

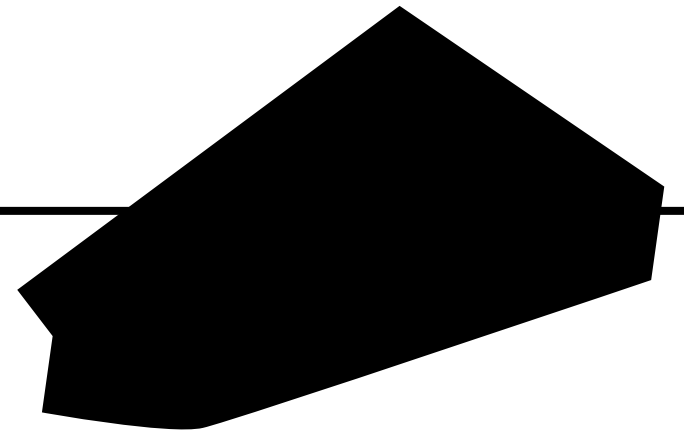
Masterplan Rijnhaven



Gemeente Rotterdam



Masterplan Rijnhaven

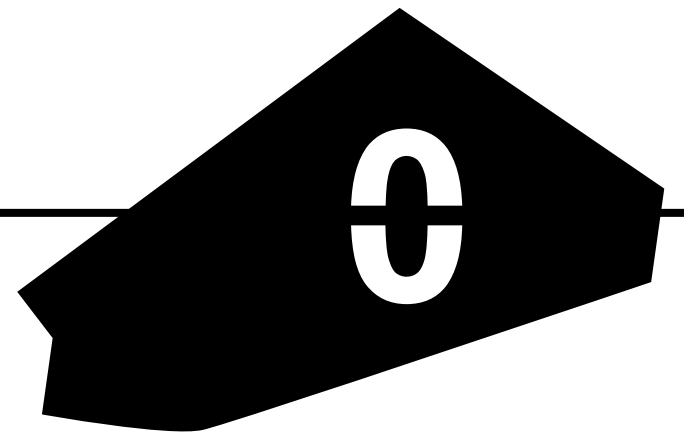


Inhoud

0. Voorwoord	7	5. Masterplan verbeeld	39
1. Samenvatting	11	Rijnhaven: meer stad én meer park voor iedereen	41
2. Aanleiding	15	Meer stad: Skyline Posthumalaan	46
Masterplan Rijnhaven, de volgende stap	17	Meer park: Rijnhavenpark	49
Wat ging eraan vooraf?	17	6. Uitgangspunten en aandachtspunten	57
Waarom een Masterplan?	18	Uitgangspunten en aandachtspunten	59
Begrenzing	19	Een <i>compacte</i> Rijnhaven	60
Leeswijzer	19	Een <i>gezonde</i> Rijnhaven	68
3. Karakteristiek van de Rijnhaven	21	Een <i>inclusieve</i> Rijnhaven	74
De ligging in het centrum, aan de stadsas en het waterfront	23	Een <i>circulaire</i> Rijnhaven	78
Het water als centrale, open ruimte tussen de wijken	24	Een <i>productieve</i> Rijnhaven	81
De ontmoeting van haven, stad en rivier	25	Een <i>karakteristieke</i> Rijnhaven	83
Nog geen bestemming en lokaal slecht verbonden	29	7. Vervolgstappen	85
4. Ambitie voor de Rijnhaven	31	Planning	86
Ambitie Rijnhaven: hoogstedelijk milieu met uniek park	33	De eerste fase: (voorbereiden van) dempen	87
Volgende stap in centrum op 2 oevers	34	Partners	87
Voor iedereen	35	Financiën en dekking	88
Rotterdams	36	Participatie Rijnhaven	88
Robuust	37	Placemaking	89
		8. Verantwoording	91
		Beleidsverantwoording	92
		Beeldverantwoording	94



Voorwoord







Het is een unieke plek op Zuid, misschien wel de mooiste plek van het zuidelijke stadsdeel: de Rijnhaven. Als ik erlangs fiets, raast het verkeer me voorbij. Het fietspad voert ook langs het water, dat stil schittert in de zon. De kades zijn verlaten. De havenactiviteiten zijn verdwenen. Er gebeurt niet veel meer.

“Jammer, dat kan anders”, denk ik iedere keer weer. Ik zie namelijk een plek met veel mogelijkheden. Ik denk dan aan een park. Ik denk aan wonen en werken aan het water. En ik denk aan voldoende ruimte voor beweging en ontspanning. En ik weet het zeker. In de Rijnhaven kunnen we bouwen aan een nieuw stuk centrumstad met een bijzonder stadspark. Een plek die past bij Rotterdam: dromen, durven en doen!

Wat willen we gaan doen? Een deel van de Rijnhaven wordt gedempt. Hier komen gebouwen met allure waar mensen graag willen wonen en werken. Hier verrijst het nieuwe thuis voor mensen die graag in het hart van de stad wonen: starters, tweeverdieners en actieve senioren. De Rijnhaven is er voor iedereen, voor

Rotterdammers met een dunne en een wat dikkere portemonnee. Maar er gaat hier meer gebeuren. Op de kop aan de Posthumalaan komt een park met een strand. Aan de kaden van de Wilhelminapier en Katendrecht verschijnen drijvende parken en dwars over het water komt een fiets- en wandelroute.

De Rijnhaven wordt een nieuw, uniek stuk Rotterdam. Waar anders in het centrum van de stad kun je flaneren, rustig op een terrasje zitten, een hengel uitwerpen, genieten van kunst, even lekker sporten, een dutje doen op het gras of een potje voetballen op het strand. Deze droom wordt de komende tien jaar werkelijkheid. Dit Masterplan Rijnhaven laat zien wat er kan, hoe de toekomst van de Rijnhaven eruitziet en waar we als College van B&W aan denken. Wij willen met dit masterplan de Rijnhaven op de kaart zetten als een levendig, nieuw stadsdeel dat het centrum op twee oevers met elkaar verbindt.

Bas Kurvers,
*Wethouder Bouwen, Wonen en
Energietransitie gebouwde omgeving*



Samenvatting

1

Rijnhaven, een nieuw stuk van de stad aan het water

In, op en langs de 'oude' Rijnhaven met zijn historische kades, industriële monumenten en fraaie vergezichten, komt een nieuw stuk centrum. Hoogbouw grenst straks aan een stadspark dat een groot deel van het huidige havenbekken inneemt. Een park dat deels drijft in de haven met een permanent stadsstrand. Waar het water op veel verschillende manieren kan worden ervaren. Een stuk stad langs de belangrijke route van Zuidplein naar Hofplein. Goed bereikbaar met het openbaar vervoer en de fiets en met prettige voorzieningen om te werken, ondernemen en recreëren. Maar ook met diverse woonmogelijkheden en -vormen. Kortom: een uitbreiding van het Rotterdamse stadscentrum op de zuidoever. Aan het water en voor iedereen. Waar je geniet van een park, strand en de rivier tegen de achtergrond van de Rotterdamse skyline.

De plannen voor de Rijnhaven zijn niet nieuw. Ze passen binnen de eerder in gang gezette ontwikkelingen van de Kop van

Zuid, Wilhelminapier en Katendrecht. Over het ambitiedocument Rijnhaven heeft de gemeente in 2018 en 2019 met bewoners en ondernemers gesproken. Dat heeft veel ideeën en inzichten opgeleverd waarvan nu een aantal een plek krijgen in het Masterplan. Met dit plan zet de gemeente de koers uit: een concrete aanpak van het Rijnhavengebied.

Unieke positie

De Rijnhaven heeft een bijzondere positie in de Rotterdamse havengeschiedenis. Nog steeds is het een uitzonderlijke plek door zijn centrale ligging, flinke omvang en twee openbaarvervoerstations midden in het hart van Rotterdam.

En dankzij de vorm van het bekken en bebouwing op de omliggende kades voelt de haven beschut, bijna als een plein. De karakteristieke vijfhoekige vorm maakt de Rijnhaven uniek. De vele vergezichten over het open water blijven verrassen. Allemaal kwaliteiten die de verdere ontwikkeling van de Kop van Zuid en de uitbreiding van het stadscentrum op de zuidoever mogelijk maken.

Hoog en levendig

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

wateroppervlak gedempt. Op dat nieuwe stuk land worden fraaie bouwblokken met hoge 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. Een gebied dat een schakel vormt tussen omliggende wijken en buurten op de Kop van Zuid en in Feijenoord. De Posthumalaan wordt een stadsboulevard met meer ruimte voor fietsers en voetgangers en een goede doorstroming van het (bestemmings-)verkeer. Een fraaie entree voor bezoekers 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.

Rondje 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 meerdere 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.

Nieuw centrum aan de zuidzijde

Dit deel van het stadscentrum biedt met zijn nieuwe gebouwen en het stadspark met strand een nieuwe bestemming voor de stad en voor bewoners van de omliggende wijken in het bijzonder. Een gebied ook waar voetgangers en fietsers voorrang krijgen. En waar openbaar vervoer en andere nieuwe vervoersvormen (over water of via delen en lenen) voor de hand liggende keuzes zijn. De twee openbaarvervoerstations zorgen ervoor dat de nieuwe Rijnhaven vanaf twee kanten goed met de metro te benaderen is. Het water van de Rijnhaven blijft steeds van alle kanten zichtbaar. Op deze manier ontstaat een nieuw deel van het stadscentrum op de zuidelijke Maasoever. Het historische karakter van de Rijnhaven blijft herkenbaar. Zijn formaat,



vorm, rauwe trekjes en ook het havenkarakter blijven intact. Het water is straks beter bereikbaar én aanraakbaar.

Uiteindelijk blijft de Rijnhaven zoals die ooit was bedoeld: tijdloos en flexibel. De groei van de stad en de toenemende vraag naar wonen

en groen met alle voorzieningen dichtbij: de nieuwe Rijnhaven biedt hiervoor een antwoord.

Kortom, een nieuw stuk van de binnenstad op Zuid en rondom het water: het Rijnhavenkwartier.



Aanleiding

2



Initiatief Floating Rotterdam



Initiatief drijvend zonnepark



Initiatief Smart moves 51.90



Initiatief Rijnhaven Marina

Masterplan Rijnhaven, de volgende stap

Rotterdam maakt werk van de gebiedsontwikkeling Rijnhaven. De Rijnhaven wordt omringd door gewaardeerde en zich in rap tempo ontwikkelende gebieden als de Kop van Zuid en Katendrecht. Met de groei van de stad is het tijd voor de volgende stap: de ontwikkeling van de Rijnhaven. Een ontwikkeling die de bijzondere positie in de stad en haar unieke kwaliteiten optimaal benut. De Rijnhaven ligt in het hart van Rotterdam, aan de stadsas. De ontwikkeling ervan is een unieke kans om verder te bouwen aan het centrum op twee oevers en op deze manier noord en zuid sterker met elkaar te verbinden. De Rijnhaven biedt de kans om substantieel te verdichten en te vergroenen met behoud van bijzondere kwaliteiten: het karakteristieke havenbekken en het groots open water. Dit Masterplan gaat verder op de ingezette richting uit het Ambitiedocument. De resultaten van het participatie- en consultatieproces van het afgelopen jaar zijn in een samenhangend plan vertaald. Er zijn keuzes gemaakt. Dit Masterplan zet de koers uit voor de toekomstige ontwikkeling van de Rijnhaven.

Wat ging eraan vooraf?

De wens om de Rijnhaven tot ontwikkeling

te brengen, bestaat al jaren. Het is de reden waarom de Rijnhaven nu nagenoeg geen havenfunctie meer heeft en relatief leeg en ongebruikt is. In mei 2015 levert de aanbesteding van de Rijnhaven niet het gewenste resultaat op. Hierna blijft het een aantal jaren rustig.

In juni 2018 wordt het Ambitiedocument Rijnhaven openbaar. Hiermee start een nieuwe fase in de ontwikkeling van de Rijnhaven. Voor het eerst wordt een combinatie van stedelijke bebouwing, een groot park en gebruik van het water voorgesteld. Het Ambitiedocument verkent de opgave en beschrijft ambities voor de ontwikkeling van de Rijnhaven. Het Ambitiedocument Rijnhaven is bedoeld om reacties op te halen. En dat is gelukt. De participatie en marktconsultatie leveren veel en vooral positieve reacties op. De erkenning van het historische havenbekken, het toevoegen van meer woningen in combinatie met een park en het versterken van het Rondje Rijnhaven worden gewaardeerd. Het algemene signaal is: ga door op deze koers.

Aandachtspunten zijn er natuurlijk ook. Er wordt gepleit voor het toevoegen van meer (betaalbare) woningen. Daarnaast

wordt nadrukkelijk de mogelijkheid van hoogbouw genoemd. Ook wordt gevraagd om duurzaamheid een stevigere plek te geven in het plan. Andere genoemde aandachtspunten zijn het omliggende mobiliteitssysteem en de beheersbaarheid van het park en vooral het strand.

Het Ambitiedocument leidt ook tot initiatieven voor de Rijnhaven. De oogst varieert van voorstellen van diverse combinaties van marktpartijen voor de gebiedsontwikkeling tot ideeën voor tijdelijke of definitieve concepten voor gebruik van het wateroppervlak. Zo presenteert de maritieme sector een plan voor een superjachtenhaven. Deze initiatieven tellen op bij eerdere initiatieven en besluiten. Zo heeft Rotterdam het bid gewonnen om het hoofdkantoor van het internationale kennisinstituut voor klimaatadaptatie van de Verenigde naties, het Global Centre on Adaptation (GCA), in de stad te mogen huisvesten. Voor het inmiddels in Rotterdam gevestigde GCA wordt in de Rijnhaven een drijvend kantoor gerealiseerd, het Floating Office Rotterdam (FOR). Tevens besluit het College van B&W met het Zomerakkoord van 2017 om een tijdelijk drijvend zonnepark van 1 hectare in de Rijnhaven aan te willen leggen.



De Rijnhaven is groot, maar niet alles kan. Er moeten keuzes gemaakt worden. Er is behoefte aan een samenhangende plan voor de toekomstige ontwikkeling van de Rijnhaven.

Waarom een Masterplan?

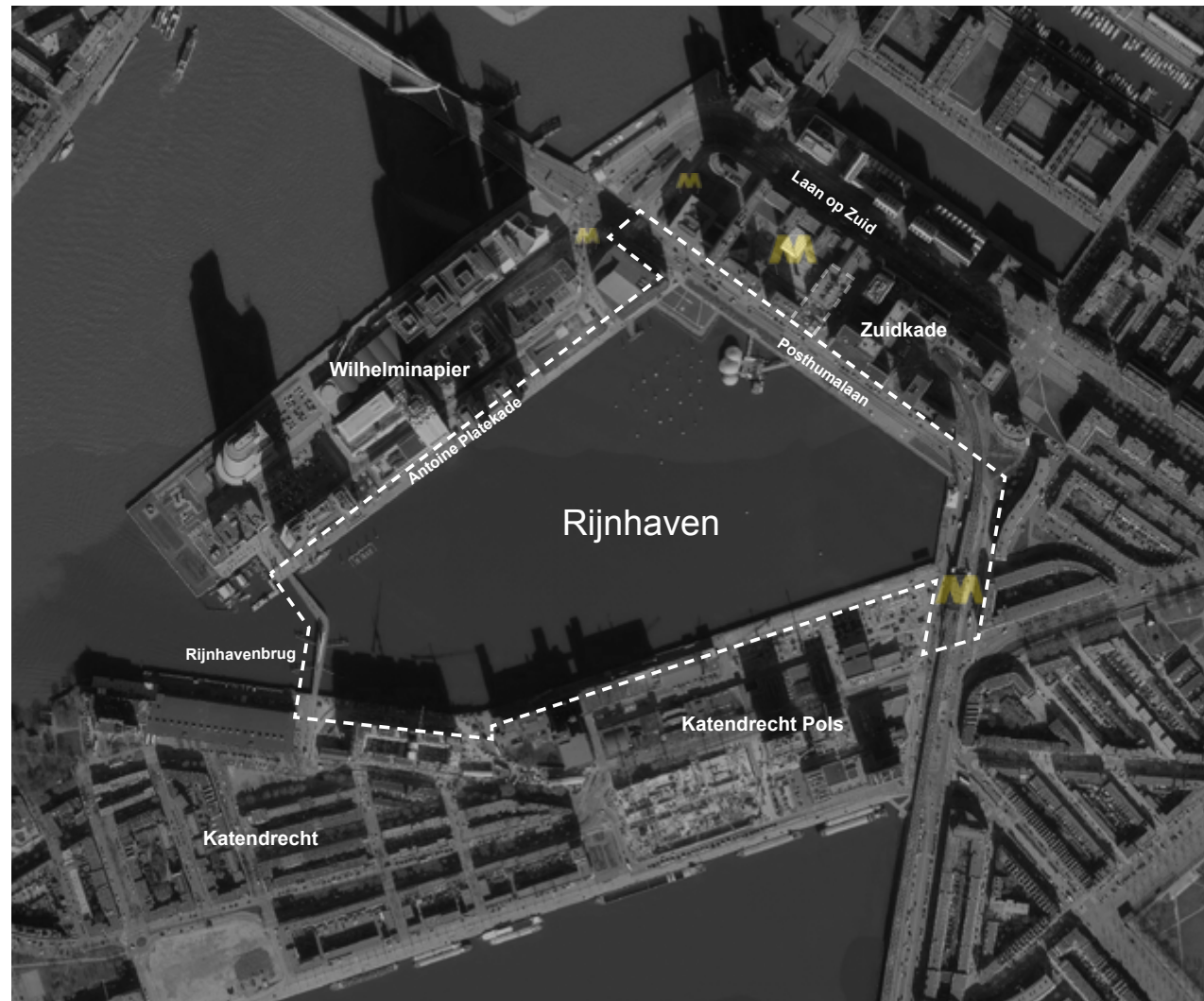
Het Masterplan Rijnhaven is het resultaat van de wens van het College van B&W om tot een gedragen en afgewogen koers voor de Rijnhaven te komen. Het beschrijft een richtinggevende en samenhangende visie als basis voor de gebiedsontwikkeling Rijnhaven. Het maakt keuzes op hoofdlijnen. Het Masterplan is geen ontwerp. Het Masterplan bouwt voort op het Ambitiedocument Rijnhaven en de reacties daarop. Uitgangspunt voor het Masterplan is het vastgestelde beleid. In de bijlage zijn de voor de Rijnhaven relevante beleidskaders benoemd. Dit Masterplan vormt de basis voor het vervolg. Hierna volgen plannen zoals een stedenbouwkundig plan, een landschapsplan, verschillende milieu-onderzoeken (milieueffectrapportage), een financieringsstrategie, de wijze van marktbenadering en een bestemmings- of omgevingsplan.

Begrenzing

Het plangebied wordt begrensd door de randen van de bebouwing op de kaden van het havenbekken, de Rijnhavenbrug, de Posthumalaan en de metro Rijnhaven. Zie naaststaande illustratie.

Leeswijzer

Het Masterplan beschrijft in hoofdstuk 3 de kenmerkende kwaliteiten van de Rijnhaven die bepalend zijn voor de gewenste ontwikkeling. Hoofdstuk 4 beschrijft de ambitie voor de Rijnhaven. Welke (stedelijke) opgaven komen hier samen? Hoofdstuk 5 beschrijft hoe de Rijnhaven er in de toekomst uitziet. De hieruit volgende uitgangspunten en aandachtspunten voor de verdere ontwikkeling van de Rijnhaven zijn beschreven in hoofdstuk 6. En hoofdstuk 7 sluit het masterplan af met een beschrijving van het vervolgproces.



Afbakening plangebied



Karakteristiek van de Rijnhaven

3



Het nadenken over de gewenste toekomstige ontwikkeling vereist inzicht in wat voor plek de Rijnhaven is. Wat is de positie van deze plek in de stad Rotterdam en wat maakt de Rijnhaven bijzonder? Welke kenmerken en kwaliteiten zijn bepalend voor de ontwikkeling van de Rijnhaven? De afbeeldingen en schema's bij dit hoofdstuk geven een kort en bondig overzicht van de positionering en de ruimtelijke karakteristiek van de Rijnhaven.

Er zijn drie belangrijke kwaliteiten en/of karakteristieken van de Rijnhaven die sturend zijn voor de gewenste toekomstige ontwikkeling:

- De ligging: in het centrum, aan de stadsas en het waterfront.
- Het water als centrale, open ruimte tussen de wijken.
- De ontmoeting van stad, haven en rivier.

De ligging in het centrum, aan de stadsas en het waterfront

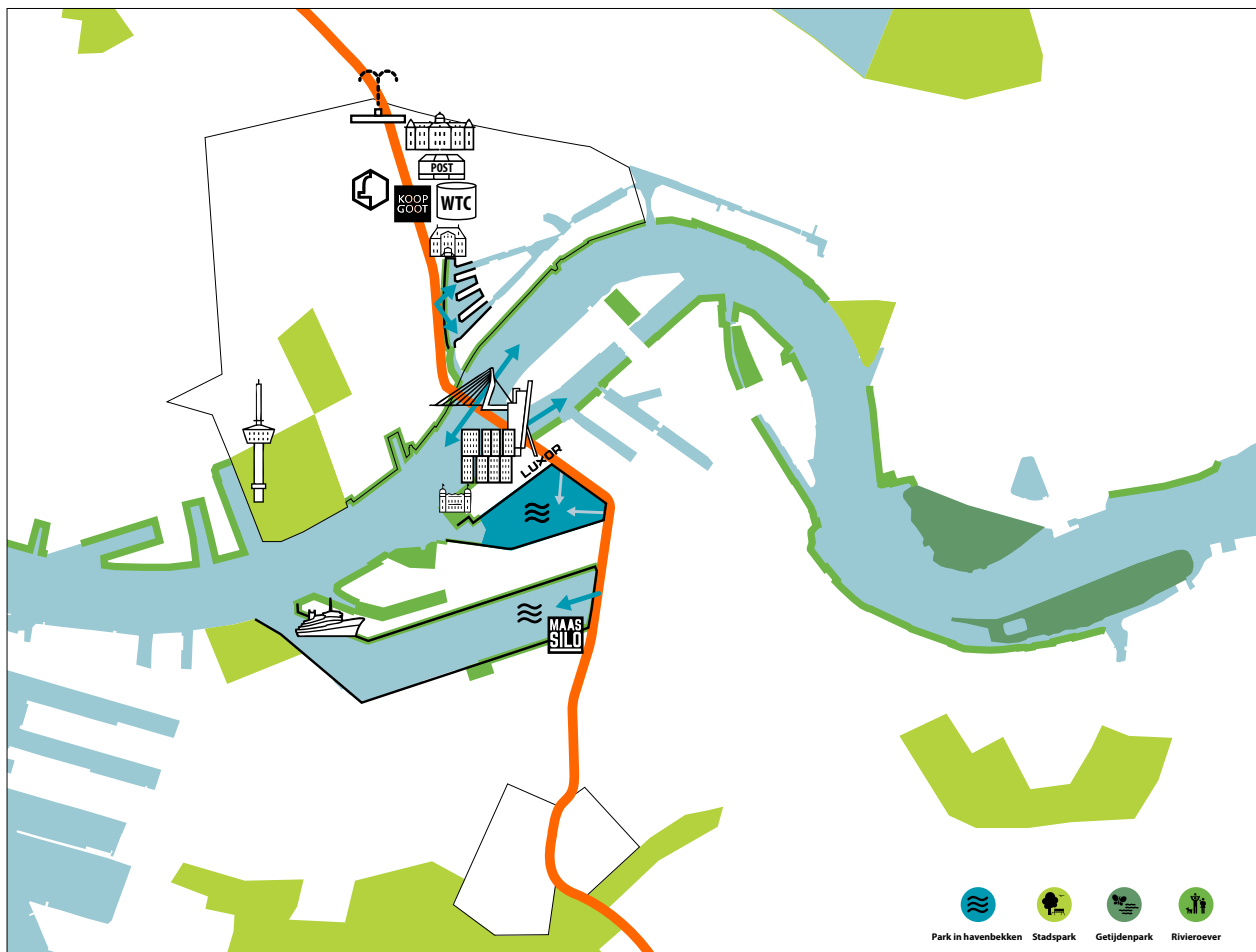
De Rijnhaven heeft een fantastische ligging. Het ligt in het centrum van Rotterdam, aan de stadsas en aan het water. Met de ontwikkeling van de Kop van Zuid, waaronder de Wilhelminapier, heeft het centrum de sprong over de rivier gemaakt. Met de stadsas wordt bedoeld de centrale verbinding dwars door het hart van Rotterdam. Ofwel de route

Schiekade-Coolsingel-Erasmusburg-Zuidplein. Verder ligt de Rijnhaven aan de noord-zuid metrolijn en heeft het twee HOV-haltes op loopafstand. In respectievelijk 7 en 5 minuten ben je op Rotterdam Centraal of Zuidplein. De combinatie van de goede ontsluitingsmogelijkheden, de directe

nabijheid van stedelijke voorzieningen en het zicht op het water maakt het voor veel Rotterdammers interessant om er te wonen, werken of verblijven. Het zijn juist deze condities die de Rijnhaven aantrekkelijk maken voor het verder doorontwikkelen van een hoogstedelijk centrummilieu.



De Rijnhaven prominent in het geografisch midden en centrum van de stad, op het kruispunt van stadsas en rivier



De Rijnhaven ligt op de kruising van de stadsas en de rivier. Beide worden steeds belangrijker in de stad als representatieve openbare ruimtes waar meer groen en recreatief gebruik gewenst is. De Rijnhaven biedt de unieke mogelijkheid het wateroppervlak te gebruiken voor recreatieve doeleinden; naast erlangs ook erop en erin. Dat is de onderscheidende kwaliteit die het stadspark Rijnhaven kan toevoegen.

Het water als centrale, open ruimte tussen de wijken

Het havenbekken van de Rijnhaven is een centraal gelegen open ruimte tussen de omliggende wijken: de Kop van Zuid, Afrikaanderwijk en Katendrecht. Het bekken is 21 ha groot, qua oppervlakte vergelijkbaar met Het Park bij de Euromast. Het heeft een karakteristieke vorm, een echt Rotterdamse maat en schaal. Het havenbekken functioneert als een centrale, open ruimte tussen de dichtbebouwde wijken van de stad. Tegelijkertijd is het wateroppervlak bruikbaar: het havenbekken is nauwelijks nog in gebruik voor havenactiviteiten. Alleen het bedrijf Codrico maakt nog gebruik van de Rijnhaven voor zijn logistiek. Bovendien zijn er geen (nautische) belemmeringen als gevolg van wet- en regelgeving en is het havenbekken geen onderdeel van de hoofdvaarweg. Er is dus ruimte voor een gebiedsontwikkeling van formaat, geïnspireerd op de cultuurhistorie van de plek, met behoud van de karakteristieke vorm en de havensfeer van het bekken en een groots open water als bijzondere kwaliteit.

De asymmetrische vijfhoekige vorm van het waterbekken is kenmerkend en geeft, in combinatie met de hoge bebouwing rondom, een zeker pleingevoel: open en beschermd

tegelijk. Het water van de Rijnhaven kan van alle kanten benaderd worden en het rondje Rijnhaven is met haar 2,2 km lengte de ideale afstand voor een korte wandeling. De maat van het bekken maakt divers gebruik en veel dynamiek op het water mogelijk. Ander voordeel is dat de ingang van het bekken relatief smal is en niet georiënteerd is op de dominante windrichting. Hierdoor ligt het bekken in een aangename luwte.

De ontmoeting van haven, stad en rivier

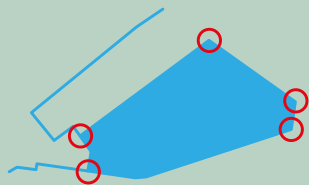
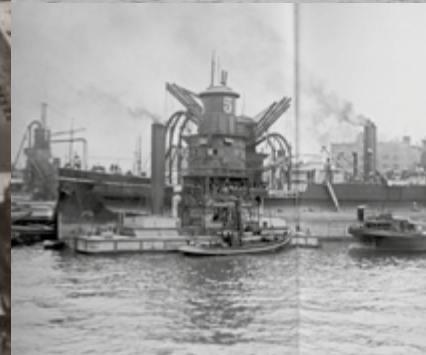
In de Rijnhaven komen drie sferen samen: die van de stad, de haven en de rivier. Alle drie zijn op een 'grootse' manier aanwezig. Het zijn sterke identiteiten en contrasten die in de ontwikkeling gekoesterd en versterkt moeten worden.

Zo is de betekenis van de haven nog steeds sterk voelbaar. Allereerst de iconische gebouwen rondom de Rijnhaven zoals Santos, Codrico, Fenix en Hotel New York. Ook de maat en schaal van het bekken en de karakteristieke kaden verwijzen naar de bijzondere positie van de Rijnhaven als eerste echte moderne haven op Zuid. Rond de Rijnhaven is ook de stad onontkoombaar. Met de ontwikkeling van de karakteristieke skyline van de Kop van Zuid

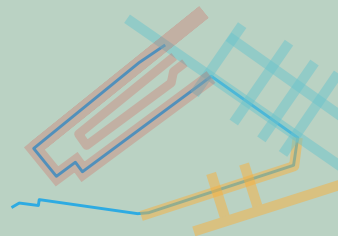


en de huidige ontwikkelingen op Katendrecht is de sprong van het centrum over de rivier hier sterk voelbaar. De Kop van Zuid, inclusief de aanleg van de Erasmusbrug in 1996, is dan ook een van de meest aansprekende gebiedsontwikkelingen van de afgelopen decennia in Nederland. Tot slot is ook de rivier met haar dynamiek

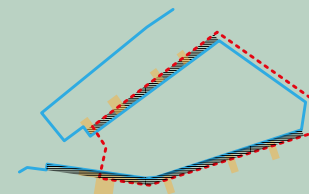
nadrukkelijk aanwezig. Het water is van alle kanten goed zichtbaar en als je goed kijkt zie je het tij twee keer per dag op en neer gaan. Bij zeer laag water zijn soms in de hoek van de metrostation Rijnhaven droogvallende platen zichtbaar. Dit zijn subtiele verwijzingen naar het dynamische en natuurlijke karakter van de Rijnhaven.



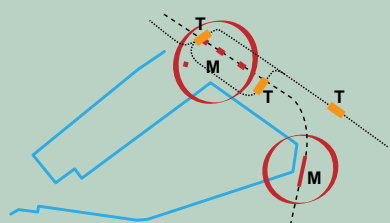
21 hectare aaneengesloten water.
Open ruimte in centrum van de stad.
Vijfhoek als unieke vorm van de Rijnhaven.



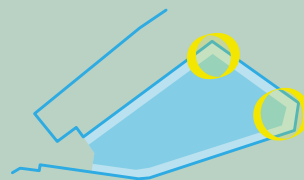
Drie kades door bebouwingswanden omkaderd.
Drie omliggende stedelijke structuren.



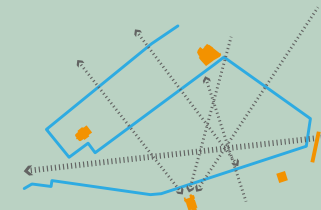
'Rondje Rijnhaven' circa 2km.
Grotendeels autovrije kade.
Fijnmazig aangesloten op de omgeving.



*Nabijheid van bestaande OV-knopen.
Relatie in oostelijke hoeken met metropleinen.*



Bezonning met de lunch en tijdens de late borrel.



*Vrij zicht op open water.
Belangrijke zichtlijnen.
Opvallende iconische gebouwen.*



Luchtfoto uit 1950 van de oostzijde van de Rijnhaven met 3 grote pakhuizen, van links naar rechts pakhuis De Molukken, pakhuis Japan-China-Korea-Siam en het pakhuis De Eersteling.

De geschiedenis van de Rijnhaven in het kort

Het plan voor Rijnhaven is van de hand van G.J. de Jongh. De aanleg duurde van 1887 tot 1895. Oorspronkelijk bedacht als 'berghaven' voor binnenvaartschepen (tijdens de winter), maar nog voor voltooiing geschikt gemaakt als 'transitohaven' voor grote zeeschepen. Deze konden aanleggen tussen dukdalven en meerstoelen, waarna er 'op stoom' goederen overgeslagen werden. En dat was niet de enige innovatie; de Rijnhaven was de eerste volledig geëlektrificeerde haven van Nederland en er werden nieuwe kadetechnieken ontwikkeld. 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. Eindigend als 'wachthaven' voor binnenvaart met één lange steiger vanaf de Hillelaan naar het midden van het bekken. Sinds de overdracht van het Havenbedrijf aan de stad in 2009, wacht het bekken op nieuwe levendigheid en dynamiek.



Uitbreidingsplan voor Rotterdam, G.J. de Jongh, 1903
Uitsnede uit het plan waar de Rijnhaven duidelijk te zien is, met aan de oostzijde de drie pakhuizen en in het bekken het netwerk van dukdalven en meerstoelen die de ligplekken aangeven van waaruit de overslag op stoom plaatsvond.

Nog geen bestemming en lokaal slecht verbonden

De Rijnhaven is een bijzondere en spectaculaire plek centraal in de stad, die enorm veel kwaliteit en potentie heeft: een rijke cultuurhistorie met zijn havenverleden, de monumenten en de verhalen en sfeer die daarbij horen en de nieuwe stad die eromheen aan het ontstaan is met zijn indrukwekkende skyline, zijn divers stedelijk programma en eigentijdse architectuur.

Naast de hierboven beschreven kwaliteiten van de Rijnhaven zijn er ook aspecten die beter kunnen. Met de ontwikkeling van de Kop van Zuid ontstaat er meer en meer één centrum op twee oevers. De Wilhelminapier wordt steeds drukker, maar is nog niet echt een plek voor alle Rotterdammers. De oostzijde van de Postumalaan biedt veel werkgelegenheid maar is buiten werktijden een relatief leeg gebied.

Waar de Rijnhaven vroeger, als actieve haven, een vanzelfsprekende relatie had met de inwoners van Zuid, is het nu niet goed verbonden met het dagelijks leven van de inwoners van de omliggende wijken. De Rijnhaven als open, lege en ongebruikte ruimte creëert bovendien een afstand tussen de Wilhelmina- pier, Afrikaanderwijk en



Katendrecht. Het is nog geen bestemming en draagt ook niet bij aan het ervaren van een prettig aaneengesloten en verbonden stuk stad. De ontwikkeling van de Rijnhaven biedt de kans om de omliggende gebieden beter met elkaar te verbinden zodat ze meer van elkaar kunnen profiteren.

De Postumalaan en de Hillelaan zijn dan wel onderdeel van de stadsas maar

hebben helaas niet de allure die bij een centrumboulevard hoort. De Postumalaan en de Hillelaan hebben nu meer de functie en de uitstraling van een doorgaande weg. Zij kennen nauwelijks verblijfskwaliteit. Ook vormen ze een barrière om over te steken naar het water en hebben ze nauwelijks een relatie met het water.



Ambitie voor de Rijnhaven

4



Ambitie Rijnhaven: hoogstedelijk milieu met uniek stadspark

De Rijnhaven biedt met haar geweldige ligging, flinke omvang en bijzondere karakteristiek de kans om een bijzondere combinatie van stad en park te maken, waarmee de Rijnhaven een geliefde plek in de stad kan worden om te wonen, werken en verpozen. De ontwikkeling van de Rijnhaven kan bijdragen aan de grote opgaven van de stad, aan het realiseren van 'goeie groei': het bouwen van (substantieel) meer woningen, het versterken van de economie, het toevoegen van (groot) groen, het werken voor inclusiviteit, de transitie van onze mobiliteits- en energiesystemen én het realiseren van klimaatrobustheid. De ambitie voor de Rijnhaven combineert de kwaliteiten van de grote stad, het gevoel van de haven en de dynamiek van de rivier. De ambitie voor Rijnhaven luidt als volgt:

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 een plek voor iedereen wordt;
- het voortbouwt op de kracht van Rotterdam;
- en 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



Volgende stap in centrum op 2 oevers

De Rijnhaven is de kans om nog meer centrum op Zuid te maken. Daarvoor kan de Rijnhaven doorbouwen op de succesvolle ontwikkeling van de Kop van Zuid en Katendrecht en profiteren van haar ligging aan de metrolijn, stads-as én het water. Hier kan een hoogstedelijk centrummilieu ontwikkeld worden met een levendige en mixed-use Rotterdamse laag én een spectaculaire skyline rond een uniek stadspark waar het water centraal staat. Hiermee zet de Rijnhaven een belangrijke

volgende stap 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. De Rijnhaven heeft een hoogstedelijke mix van functies, met ook aanvullende functies die rond de Rijnhaven of in de binnenstad nu nog ontbreken of beperkt aanwezig zijn. Het leef- en verblijfsklimaat staat hier voorop. Voetgangers en fietsers staan centraal in de

ontwikkeling. De metrostations Rijnhaven en Wilhelminaplein worden aangepakt en ontwikkeld tot meer dan openbaar vervoersknooppunten. Automobilititeit krijgt in het gebied niet meer ruimte dan nodig. De Rijnhaven wordt een plek om te wonen, te werken en/of te verblijven. Het grote openbare stadspark voegt een bijzondere, karakteristieke en publieke openbare ruimte én bestemming toe die nu nog ontbreekt in het Rotterdamse centrum.



Voor iedereen

De Rijnhaven kan zich ontwikkelen tot een centrumgebied van en voor iedereen. Waar ontmoeten en meedoen centraal staan en waar iedereen iets te zoeken heeft: buurtbewoners, werkenden, stadsbewoners, scholieren, recreanten, bezoekers. Het uitnodigende en openbare karakter kan bij uitstek naar voren komen in het stadspark. Dit moet een publieke ruimte voor alle leeftijden en alle leefstijlen worden. Door in te zetten op (sportief) bewegen, ontspanning en plezier als leidende thema's kan een park ontstaan dat

toegankelijk is en gezondheid en ontmoeting stimuleert. Het strand is op mooie dagen natuurlijk de ultieme publieke ruimte die deze ambities verenigt.

Het park ligt aan alle zijden van het bekken en sluit aan bij de sfeer van de gebieden erachter. De Rijnhaven verbindt en is toegankelijk, op verschillende manieren. In de bebouwing wordt een mix gerealiseerd van wonen in alle prijsklassen, commerciële ruimte, voldoende ruimte voor maatschappelijke voorzieningen, kantoor, bedrijfsruimte en leisure-concepten. Die

mix aan functies verbreden en completeren het bestaande aanbod in zowel de directe omgeving als in het stadscentrum. De Rijnhaven is via voet- en fietsverbindingen en openbaar vervoer uitstekend verbonden met de omliggende wijken en de rest van Rotterdam. En de Rijnhaven blijft goed zichtbaar in de stad. Wanneer de Rijnhaven een geweldige en goed bereikbare plek is voor Rotterdammers, zal dat het ook zijn voor bezoekers van ver(der).



Rotterdams

De Rijnhaven leent zich goed voor het voortborduren op én versterken van de kernkwaliteiten van Rotterdam: rauw, innovatief en internationaal. De ontwikkeling van Rijnhaven moet recht doen aan het verleden en in de voetsporen treden van eerdere ontwikkelingen door toonaangevend en vernieuwend te zijn.

De Rotterdamse rauwheid en de dynamiek van het water zijn de identiteitsdragers van het gebied. De Rijnhaven omarmt het rauwe van de haven. Terwijl de imposante maat en schaal van het havenbekken behouden blijven, ademen de architectuur en vormgeving van de openbare ruimte de

sfeer van de internationale wereldhavenstad, die Rotterdam is. Denk aan de machtige skyline en gedurfde eigentijdse architectuur. De architectuur van de samengestelde bouwblokken moet daarom toonaangevend en internationaal aansprekend zijn. De Rijnhaven zet in op een innovatief concept van een gesloten bouwblok in combinatie met hoogbouw. Rijnhaven biedt een combinatie van een indrukwekkende skyline, aantrekkelijke en goed functionerende stad op ooghoogte. Met een grotendeels drijvend park en een echt stadsstrand in een hoogstedelijke omgeving durft Rotterdam hier bijzondere openbare ruimte te maken.



Robuust

De ontwikkeling van de Rijnhaven zal robuust zijn in de zin dat het bestand is tegen veranderingen: tijdloos, dynamisch, flexibel en klimaatadaptief. De Rijnhaven gebruikt zowel de huidige kwaliteiten van het water en is tegelijkertijd klimaatbestendig. Klimaatadaptief bouwen zal hier de norm zijn. Met drijvende parken, drijvende constructies en drijvende gebouwen (zoals Floating Office Rotterdam) speelt de Rijnhaven in op zowel het vergroten van het bewustzijn van het leven in een dynamische delta, als op de klimaatverandering. Drijvende constructies zijn bij uitstek flexibel, tijdelijk inzetbaar én klimaatadaptief. Met de aanleg van gebouwen

worden de ontwikkelingen in het beleid voor buitendijks bouwen gevolgd. Een stadspark met veel groen en grote bomen zorgt voor verkoeling en de mogelijkheid om bij warm weer te genieten van het water. De Rijnhaven geeft op een robuuste manier vorm aan een nieuwe relatie tussen stad en water. Waar het kan, wordt de Rijnhaven zachter gemaakt: het water wordt aanraakbaar en het getij beleefbaar door nieuwe en verschillende geleidelijke overgangen tussen het land en het water. De onderwaternatuur krijgt veel meer kansen door allerlei maatregelen en in de gebouwen is er speciale aandacht voor natuurinclusief bouwen. De Rijnhaven kan bij uitstek beantwoorden

aan de behoefte van inwoners en bezoekers aan kleinschalige recreatieve activiteiten op het water, zoals zwemmen, varen en kleinschalige evenementen. Daarmee keert het gebruik van het water weer terug, maar dan op een hedendaagse manier. De gebouwen moeten zo ontworpen worden dat ze een zekere mate van tijdloosheid en flexibiliteit hebben, zodat deze bij veranderende behoeften vanuit de markt aangepast kunnen worden. In de Rijnhaven moet daarnaast maximaal worden ingezet op duurzame en gezonde vormen van mobiliteit. Wandelen, fietsen, (elektrische) deelmobiliteit en het gebruik van openbaar vervoer worden gestimuleerd.



Masterplan verbeeld

5



Impressie mogelijke uitwerking gebiedsontwikkeling Rijnhaven

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de Rijnhaven er in de toekomst uit kan gaan zien. Het geeft een indruk van de structuur, het gebruik en de sfeer en de soort plek die de Rijnhaven kan worden, met als basis de ambities uit het vorige hoofdstuk.

Rijnhaven: meer stad én meer park voor iedereen

De Rijnhaven combineert de kwaliteiten van de grote stad, het gevoel van de haven en de dynamiek van de rivier. Met de ontwikkeling van de Rijnhaven worden twee karakteristieken versterkt die al aanwezig zijn in de Rijnhaven:

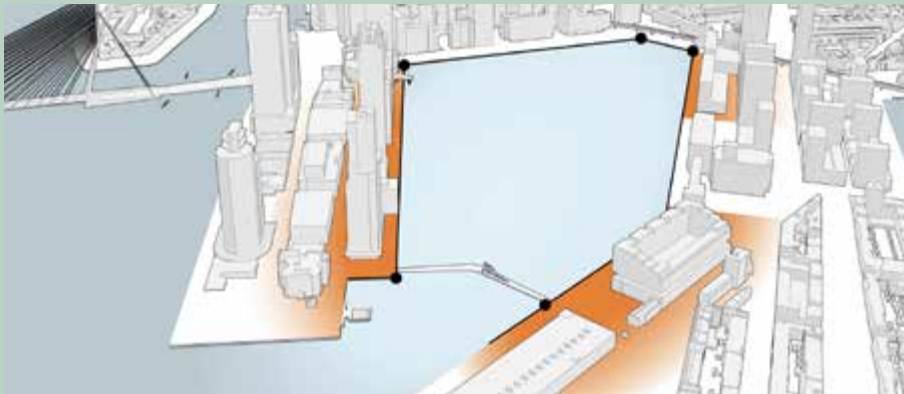
- de typische Rotterdamse skyline aan de stadsas, met een hoogstedelijke mix van functies in de Rotterdamse laag;
- het Rondje Rijnhaven als gebiedsomvattend stadspark met de unieke kwaliteiten van het havenbekken en het wateroppervlak als middelpunt.

Aan de metrolijn en gelegen in de directe nabijheid van de verschillende hoogwaardige openbaarvervoerhalten ligt een nieuw stuk stad: stadsblokken met bijzondere hoogbouw, compact en rank tegelijk met een mix van allerlei programma. Dit stuk stad grenst aan een ongeveer 18 hectare groot stadspark: een park op en rondom het water, met een strand, met drijvende parkpontons, steigers, drijvend

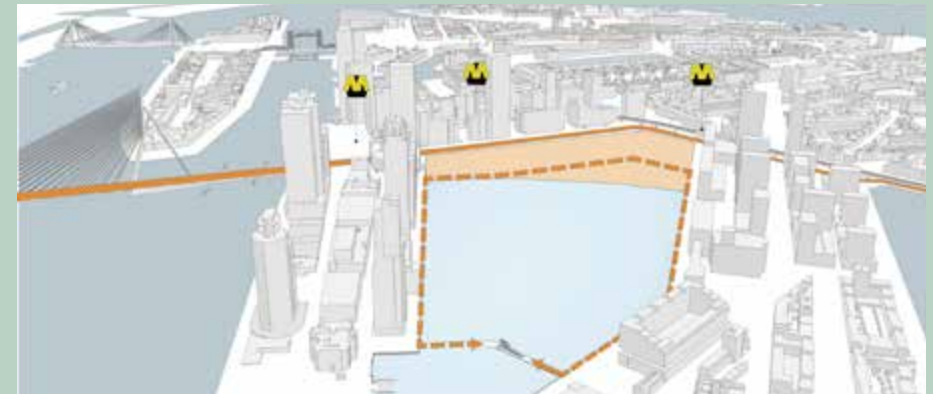


groen en verbindingen over het water. De stad en het park horen bij elkaar: hoogstedelijk wonen en werken aan een park midden in het centrum van de stad. Ze hebben elkaar nodig: samen zijn ze een bestemming op de zuidoever, ze bieden zowel contrast als een bijzondere eenheid, ze creëren zowel drukte als luwte. Hier kun je heerlijk wonen aan de

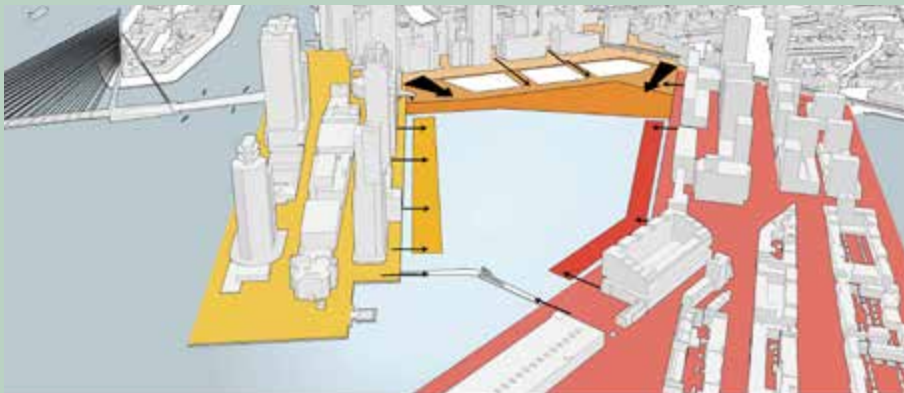
stadsboulevard, of werken met uitzicht op het stadspark. En tegelijk kun je genieten van het park, het strand en de rivier tegen de achtergrond van de grote stad. Met de ontwikkeling van de Rijnhaven krijgt de volledige omranding van het havenbekken vorm en wordt het Rondje Rijnhaven veel rijker en interessanter.



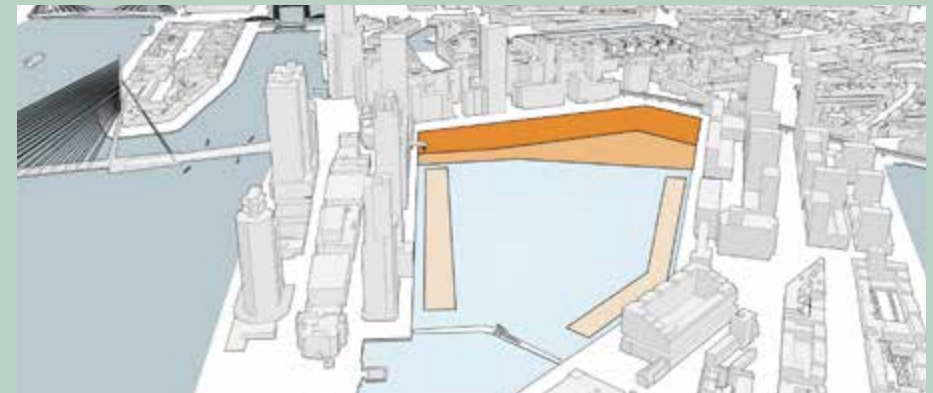
1| Het karakter van het havenbekken is uitgangspunt voor de toekomstige ontwikkeling. Eén aaneengesloten vijfhoekig wateroppervlak, aan drie zijden begrensd met bebouwingswanden en kades, nu al grotendeels openbaar en autoluw.



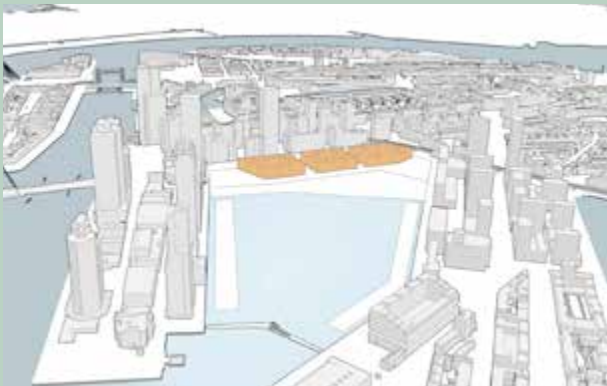
2| Zonering in twee delen: stadsas en stadspark binnen het rondje Rijnhaven. Dempens langs Posthumalaan voor vormgeven stedelijke stadsas. Behoud maximaal open water met daar omheen een continu en ingericht Rondje Rijnhaven, waarbinnen het stadspark ontwikkeld wordt.



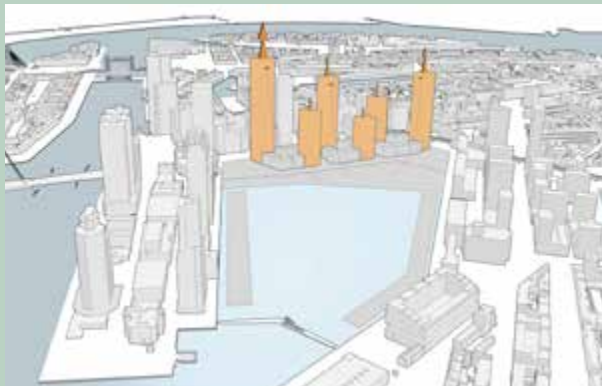
3| Oriëntatie vanuit de omgeving op het bekken en nauwgezette aansluiting op de drie omliggende stedelijke structuren is bepalend voor de opbouw en geleiding van de ontwikkeling. Dit garandeert de relatie tussen het bekken en zijn omgeving.



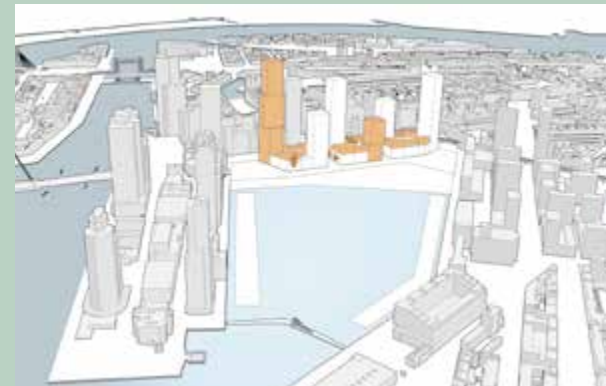
4| Compact opgezet intensief hoogstedelijk programma in een strook aan de oostrand van het bekken biedt de conditie voor de Posthumalaan als stedelijke boulevard en sluit de bebouwingswanden om het bekken voor het ontwikkelen van een autovrij, omsloten parkprogramma op vast land, drijvend en in het water.



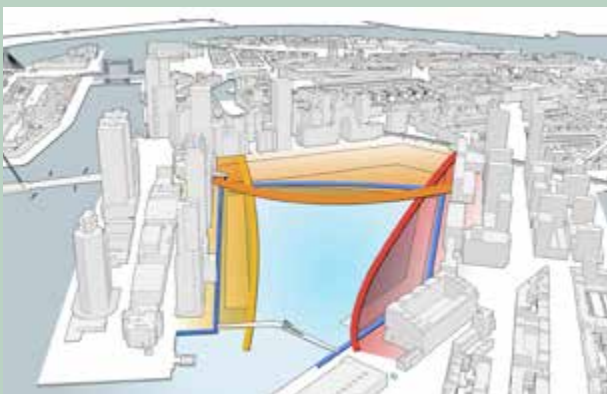
5A| Drie samengestelde bouwblokken vormen het verbindend stedelijk weefsel, definiëren de nieuwe openbare ruimtes en geven invulling aan de hoogstedelijk stad op ooghoogte.



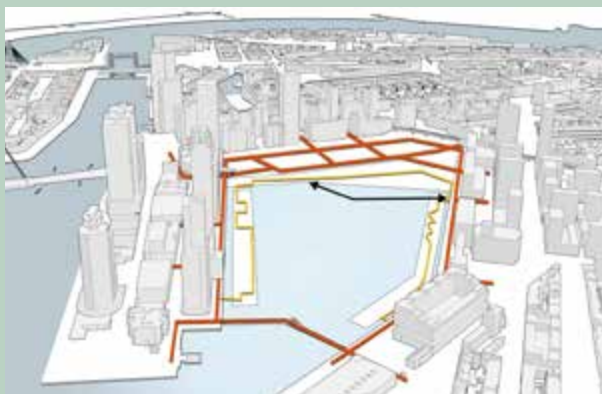
5B| Uit die bouwblokken stijgen maximaal zes torens die zorgen, naast extra hoge bebouwingsdichtheid, voor een aanvulling op de skyline op Zuid en hoogstedelijke omranding van het bekken.



5C| Verbijzonderingen benadrukken belangrijke delen van de nieuwe stedelijke compositie, onderstrepen de individualiteit van de gebouwen of zijn het resultaat van een specifieke invulling van delen van de gebouwen.



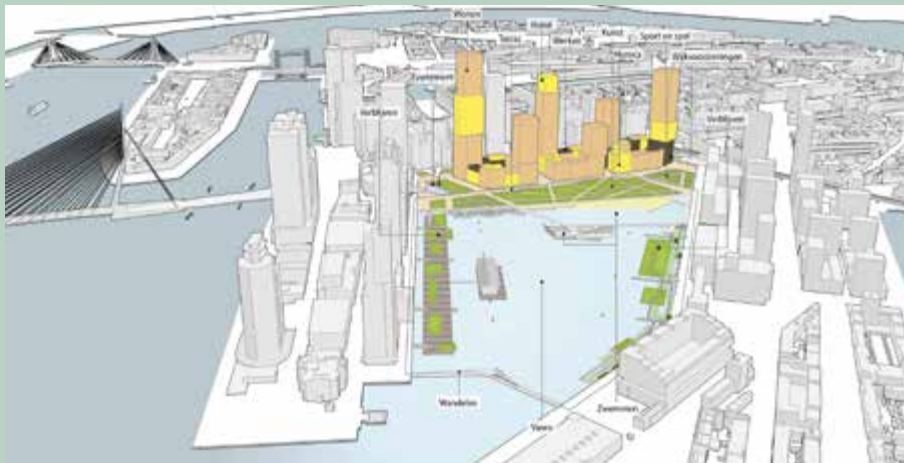
6A| Het karakter van de drie parkranden sluit aan op de identiteit en de stedelijke structuur en het weefsel van de omliggende wijken.



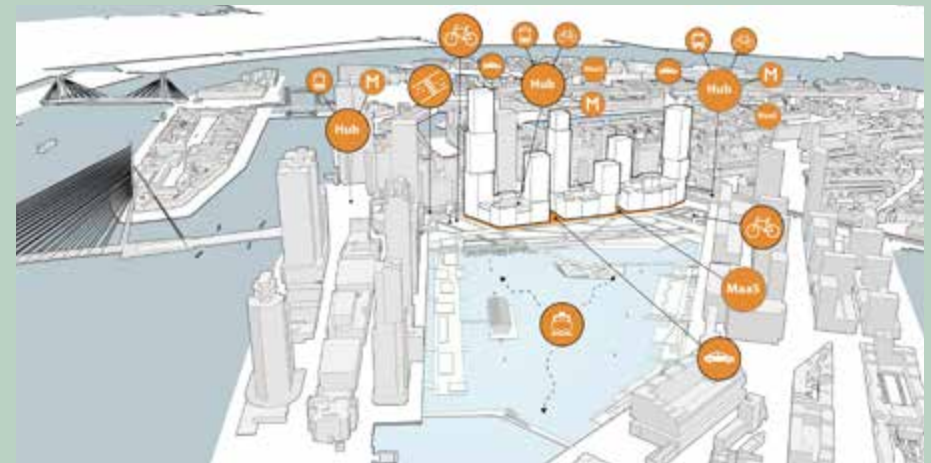
6B| Meerdere routes rond en door het havenbekken completeren het Rondje Rijnhaven, waarmee het bekken en het water als bijzondere kwaliteit op verschillende manieren beleefd kunnen worden.



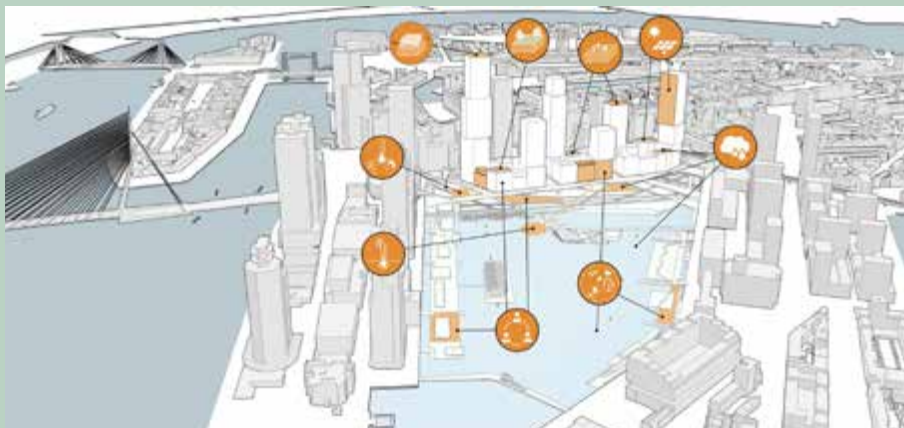
6C| Doel van de verschillen in hoogteligging is om op graduele of getrapte wijze steeds dichterbij het water te komen. Verschillen in hoogteligging staan aan de basis van de diversiteit van de parkinvulling.



7| Het gebouwd programma zal voor circa 2/3 bestaan uit wonen (voornamelijk appartementen) en voor circa 1/3 uit werkfuncties en voorzieningen. Dit niet-woonprogramma kan, afhankelijk van de functie, naast de plint op meerdere manieren een plek krijgen in de samengestelde bouwblokken.



8| De Rijnhaven benut de uitstekende bereikbaarheid maximaal door het inzetten op duurzame mobiliteit. De metrostations worden doorontwikkeld tot mobiliteitshubs, waar allerlei soorten (deel)mobiliteit te vinden zijn. Daarnaast wordt voor zowel fiets als auto in voldoende openbare stallingplekken voorzien.



9| De Rijnhaven heeft hoge duurzaamheidsambities op alle terreinen, maar klimaatadaptatie krijgt vanwege de huisvesting GCA extra aandacht.



10| Een mogelijk eindbeeld van de Rijnhaven.





Meer stad: Skyline Posthumalaan

Tussen de metrohaltes Wilhelminaplein en Rijnhaven en langs de stadsboulevard Posthumalaan verrijst een nieuw stuk stad: Skyline Posthumalaan. Het is een nieuwe toevoeging in de indrukwekkende Rotterdamse skyline. De hoogte wisselt, maar soms gaan de torens wel 200 meter de hoogte in met uitzicht over het park, de Rijnhaven en ver daarbuiten. De bebouwing, bestaande uit 3 blokken, verbindt als een soort 'passtuk' de Wilhelminapier en de Kop van Zuid met Afrikaanderwijk en Katendrecht. Hier kun je wonen, werken, recreëren en verblijven. Op ooghoogte is Skyline Posthumalaan levendig, met een mix van functies, open plinten, een plek waar op alle momenten van de dag iets te doen is. Het programma is 'net even anders' en aanvullend op de directe omgeving. In de bebouwing langs de Posthumalaan bevindt zich een mix van woningtypes en werkruimten, voorzieningen voor zowel de dagelijkse behoeften (winkelen, zorg, onderwijs, buurthuis) als bijzondere voorzieningen (cultuur, horeca, leisure). De bebouwing heeft een alzijdige oriëntatie. Dit resulteert in een levendige en kleurrijke boulevard en een buisend waterfront met horeca, terrassen en leisure. Rondom de bebouwing bevindt zich een aaneengesloten ruimte van pleinen en een promenade. Hier

staan de voetganger en de fietser centraal. De pleinen en promenade worden intensief gebruikt. Dit zijn zowel verblijfsruimtes als doorgangs- ruimten. Hieraan bevinden zich de entrees van de gebouwen, zitten mensen op een van de vele terrassen of op een bankje vlak bij hun huis en wandelen mensen vanuit de omliggende straten of de metrostations naar het park van de Rijnhaven.

Gezonde en duurzame vormen van mobiliteit staan centraal

Het is bewoners en bezoekers van de Rijnhaven zo makkelijk mogelijk gemaakt om te kiezen voor gezonde en duurzame vormen van mobiliteit. Dit nieuwe stadskwartier is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De basis ligt er al: verschillende metro-, tram- en watertaxihalten. De metrostations Rijnhaven en Wilhelminaplein zijn prettig om te verblijven en wandelend vanuit de metrostations zie je meteen de Rijnhaven liggen. De metrostations grenzen aan pleinen die direct verbonden zijn met en zicht geven op de Rijnhaven. De pleinen zijn verschillend van karakter, inrichting en programmering. Het plein bij Luxor is formeler, gericht op cultuur en ontspanning met ruimte en voorzieningen voor evenementen. Ook een groots kunstwerk zou hier een plek kunnen krijgen. Het plein bij metrostation

Rijnhaven is meer gericht op dagelijks gebruik en sluit aan bij de behoeften van de omliggende stadswijken. De wandelroutes van en naar de metrostations zijn veilig en comfortabel vormgegeven. Die metrostations worden opgewaardeerd tot mobiliteitshubs, waar deelfietsen, deelscooters en andere deelconcepten ruim beschikbaar zijn als ook pakketsservices. Niet alleen voor bewoners van de nieuwbouw maar voor iedere gebruiker in de omgeving. Op loopafstand van de metrostations zijn ook steigers voor vervoer over water aanwezig. Een fijnmazig

fietsnetwerk verbindt Rijnhavenpark met de omliggende wijken en met het nieuwe intercitystation Stadionpark. De Posthumalaan en Hillelaan, onderdeel van de stadsas, zijn getransformeerd tot een centrumboulevard. De kwaliteit van de vernieuwde Coolingsingel is hier doorgezet. De Posthumalaan is goed overstekbaar geworden met veel ruimte voor voetgangers en fietsers en er is een prettig stedelijk verblijfsklimaat ontstaan door het toevoegen van groen en aantrekkelijke plinten. De Posthumalaan is via nieuwe doorzichten verbonden met het Rijnhavenpark.





Meer park: Rijnhavenpark

Het Rondje Rijnhaven is uitgegroeid tot een stadspark van 18 hectare: het Rijnhavenpark. Het water van het havenbekken is nog altijd het middelpunt, alleen kun je het nu nog veel beter ervaren, gebruiken en beleven. Het rondje Rijnhaven is compleet en aantrekkelijker geworden. Je kunt 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 dwars door het bekken over de 'Havenpier'. De overgangen tussen de kade en het water zijn interessant en prikkelend. Ze zijn geleidelijk, met meer variantie aan, op en in het water. Ze verbinden letterlijk het water met het land.

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.

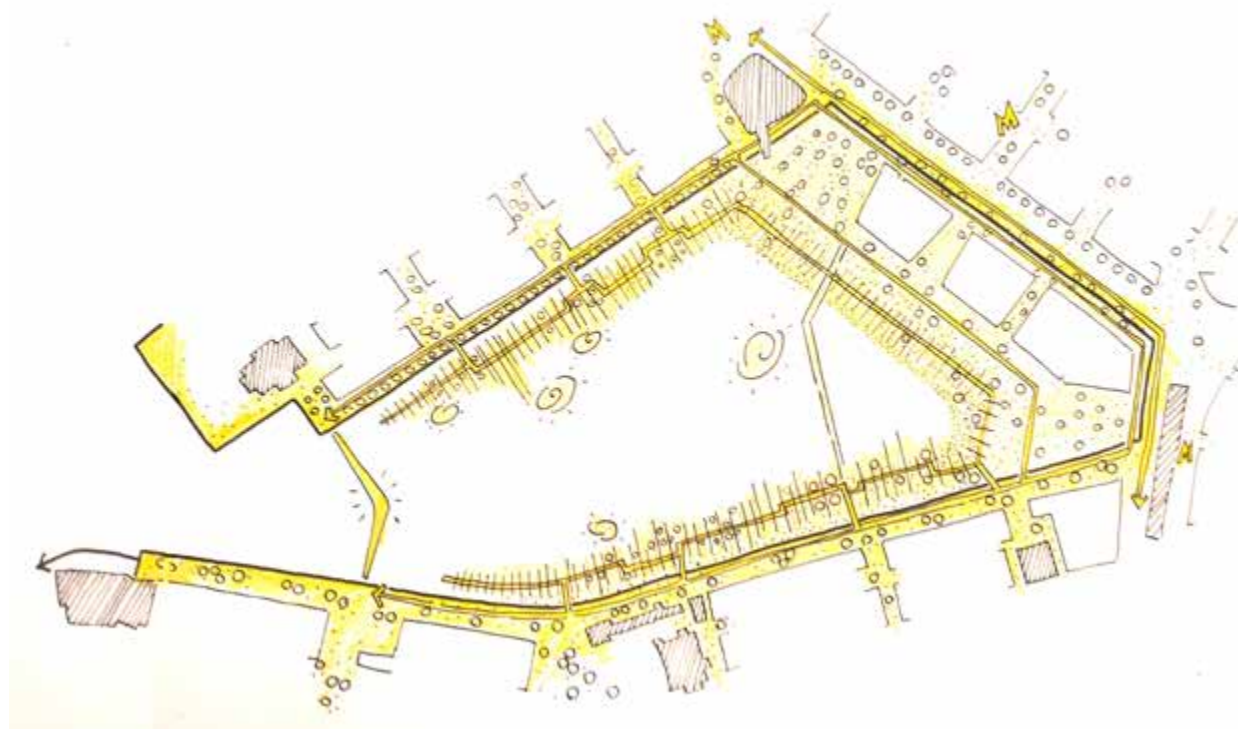
Samen vormen ze een aantrekkelijk geheel, bij elkaar gehouden door het simpele feit dat je overal het water kunt zien en ervaren, rond en over het water kunt lopen en je het karakter van de Rijnhaven overal in optima forma voelt.



Park met strand

Direct voor de nieuwe bebouwing langs de Posthumalaan ligt 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! Goed bereikbaar voor iedereen. Hier beleef je iets unieks. Je bent op het strand en tegelijkertijd in het centrum van de stad. Dit is de ultieme publieke ruimte! 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 met veel groen, grote bomen, grasvelden, bloemborders, zitgelegenheden en dooraderd met wandel- en fietspaden. Ook nodigt het park uit tot sportief bewegen, spelen, ontmoeten en ontspannen. De vele hoogteverschillen en andere 'beweegaanleidingen' zorgen hiervoor. Het park bestaat uit verschillende ruimten en is daarmee multifunctioneel. Aansluitend op de pleinen en promenades rondom de bebouwing en op het programma in de plinten is ruimte voor kleinschalige evenementen. In het park kunnen verschillende kleine tot middelgrote festiviteiten georganiseerd worden.



Parkopzet verduidelijkt

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. De kaderand wordt als zichtbare lijn behouden, maar er worden meer routes en verblijfsruimten aan toegevoegd met verschillend groen, variërend van bomen, gazons tot wuivend riet.

Naast de rondgang over de kaden of door het park, de promenade of over het strand, gelegen op de lange glooiende helling langs de Posthumalaan, ontstaat ook een dynamisch rondje over een groot deel van het water. Een drijvend park dat meedeint met de golven en het getij, gebouwd op een breed vergroend ponton op het water langs de Wilhelminapier of in een netwerk van meerdere steigers en vlonders voor Katendrecht. In structuur is het gehele park gesmeed in de vorm van een hoefijzer en is de oriëntatie steeds gericht op het centraal gelegen open water. Deze opzet behoudt het weidse uitzicht dat men heeft vanaf de rondgang van de daaromheen gedrapeerde parkruimten.

Ook op het water wordt ter vervanging van de huidige leegte gezocht naar meer aanleidingen om een divers en dynamisch waterprogramma te activeren: meerstoelen en dukdalven om aan te meren, recreatief veilige ruimte voor kleinschalige watersporten, representatieve paviljoens en een iconisch zwembad of andere trekker. Het Rijnhavenpark is bedoeld om een breed publiek aan te trekken en biedt naast de vele commerciële bestemmingen en culturele voorzieningen rond de Rijnhaven, nu ook ruimte voor gratis verblijf en vermaak. Met de omgeving is het Rijnhavenpark fijnmazig verbonden via meerdere omliggende straten en pleintjes. Ergo: het Rijnhavenpark voegt veel nieuwe openbare parkruimte toe in het hart van de stad, op het grensvlak van land en water, waar alle Rotterdammers dicht bij het water kunnen verblijven.



AAN

OP

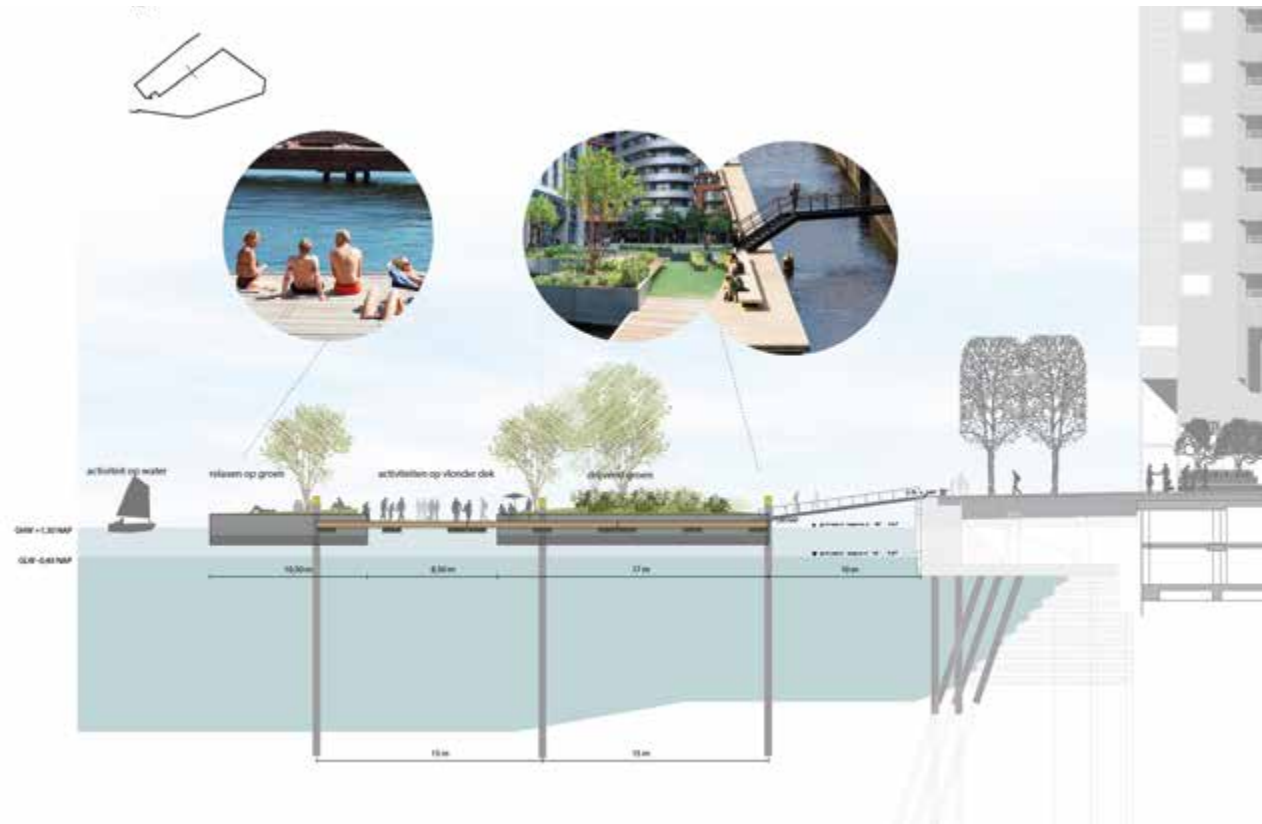
IN



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. Hier ervaar je het water en hoor je het klotsen tegen de pontons, vlonders. Afhankelijk van het tij varieert de afstand van het drijvende park tot de kade; soms is het hoogteverschil groot en dan weer klein.

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 manifesteert zich als één groot ponton. De breedte bedraagt circa 30 meter en het ligt los van de kade op het water. Het drijvend park bestaat uit een geheel van grote groenvlakken met gras, siergroen en bomen. Het drijvend park bij Katendrecht daarentegen is informeel, divers en biedt mogelijkheden voor initiatieven van derden. De breedte varieert hier van 20 tot 40 meter. Dit park is ruiger, gevarieerder en ongepolijster en ligt direct langs de kade. Het drijvend park aan Katendrechtse zijde is een geschakeerd en kleurrijk geheel van bijvoorbeeld drijvende watertuinen en



Impressie doorsnede drijvend pontonpark, verankerd met buispalen

rietlanden, waarin verschillende steigertjes, pontons en drijvende ligweiden zijn verscholen. 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.



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.

De oriëntatie, het verblijf en het gebruik zijn op het water gericht. Het strand en de drijvende parkdelen vormen de overgang tussen het park en het water. Langs de drijvende parken liggen boten, sloepen en schepen. Er is ruimte voor het aanmeren van tijdelijk drijvend programma, bijv. schepen met bepaalde functie (hotel, educatie, etc.), een podium, pontons waarop activiteiten georganiseerd worden, superjachten. Hiervoor zijn een aantal meerstoelen en dukdalven, die vroeger in de Rijnhaven ook aanwezig waren, teruggebracht. Hier ligt ook, aan de Wilhelminapierzijde vlak bij LantarenVenster,

het Floating Office Rotterdam. Ook langs de steigers en vlanders aan de Katendrechtse kant is ruimte voor drijvend programma tussen teruggebrachte dukdalven en meerstoelen. Centraal in de haven, aan de Havenpier, ligt een drijvende en iconische publiekstrekker. Bijvoorbeeld een spectaculair vormgegeven zwembad.

Wie goed onder de drijvende parken kijkt, ziet dat er verschillende hangstructuren in het water hangen. Hier ontwikkelt zich door allerlei mogelijkheden voor 'hechten' 'bijzondere onderwaternatuur. Dit is niet alleen goed voor de biodiversiteit, interessant voor diverse soorten vissen maar ook voor de waterkwaliteit van de Rijnhaven en de Nieuwe Maas.

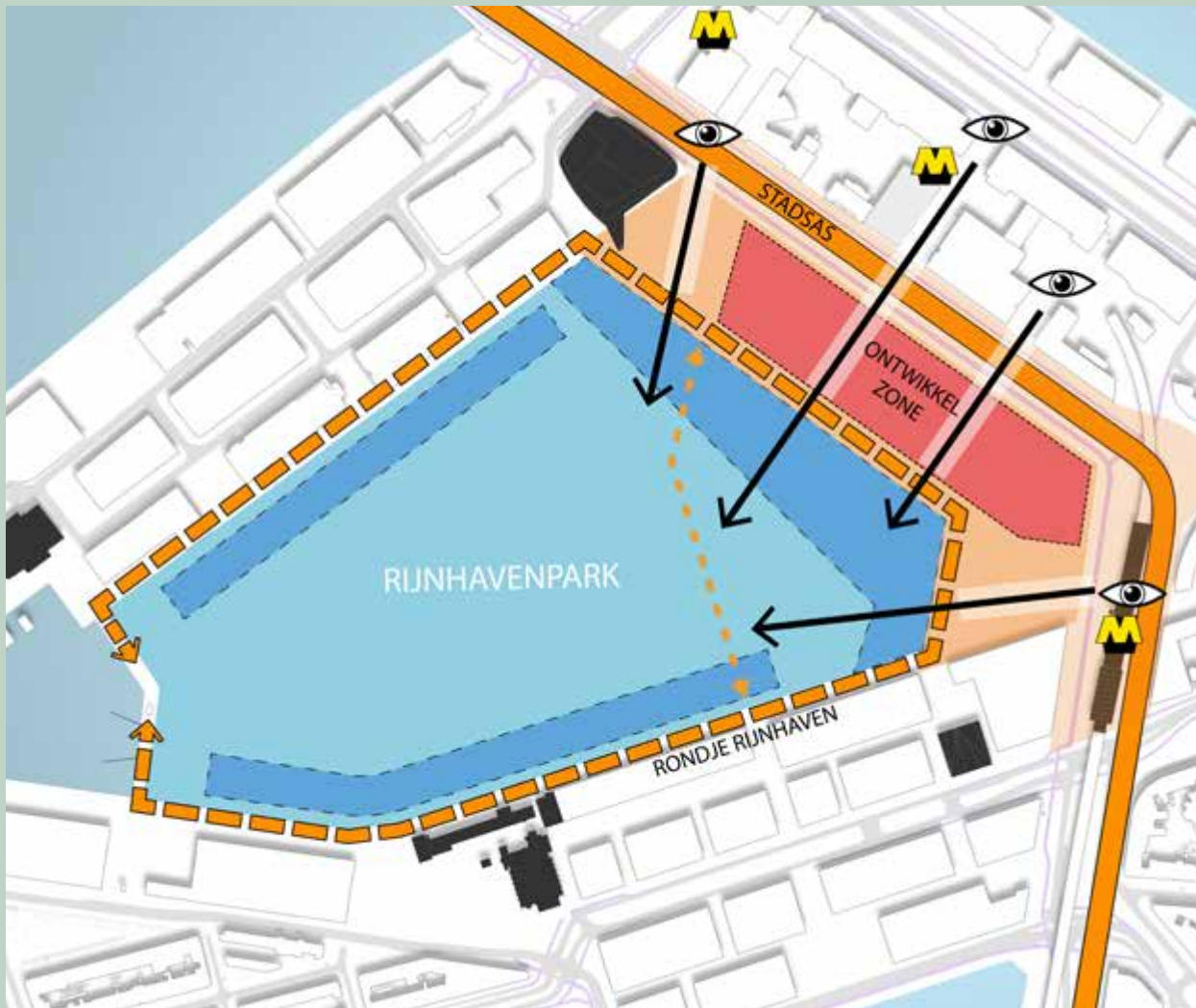




Uitgangspunten en aandachtspunten



6



Essentie van de gebiedsontwikkeling

De Rijnhaven wordt een hoogstedelijk gemengd stuk stad met:

- een ruimtelijke structuur met ruimte voor ontwikkeling van gebouwen, een stadspark en wateroppervlak (contouren park en drijvende zones zijn uitgangspunt);
- bouwvelden die het stedelijk weefsel vormen en de aangrenzende openbare ruimte inkaderen. Het principe gaat uit van alzijdige en samengestelde bouwblokken waar het programma en allerlei benodigde voorzieningen in opgelost kunnen worden, zonder dat er achterkanten ontstaan;
- bebouwing in een hoge dichtheid met gemengd stedelijk programma (méér dan alleen wonen);
- een stadspark als voorziening voor de stad;
- het rondje Rijnhaven als het stadspark rond een groots open wateroppervlak;
- het beleefbare, betreedbare en aanraakbare water als dé aantrekkingskracht en onderscheidende kwaliteit van het gebied;
- twee pleinen in de 'oksels' als entrees vanaf de stadsas en metrostations;
- behoud van belangrijke zichtlijnen, cultuurhistorie van het bekken en de havensfeer;
- een herinrichting van de infrastructuur Posthumalaan/Hillelaan als stadsboulevard (minder doorgaand autoverkeer);
- metrostations die worden opgewaardeerd tot mobiliteitshubs waar alle vormen van (deel-)mobiliteit aangeboden worden.

Uitgangspunten en aandachtspunten

Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten waaraan de toekomstige ontwikkeling van de Rijnhaven moet voldoen. Het gaat om ruimtelijke en programmatische uitgangspunten, kwalitatief en soms ook kwantitatief. Het vorige hoofdstuk neemt deels een voorschot op hoe de Rijnhaven er straks uit kan gaan zien, dit hoofdstuk benoemt de aspecten die leidend zijn bij de verdere ontwikkeling van de Rijnhaven.

Naast uitgangspunten beschrijft dit hoofdstuk ook aandachtspunten. Aandachtspunten zijn aspecten die belangrijk zijn in de ontwikkeling van de Rijnhaven, maar die nog nader onderzocht moeten worden. Aandachtspunten kunnen ook punten zijn, inhoudelijk of procedureel van aard, waar in het verdere proces rekening mee moet worden gehouden. De uitgangspunten en aandachtspunten zijn puntsgewijs beschreven aan de hand van de vijf perspectieven uit de Verkenning Omgevingsvisie: compact, gezond, inclusief, circulair en productief. Dit hoofdstuk beschrijft hoe Rotterdam op deze plek uitwerking wil geven aan die stedelijke opgaven. Er is één extra opgave toegevoegd, te weten: karakteristiek. Het benutten en behouden van de bijzondere karakteristiek en cultuurhistorie van de Rijnhaven is een belangrijke opgave bij de ontwikkeling.



Verkenning Omgevingsvisie Rotterdam

Een omgevingsvisie is een verhaal, beeld of website waarmee een gemeente laat zien hoe ze de fysieke leefomgeving wil inrichten. Met fysieke leefomgeving wordt alles bedoeld dat nodig is om hier te kunnen leven, wonen, werken, studeren, recreëren enzovoorts. Zoals water, lucht, bodem, natuur, wegen, gebouwen.

De Rotterdamse omgevingsvisie gaat over het hele grondgebied van Rotterdam dus ook over het havengebied en over Hoogvliet, Rozenburg, Pernis, Heijplaat en Hoek van Holland. Heel verschillende gebieden die allemaal onder

Rotterdam vallen. In het ene gebied is iets anders belangrijk dan in het andere. Maar om welk gebied het ook gaat, we kijken altijd naar het geheel. Zijn er voldoende woningen, is er goed openbaar vervoer, genoeg ruimte om buiten te zijn, is er groen, zijn er voorzieningen voor iedereen op loop- en fietsafstand zoals scholen, bibliotheek en zorg, is de lucht en het water schoon?

Rotterdam wil dat de fysieke leefomgeving van het hele grondgebied van Rotterdam in samenhang met elkaar wordt ingevuld. Daarvoor zijn vijf perspectieven ontwikkeld. Vijf perspectieven op de toekomst van Rotterdam. Samen bieden ze richting en vormen ze een geheel.

1. Circulaire stad: Rotterdam biedt ruimte voor duurzame energie en recycling.

2. Compacte stad: Rotterdam als compacte, aantrekkelijke stad aan de rivier.

3. Gezonde stad: Rotterdam maakt gezond leven in de stad mogelijk.

4. Inclusieve stad: Rotterdam biedt ruimte voor ontmoeten en meedoen.

5. Productieve stad: Rotterdam biedt ruimte voor de nieuwe economie.



Een compacte Rijnhaven

Rotterdam ontwikkelt zich als een compacte, aantrekkelijke stad aan de rivier. In een compacte stad gaan verdichting en vergroening hand in hand. Rotterdam is en blijft een architectuurstad en durft te experimenteren door vergroening en verdichting op een slimme manier te combineren. In een compacte stad zijn er voor iedereen passende voorzieningen op loop- en fietsafstand. Om dit te kunnen realiseren zetten we in op voldoende dichtheid. De binnenstad ontwikkelt zich als hoogwaardige plek voor ontmoeting, verblijf en cultuur. Rotterdam zet in op het realiseren van meer centrumstedelijke woonmilieus. De compacte stad bouwt voort op het unieke rauwe en dynamische karakter van Rotterdam, heeft oog voor de kwaliteit van de architectuur en de waarde van cultuurhistorie. Rotterdam is een knooppunt in een grootstedelijk netwerk van openbaar vervoer. Rotterdam verdicht vooral rond bestaande stations. (Uit de Verkenning Omgevingsvisie.) De beoogde ontwikkeling van de Rijnhaven is een prachtig voorbeeld van een compacte stad maken. Dit vertaalt zich in onderstaande uitgangspunten en aandachtspunten.

Nieuw land

- De kop van het bekken wordt gedempt om

ruimte te maken voor bebouwing en park.

- Circa 1/3 van het bekken wordt gedempt zodat bebouwing en park op vaste grond voldoende ruimte krijgen en het havenbekken voldoende openheid behoudt.

Indrukwekkende skyline & aangename stad op ooghoogte

- Er wordt in hoge dichtheden gebouwd zodat een centrumstedelijk milieu ontstaat. De unieke ligging aan de stadsas en dichtbij twee metrohaltes wordt ten volle benut. Er ontstaat een krachtige omlijsting van het waterbekken en de centrumboulevard Posthumalaan.
- Uitgangspunt is een bouwvolume van 250.000 tot 325.000 m² bvo (exclusief gebouwd parkeren) in de vorm van drie samengestelde bouwblokken.
- De begrenzing van de bouwblokken wordt bepaald door:
 - belangrijke zichtlijnen over het water (verlengde Veemstraat en Ichtushof; en de hoeken van de Rijnhaven, venster/entreeplein bij Luxor en venster/entreeplein bij metrostation Rijnhaven);
 - belangrijke langzaamverkeerroutes in aansluiting op de omgeving (in het verlengde van de Veemstraat en Ichtushof);
 - gewenste afmetingen van het park aan



Drie lagen: plint, rotterdamse laag en skyline

- het waterfront;
- gewenst profiel van de Posthumalaan aan de centrumboulevardzijde.
- De bouwblokken definiëren zes openbare ruimten:
 - twee entreepleinen, één bij Luxor en één bij metrostation Rijnhaven;
 - twee pleinruimten tussen de bouwblokken, in het verlengde van Veemstraat en Ichtushof;
 - de centrumboulevard Posthumalaan;
 - het volledige park met de rondgang om het water.
- De drie bouwblokken zijn samengesteld uit meerdere delen (blokpercelen) en bestaan ieder uit zo'n 4 tot 8 blokpercelen.
- Aandachtspunt is het maken van een



Waarom deze bebouwingsoptzet?

Deze komt voort uit een aantal wensen:

- De Rijnhaven een eigen opzet en karakter te geven, het is dus niet de Wilhelminapier of Katendrecht "de hoek om te zetten". En tegelijkertijd daarmee een verbindend stadsweefsel te realiseren tussen de Wilhelminapier, Zuidkade, Afrikaanderwijk en de Katendrecht.
- De verblijfskwaliteit en oversteekbaarheid van de Posthumalaan te verbeteren.
- Een hoogstedelijk milieu te realiseren.
- De Rijnhaven met een stevige bebouwing scherp af te bakenen en een continu rustig binnenstedelijk milieu aan het water ontstaat.

Van daaruit is de keuze gemaakt voor drie samengestelde bouwblokken:

- Met het bouwblok, bestaand uit blokpercelen, wordt aangesloten op de typologie van het 'achterland'. Het bouwblok is de typologie van

- de stadswijk Afrikaanderwijk en Zuidkade en is opgebouwd uit 2 samengestelde bouwblokken.
- (Samengestelde) bouwblokken zijn bij uitstek geschikt voor het maken van stedelijk weefsel, doordat de gevelwanden duidelijke openbare ruimtes en routes definiëren. Ze bieden voldoende continue gevel, zodat er een boulevard ontstaat, die de verbinding tussen de Posthumalaan en de Rijnhaven duidelijk begeleidt.
- Met samengestelde bouwblokken is het mogelijk om een hoge dichtheid en een centrumstedelijk milieu van hoge woonkwaliteit te maken. Het biedt de mogelijkheid om rustige (privé) binnenruimtes te realiseren en de schaal van het woongebouw te verkleinen (parcellering).
- In samengestelde bouwblokken is zowel de eyeline (het straatleven en de plinten) als de skyline in samenhang vorm te geven.



Impressie doorsnede van een samengesteld bouwblok

- bewuste keuze voor open of gesloten bouwblokken. Met gesloten bouwblokken kunnen rustige privé binnenterreinen gemaakt worden. Open bouwblokken bieden de mogelijkheid om er (semi-) openbare routes doorheen te laten lopen. Aandachtspunt daarbij is een duidelijke begrenzing tussen openbaar en privé.
- De bouwblokken kennen drie lagen: de plint, de 'Rotterdamse laag' en de skyline.
 - De stedelijke plint is ten minste dubbelhoog vormgegeven en bevat grotendeels publieksvoorzieningen. De plinten zijn open en transparant vormgegeven en hebben een belangrijke rol in het vormen/begeleiden van de openbare ruimte.
 - De Rotterdamse laag wordt aan de westzijde (parkzijde) gevormd door de eerste 6 tot 10 bouwlagen en aan de oostzijde (Posthumalaan) door de eerste 8-12 lagen. Deze flexibiliteit in bouwhoogte moet eraan bijdragen dat het onderscheid in gebouwdelen aan park en laan duidelijker wordt vormgegeven.
 - Het gros van het niet-wonen programma krijgt in de Rotterdamse laag (inclusief stedelijke plint) een plek. Menging van functies is op verschillende manieren mogelijk, horizontaal en verticaal: ofwel één type programma (bijvoorbeeld kantoren) vult het hele blokperceel, of binnen het



Bouwhoogtezonering Rijnhaven

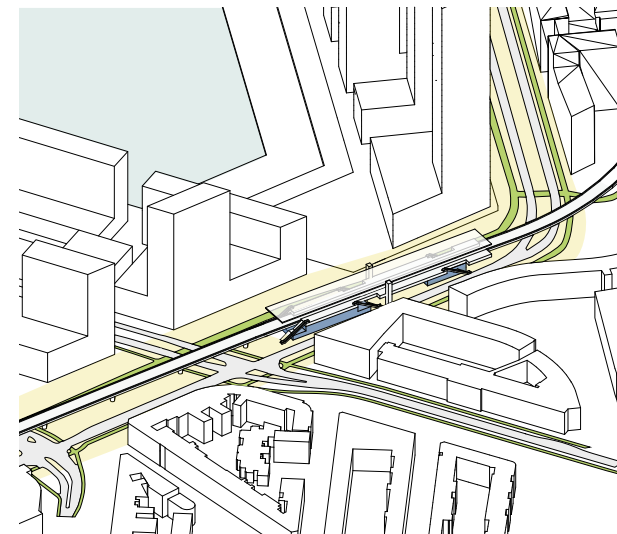
blokperceel bevinden verschillende functies zich boven elkaar. Bijvoorbeeld: eerste laag horeca, volgende drie lagen kantoor, volgende lagen wonen.

- Bovenop de Rotterdamse laag is realisatie van de skyline mogelijk. Meerdere hoogteaccenten, twee per bouwblok, zetten de Rijnhaven op de Rotterdamse skyline. De Hoogbouwvisie staat toe dat er op deze plek 250 meter hoog wordt gebouwd. Dit is alleen wenselijk aan de oostzijde nabij Luxor. Op andere plekken aan de oostzijde langs de Posthumalaan is bebouwing van maximaal 200 meter denkbaar. Aan de westzijde (park) is 120 meter het beoogde maximum. Met deze bouwhoogteopzet ontstaat er een 'tribune-effect' met oriëntatie op het water, wat (naar verwachting ook) voordelen voor

bezonning en wind oplevert.

- De hoogteaccenten dienen te variëren in hoogte, zodat er een 'interessant luchtspel' ontstaat.
- In de hoogteaccenten zal voornamelijk het woonprogramma een plek vinden, maar ook een hotel, kantoor en/of horecagelegenheid behoort tot de mogelijkheden.
- Aandachtspunt voor het vervolg is dat deze stedenbouwkundige opzet, waarbij bouwblokken en hoogbouwtorens worden gecombineerd, nader wordt onderzocht op haalbaarheid. Zaken die hier aandacht verdienen zijn wind, zon, belasting zandlagen, ruimte voor utilitaire/nutsfuncties en de wens van een levendige plint. Ook faseerbaarheid van de bouwblokken is daarbij een aandachtspunt.





Studie naar upgrade Metrostation Rijnhaven als mobiliteitshub: perron verlengd, meerdere entrees en aanbod deelmobiliteit

Duurzame en gezonde mobiliteit

- Het stimuleren van duurzame en gezonde mobiliteit is een leidend principe bij de hoogstedelijke en compacte ontwikkeling.
- De Rijnhaven benut haar ligging aan de metrolijn. Routes van en naar metrostations Rijnhaven en Wilhelminaplein worden zorgvuldig vormgegeven, waarbij afstand (korte directe lijnen), comfort, oversteekbaarheid en sociale veiligheid aandachtspunten zijn.
- In de nabijheid van de metrostations worden

ruime entreepleinen gemaakt, bij het Luxor en voor metrostation Rijnhaven.

- Rijnhaven biedt ruimte aan duurzame concepten voor deelgebruik en voor experimentele mobiliteitsconcepten.
- De Rijnhaven krijgt een fijnmazig en comfortabel netwerk van langzaamverkeerverbindingen met de omgeving.
- Voetgangers krijgen maximale ruimte op de pleinruimten rond de bebouwing, in het park, op de kades en op de drijvende parkdelen.

- Een dwarsverbinding over het bekken, de Havenpier, creëert een snellere verbinding voor voetgangers en fietsers.
- Er is een ruim aanbod aan fietsparkeervoorzieningen, zowel inpanding als in de openbare ruimte. De fietsparkeernorm is afhankelijk van de uitwerking van het programma, de behoeften van de doelgroepen en het beschikbaar stellen van deelfietsen. Stallingsgarage voor fietsen worden gerealiseerd op eigen terrein, goed bereikbaar vanaf de openbare

ruimte. Daarnaast worden er voldoende fietsparkeerplekken voor bezoekers gerealiseerd, waarvan een (groot) deel in openbare (ondergrondse) stallingen.

- In de nabijheid van metrostation Rijnhaven worden mogelijkheden voor vervoer over water gerealiseerd. Het vervoer over water botst niet met de beoogde recreatieve functies op het water.

Gepaste ruimte voor de auto

- De maximale inzet op duurzame en gezonde mobiliteit zal leiden tot laag autogebruik en een kleinere parkeerbehoefte in de Rijnhaven. Het Rotterdamse parkeerbeleid biedt ruimte voor vrijstelling van de parkeernorm. Deze varieert van 30% tot 80%. De maximale vrijstelling komt binnen bereik wanneer wordt ingezet op extra fietsparkeerruimte, deelauto's, mobility as a service en maximaal dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
- Parkeervoorzieningen voor auto's worden op eigen terrein en in pandig gerealiseerd. Deze zijn niet zichtbaar aan de openbare zijde van de bebouwing.
- Er wordt één laag onder de grond gerealiseerd voor het parkeren. Een tweede laag behoort tot de mogelijkheden, maar heeft niet de voorkeur vanwege de hoge kosten en onzekere toekomstwaarde.

Randvoorwaardelijk voor het slagen.

De volgende ontwikkelingen zijn essentieel voor het succes van de ontwikkeling van de Rijnhaven. Hiervoor moeten extra financiële middelen aangetrokken worden en/of moeten nog nader worden onderzocht:

- *Ontwikkeling van de metrostations Rijnhaven en Wilhelminaplein tot mobiliteitshubs. Hier komen verschillende mobiliteitsdiensten en verblijfsdiensten samen zoals Randstadrail, duurzame deelconcepten (fiets, auto etc.), vervoer over water en experimenteerruimte voor nieuwe mobiliteitsconcepten.*
- *Daarbij krijgt metrostation Rijnhaven meer entrees, een verlenging van de overkapping en mogelijk bredere perrons.*
- *Om de aansluiting van het metrostation op de Rijnhaven te verbeteren, wordt onderzocht of de Hillelaan (de rijstrook in zuidelijke richting) wordt verlegd naar de oostzijde van het metrostation.*
- *Metrostations Wilhelminaplein en Rijnhaven worden hoogwaardige entrees van het nieuwe Rijnhavenkwartier: representatief, sociaal veilig en goed verbonden met het park en de omliggende wijken.*
- *De Posthumalaan en Hillelaan krijgen een minder dominante functie voor het autoverkeer waarbij het wegprofiel wordt getransformeerd van 2x2 rijstroken naar 2x1 (één rijstrook per richting). Hierdoor verbetert de oversteekbaarheid van de Posthumalaan en Hillelaan, is er meer ruimte voor groen, voetganger en fietser en kunnen beide lanen zich ontwikkelen tot een echte centrumboulevard.*

- Bij het ontwerpen van de parkeervoorzieningen staat flexibiliteit voorop. Wanneer de behoefte aan parkeerplaatsen in de toekomst afneemt, moeten de parkeervoorzieningen eenvoudig zijn te transformeren.
- Er zijn bij voorkeur geen privéparkeerplaatsen. De mogelijkheid voor dubbelgebruik moeten optimaal worden benut.
- De ondergrondse parkeergarages zijn

gekoppeld omdat het streven is maximaal deelgebruik van de parkeerplaatsen te realiseren zodat er per bouwblok maar één ontsluiting aan de Posthumalaan nodig is.

- Er zijn voldoende oplaadvoorzieningen voor elektrische auto's.
- Het plan biedt voldoende ruimte voor de bevoorrading, logistiek en voor bezorgdiensten voor particulieren.



Hoogstedelijk wonen

- De Rijnhaven leent zich bij uitstek voor een gedifferentieerd woonmilieu. De Rijnhaven is daarom aantrekkelijk voor jongeren, starters & settlers, ouderen en kleinere gezinnen met een dynamische en metropolitane leefstijl.
- Het accent ligt op kleinere huishoudens, maar woningen zijn niet kleiner dan 50 m².
- Zo'n 65 - 75% van het totale programma wordt benut voor woonfuncties. Het gaat om 2.000 – 2.500 woningen.
- Voor de prijssegmentverdeling wordt aangehouden: 20% sociale woningbouw, 30% middensegment, 35% hoger segment en 15% topsegment.
- Het aandeel huur bedraagt circa 50% van het totale aantal woningen.
- De segmentverdeling qua woninggroottes is als volgt: circa 50% van de woningen meet 50-65 m² gbo, circa 25% is 65-85 m² gbo groot en circa 25% is groter dan 85 m² gbo.
- De bouwblokken beschikken over, al dan niet besloten, collectieve binnentuinen die bijdragen aan het woongenot. Bewoners vinden hier sociale cohesie en een veilige speelplek voor jonge kinderen.

Funciemix met toegevoegde waarde

- Rijnhaven krijgt een aantrekkelijke funciemix die past bij een centrumstedelijk gebied: het programma niet-wonen omvat

25 – 35% van het totale programma m2 bvo (uitgaande van een totaal bouwvolume van 250.000 – 325.000 m2 bvo exclusief parkeren).

- Niet-wonen functies zijn maatschappelijke voorzieningen, commerciële voorzieningen (leisure, horeca, retail) en kantoor- en bedrijfsruimte.
- Voor kantoor- en bedrijfsruimte wordt rekening gehouden met 20.000 – 35.000 m2 bvo.
- Voor commerciële voorzieningen (leisure, horeca en beperkt retail) wordt rekening gehouden met 15.000 – 30.000 m2 bvo. Dit is afhankelijk van de maatschappelijke en/of culturele functies die een plek gaat krijgen.
- Voor maatschappelijke voorzieningen wordt 10.000 – 25.000 m2 bvo gereserveerd. Bij het woningbouwprogramma is circa 10.000 - 15.000 m2 maatschappelijke voorzieningen nodig volgens de referentiewaarden. Daarnaast is de komst van een grote maatschappelijke functie voorstelbaar.
- Niet-wonen functies hebben overwegend een plek in de eerste vier bouwlagen.
- Niet-wonen functies dragen bij aan de levendigheid, het wooncomfort en de inclusiviteit van de Rijnhaven en het voorzieningenniveau van Zuid.
- De functiemix voegt iets toe aan de huidige functiemix op de Kop van Zuid:



- De functiemix draagt bij aan een verrijking van het leisure-profiel van de Kop van Zuid. In de Rijnhaven komt meer ruimte voor toegankelijke en/of vernieuwende vormen van sport, spel, ontspanning, vermaak, infotainment en cultuur. Rijnhavenpark wordt een bijzondere stedelijke ontmoetingsplek aan de rivier door de combinatie van park, water en gebouwde functies.
- De Rijnhaven biedt (betaalbare) bedrijfsruimte aan makers (creatief of stadsverzorgend).
- De Rijnhaven biedt voldoende ruimte aan maatschappelijke voorzieningen gericht op de wijk en het stad. En wordt daarmee onderdeel van het dagelijkse leven van mensen in Rotterdam Zuid.
- De oriëntatie van de gebouwen is alzijdig. Er is geen achterkant. Oriëntatie op de stadsas (Posthumalaan) en het water zijn even belangrijk.
- De Posthumalaan wordt een levendige centrieboulevard als onderdeel van de stadsas, met een mix van functies. Hierbij ligt het accent iets meer op werken en (maatschappelijke) voorzieningen. Aan de parkzijde ligt het accent meer op horeca en leisure.
- Het water biedt ruimte aan enkele drijvende functies. Het Floating Office Rotterdam krijgt een plek aan de zijde van de Wilhelminapier. De drijvende parkdelen bieden meer mogelijkheden voor programma op of aan de steiger. Uitgangspunt is dat het publieksgerichte voorzieningen zijn die bijdragen aan de recreatieve functie van het park.
- Onder de drijvende functies is (ten minste) één iconisch gebouw of publiekstrekker, bijvoorbeeld een drijvend zwembad. Dit ligt centraal in de Rijnhaven en is gekoppeld aan de Havenpier.



Een gezonde Rijnhaven

Rotterdam maakt gezond leven in de stad mogelijk. In de gezonde stad vindt elke bewoner groen, sport en zorg in de directe omgeving. Mensen worden er uitgenodigd om te bewegen. In Rotterdam kun je de stedelijke drukte opzoeken, maar is er ook ruimte om tot rust te komen. Rotterdam is voorbereid op de toename van neerslag en de stijging van de zeespiegel en temperatuur. Rotterdamers zijn zich er bewust van en worden beschermd tegen de risico's van klimaatverandering (gebaseerd op de Verkenning Omgevingsvisie). Gezond stedelijk leven is een centraal thema in de ontwikkeling van de Rijnhaven. De volgende uitgangspunten en aandachtspunten geven daar uitwerking aan.

Het park in de hoofdrol

- Het park is dé onderscheidende kwaliteit van dit nieuwe stuk stad: ontwerp en inrichting zijn hoogwaardig, vernieuwend, toonaangevend.
- Het park bestaat uit meerdere deelgebieden en omvat, inclusief het water, circa 18 hectare van de 21 hectare die het bekken in totaal meet.
- Er wordt substantieel groene ruimte van hoge kwaliteit toegevoegd: ten minste 50% van de openbare ruimte (exclusief het water) is groen.

- De opbouw van het park in meerdere deelgebieden draagt eraan bij dat:
 - De Rijnhaven park aan alle kades heeft.
 - Het huidige Rondje Rijnhaven over de kades wordt versterkt omdat er een tweede rondje over de drijvende parkdelen ontstaat.
 - Het park de mogelijkheid biedt om aan, op en in het water te verblijven en 'in aansluiting op het achterland' steeds een iets ander karakter heeft.
- Het park op vaste grond biedt ruimte aan:
 - Pleinen & promenades. Deze zijn intensief te gebruiken, openbare ruimten rondom de bebouwing die functioneren als doorgangs- en verblijfsruimte, met twee grotere entreepleinen bij Luxor en bij metrostation Rijnhaven.
 - Park. In dit parkgedeelte, dicht bij het water, krijgt de zachtheid van het groen de hoofdrol.
 - Strand: een zandstrand, aansluitend op het park, en de mogelijkheid om te zwemmen.
- Het drijvende park bestaat uit twee langgerekte parkdelen die samen een nieuw Rondje Rijnhaven óp het water vormen (i.c.m. de Rijnhavenbrug en de nieuwe Havenpier. De drijvende parken zijn brede zones die als wandelroute én verblijfsgebied functioneren. Deze drijvende parkdelen zijn



- Aandachtspunt is het vinden van een balans tussen rust en reuring in het park. De Rijnhaven is een prettig woonmilieu, een levendige stedelijke ontmoetingsplek én een plek om op adem te komen. Dit vraagt inventiviteit bij het ontwerp, inrichting en programmering van de buitenruimte.
- Goed beheer en gastheerschap van Rijnhavenpark is een noodzakelijke voorwaarde voor een prettig verblijf.

Uitnodiging tot sportief bewegen

- Het park in de Rijnhaven nodigt uit tot (informeel) sporten en bewegen, op veel verschillende manieren.
- Bezoekers en bewoners van de Rijnhaven wordt het zo makkelijk mogelijk gemaakt om voor gezonde vormen van mobiliteit te kiezen.
- In het ontwerp van de buitenruimte zijn diverse aanleidingen voor bewegen en spelen geïntegreerd: informeel en multifunctioneel. Het parkgedeelte op vaste grond loopt vanaf de bebouwing naar het water toe af, gradueel en/of getrapt, en is daarbij ontworpen om mensen uit te nodigen tot bewegen en spelen.
- Aandachtspunt is dat het stimuleren van bewegen (en ontmoeten en participeren) ook vraagt om een programmatische aanpak.

op meerdere plekken via loopbruggen met de kade verbonden. Een derde, al dan niet, drijvend element is de Havenpier. Dit is de dwarsverbinding over het bekken.

- Aandachtspunt is de aanwezigheid van de fabriek Codrico. Deze maakt vooralsnog gebruik van de kade en de vaarweg.
- Het water biedt ruimte aan diverse vormen van recreatie.
- De open ruimte van het havenbekken behoudt haar kracht. De drijvende parkdelen

en het gebruik van het water respecteren de openheid en benadrukken deze indien mogelijk.

- Het park biedt verkoeling op hete dagen door schaduw te bieden, en de aanwezigheid van strand en water.
- De entreepleinen bij Luxor en metrostation Rijnhaven zijn belangrijke sunspots van de Rijnhaven. De voorzieningen, denk aan voldoende schaduw tijdens de zonnige dagen, moeten van hoog niveau zijn.



Doorsnede landdeel Rijnhavenpark

- Voetgangers krijgen maximaal de ruimte in het park, autoverkeer is beperkt toegestaan voor laden en lossen.
- Er zijn meerdere Rondjes Rijnhaven die uitnodigen tot een wandeling. Er is een 'hoog' Rondje Rijnhaven over de bestaande kades, een 'laag' Rondje Rijnhaven dicht bij het water over de drijvende parkdelen en verschillende combinaties hiervan.
- Aandachtspunt is de fasering van de Rondjes Rijnhaven: zo lang Codrico actief is in de haven kan een deel van de rondjes nog niet gerealiseerd worden.
- Aandachtspunt is de realisatie van een hardloopprondje waar het Rondje Rijnhaven onderdeel van is. Het ideale hardloopprondje heeft geen oversteekpunten, veel lange lijnen, benut het water en is circa 5 kilometer lang.
- Het park biedt verschillende mogelijkheden om langs het water te verblijven en het water in te gaan. Denk aan drijvende vlonders, stenen trappen en een strand.
- Het zandstrand en zwemwater zijn de unique selling points van het park en hebben aantrekkingskracht op alle leeftijden en sociale klassen. Bij voorkeur (indien technisch haalbaar) loopt het strand geleidelijk af, waardoor het gebruiksvriendelijk is voor jong en oud en zij het getijde kunnen ervaren.
- De waterkwaliteit wordt verbeterd met de aanleg van onderwaternatuur en het verleggen van riooloverstorten naar buiten het bekken, richting de rivier.
- Het water biedt ruimte aan allerlei vormen van kleinschalig recreatief varen, zoals kanoën, suppen, surfen, roeien, zeilen, e.d.. Een aandachtspunt vanuit veiligheid is selectieve programmering en/of slimme zonerings.
- Het zwemmen en varen wordt van elkaar gescheiden door de Havenpier. Dit is de dwarsverbinding (vlonderpad of brug) over het bekken, die een nieuwe langzaam-

verkeerverbinding wordt tussen Katendrecht en de Rijnhaven/Wilhelminapier.

- Omdat kleinschalig recreatief gebruik zoals varen en zwemmen en behoud van de openheid van het bekken het uitgangspunt zijn, is er op het water geen ruimte voor grote, permanente functies.
- Aandachtspunt is een icoon op het water, bijvoorbeeld een drijvend zwembad. Dit is een lang gekoesterde wens van veel Rotterdammers.

Klimaatadaptief: overstroming en regenwater

- De bebouwing en het park van de Rijnhaven, die buitendijks zijn gelegen, zijn bestand tegen buien van (tenminste) 70 mm. Regenwater wordt bij voorkeur niet afgevoerd naar de rivier, maar wordt zoveel mogelijk bovengronds verwerkt en vastgehouden. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van groene daken. Aandachtspunt is te onderzoeken of ondergrondse infiltratie kansen biedt om schoon regenwater te gebruiken tegen de inzijging in het gebied.
- De Rijnhaven biedt ruimte aan drijvende constructies. Deze zijn er zowel in gebouwde vorm (zoals Floating Office Rotterdam, het drijvende centrum voor klimaatadaptatie) als drijvende openbare ruimte zoals het drijvende park.
- Voor de aanleghoogte van gebouwen

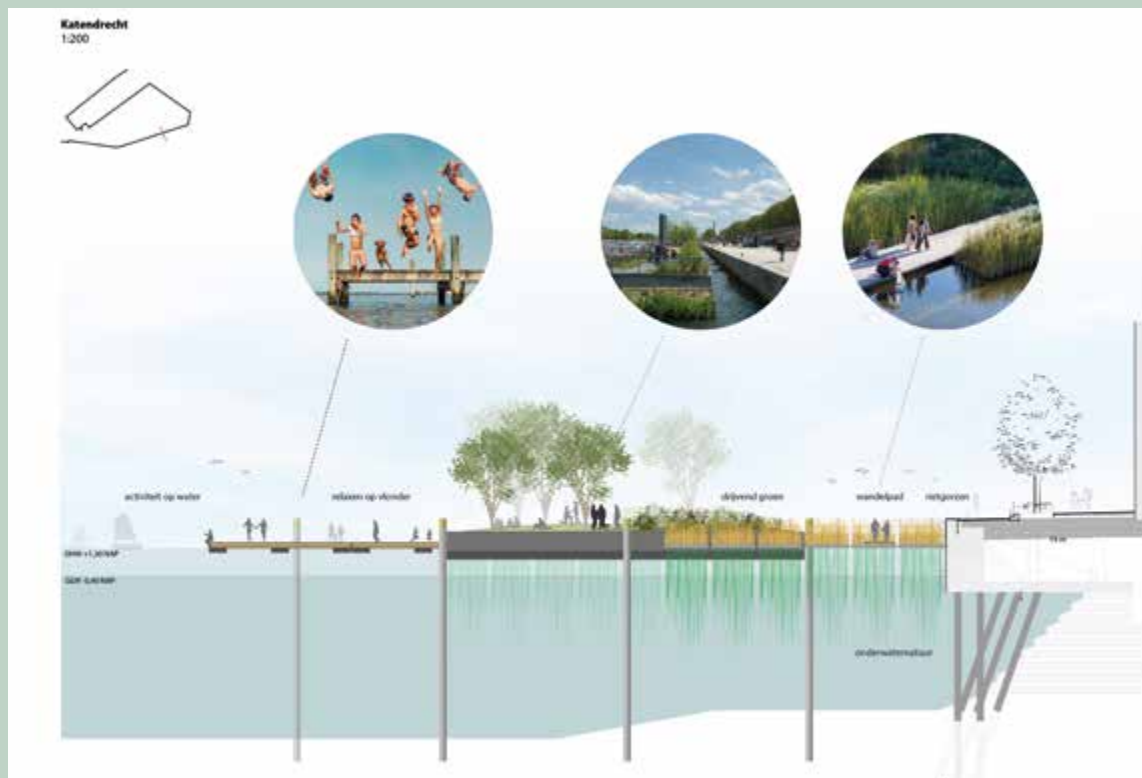


wordt het vigerende beleid voor buitendijks bouwen gevolgd: minimaal 3.60 m als uitgangspunt + NAP en minimaal 3.90 + NAP voor vitale voorzieningen zoals ontsluitingswegen. Deze waarden hangen samen met een gematigd KNMI-scenario uit 2006 voor het jaar 2100. Aandachtspunt is daarom de op korte termijn verwachte nieuwe klimaatscenario's van het KNMI in 2021. Zij leiden mogelijk tot nieuwe inzichten en bijgestelde eisen.

- Aandachtspunt is de inrichting van de begane grond met het oog op mogelijke

overstromingen.

- De klimaatadaptatie is een transitieopgave die nog sterk in ontwikkeling is. Het is daarom van belang om in iedere fase van de gebiedsontwikkeling de laatste stand van het beleid na te gaan en deze toe te passen.
- De inrichting van het park, met de vele hoogteverschillen en verschillende manieren waarop de relatie tussen water en land is vormgegeven dragen bij aan de beleving van het getij en het zichtbaar maken van klimaatadaptatieve maatregelen.



Waarom een drijvend park?

De keuze voor een drijvend park, dat bestaat uit verschillende delen, heeft te maken met de volgende aspecten:

- Door te kiezen voor drijvende parken parallel aan de pieren, behouden de open ruimte en karakteristieke vorm van het bekken hun kracht en kan er een park van voldoende formaat gerealiseerd worden.
- De kades blijven hierdoor onbelast, wat een technisch/financieel voordeel heeft maar waardoor ook de historische contour van het bekken (de kades) herkenbaar blijft.
- Drijvende parkdelen dragen bij aan de rijkheid van het park als het gaat om overgangen tussen water en land en daarmee aan de rijkheid van de beleving van het water. In het Rijnhavenpark kun je op allerlei manieren aan, op en in het water zijn.
- De drijvende parken dragen bij aan de aantrekbaarheid van het water: ze brengen de mensen dichterbij het water.
- De drijvende parken bewegen mee met het tij en maken de getijdewerking beleefbaar.
- Steigers en pontons hebben een grote aantrekkingskracht op mensen. Drijvende parken zijn bij uitstek stedelijk, hoogwaardig en vernieuwend en mogen daarom in een stad als Rotterdam niet ontbreken. Rotterdam geeft hier op deze plek haar eigen vertaling aan.

Meer groen en koele gebouwen tegen hittestress

- De hittestress wordt verminderd door het forse areaal groen dat wordt toegevoegd. Groen verdampt water waardoor de warmte wordt afgevoerd en groen geeft schaduw waardoor het minder snel warm wordt.
- Groen wordt toegevoegd op de daken en op het water. Hierbij wordt gezocht naar een goede balans met andere behoeften, zoals het benutten van daken voor dakterrassen en energieopwekkende maatregelen.
- Oververhitting van gebouwen op warme dagen wordt zoveel mogelijk voorkomen, zodat de vraag naar koeling beperkt blijft. Aandachtspunten bij het ontwerp van de gebouwen zijn: natuurlijke ventilatiemogelijkheden (zomernachtventilatie), lichte kleurkeuze gevelmaterialen, buitenzonwering, oriëntatie van verblijfvertrekken op zuidzijde, oriëntatie van raamoppervlakten zoveel mogelijk op de zuidzijde in combinatie met overstekten en de mogelijkheid van rivierwater voor koeling benutten.
- De Rijnhaven wordt aangesloten op het stadsverwarmingsnetwerk. Dit valt binnen het concessiegebied van Eneco.





Een *inclusieve* Rijnhaven

Rotterdam is één stad op twee oevers, een stad waarin mensen uit alle lagen van de bevolking en van alle leeftijden en gezindten kunnen meedoen en elkaar kunnen ontmoeten. De inclusieve stad heeft sociaal-economisch gemengde wijken en goede scholen en voorzieningen in elke wijk. De inrichting van de openbare ruimte is afgestemd op verschillende behoeften en vergroot de kans op ontmoeting. Buurten hebben een eigen identiteit waar mensen zich mee verbonden voelen (uit: de Verkenning Omgevingsvisie). In de Rijnhaven krijgt inclusiviteit op verschillende manieren vorm. De uitgangspunten en aandachtspunten luiden daarbij als volgt.

Inclusieve functiemix

- De stedelijke functiemix van Rijnhaven is inclusief. Er is voldoende ruimte voor sociale huurwoningen (20%), maatschappelijke voorzieningen (onderwijs, zorg, cultuur e.d.), vrijetijdsvoorzieningen in verschillende prijsklassen en betaalbare bedrijfs- en kantoorruimte.
- Een passend programma van maatschappelijke voorzieningen is belangrijk omdat dit bijdraagt aan het wooncomfort van de Rijnhaven en ervoor zorgt dat dit gebied betekenis krijgt in het alledaagse leven van

de inwoners van Zuid.

- Het precieze programma aan maatschappelijke voorzieningen wordt in een volgende fase nader bepaald o.b.v.:
 - De behoefte die voortvloeit uit de komst van nieuwe bewoners, afgeleid van het definitieve aantal en type bewoners. Het gemeentelijk vastgestelde “Rekenmodel Referentiewaarden” geeft hier richting.
 - De tekorten aan en de nog te benutten capaciteit van voorzieningen in de omgeving.
 - De ruimtevraag vanuit stedelijke wijkoverstijgende voorzieningen, zoals hoger onderwijs.
- Voorlopig uitgangspunt is een bandbreedte van 10.000 – 25.000 m2 bvo aan maatschappelijke voorzieningen.
- Binnen het maatschappelijk programma ligt een belangrijk accent op functies die een gratis of betaalbare vrijetijdsvoorziening zijn, zoals culturele voorzieningen, gemeenschappelijke ontmoetingsruimtes, sport en spel. Zij dragen bij aan het Rijnhavenpark als plek voor ontspanning/plezier, (sportief) bewegen en ontmoeting. Ook bij slecht weer.
- Daarnaast is er binnen het programma van commerciële voorzieningen zoals leisure, horeca, retail, aandacht voor een goede differentiatie met aanbod in alle prijsklassen.



- De functiemix in de onderste bouwlagen wordt zoveel als mogelijk aan alle zijden open en uitnodigend is. Rondom de plinten is een terraszone. Hoge torens gaan een verbinding aan met de omgeving, bijvoorbeeld via een 'binnenstraat' of door publieke voorzieningen op de bovenste etages te huisvesten. In de branchering wordt een balans gezocht tussen logische clustering enerzijds en stedelijke mix anderzijds. Dit leidt tot interactie tussen de gebruikers.
- Gebouwen, voorzieningen en park zijn

goed toegankelijk; ook voor mensen met een beperking en/of chronische ziekte. Deze toegankelijkheid wordt vormgegeven in samenwerking met lokale belangenorganisaties, het programma "Rotterdam Onbeperkt" en op basis van eerder, voor bijvoorbeeld sport van toepassing verklaarde, toegankelijkheidseisen voor gebruikers.

- (Betaalbare) bedrijfsruimte: zie Uitgangspunten voor een productieve Rijnhaven.



Een park van iedereen

- Het park is aanwezig langs alle drie de zijden van het havenbekken. Dus langs de Wilhelminapier, op de kop en langs Katendrecht.
- De zijden verschillen onderling van karakter en sluiten aan bij de karakteristiek van de achterliggende gebieden.
- Zicht op het water, over de Rijnhaven, vanaf zoveel mogelijk plekken, is cruciaal om het een plek voor iedereen te laten zijn.
- Het park heeft een bijzonder kunstwerk of icoon. Zie het als een gebaar dat past bij de



identiteit van het gebied en kan functioneren als reden voor een (spontane) ontmoeting

- Het park moet spontane ontmoetingen uitlokken. Het park wordt zo ingericht dat een brede doelgroep (leeftijden, klassen en leefstijlen) zich er thuis voelt en het park gebruikt voor verschillende vormen van recreatie.
- Informeel sporten, bewegen, spelen, ontspanning en plezier – aan, op en in het water – zijn de leidende thema's voor het park. Deze thema's komen ook deels terug in de voorzieningen in de bebouwing. Zo ontstaat er een relatie tussen park en bebouwing en is er ook bij slecht weer iets te doen.
- Met name het drijvende park aan de Katendrechtse zijde biedt ruimte voor initiatief van bewoners en ondernemers.
- Het park biedt ruimte aan kleine en middelgrote evenementen. In de programmering ligt een belangrijk accent op toegankelijke en gratis events. Aandachtspunt is de geluidsbelasting voor omwonenden.

Goed verbonden met omliggende wijken

- Het park is goed verbonden met omliggende wijken. Belangrijke bronpunten zijn bepalend voor de structuur van bebouwing en park.
- Transformatie van de Posthumalaan/



Hillelaan naar een centrumboulevard met een betere oversteekbaarheid draagt bij aan de verbinding met de Zuidkade en de Afrikaanderwijk.

- Er komt een doorsteek over het water voor fietsers en wandelaars, om de verbinding met Katendrecht te versterken: de Havenpier. De doorsteek heeft daarnaast het doel om de beleving van het water voor wandelaars en fietsers te versterken, uit te nodigen tot beweging en het zwemwater af te schermen voor andere gebruikers van het water.

- Het park krijgt meerdere entrees aan alle kanten. Nabij entrees liggen pleinen die bezoekers opvangen en verdelen over de routes en voorzieningen.



Een *circulaire* Rijnhaven

Rotterdam ontwikkelt zich als een stad, haven en regio, die voorop loopt in de energie-transitie. Alle Rotterdammers worden gestimuleerd bij te dragen aan nieuwe circulaire oplossingen. Er is veel ruimte voor experimenteren en innovaties. Rotterdam is in de toekomst CO2-neutraal en afval bestaat niet meer. (Uit: Verkenning Omgevingsvisie) In de Rijnhaven wordt hier als volgt uitwerking aan gegeven.

Circulaire stad en circulair ontwerpen

Circulariteit krijgt een plek in de ontwikkeling van de Rijnhaven, aandachtspunt is het uitwerken van de wijze waarop. In samenwerking met het Ministerie van BZK en marktpartijen zal dit vorm krijgen. Vooralsnog zijn er de volgende invalshoeken:

- Gebruik van duurzame materialen opnemen als criterium bij de marktselectie, zoals:
 - Gebruik van herbruikbare en hergebruikte bouwmaterialen.
 - Minimaal gebruik van primair beton.
- Ontwerp van gebouwen en infrastructuur op zo'n manier dat ze gemakkelijk uit elkaar gehaald kunnen worden en de onderdelen weer op een goede, hoogwaardige manier hergebruikt kunnen worden. Invoering van een materialenpaspoort voor alle gebruikte bouwmaterialen.

- De markt uitdagen om circulariteit ook een belangrijke plek te geven in het gebruik van de gebouwen, bijvoorbeeld met innovatieve systemen voor de verwerking van gft-afval en het hergebruik van regenwater voor bijvoorbeeld koeling van gebouwen of toiletgebruik.

Gebouwen voorzien (zoveel mogelijk) in eigen energiebehoefte

- Alle gebouwen voorzien zoveel mogelijk in hun eigen energiebehoefte. BENG-regelgeving (Bijna Energie Neutraal Gebouw) is tegen de tijd dat er gebouwd wordt actief en dus uitgangspunt. Volledig energieneutraal bouwen lijkt vanwege de hoge dichtheid niet mogelijk.
- Aandachtspunt is het uitdagen van de markt om met slimme toepassingen te komen, zoals invoering van een smart-grid systeem voor betere afstemming vraag-aanbod; oprichting van een energiecorporatie waarin bewoners en bedrijven actief zijn of het combineren van zonnepanelen of stedelijke windsystemen op hogere daken. Dit in combinatie met groene daken.

Versterken stadsnatuur: focus op onderwaternatuur

- De Rijnhaven wordt natuur-inclusief gebouwd, zowel onder water als op het land.

- Bij het toevoegen van groen met hoge ecologische waarde ligt de focus op het versterken van de onderwaternatuur. Hierdoor worden de waterkwaliteit, de biodiversiteit en zelfs de recreatieve kwaliteiten van de Rijnhaven vergroot. Rijnhaven heeft alles in zich om de plek te worden met een rijke onderwaternatuur. Dit dankzij het tweedagelijkse tij en de overgang van zout naar zoet water.
- Aandachtspunt is het verkennen van de mogelijkheid voor het aanleggen van natuurvriendelijke oeverconstructies en aanhechtingsmogelijkheden voor schelpdieren en waterplanten. Dit kan bijdragen aan het realiseren van voldoende waterkwaliteit die nodig is om in de Rijnhaven te kunnen zwemmen. De drijvende parken kunnen bijvoorbeeld worden voorzien van drijvende onderwatertuinen met paal- en pontonhula's, rifballen, biohutten en houten meerpalen. Aandachtspunt is dat er in het water geen antifouling wordt toegepast. Dit zijn middelen en maatregelen die het hechten van micro-organismen, mosselen en algen tegengaan, Deze zouden de mogelijkheden voor zwemmen en ecologie beperken.





Een productieve Rijnhaven

Rotterdam ontwikkelt zich als een stad, haven en regio die ruimte biedt voor de nieuwe economie. Rotterdam biedt een innovatief en concurrerend vestigingsklimaat met inspirerende plekken voor ontmoeting en uitwisseling. Creativiteit en ondernemerschap krijgen de ruimte om te groeien. Rotterdamse bedrijven zijn trots op hun vestigingslocatie en durven dat aan de wereld te tonen. (uit: de Verkenning Omgevingsvisie.) De Rijnhaven zal zich ontwikkelen tot gewild economisch vestigingsklimaat én geeft een impuls aan bestaande werklocaties in de omgeving. Voor een productieve Rijnhaven gelden de volgende uitgangspunten en aandachtspunten.

Gemengd milieu

- Rijnhaven wordt een gemengd hoogstedelijk milieu, waarbij ook ruimte is voor kantoren en bedrijven.
- Aandachtspunt is dat de werkruimten zich, waar mogelijk, onderscheiden van de functies op de Wilhelminapier, Katendrecht en de noord/oostzijde van de Posthumalaan. Te denken valt aan kleinschalige kantoren, moderne verzamelgebouwen, incubators en flexconcepten.
- Aandachtspunt is de overweging om te kiezen voor een thematische focus/dragers

(zoals klimaatadaptatie of maritieme sector). Hiermee geef je richting aan de invulling van werkruimten.

- Aandachtspunt is de flexibiliteit van gebouwen, zodat deze bij veranderende behoeften vanuit de markt aangepast kunnen worden.
- Rijnhaven ligt met het Rondje Rijnhaven en haar horecavoorzieningen perfect voor de mensen die werken op de Kop van Zuid. Het wordt een ontmoetingsruimte op het water met groen en frisse lucht.

Ruimte voor (betaalbare) bedrijfsruimten

- Een deel van het niet-wonen programma biedt ruimte aan stadsgebonden bedrijvigheid zoals ambachten, reparatieservices, uitleen- en deeleconomie, kleine distributiecentra en kleinschalige circulaire punten voor afvalstoffenscheiding.
- Ook is er plek voor betaalbare bedrijfsruimte, voor starters, innovators, ambachtslieden, winkeliers, zzp-ers, de creatieve industrie en/of stadslogistiek.





Een karakteristieke Rijnhaven

Rotterdam viert haar eigenheid, door (cultuurhistorische) waarden een belangrijke plek te geven en door met een krachtig ruimtelijk ontwerp haar kwaliteiten te benadrukken en beleefbaar te maken. Bij de ontwikkeling van de Rijnhaven staat dit hoog op de agenda. De uitgangspunten en aandachtspunten luiden als volgt.

Het water centraal

- De beleving van het water staat centraal. De oriëntatie is veel op het water gericht.
- De Rijnhaven manifesteert zich aan het water, op het water, in het water.
- In het park kan het water op allerlei manieren worden benaderd en beleefd. Vanaf de kaden, het park op vast land, het strand, op drijvende parkdelen, varend, via de dwarsverbinding en van bovenaf. Het Rijnhavenpark brengt het water dichterbij en maakt het aanraakbaar.

Dynamiek terugbrengen

- De dynamiek op het water, die de Rijnhaven als actieve haven van oudsher typeert komt terug in een nieuwe vorm. Het water wordt de plek voor kleinschalige recreatieve activiteiten en kleinschalige drijvende initiatieven.
- Faciliteiten aanbrengen die tijdelijk

(drijvend) programma mogelijk maken zijn maatregelen.

- De getijdenwerking wordt zichtbaar, waardoor meer mensen zich realiseren dat het havenbekken en de rivier in open verbinding staan met de zee.
- De drijvende parkdelen bieden ruimte aan (onder)waternatuur met ecologische waarde.

Cultuurhistorie en karakteristieken benutten voor de eigenheid van de Rijnhaven

- De ruimtelijke opzet van het Masterplan Rijnhaven benadrukt de karakteristieke vorm van het havenbekken.
- De ontwikkeling respecteert en benadrukt de maat en schaal van de open ruimte.
- De vijfhoekige, asymmetrische vorm, met haar kwaliteit van openheid en tegelijkertijd beslotenheid, blijft in de nieuwe opzet behouden.
- De huidige kademuren langs de randen worden behouden en ook de kaderand op de kop blijft zichtbaar in het profiel van de centrumboulevard Posthumalaan.
- De bijzondere positie van de vijf iconische gebouwen wordt benadrukt: Luxor, metrostation Rijnhaven, Santos, Codrico en Hotel New York.
- Er ontstaan belangrijke vergezichten vanuit de hoeken Luxor, Metrostation Rijnhaven, de Veemstraat en het Ichthushof.

- De drijvende parkdelen benadrukken de langgerektheid van de pieren.
- De Rijnhaven krijgt een icoon/kunstwerk van formaat dat een brede doelgroep aanspreekt en bij voorkeur gebruikswaarde heeft.
- Het terugbrengen van dukdalven en meerstoelen in het havenbekken.

Ultieme mix van stad, haven en rivier

- Alle ingrepen zijn erop gericht dat de stad (levendig en gemixt), de voelbare havenhistorie (groots en rauw) en de rivier (weids en dynamisch) hier een unieke relatie aangaan en in optima forma beleefd kunnen worden.
- Binnen die mix zijn er drie herkenbare identiteiten. Het drijvende park bij de Wilhelminapier is formeel en strak. Het drijvend park bij Katendrecht is informeler en biedt mogelijkheden voor initiatieven van derden, wat leidt tot een ruiger en gevarieerder beeld. Het park met strand op vaste grond is juist een echt stadspark met veel groen, grote bomen, grasvelden en wandel- en fietspaden. En natuurlijk met een strand!



Vervolgstappen

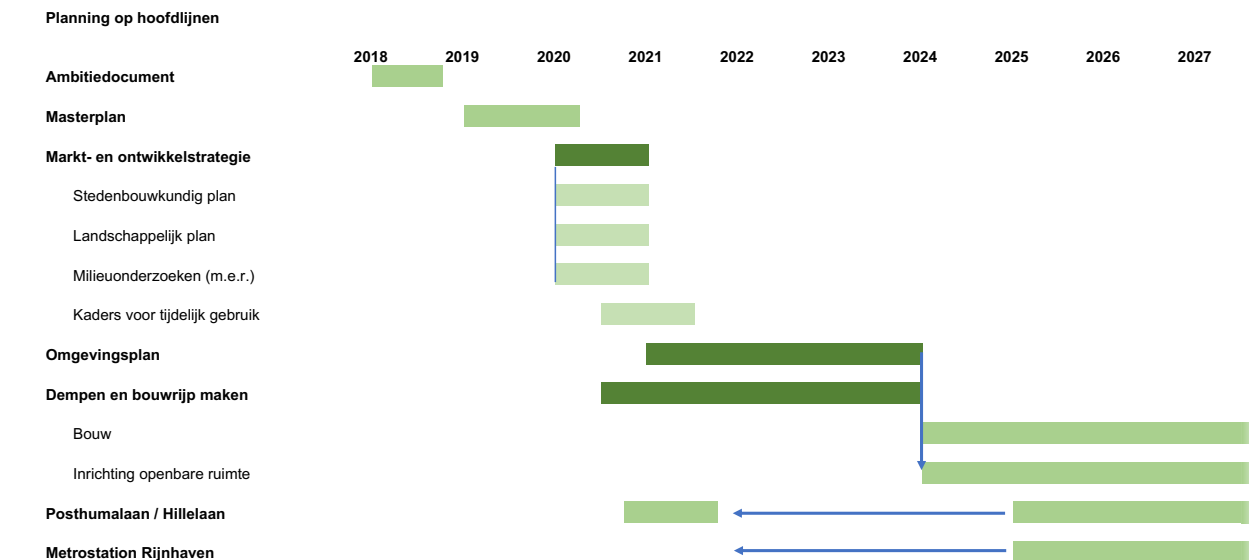
7

Planning

Met dit Masterplan liggen de koers en de belangrijkste ruimtelijke en programmatische uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Rijnhaven vast. In de volgende fase moeten de kaders en criteria voor de realisatie nog verder uitgewerkt worden voordat marktpartijen het stokje overnemen en gaan bouwen en het park aangelegd gaat worden. Wat nodig is is dat in samenhang tot stand komen:

- milieuonderzoeken;
- stedenbouwkundig plan;
- landschappelijk plan voor de inrichting van het park/openbare ruimte en organisatie van het wateroppervlak;
- marktbenaderings- en ontwikkelingsstrategie.

De gebiedsontwikkeling is hoogstwaarschijnlijk m.e.r.-plichtig, in elk geval m.e.r.-beoordelingsplichtig. In planning wordt rekening gehouden dat een m.e.r.-procedure gevolgd moet worden. Na de uit te voeren milieuonderzoeken kunnen de programmatische uitgangspunten, het stedenbouwkundig plan en de landschappelijke inrichting preciezer bepaald en geoptimaliseerd worden. En dit vormt vervolgens de basis voor het op te stellen bestemmingsplan. In die milieuonderzoeken



worden aspecten als ecologie, luchtkwaliteit, geluidsaspecten, mobiliteit, externe veiligheid, bodem- en waterkwaliteit, gezondheid, etc. onderzocht. Het stedenbouwkundig plan krijgt een detailniveau dat past bij de te kiezen aanbestedingsvorm en kan afhankelijk daarvan meer of minder gedetailleerd zijn. In de marktbenaderings- en ontwikkelingsstrategie wordt de bepaald op welke wijze de gemeente met de

marktpartijen tot samenwerking wil komen voor de realisatie. Overwegingen daarbij zijn bijvoorbeeld de balans tussen kwaliteit, innovatie, risicoverdeling, snelheid en fasering. Het resultaat is een Uitvoeringsplan voor de gebiedsontwikkeling Rijnhaven.

Parallel hieraan kan veel tijd gewonnen worden door de eerste fase van de havendemping en voorbelasting uit te

voeren. In het vigerende bestemmingsplan is een demping voorzien. Het doel is deze werkzaamheden zo snel mogelijk uit te voeren omdat het bijna drie jaar duurt nadat het zand is aangebracht, de bodem voldoende is ingeklonken en het terrein bouwrijp is. Planologisch zijn er dus mogelijkheden deze demping vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan uit te voeren.

Het voornemen is het Floating Office Rotterdam (FOR) in 2020 te realiseren, zodat het UN Global Centre on Adaption nog tijdens de Climate Adaptation Summit 2020 geopend kan worden. In januari 2020 is de (tijdelijke) omgevingsvergunning voor het FOR verleend. Hiermee gecombineerd wordt een stuk parkponton aangelegd dat een eerste fase kan zijn van het Rijnhavenpark.

De eerste fase: (voorbereiden van) dempen

Civieltechnische zaken

De ontwikkeling van de Rijnhaven begint met een stukje pure Hollandse cultuur van landaanwinning. Er moet land gemaakt worden om te kunnen bouwen en om het park in te richten. De haven, met een diepte die gaat tot een 9 à 10 meter, wordt opgehoogd met zand en tijdelijk nog extra opgehoogd (voorbelasten) om de bodem te laten inklinken

zodat het gebied in de eindsituatie aan de eisen voor restzettingen voldoet. Nadat de bodem voldoende is ingeklonken wordt de overhoogte van zand verwijderd en wordt het terrein bouwrijp gemaakt en kan het eerste bouwplan starten. Dit vergt alles bij elkaar zo'n 3 jaar. Omdat het landdeel van het park niet voorzien is in het huidige bestemmingsplan, zullen de ophoogwerkzaamheden van dat deel van het park pas later volgen. De gemeente kan het havenbekken op deze locatie wel alvast verondiepen.

Ter voorbereiding op het dempen zullen ook de kademuuren langs de Posthumalaan en de Hillelaan aangepakt worden. De kademuur langs de Hillelaan is in zeer slechte staat en zal geheel verwijderd worden.

In de hoek van het havenbekken is nog een riooloverstort aanwezig. Vanwege de demping moet deze verlegd worden in westelijke richting. Omdat het doel is zo schoon mogelijk water te creëren, is het streven de riooloverstort tot voorbij de Rijnhavenbrug te brengen en direct op de rivier te koppelen. De drijvende parkdelen worden aangelegd zodra het bestemmingsplan dit toelaat. Aan de zijde van Katendrecht speelt daarbij mee dat het drijvende park pas kan worden aangelegd als de het bedrijf Codrico het water niet meer nodig heeft voor hun aanvoer. Op dit moment valt hier niets concreets over te zeggen.

Initiatieven huidige gebruikers Rijnhaven

In de Rijnhaven is nu een aantal tijdelijke gebruikers en functies die ruimte zullen maken (of al hebben gemaakt) voor de nieuwe ontwikkelingen. Met de gebruikers/ eigenaren van de objecten en functies die nu nog in de haven liggen, worden afspraken gemaakt over hoe deze functies in de fasering van de ontwikkeling zijn in te passen. Over de Drijvende Bollen zal de gemeente als eigenaar en verhuurder, een besluit moeten nemen of deze tijdelijk of langere tijd in de nieuwe Rijnhaven behouden kunnen blijven.

Partners

Relatie marktpartijen

De gemeente is grondeigenaar van het gehele gebied inclusief het water. Er zijn marktpartijen (beleggers, ontwikkelaars, aannemers) nodig om de ambities te realiseren en in de markt te zetten. Hoogstedelijke gebiedsontwikkeling is een complexe opgave en de kennis, ervaring en innovatievermogen en investeringskracht van marktpartijen zijn belangrijke factoren voor een geslaagde gebiedsontwikkeling. De wijze waarop de marktbenaderings- en ontwikkelstrategie worden gekozen, zet daar nadrukkelijk op in. Het basisscenario is dat de gemeente zorgdraagt voor het leveren van bouwrijpe grond (o.a. dempen/voorbelasten) voor de bebouwingen en het park realiseert.

Behalve marktpartijen spelen ook de woningbouwcorporaties een rol. De gemeente maakt met deze partijen afspraken over het aantal sociale woningen en hoe het opdrachtgeverschap wordt ingevuld. Daarnaast is de gemeente ook opdrachtgever voor het park.

Metropoolregio Rotterdam Den Haag en RET Gemeente, MRDH en de RET zijn belangrijke partners voor de bereikbaarheid. Deze samenwerking reikt verder dan alleen de Rijnhaven. Ook Katendrecht, Afrikaanderwijk en Kop van Zuid ontwikkelen zich wat betreft de dichtheden en mix van functies naar centrumniveau. Korte en lange termijn mobiliteitsvisies en -investeringen moeten daarom op elkaar worden afgestemd. Wat betreft de Rijnhaven richt deze samenwerking zich op aantrekkelijke en laagdrempelige bereikbaarheid van de metrostations Rijnhaven en Wilhelminaplein plus het realiseren van hoogwaardige OV-hubs en het borgen van voldoende capaciteit op de metrolijn.

Financiën en dekking

De gemeente voert voor het bouwprogramma een grondexploitatie waaruit de kosten voor het bouw- en woonrijp maken betaald worden. De opbrengsten uit de verkoop



van de grond vloeien vervolgens weer in de grondexploitatie. Het park kan en mag niet zonder meer uit de opbrengsten worden gefinancierd. Het doel is het park al direct te kunnen realiseren. Het College van B & W zal de Raad een passende strategie voor financiering en dekking van de investeringen voorstellen. De herinrichting van de Posthumalaan/Hillelaan is een investering van stedelijk niveau waarover separate besluitvorming moet plaatsvinden. Voor het upgraden van de metrostations wordt de

samenwerking met MRDH/RET gezocht om de wederzijdse investeringsstrategieën op elkaar af te stemmen.

Participatie Rijnhaven

Tussen 1 november en 17 december 2018 heeft de gemeente Rotterdam een participatieproces georganiseerd voor de Rijnhaven. Het doel was om bij bewoners, gebruikers, ondernemers en organisaties suggesties op te halen als input op dit Ambitiedocument



(1.200 reacties zijn gebundeld in een reactiedocument). Met dit Masterplan stopt de participatie niet. Het Masterplan zal op diverse wijzen aan omwonenden, belanghebbenden, marktpartijen en geïnteresseerden gepresenteerd worden. Officiële inspraakmomenten volgen in het planproces zoals bij de procedure voor het bestemmingsplan of de wettelijke inspraak bij omgevingsvergunningen. Voor de ontwikkeling en realisatie van de deelprojecten zoals

programma's van eisen voor de openbare ruimte en de daaruit voortvloeiende inrichtingsplannen zoals voor het park en de infrastructuur. Deelprojecten als parkaanleg lenen zich bij uitstek voor participatie. Voor de inrichting van het park, strand of aanleg overige buitenruimte, wordt de omgeving betrokken. Deze vormen van inspraak blijft de gemeente organiseren net zolang totdat het laatste onderdeel is uitgevoerd.

Placemaking

Het duurt zeker nog een aantal jaren voordat het park gereed is. En dan nog is het gebied niet klaar en moet er nog volop worden gebouwd. Placemaking is een aangename manier voor de stad, omgeving, bezoekers en ondernemers om al in een vroeg stadium te ervaren wat de Rijnhaven voor hen gaat betekenen. Verschillende initiatiefnemers met belangstelling voor de tijdelijke programmering hebben zich reeds gemeld.



CVT

INNOVATION

INNOVATION

Verantwoording

8

Beleidsverantwoording

Ambitiedocument Rijnhaven - [website](#)
Juni 2018

Reactiedocument participatietraject Rijnhaven - [website](#)
Eindrapportage Participatie en Martconsultatie Rijnhaven
November - december 2018

Cultuurhistorische verkenning Rijnhaven - [website](#)
Juli 2018

Woonvisie Rotterdam Koers naar 2030 Agenda tot 2020 - [website](#)
Vastgesteld door gemeenteraad Rotterdam 15 december 2016

Strategische Verkenning Verstedelijking Rotterdam - [website](#)
Vastgesteld door College van B en W Rotterdam op 18 juli 2019

Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016-2030+ - [website](#)

Werklocaties Nota Kantoren Rotterdam samengevat - [website](#)
19 juni 2019

Werklocaties Nota Bedrijfsruimte Rotterdam samengevat - [website](#)
19 juni 2019

Rotterdam Vitale Stad – Nota Publieke Gezondheid ‘16-’20 - [website](#)

Sport beweegt Rotterdam – Sportnota Rotterdam ‘17-’20 - [website](#)

Rotterdams Weerwoord Urgentiedocument– Samen Rotterdam voorbereiden op een extremer klimaat - [website](#)
Vrijgegeven voor publicatie en consultatie door College van B en W op 22 februari 2019

Rotterdam gaat voor groen – 20 ha erbij Actieplan - [website](#)
Vastgesteld door College van B en W Rotterdam op 9 april 2019

De Nieuwe Maas als stedelijk parklandschap. Toekomstperspectief binnenstedelijke Nieuwe Maas - [website](#)
Vastgesteld door het College van B en W Rotterdam op 16 april 2019

Rivieroevers Rotterdam Uitvoeringsprogramma ‘19-’22 - [website](#)
Vastgesteld door het College van B en W Rotterdam op 25 juni 2019

Bouwmaatregelen Woningbouw Rotterdam 2018-2021, Samen naar de 18.000 - [website](#)

Thuis in Rotterdam - Addendum Woonvisie Rotterdam - [website](#)
Met amendement vastgesteld door Gemeenteraad Rotterdam Mei 2019

Hoogbouwvisie 2019 - [website](#)
Vastgesteld door College van B en W Rotterdam in oktober 2019

Meer groene stroom van eigen bodem - [website](#)
Overeenkomst tussen Gemeente Rotterdam, Eneco en Greenchoice op 14 oktober 2019

Referentiewaarden voor maatschappelijke voorzieningen - [website](#)
Vastgesteld door College van B en W Rotterdam op 10 december 2019.

Koersnota Schone Lucht 2019-2022 - [website](#)
Juli 2019

Beleidsregel buitenklimaat: Luchtkwaliteit bij scholen en kinderdagverblijven - [website](#)
Regels mbt luchtkwaliteit

Actieplan Geluid 2019-2023 - [website](#)
Vastgesteld door College van B en W Rotterdam op 10 december 2019

Handleiding Rotterdamse norm voor buitenspeelruimte - [website](#)
Mei 2012

Visie Openbare Ruimte 2019-2029 - [website](#)
April 2019

Rotterdam Duurzaamheidskompas - [website](#)
September 2019

Rotterdamse Mobiliteitsaanpak - [website](#)
Vastgesteld door Gemeenteraad Rotterdam op 20 februari 2020

Beeldverantwoording

- 6**
© Onbekend
- 8**
© Hans Wilschut
- 10** - [website](#)
© Gerard van Roon
- 14**
© Hans Wilschut
- 16**
Linksboven
© Mei Architecten
- Rechtsboven - [website](#)
© Mothership
- Linksboven - [website](#)
© Blueroom bv
- Rechtsboven - [website](#)
© Onbekend
- 18** - [website](#)
© Ton Roeleveld
- 20**
© Aviodrome Lelystad
- 22** - [website](#)
© Marwan Magroun
- 25** - [website](#)
© Patrick Boertje
- 26**
Links
fotoboek HAL, 1928
- Middenboven
SAR, 1916
- Middenboven
© C. Nieuwland, 1903
- Rechts - [website](#)
© Onbekend
- 27**
Boven 1 - [website](#)
© EPA001
- Boven 2 - [website](#)
- Boven 3 - [website](#)
- Boven 4 - [website](#)
© MAD
- Linksboven - [website](#)
© William Verbeek
- Middenboven - [website](#)
© Ossip van Duivenbode
- Rechtsboven - [website](#)
- 28**
Links
© Aviodrome Schiphol
- Rechts
G.H. de Jongh, archief Gemeentewerken
Rotterdam
- 29** - [website](#)
- 30**
© Hans Wilschut
- 32** - [website](#)
- 34**
Links - [website](#)

Middenboven - [website](#)
© Bruce Damonte

Middenbeneden - [website](#)
© Antoine Thevenet

Rechts
© onbekend

35
Linksboven - [website](#)
© ANNABAU

Linksbeneden - [website](#)

Midden - [website](#)

Rechtsboven - [website](#)

Rechtsbeneden - [website](#)
© Laurens Morel

36
Links - [website](#)
© Iris van den Broeck

Middenboven - [website](#)
© oorthuis fotografie

Middenbeneden 1 - [website](#)
© Claire Droppert

Middenbeneden 2 - [website](#)

Middenbeneden 3
© Jeroen van Dam

Middenbeneden 4 - [website](#)

Rechts - [website](#)
© Ossip van Duivenbode

37
Linksboven - [website](#)
© Søren Aagaard

Linksonder - [website](#)
© Jan Jaap Weeda

Middenlinksboven - [website](#)

Middenlinksbeneden - [website](#)

Middenrechtsboven - [website](#)
© Willem Kolvoort

Middenrechtsbeneden - [website](#)
© Holland in Pixels

Rechts
Onbekend

41 - [website](#)
© Etienne Frossard

49 - [website](#)
© Industryous Photography

51
Links
Boven - [website](#)

Middenlinks - [website](#)

Middenrechts - [website](#)

Linksbeneden - [website](#)
© Christian Philips

Rechtsbeneden - [website](#)

Midden
Boven - [website](#)
© TA@Sweco

Middenlinksboven - [website](#)
© Kate Joyce Studios

Middenlinksbeneden - [website](#)

© Christian Emdal

Middenrechtsboven - [website](#)

© Martin Ar

Middenrechtsbeneden - [website](#)

Onder
onbekend

Rechts

Linksboven - [website](#)

Rechtsboven - [website](#)

Middenlinks - [website](#)

© tom@swissphotoart.ch

Middenrechts - [website](#)

Linksbeneden - [website](#)

Rechtsbeneden - [website](#)

54 - [website](#)

© Peter Bennetts

55 - [website](#)

© Rasmus Hjortshoj

56 - [website](#)

© Gerard van Roon, bewerking Barcode Architects

63 - [website](#)

© Stonehill & Taylor Architects

67 - [website](#)

© Stonehill & Taylor Architects

69 - [website](#)

© MVVA

71 - [website](#)

© Peter Bennetts

73 - [website](#)

© Nigel Young / Foster+Partners

75

Links - [website](#)

Rechts - [website](#)

77 - [website](#)

© Julien Lanoo

79 - [website](#)

© Plomp

84

© Hans Wilschut

89

Links - [website](#)

© velosolutions/Hansueli Spitznagel and Alex Buscho

Rechts - [website](#)

© Charlotte Antheunisse

90

© Jeroen van Dam



Colofon

Dit Masterplan Rijnhaven is opgesteld door team Rijnhaven, dienst Stadsontwikkeling van de Gemeente Rotterdam, in opdracht van gebiedsontwikkelaar Frans de Jong.

Team Rijnhaven:

Peter Spakman, Albert van Eer, Diana Santa Cruz, Kim Schotting, Axel Buysschaert, Tristan Kunen, Li Chen Chew, Frans den Adel, Margot van Riessen, Rene Korstanje, Pieter de Greef, Karin Blokzijl, Maurice Boumans, Caitlin Wong-Si-Kwie

Thema's:

Mobiliteit: Arjen Kamphuis, Ton Koevermans
Duurzaamheid: Karmijn van den Berg
Wonen: Marco de Bruin, Jeannette de Waard
Programma: Ramon Rodrigo, Yvonne Trip
MO: Annette Bombeke, Josien van den Bogaart

Opmaak en redactie:

Tappan | Perron14

In samenwerking met:

BARCODE ARCHITECTS
BURO FOR ARCHITECTURE AND CONTEMPORARY DESIGN

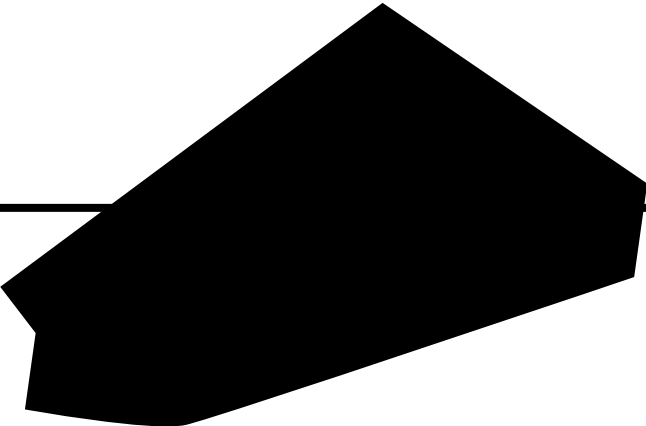
ROBERT DE KONING  LANDSCHAPSARCHITECT BNT

BGSV

Aan de inhoud is veel zorg besteed. Toch kan het zo zijn dat informatie onvolledig of niet helemaal correct wordt weergegeven. Aan deze informatie kunnen geen rechten worden ontleend.



Gemeente Rotterdam





Gemeente Rotterdam