouwprojecten bulken van de huurhuizen: Blaak 333 is 100% huur, Codrico is 65% huur, De Groene Kaap is 79% huur en ga zo maar door;

verzoekt het college

- verder te gaan dan haar eigen target (10% middeldure koopwoningen per project) door met de ontwikkelaars van het Codrico-terrein in gesprek te gaan om het aandeel koop in het midden segment te vergroten van 10% naar 15%;
- bij deze woningen te streven naar een zelfbewoningsplicht en antispeculatiebeding met de duur van 10 jaar;

en gaat over tot de orde van de dag.

Hans van Putten
Leefbaar Rotterdam

Jan-Willem Verheij
De Rotterdamse VVD

Tjalling Vonk
ChristenUnie-SGP Rotterdam

Robin de Roon
D66 Rotterdam

tegen: GroenLinks, PvdD, Sopius.

21662471

2

Leefbaar Rotterdam | VVD | ChristenUnie SGP Rotterdam | D66 rotterdam | Partij voor de Dieren | CDA Rotterdam

Motie Doorbouwen voor starters en doorstromers

De gemeenteraad van Rotterdam, in vergadering bijeen op 18 februari 2021 ter bespreking van het 'Codrico-terrein',

constaterende dat

- de vraag van starters en doorstromers naar middeldure koopwoningen zeer hoog is;
- te weinig middeldure koopwoningen gebouwd worden;
- snelle realisatie van bouwplannen in de stad gewenst is;

overwegende dat

- projectontwikkelaars voordat de bouw start de voorfinanciering geregeld willen hebben, waarvoor verkoop van minimaal 70% van de woningen meestal een vereiste is;
- banken sinds de kredietcrisis minder aan projectfinanciering doen, waardoor projectontwikkelaars aangewezen zijn op beleggers die garant staan voor de financiering door afname van woningen die ze vervolgens verhuren;
- koopwoningen in het middensegment minder opbrengen dan huurwoningen voor ontwikkelaars waardoor de grondwaarde van projecten daalt.
- kopers hierdoor in het middensegment achter het net vissen;
- voor een goed functionerende woningmarkt het aanbod van koop- en huurwoningen dezelfde verhouding moet hebben als de vraag naar koop en huur;
- naar aanleiding van de bespreking over het Codrico-terrein, in de Commissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte, er nu samen naar een nieuwe oplossing wordt gezocht voor bovenstaande problematiek;

verzoekt het college

- samen met andere grote steden en het Rijk instrumenten te ontwikkelen om te zorgen dat ontwikkelingen niet vertraagd worden in afwachting van de minimaal vereiste voorverkoop of een onhaalbare grondexploitatie, zodat koopstarters en -doorstromers sneller aan een koophuis komen zonder dat dit automatisch leidt tot kleinere koopwoningen;
- hierbij verschillende mogelijkheden te onderzoeken, waaronder in ieder geval:
  - een "*Doorbouwfonds*" waarbij de Rijksoverheid voor de start van de bouw voor 20% van de voorverkoop van middeldure koopwoningen garant staat om deze vervolgens beschikbaar te maken voor starters en doorstromers die een woning willen kopen;
  - het afrekenmoment voor de grond te verschuiven, zodat de ontwikkelaar dit pas betaalt na voldoende voorverkoop;

en gaat over tot de orde van de dag.

Hans van Putten
Leefbaar Rotterdam

Jan-Willen Verheij
De Rotterdamse VVD

Tjalling Vonk
ChristenUnie-SGP Rotterdam

Robin de Roon
D66 Rotterdam

Ruud van der Velden
Partij voor de Dieren

Christine Eskes
CDA Rotterdam

GEMEENTERAAD
Vergadering van
18 FEB. 2021
AANGENOMEN
algemene Stemmen

Gemeente Rotterdam