



Gemeente Rotterdam

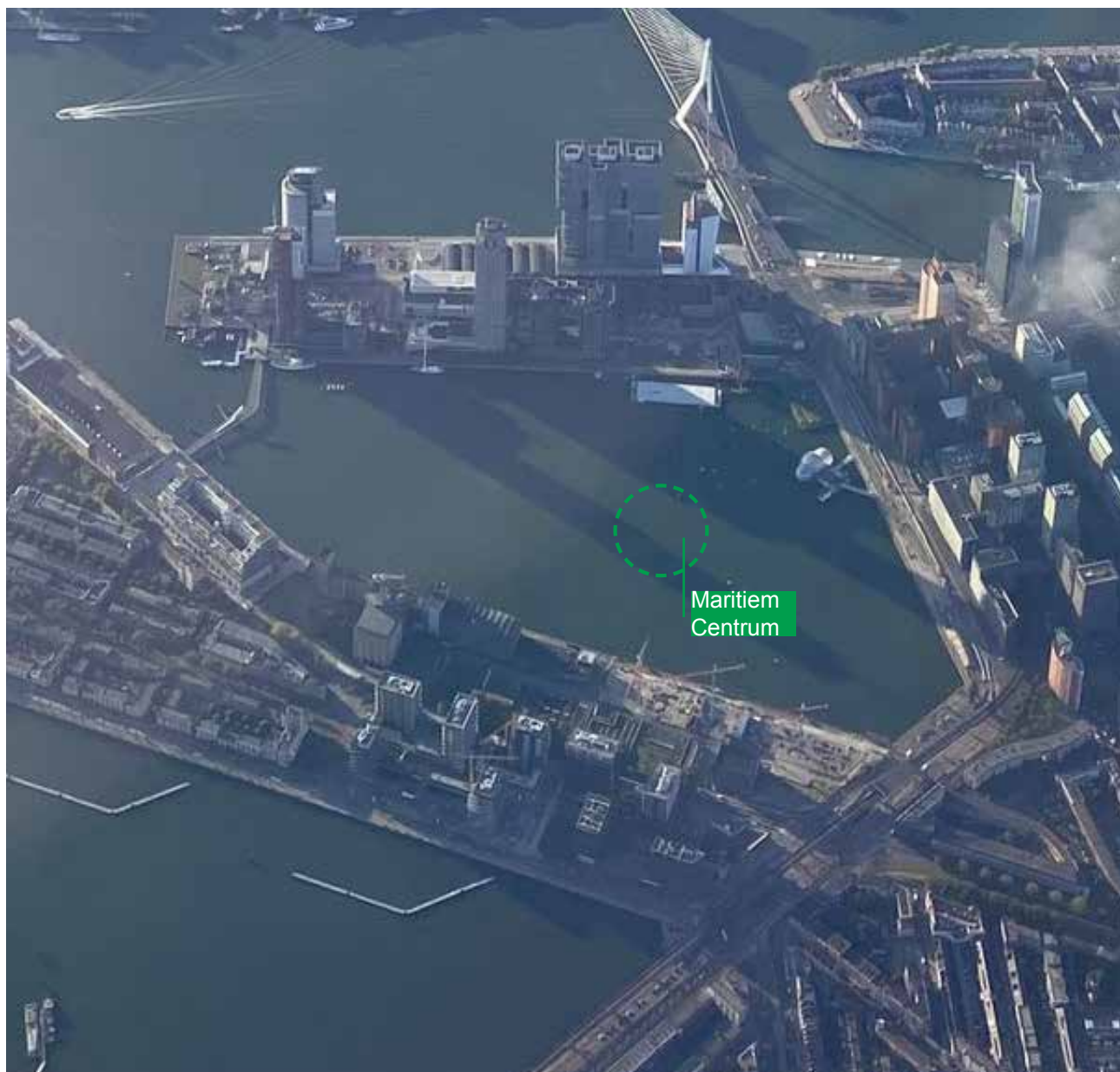
Maritiem Centrum

Nota van Uitgangspunten

Feijenoord

CONCEPT





Colofon

De Nota van Uitgangspunten Maritiem Centrum is opgesteld door Stadsontwikkeling - afdeling Ruimte en Wonen.

Gebiedsaccountmanager:

Frans de Jong

Projectmanager:

José Meijboom

Peter Spakman

Stedenbouw:

Maurice Boumans

Kim Schotting

Vastgesteld:

PM

Inhoud

1. Introductie	2
1.1 Aanleiding	
1.2 Opgave	
1.3 Participaten	
2. Plangebied	6
2.1 Plangebied	
2.2 Historie	
2.3 Masterplan Rijnhaven	
3. Uitgangspunten	12
3.1 Sculpturaal	
3.2 Open	
3.3 Maritiem	
3.4 Verbindend	
3.5 Robuust	
3.6 Complementair	
3.7 Randvoorwaardenkaart	
4. Bijlagen	28
9.1 Beleidskader	
9.2 Concept Stedenbouwkundige Matenplan (SMP)	
9.3 Beeldverantwoording	

1

Introductie

1.1 Aanleiding

1.2 Opgave

1.3 Participanten





In een Nota van Uitgangspunten (NvU) staan belangrijke zaken om tot realisatie van een bouwplan te kunnen komen. In dit document staan de uitgangspunten omschreven waaraan een bouwplan van een projectontwikkelaar of een particuliere opdrachtgever moet gaan voldoen. Een NvU wordt gebruikt als toetsingskader, bijvoorbeeld wanneer een ontwikkeling niet in het bestemmingsplan past en/of om bij een gronduitgifte gemeentelijke ambities te borgen zoals bijvoorbeeld op het gebied van programma of architectuur. Een Nota van Uitgangspunten wordt vastgesteld en vormt zo het bestuurlijk bekrachtigde ruimtelijk-programmatische kader voor ontwikkeling van het betreffende bouwplan.

1.1 Aanleiding

De haven van Rotterdam trekt weg uit het stedelijke gebied en schuift steeds verder op naar het westen. De achterblijvende havenbekkens, zoals de Rijnhaven, transformeren naar nieuwe (hoogstedelijk milieus. Anno 2020 zijn sommige industriële iconen van toen nog steeds vol in bedrijf, zoals de Codrico-fabriek aan de zuidzijde van de Rijnhaven. De erfpachter van het Codrico-terrein heeft al langer de wens om de fabriek te verplaatsen uit het verstedelijkende gebied en een herontwikkeling van het terrein te initiëren. Nu de gebiedsontwikkeling Rijnhaven eraan komt, hebben de erfpachter en de gemeente Rotterdam de handen ineen kunnen slaan om de fabriek te verplaatsen en het Codrico-terrein te gaan ontwikkelen (Nota van Uitgangspunten Codrico Terrein en Ontwikkelvisie Codrico). Daarnaast heeft deze erfpachter het voornemen de stad en de Rijnhaven te verrijken met een iconische publiekstrekker. Dit 'geschenk', gelegen in het water van de Rijnhaven, refereert in programma aan het rijke havenleven van Rotterdam. Masterplan Rijnhaven en herontwikkeling van het Codrico-terrein komen hier samen en versterken elkaar in een bijzondere ontwikkeling, een eye-catcher in het water van de Rijnhaven en gelegen aan de havenpier: het Maritiem Centrum. Hoewel de Codrico-ontwikkeling en het Maritiem Centrum losstaan van elkaar worden beide onderdelen wel in samenhang ontwikkeld en gerealiseerd.

1.2 Opgave

Het initiatief Maritiem Centrum wordt onderdeel van de gebiedsontwikkeling Rijnhaven. Deze gebiedsontwikkeling heeft als doel de realisatie van een nieuw stuk hoogstedelijk (binnen)stad te realiseren langs de stadsas én een stadspark rond het bekken. De Rijnhaven biedt de unieke mogelijkheid het wateroppervlak te gebruiken voor recreatieve doeleinden: naast erlangs ook erop en erin. Dit is de onderscheidende kwaliteit die het stadspark Rijnhaven kan toevoegen aan de (binnen)stad. De Rijnhaven wordt een gemengd milieu, waar naast wonen veel ruimte is voor werken, voorzieningen, recreatieve en verblijfsfuncties; een plek met 16-20 uurs-dynamiek, waar naast bewoners ook veel bezoekers zullen zijn. De Rijnhaven wordt een hoogstedelijk milieu, waar het havenverleden en rivier voelbaar zijn, met een bijzonder stadspark waarin het water centraal staat, en waarmee:

- Een belangrijke volgende stap wordt gezet in het centrum op twee oevers.
- Het gebied een plek voor iedereen wordt.
- Het voortbouwt op de kracht en het karakter van Rotterdam
- Het op robuuste wijze vormgeeft aan een duurzame relatie tussen stad en water.



HOOGSTEDELIJK

centrum op 2 oevers
compact & intensief
mixed use
spectaculaire skyline
city lounge
actieve plinten
TOD: OV en voetganger
deelmobiliteit



VOOR IEDEREEN

bestemming
verbindend
stadspark
ontmoetingsplekken
én én, voor ieder wat wils
gratis
divers
openbaar & toegankelijk



ROTTERDAMS

wereldhavenstad
deltastad
nautiek & dynamiek
rauw
grootse maat & schaal
wederopbouw
skyline & hoogbouw
oude & nieuwe identiteit



ROBUUST

drijven & getijde
klimaatadaptatie
resilient city
informatief & educatief
flexibel & adaptief
zwemmen & strand

Het Maritiem Centrum Rotterdam ligt op een markante plek in het bekken met een iconische verschijning en zal in hoge mate een beeldmerk van de Rijnhaven worden. De opgave is dan ook dat het gebouw en zijn programma aan al deze ambities van de Rijnhaven invulling moet gaan geven en daarmee een drager worden van alle doelstellingen van de gehele gebiedsontwikkeling, zowel op het gebied van positionering, het ontwerp, vormgeving, programmering et cetera. Alleen dan kan het die veelbelovende en versterkende aanvulling op de gebiedsontwikkeling worden.

1.3 Participanten

Het Maritiem Centrum is een initiatief van Rijnhaven Beleggingen C.V., erfpachter en vastgoedeigenaar van het Codrico-terrein. Architectenbureau Mecanoo uit Delft is gevraagd als ontwerper van het Maritiem Centrum. RED Company is als ontwikkelende partij betrokken.

2

Locatie

2.1 Plangebied

2.2 Historie

2.3 Masterplan Rijnhaven





Kop van Zuid rond 1874.



Kop van Zuid rond 1935.



Kop van Zuid rond 1990.



Rijnhaven rond 1935



Rijnhaven rond 1996



Rijnhaven rond 2018

2.1 Locatie

De locatie van de ontwikkeling is gelegen in de Rijnhaven, aan de noordzijde ligt de Wilhelminapier en aan de zuidzijde bevindt zich Katendrecht. Het betreft de ontwikkeling van het Maritiem Centrum geschakeld aan de nieuwe brug die gerealiseerd zal worden binnen de Rijnhaven ontwikkeling. De brug zal een verbinding en route vormen tussen het Rijnhavenpark en de pleinruimte aan de Noord Zuid as van de Pols van Katendrecht. Het ontwerp van de brug is onderdeel van de Rijnhaven ontwikkeling en valt niet binnen het NvU Maritiem Centrum.

2.2 Historie

Realisatie van de Rijnhaven 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. 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 manoeuvreren (door het gebruik van dukdalven) en slechte weersomstandigheden de scheepvaart minder hinderden. In 1887 startte de aanleg van de Rijnhaven die werd uitgediept tot 7 meter.

Begin mei 1892 kwam De Jongh met het plan om kademuuren te bouwen die gefaseerd werden aangelegd. De laatste werd in 1908 aan de zuidzijde voltooid. Tijdens de aanleg van de kades werd al besloten om over te gaan op elektriciteit en elektrische kranen te gaan gebruiken, een noviteit in die dagen.

Uniek type haven De Rijnhaven was de eerste écht moderne haven op Zuid, een vroege modern industriële haven met stedelijke kenmerken. Dit was de eerste van dit unieke haventype en is op deze schaal ook niet meer gerealiseerd in Rotterdam. De kades waar het havenbekken door omringd werd waren allen voorzien van goederenspoorbanen die voor- en achterlangs de loodsen en vemen liepen. De Rijnhaven Oostzijde was de enige kade die openbaar toegankelijk was.

Rotterdam was een stad waar veel 'op stroom' werd overgeslagen, deze innovatie maakte de Rotterdamse havens groot. Dat op stoom overslaan gebeurde met kranen aan boord van schepen in het midden van de Rijnhaven. De nieuwste kranen waren echter zo zwaar dat dit niet meer ging en de kranen moesten aan land. In de Rijnhaven was hier weinig ruimte voor. Daarom verplaatste het massagoed zich meer naar de nieuwere havens, terwijl in de Rijnhaven uiteindelijk meer nadruk kwam te liggen op de afhandeling van stukgoed.

De Rijnhaven leverde veel werkgelegenheid op en de trek van platteland naar de stad om werk te vinden in de haven nam toe. Veel wijken op Zuid zijn speciaal gebouwd voor de havenarbeiders van toen. De Rijnhaven heeft, met zijn ongekende dynamiek en groei in vooroorlogse jaren, met de Maashaven aan de basis gestaan van de groei naar wereldhavenstad. Gedurende de tijd is de configuratie van dukdalven en meerstoelen meermaals gewijzigd, aangepast op het gebruik.

Herstel na de oorlog In september 1944 werd tijdens de Tweede Wereldoorlog het bevel aan de Duitsers gegeven om met de vernietiging van de Rotterdamse haven te beginnen. Vrijwel alle kademuuren langs de Rijnhaven en de Wilhelminakade raakten onbruikbaar, met uitzondering van een deel langs de Hillelaan. Pas in 1949 was alle schade aan kades, terreinen en loodsen hersteld. Tijdens het herstel werd de Rijnhaven uitgediept tot 9 meter zodat er nog grotere schepen konden aanleggen. Bovendien werden de haventerreinen efficiënter ingedeeld.

De traditionele stukgoedoverslag van goederen kwam echter door containertransport onder druk te staan. In oktober 1976 lag de Nota Herstructurering Oude Havengebieden op tafel. In dit plan moesten de Rijnhaven, Maashaven, Waalhaven en Eemhaven hun havenfunctie behouden. De gemeente startte met de aanleg van nieuwe kades. De houten funderingspalen werden vervangen door betonpalen met daarop een geheel nieuwe betonconstructie. De oude kadewand in aansluiting op de Hillelaan aan de zuidoostzijde van de haven die niet door de Duitsers vernietigd was, bleef gehandhaafd.

Wachthaven binnenvaart De situatie in de Rijnhaven wijzigde midden jaren '80. De tradervaat verdween en de haven werd in gebruik genomen als wachthaven voor de binnenvaart. Er werd een 580 meter lange drijvende steiger in de haven geplaatst vanaf de Hillelaan naar het midden van het bekken. Deze binnenvaartsituatie zou voortduren tot 2007. In dat jaar werd de Rijnhaven niet langer gebruikt voor de ligplaatsen voor de binnenvaart. De steiger en de binnenvaartschepen verhuisden naar de Maashaven. Sinds de overdracht van het Havenbedrijf aan de stad in 2009, wacht het bekken op nieuwe levendigheid en dynamiek.

En nu Er zijn diverse ideeën en planvormingstrajecten geweest voor invulling van de haven, zoals een parkeergarage, met daarop een stadspark en bebouwing bij metro Rijnhaven. Maar van definitieve plannen, behalve een eenvoudige herinrichting van de kade langs de Posthumalaan, kwam het niet. Ondertussen was ook in de jaren '80 een team van stedenbouwers en architecten onder leiding van Riek Bakker (directeur dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting) begonnen met de aanleg van de Erasmusbrug. Deze brug vormde de opmaat naar een spectaculaire bouwontwikkeling op de Kop van Zuid: de Wilhelminapier werd het toppunt van moderne hoogbouw, horeca en hotels schoten als paddenstoelen uit de grond. Ook Katendrecht kende een revival: van havenwijk in verval naar hippe stadswijk, met volop vertier en evenementen. Alleen concrete plannen voor de gebiedsontwikkeling van de Rijnhaven bleef nog uit tot nu, met het masterplan Rijnhaven.



2.3 Masterplan Rijnhaven

In het voorjaar van 2020 is het masterplan Rijnhaven vastgesteld door de Rotterdamse gemeenteraad. Hierin wordt de ontwikkeling en toekomst van het bekken en haar omgeving geschetst. De ontwikkeling van het Maritiem Centrum bevindt zich in het gebied van de Rijnhaven ontwikkeling.

Met de ontwikkeling 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 hoogstedelijke bebouwing voor de ontbrekende verbinding ertussen, waarmee het als geheel kan gaan functioneren: het Rijnhavenkwartier

Tussen de Posthumalaan en het water van de Rijnhaven wordt straks gebouwd. Daarvoor wordt ongeveer een-derde deel 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, 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 Feijenoord. 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.

Het Rondje Rijnhaven is uitgegroeid tot een stadspark van 18 hectare: het Rijnhavenpark. Het parkconcept voor de Rijnhaven omvat het hele Rijnhavenbekken en neemt de cultuurhistorisch bijzondere vorm van de haven als uitgangspunt. Vanaf de randen van de kade wordt de ruimte naar het water op een nieuwe manier vormgegeven, met behoud van één groot aaneengesloten wateroppervlak. De nu nog eenduidige en scherpe scheiding tussen kade en water wordt verrijkt met geleidelijker en gevarieerde overgangen die een diversiteit in bewegen en verblijven aan, op en in het water mogelijk maken. Het wordt mogelijk om meerdere en diverse rondjes Rijnhaven lopen: over de huidige kade, maar ook door het park, over het strand, over de drijvende parkpontons, door drijvend groen via steigers of dwarsdoor het bekken over de 'Havenpier'. Het Maritiem Centrum is een van de gebouwen die aan het Rondje Rijnhaven komt te liggen gezien deze gepositioneerd is aan de Havenpier.

Het Rijnhavenpark bestaat uit drie verschillende parkdelen met ieder een eigen karakter en gebruik:

- een multifunctioneel park met strand aan de oostzijde van het bekken;
- drijvende parkdelen aan zowel de noord- als zuidzijde van het bekken;
- en het wateroppervlak.

Park met strand

Direct voor de nieuwe bebouwing aan de Rijnhavenzijde komt een nieuw groot, openbaar en eigentijds park met een strand, gerealiseerd op nieuw land. Vanaf de promenade gaat het park via kleine hoogteverschillen trapsgewijs naar beneden. Deze trapsgewijze overgang van het park naar het water eindigt in het strand. Een strand in het centrum van Rotterdam. Het park is de ideale plek om te slenteren, om in de zon te zitten en/of naar het water van de Rijnhaven te staren. Het is een park dooraderd met wandel- en fietspaden. Ook

nodigt het park uit tot sportief bewegen, spelen, ontmoeten en ontspannen. Aansluitend op de pleinen en promenades rondom de bebouwing is ruimte voor kleinschalige en middelgrote evenementen in het park.

Drijvende parken

Langs de kaden van de Wilhelminapier en Katendrecht liggen twee langgerekte drijvende parken. Deze drijvende parken zijn een verbijzondering en een verbreding van het Rondje Rijnhaven. Hier kun je in de directe nabijheid van het water over de pontons, steigers en langs rietlanden wandelen. De drijvende parken sluiten aan bij de karakteristiek van het vasteland. Het drijvend park bij Wilhelminapier is formeel, strak en als een geheel ontworpen. Het drijvend park bij Katendrecht daarentegen is informeel, divers en biedt mogelijkheden voor initiatieven van derden. Aan de zijde van de Wilhelminapier wordt aan het drijvende park het Floating Office Rotterdam gekoppeld. Beide drijvende parken zijn door verschillende loopbruggen verbonden met de kaden en omliggende stadswijken. Dwars door de Rijnhaven loopt een fiets- en voetgangersroute; de Havenpier. Deze route verbindt Katendrecht met het plein bij het Nieuwe Luxor. Hier ervaar je de openheid van de Rijnhaven en de dynamiek van het water. Met het Maritiem Centrum halverwege de Havenpier krijgt deze route ook nog een iconische publiektrekker op het water.

Water en kleinschalige activiteiten

Het water van de Rijnhaven is en blijft het hart van het park. Hier kun je veilig surfen, suppen, varen en vele andere vormen van (water)recreatie beoefenen. Het water van de Rijnhaven wordt het gehele jaar gebruikt. In de zomer kun je via het strand, en door de Havenpier afgeschermd van het recreatieve vaarverkeer, het water in om te zwemmen. De activiteiten op het water zijn relatief kleinschalig. Er wordt wel gevaren maar elke schipper weet dat het water ook door andere waterrecreanten gebruikt wordt. Aangemeerde schepen en jachten aan de dukdalven, meerstoelen en steigers versterken het maritieme karakter van de Rijnhaven.

3

Uitgangspunten

- 1 Sculpturaal
- 2 Open
- 3 Maritiem
- 4 Verbindend
- 5 Robuust
- 6 Complementair





Met zijn sculpturale en excellente architectuur voegt het Maritiem Centrum een markant en iconisch gebouw toe aan Rotterdam en de Rijnhaven.

1 Sculpturaal

Het Maritiem Centrum heeft een sculpturaal en inventief ontwerp dat zowel beschouwend van een afstand als bij bezoek/gebruik bijzondere ruimtelijke ervaring en beleving oplevert. Het gebouw vormt een overtuigend samenspel met het stadspark qua ambitie, volume, ruimte, gebruik en architectuur. Afhankelijk van het schaalniveau verschillen de tectoniek en tactiliteit. De excellente kwaliteit in architectuur komt verder tot uiting in de detaillering en materialisatie, die zorgvuldig en passend bij het gebouw en het gebruik zijn gekozen en uitgewerkt, waardoor het mooi blijft op de lange termijn. Ten aanzien van bezonning en wind vormt het gebouw geen bedreiging voor het verblijfsklimaat van de omringende verblijfsruimten in het stadspark. Met een integraal ontwerp van het sculpturale gebouw, de havenpier en omringende (park) ruimte heeft het Maritiem Centrum een overtuigende positie in het stadspark.





Gelegen in een stadspark is het Maritiem Centrum maximaal open naar zijn omgeving, door o.a. openbaar toegankelijk programma voor iedereen toe te voegen.

2 Open

Het Maritiem Centrum heeft zijn plek in een stadspark én de Rotterdamse binnenstad; plekken in de stad waar ontmoeten en meedoen centraal staan, die uitnodigend en openbaar zijn en waar iedereen iets te zoeken heeft. Het gebouw, en het programma dat het huisvest, is geen gesloten bastion. Het Maritiem Centrum is een uitnodigend en maximaal openbaar gebouw, dat zowel overdag als 's avonds (met verlichting bijvoorbeeld) interactie aangaat met zijn omgeving. Het gebouw voegt op uitgekiende plekken (verblijfs)functies, transparantie en interactie tussen binnen en buiten toe aan het stadspark, waarmee het de aantrekkelijkheid en sfeer van de omgeving versterkt. Delen van het gebouw zijn maximaal openbaar toegankelijk, en/of gratis en nodigen daarmee uit tot gebruik en bezoek. Het Maritiem Centrum is daardoor een bestemming voor iedereen.





Het maritieme verleden én toekomst van Rotterdam en de Rijnhaven worden beleefbaar en verbonden met elkaar in het Maritiem Centrum

3 Maritiem

Zijn naam moet Het Maritiem Centrum waarmaken en uitstralen. Het Maritiem Centrum kan programmatisch de verbindende schakel zijn tussen allerlei maritieme en havengerelateerde functies in de stad: het maritiem museum en haveninformatiecentrum op Noord, het landverhuizersmuseum Fenix, het HbR, de cruisevaart en de SS Rotterdam op Zuid, de haven in het westen en de maritieme sector in de regio. Een plek waar dit allemaal samenkomt en te beleven is, van waaruit dit alles te bezoeken.

Het gebouw refereert in zijn opzet, vormgeving en materialisering aan het “maritieme”. Bijvoorbeeld door het drijven van het gebouw of delen ervan, door het gebruik van maritieme technieken of materiaal, door het dakoppervlak als dek gebruiken/uitvoeren, door een conische en/of vloeiende gebouwworm, door het water te benutten als entree, voor logisitek, et cetera.





Nieuwe netwerken en relaties ontstaan door nieuwe fysieke en programmatische connecties die het Maritiem Centrum realiseert en/of faciliteert.

4 Verbindend

Het Maritiem Centrum ligt aan / rond een nieuwe verbinding in het Rijnhavenbekken: een langzaamverkeersverbinding tussen het Polsgebied op Katendrecht (en het Maashavenpark op termijn) en het Wilhelminaplein. Het gebouw zal deze route faciliteren (wanneer onderdeel van het gebouw), respecteren (24/7 openbaar) en versterken met interessant en actief plintprogramma, uitzichten en/of routes. Programmatisch is het Maritiem Centrum een verbindende schakel in het stadspark: als bestemming, als entree (bijv. vanaf het water), als uitzichtpunt van waaruit je het hele Rijnhavenkwartier kunt ervaren, als verblijfs- en ontmoetingsplek, als plek waar meerdere functies samenkomen, als uitvalsbasis, als plek waar tijdelijk en flexibel programma/gebruik mogelijk is. Het Maritiem Centrum verbindt de rivier, de haven, de (binnen)stad, bewoners en bezoekers met elkaar.





***Het Maritiem Centrum is in alles
een robuust gebouw: klimaatadap-
tief, flexibel, krachtig, Rotterdams***

5 Robuust

Het Maritiem Centrum is vanuit meerdere perspectieven gezien een robuuste ontwikkeling. Het gebouw heeft zijn plek in het Rijnhavenpark met zijn getijden. Het Maritiem Centrum omarmt in zijn ontwerp de getijdenwerking en maakt deze beleefbaar voor de (park)bezoeker. Meer vormen van klimaatadaptatie worden toegepast in, rond en op het gebouw: groen en (onder water)ecologie een plek geven t.b.v. tegengaan hittestress en bevordering van biodiversiteit/waterkwaliteit, waterretentie, et cetera. Naast een showcase voor klimaatadaptatie maakt dit het gebouw ook een interessante en aantrekkelijke bestemming en verblijfsplek in het stadspark. Het gebouwontwerp is robuust én Rotterdams: krachtig en groots, innovatief en gedurft. Ook de materialisering van het gebouw is robuust en afgestemd/ontworpen op de omstandigheden. Ook het gebruik en de bijbehorende logistiek is robuust, flexibel en toekomstbestendig vormgegeven. Eventuele aanvaarbeveiliging is integraal onderdeel van het gebouwontwerp.



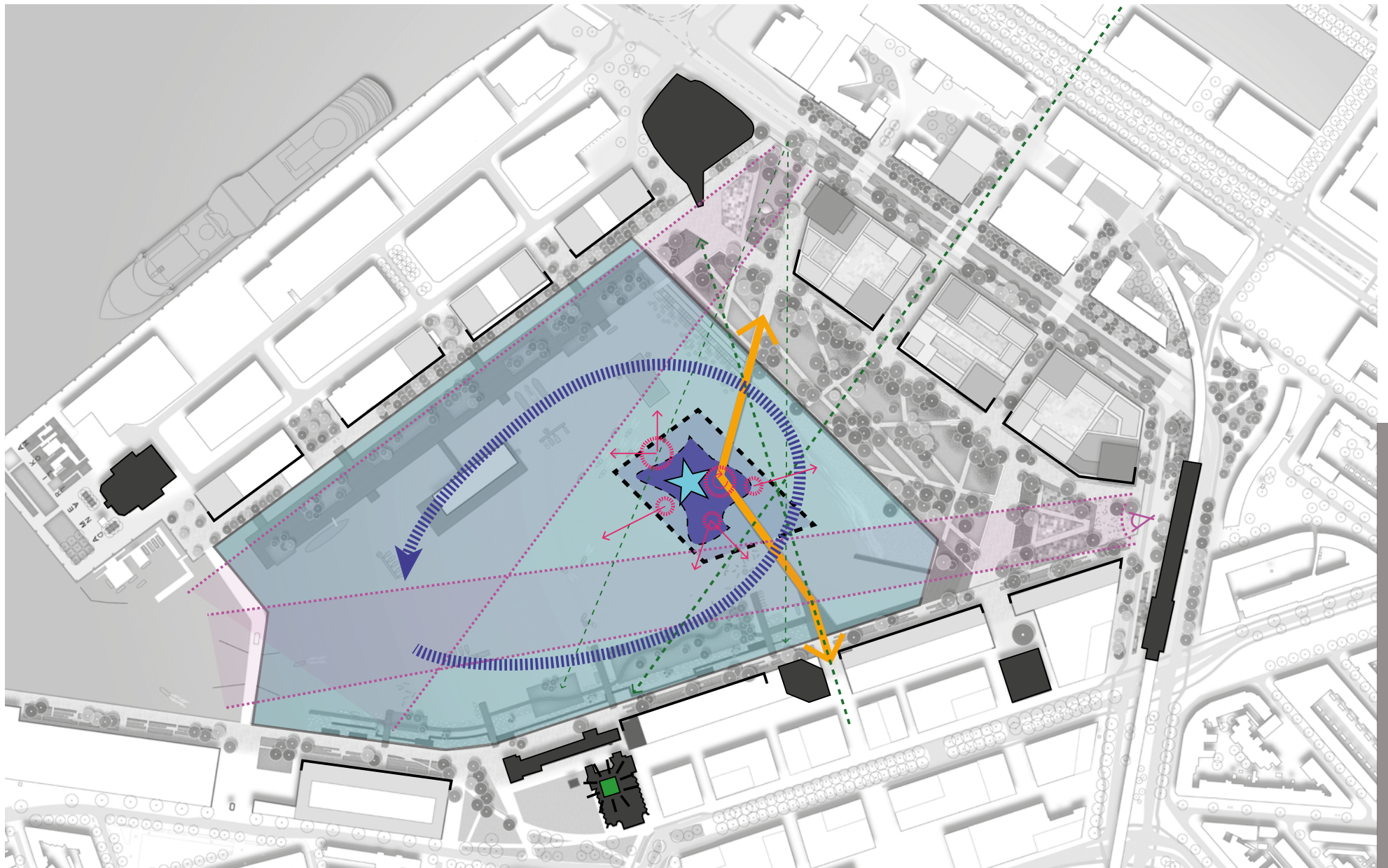


Het Maritiem Centrum is dé juiste aanvulling op het rondje Rijnhaven en het stadspark; die zich in het geheel voegt, het completeert en versterkt.

6 Complementair

Het bekken met zijn groots open water is dé basis van het Rijnhavenkwartier: dat wat dit binnenstadskwartier bindt én onderscheidt. Het rondje Rijnhaven, de drijvende parkdelen, het strand, de weidse verzichten vanaf de stadsas: allemaal ontleen ze hun kracht en kwaliteit aan dat groots open water. Zo ook het Maritiem Centrum, dat zijn plek erin krijgt. In maat en schaal, beleving en functioneren is het Maritiem Centrum een symbiotische aanvulling op de gebieds- en parkontwikkeling Rijnhaven. Het gebouw heeft een passende omvang en positie in het bekken, die zicht(lijn)en respecteert en het groots open water de hoofdrol laat houden. Het gebouw heeft, waar mogelijk, voorzieningen en/of functies, die het gebruik van het water, het stadspark en omliggende functies versterken. Bijvoorbeeld (aanleg)steigers, (flexibel) te programmeren / gebruiken plekken, onderscheidend publiekstrekend programma, et cetera.





3.7 Randvoorwaardenkaart

LEGENDA



Bouwvlak Maritiem Centrum
(‘uiterste begrenzing’ boven/onder water)



Bebouwing Maritiem Centrum (indicatief)
(niet volledig te bebouwen bouwvlak)



Bijzondere bebouwing



Publiekstrekker / iconisch



Groots open water / één waterbekken



Verbinding voor langzaam verkeer
“Havenpier”



Te behouden ‘open’ vergezichten



Te respecteren zichtlijnen



Verblijfsfunctie / programma dat relatie
met en/of uitstraling naar omgeving
heeft / aangaat.

4

Bijlagen

4.1 Beleidskader.

4.2 Stedenbouwkundig matenplan (concept)

4.3 Beeldverantwoording



RESILIENCE DOELEN.

**ROTTERDAM WIL EEN STAD WORDEN WAAR
HET RESILIENCE DENKEN IS VERANKERD IN HET
DAGELIJKS DENKEN EN DOEN VAN BEDRIJVEN,
INSTELLINGEN, OVERHEID EN BURGERS DOOR
SPECIFIEK AAN DE VOLGENDE DOELSTELLINGEN
TE WERKEN:**

- 
- A wide-angle photograph of the Rotterdam skyline at sunset. The city's modern architecture, including the Afdeling and the Euromast, is reflected in the calm waters of the harbor. In the foreground, two weathered concrete piers stand in the water. The sky is a mix of soft pinks, oranges, and blues.
- 1. Rotterdam: een samenleving in balans
 - 2. Wereldhavenstad op schone en betrouwbare energie
 - 3. Rotterdam Cyber Havenstad
 - 4. Klimaatbestendig Rotterdam naar een nieuw niveau
 - 5. Infrastructuur klaar voor de 21e eeuw
 - 6. Rotterdam netwerkstad: ónze stad
 - 7. Verankeren van resilience denken in de stad

4.1 Beleidskader

STADSONTWIKKELING

- [Stadsvisie](#)
- [Omgevingsvisie](#)

MOBILITEIT

- [Parkeerbeleid](#)
- [OV-visie](#)
- [Stedelijk verkeersplan](#)
- [RMA](#)

DUURZAAMHEID

- [Programma Duurzaam](#)
- [Rotterdams Weerwoord](#)
- [Resilient Rotterdam](#)
- [Rotterdamse Adaptatie Strategie](#)
- [Rotterdam Circulair](#)

WATER

- [Waterplan 2](#)
- [Gemeentelijk rioleringsplan](#)

RIVIEROEVERS

- [Programma Rivieroevers](#)
- [Toekomstperspectief Nieuwe Maas](#)
- [Programma Rivieroevers Rotterdam](#)

OPENBARE RUIMTE

Beleid en ambitie ten aanzien van de openbare ruimte is geformuleerd in de Rotterdamse Stijl:

- [Rotterdamse stijl](#)
- [Handboek](#)

WELSTAND

De Rotterdamse welstandsnota bestaat uit twee delen. Het eerste bevat het welstandsbeleid en -criteria. In het tweede deel staan beschrijving ruimtelijke karakteristieken van de verschillende Rotterdamse gebieden.

- [Welstandsbeleid](#)
- [Karakteristiek van Rotterdam](#)
- [Reclame](#)

CULTUURHISTORIE

- [Rotterdam Zuid](#)
- [CV Rijnhaven](#)

PROGRAMMA

- [Woonvisie](#)
- [Werklocaties](#)
- [Detailhandel](#)
- [Cultuur](#)

RIJNHAVEN

- [Gebiedsontwikkeling Rijnhaven](#)
- [Masterplan Rijnhaven](#)

4.2 Stedenbouwkundig matenplan (concept)

P.M.
(volgt tijdens/na participatie)

4.3 Beeldverantwoording

voorzijde

© Hans Wilschut

Inhoudsopgave - [website](#)

© onbekend

3 - [website](#)

© Patrick Boertje

4

© Mecanoo

7

© Aviodrome Lelystad

8

Linksonder - [website](#)

© onbekend

Onder midden - [website](#)

© onbekend

Rechtsonder - [website](#)

© Roel Dijkstra

14 - [website](#)

© FG+SG Fernando Guerra

15 - [website](#)

© Mecanoo

16 – [website](#)

© Onbekend

17 – [website](#)

© Ossip van Duivenbode

18 – [website](#)

© Onbekend

19 – [website](#)

© Jannes Linders

20 – [website](#)

© Onbekend

21 – [website](#)

© Haeahn Architecture

22 – [website](#)

© Landezine

23 – [website](#)

© Michael Grimm

24 – [website](#)

© Onbekend

25 – [website](#)

© MK AS

29

© Powerhouse Company



Gemeente Rotterdam