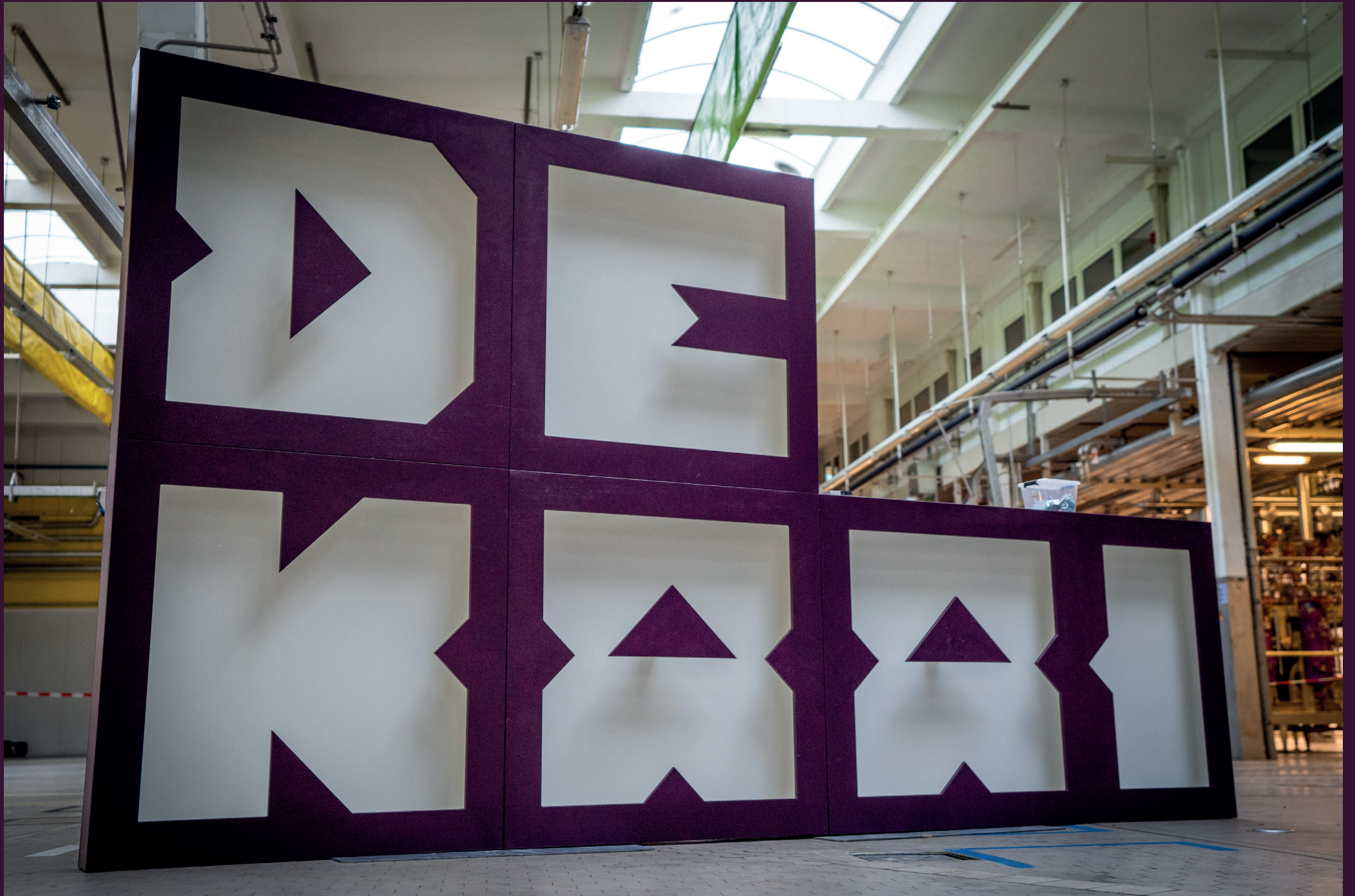




DE
KARRI





INLEIDING

De Kaai wordt een nieuwe buurt in Rotterdam waar mensen groen, gezond en duurzaam wonen, werken en recreëren. Een buurt met een eigen karakter met behoud van het 'fabriekse'. Door nieuwe routes goed verbonden met de omgeving. Het stedenbouwkundige ontwerp, de landschappelijke setting en de stedelijke programmering maken De Kaai een open en uitnodigende plek.

De afgelopen tijd is hard gewerkt aan het Masterplan voor de ontwikkeling van De Kaai. Het document beschrijft de ambities, randvoorwaarden en planregels voor de verdere uitwerking van het ontwerp van de gebouwen, de openbare ruimte en het landschap.

Tijdens het ontwikkelen van het Masterplan is veelvuldig gesproken met de omgeving. Huidige bewoners, kinderen, lokale ondernemers en overige geïnteresseerden hebben hun wensen via participatiesessies geuit: meer groen, een prettige verblijfsplek aan het water, een gezamenlijke ruimte en respect voor het historische karakter van de plek. De verzamelde input is meegenomen en verwerkt in dit Masterplan of krijgt in de verdere uitwerking van het plan een plek.

Het Masterplan wordt gebruikt als ruimtelijke en programmatische leidraad tijdens het ontwerptraject en als onderlegger voor het bestemmingsplan en de aanvragen voor de omgevingsvergunning. Daarnaast wordt het gebruikt als basis voor de selectie van jonge Rotterdamse architecten en andere adviseurs voor het vervolgtraject van De Kaai.

Dit document is een samenvatting van het Masterplan. Het complete Masterplan is in te zien via deze [link](#).

ONTWIKKEL AMBITIES

De Kaai, een nieuw stuk onvervalst Rotterdam

Het voormalige Unileverterrein met de margarinefabriek was meer dan een eeuw een afgesloten terrein en onbereikbaar voor de omgeving. Toch is het altijd een belangrijk onderdeel geweest van de identiteit van Feijenoord. Het is dit onvervalste karakter dat het gebied zo bijzonder maakt. De Kaai wordt een plek waar dit historische karakter wordt omarmd, waarmee een nieuw stuk leefbaar Rotterdam met veel ruimte voor nieuwe bedrijvigheid en woningen wordt gecreëerd.

De Kaai wordt anders en echt

De komende jaren verandert het terrein van de vroegere margarinefabriek in een woongebied, waar mensen binnenkort een thuis vinden. De historische uitstraling blijft, maar het gebied wordt uitgebreid met circa duizend woningen en circa tienduizend vierkante meter voorzieningen. Een autovrij gebied waar verblijven en leefbaarheid centraal staan. Zo bouwen we verder aan de geschiedenis die Rotterdam heeft gemaakt tot een wereldstad, waar zich voortdurend nieuwe kansen voordoen.

Met elkaar creëren

De opgave is ambitieus: we bouwen veel woningen en tegelijk vergroten we de levendigheid en leefbaarheid van het gebied. Om dat voor elkaar te krijgen, is de dialoog met de omgeving van groot belang. Daarom hebben we een team samengesteld dat hetzelfde denkt over thema's als participatie en duurzaamheid. We trekken samen op met buurtbewoners. Want juist met hun inbreng laten we het gebied tot leven komen op een manier waar iedereen van profiteert.



Een buurt met leefruimte voor iedereen

“We willen een buurt creëren waar iedereen blij mee is. Met woningen voor sociale en middenhuur, aangevuld met vrijesector koopwoningen. Geen anonieme woongebouwen, maar een wijk met samenhang en structuur. Een buurt met een mooie balans tussen private en gedeelde ruimtes voor verschillende vormen van sociale interactie. We bouwen speels en compact, met straten, pleinen en veel levendigheid. Voetgangers staan centraal, fietsers zijn te gast en ook de kade is autovrij. Lage daken worden benut als ontmoetingsplek met daktuinen en groen. Indien mogelijk wordt energie opgewekt op hoger gelegen daken.”

Met veel aantrekkelijke voorzieningen

De Kaai wordt een plek waar mensen elkaar ontmoeten en waar veel te doen is voor buurtbewoners. Zo komt er ruimte voor lokale ondernemers, maatschappelijke voorzieningen, kleine bedrijven, werk- en leerplaatsen en horeca. De kade verandert in een aantrekkelijk gebied, waar mensen in het groen wandelen, sporten en flaneren. Er komt horeca en een getijdenuoever met grote bomen en veel groen, waar je de internationale scheepvaart voorbij ziet trekken. Loop via de Willemsbrug een ‘rondje Zuid’ en kom even tot rust aan de oever, met zicht op de skyline van een wereldstad.

Blauwdruk voor een nieuwe wijk

Een dergelijke ontwikkeling in een omvangrijk stuk Rotterdam kost tijd. En we kunnen deze buurt niet realiseren zonder de hulp en de ideeën van Rotterdammers. Daarom is het gebied nu al geopend en organiseren we activiteiten, zodat het op de korte termijn al een bijdrage levert aan de omgeving. Op het huidige fabrieksterrein organiseren we kleinschalige evenementen, bieden we mensen de ruimte om zelf activiteiten te organiseren en gaan we concreet met hen op zoek naar wat werkt en wat niet. Zo krijgen we inzicht in activiteiten en voorzieningen die kans van slagen hebben en ontstaat er een blauwdruk van een buurt in wording.



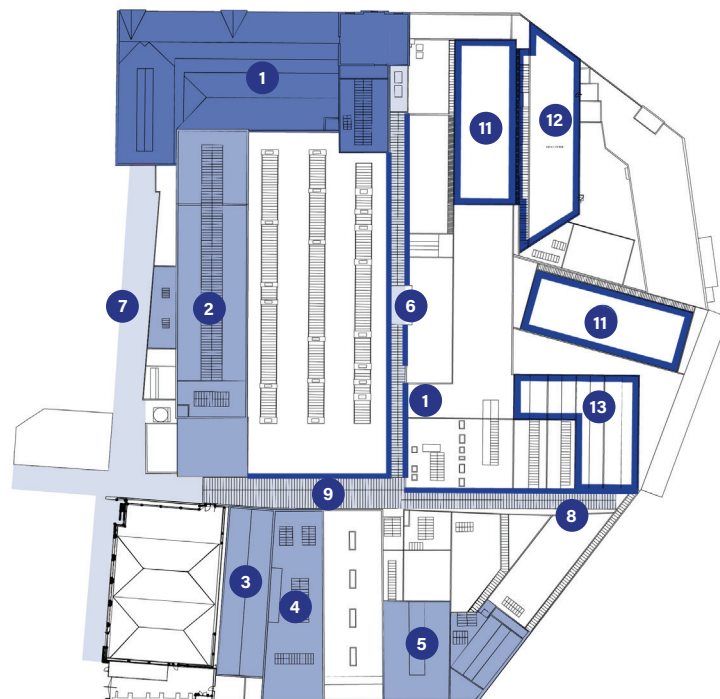
CULTUUR- HISTORISCHE WAARDE

Het behouden en hergebruiken van industrieel erfgoed is een belangrijk uitgangspunt voor het creëren van een karaktervol nieuw stuk stad, waarin het fabrieksgevoel behouden blijft. Daarom behouden we waardevolle gebouwdelen, zoals het Voorgebouw (1), de Emballagehal (2) en de Machinekamer (3).

Ook in de inrichting van de kades, straten en pleinen spelen het behoud en hergebruik van industriële relictten een rol. Zo worden de oude transportlijnen van de fabriek (de IJsgang (6) en de Multiplexgang (9)) in de nieuwe buurt de hoofdstraten.

Op de kade behouden we natuurlijk de markante pinda-kaaspotten. De programmering onderzoeken we later. Ook het pomphuis behoudt zijn plek op de kade. Daarnaast staan er op de kop van de kade een aantal grote bomen, waarvan veel in goede staat verkeren. Het uitgangspunt is om zo veel mogelijk van deze bomen te behouden op de nieuw ingerichte kade.

Naast het letterlijk behouden van gebouwen of gebouwonderdelen, onderzoeken we hoe we in de inrichting van de openbare ruimte relictten uit de fabriek kunnen inzetten. We denken aan het ombouwen van industriële elementen (pijpen/loopbruggen/silo's/machines) voor andere doeleinden, zoals een fontein, een looppad door het getijdеноever en objecten die uitnodigen tot sport en spel.



Monumentale gebouwen

1. Voorgebouw

Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen

2. Emballagehal
3. Machinekamer
4. Technische kamer
5. Melkontvangst en laboratorium

Belangrijke structuren

6. IJsgang
7. Klokkengang
8. Technische gang
9. Multiplexgang

Relicten

10. Wanden gangen
11. Korte en Lange Poot
12. Kistenzolder en opslag
13. Inpakafdeling



Het Voorgebouw

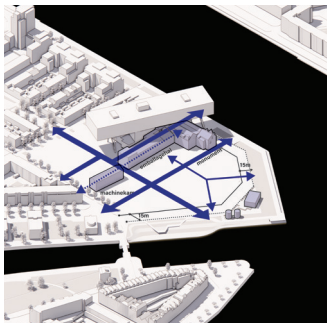


De Emballagehal

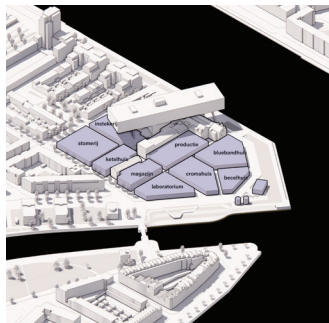


De Machinekamer

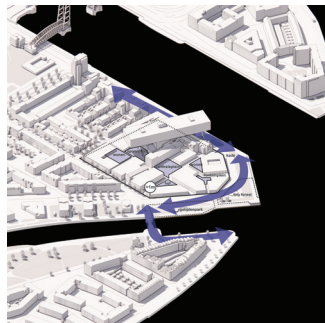
UITGANGSPUNTEN STEDENBOUWKUNDIG PLAN



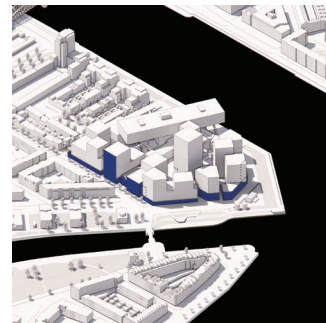
In het ontwerp wordt goed gekeken naar bestaande historische structuren. De oorspronkelijke structuur is de basis voor de verkaveling van bouwblokken, straten en pleinen. De historisch waardevolle bebouwing blijft behouden en wordt onderdeel van het geheel.



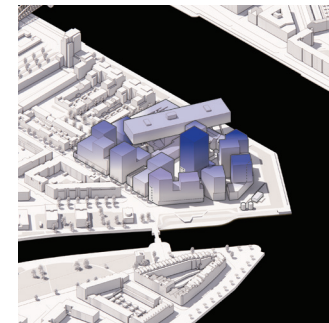
Door het volgen van de historische structuur wordt het plan opgedeeld in zeven zones, die refereren aan de oorspronkelijke functieindeling. Een netwerk van straten, steegjes en pleinen deelt de zones op in percelen, die de basis vormen voor de gebouwvolumes. Dit zorgt voor een afwisselend straatbeeld, met diverse gebouwvolumes en -hoogtes.



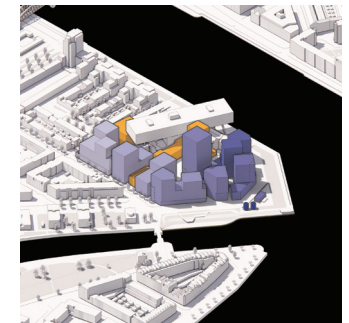
De voormalige fabriek wordt publiek toegankelijk. De poorten verwijnen en de kade wordt weer publiek domein. De kade wordt kwalitatief verbeterd en wordt vergroend. Ook wordt er ruimte gereserveerd voor een getijdenoever aan de Nassauhaven.



In de begane grond van de gebouwen is plek voor innovatieve woonconcepten zoals stadswoningen, lofts en atelierwoningen, maar ook voor flexibele werkplaatsen, atelierruimtes, expositieruimtes, cultuur, incubators, maatschappelijk programma en horeca.

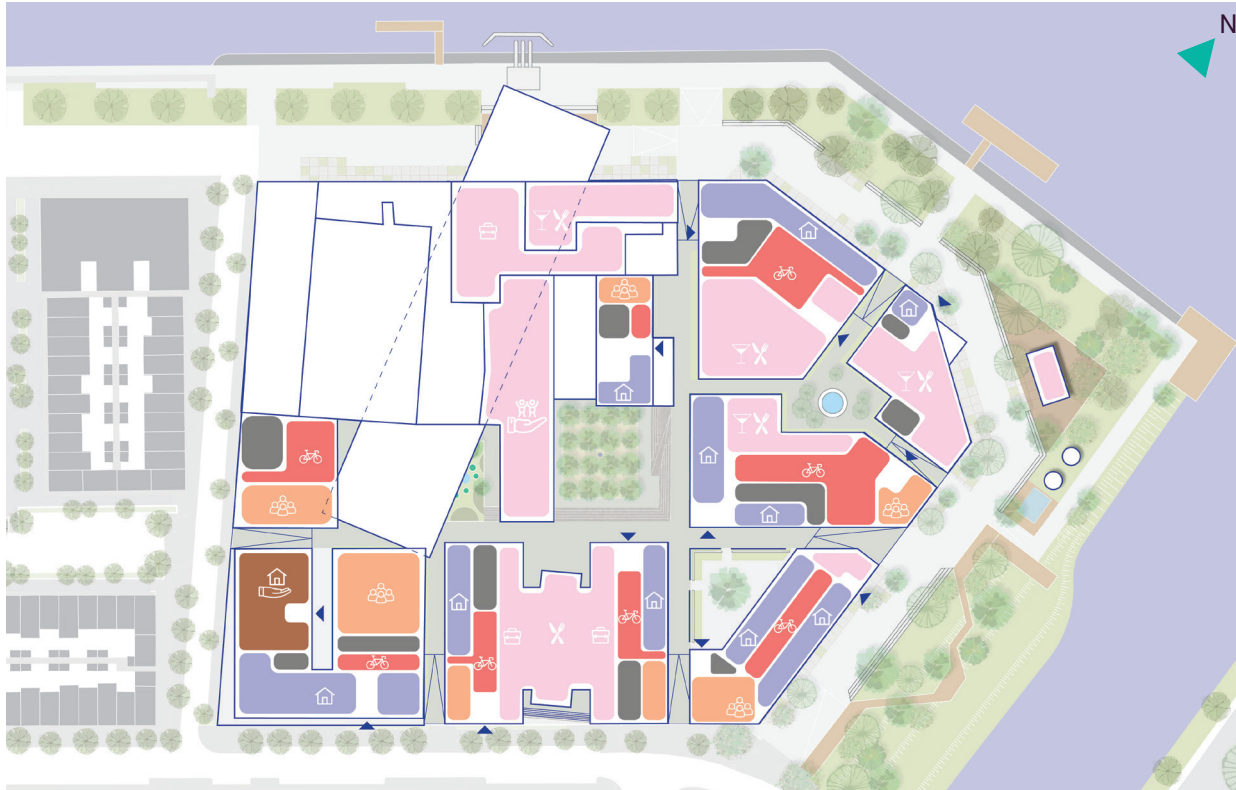


De bebouwing krijgt een afwisselend daklandschap, waarbij bouwhoogtes onderling verschillen. Naar de Roentgenstraat en het Hefkwartier is de bebouwing wat lager, richting het noorden wat hoger. Het centrale hoogteaccent wordt circa 73 meter hoog.



De ontwikkeling wordt bewust verdicht om recht te doen aan het compacte karakter van het historische complex. De verschillende gebouwen vertellen ieder op subtiële wijze een eigen verhaal en refereren aan de historische functie van de specifieke plek.

PROGRAMMA

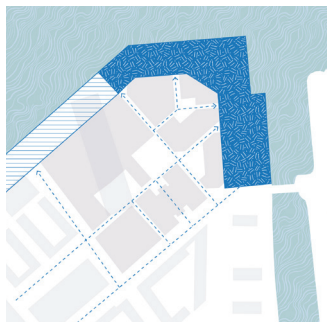


- Wonen
- Commercie/kantoren
- Voorzieningen
- Fietsenstalling
- Technisch
- Entrees





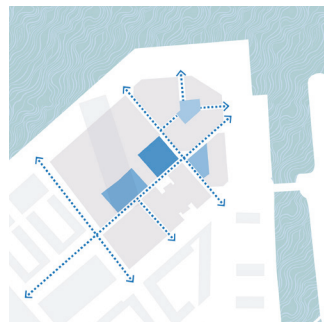
UITGANGSPUNTEN OPENBARE RUIMTE



De stedelijke kade langs de Koningshaven wordt gecontinueerd tot voorbij het bruggebouw. De Kop van Feijenoord manifesteert zich als een bijzondere (verblijfs) plek aan de Nieuwe Maas.



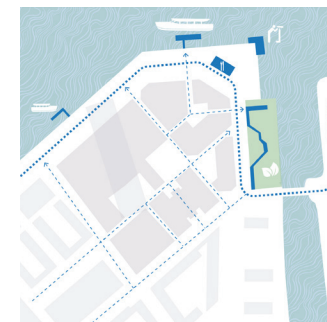
Deze overgang van stedelijke kade naar een bijzondere plek aan de Maas wordt ondersteund door de structuur van de bomen. De Kop van De kaai presenteert zich als Kadepark.



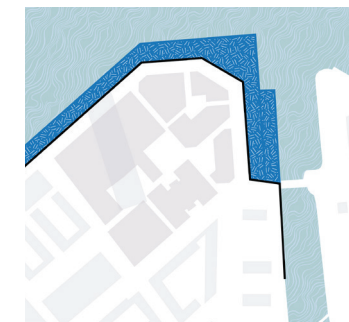
Binnen het complex is er een netwerk van straatjes, pleinen en parkjes voor meer intieme verblijfsruimtes en verbindingen met de omgeving. De pleinen hebben allemaal een eigen sfeer. De straten volgen de structuur van fabriekslijnen.



De kades zijn het domein van voetgangers en fietsers. Automobilisten maken gebruik van de aanwezige infrastructuur van de Roentgenstraat en de Nassastraat.



De Kaai heeft een aantrekkelijk en afwisselend waterfront. Er is ruimte voor het aanmeren van boten, uitzichtplekken aan het water, kleinschalige horeca en een getijdnoever.



Bij de inrichting wordt rekening gehouden met hogere waterstanden in de toekomst. Uitgangspunt is een lage(re) kade op +3m NAP en een hoger gelegen gebied op +4m NAP.

OPENBARE RUIMTE

Belangrijk uitgangspunt voor de inrichting van de kade, pleinen en straten is het aansluiten van De Kaai op de omliggende openbare ruimte. Het voorheen gesloten complex wordt publiek toegankelijk, doorwaadbaar voor voetgangers en fietsers en sluit aan op het omliggende stratenpatroon.

Kade als verblijfsplek

De brede kade wordt een fijne groene verblijfsplek en wordt onderdeel van een doorgaande wandeling langs het water. Op de kop van de kade start het Kadepark. Dit park nodigt uit om te verblijven, met sport- en spelaanleidingen, BBQ-plekken en een horecapaviljoen. Het Kadepark loopt aan de Nassauhaven door in een getijdеноever. Hier kom je dicht bij het water door getijdentrappen en -terrassen.

Binnenwereld met straten en pleinen

In de binnenwereld van De Kaai komen vier pleinen. Het zijn intiem en verrassende plekken die uitnodigend zijn voor bewoners en bezoekers van De Kaai. Allevier hebben ze een eigen karakter en nodigen ze op een andere manier uit tot ontmoeting.

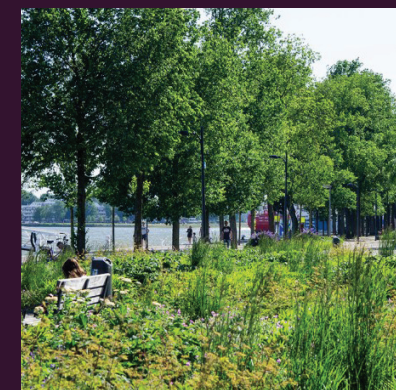
Het Centrale plein staat vol bomen en kan kleine evenementen huisvesten. Het Sponsplein speelt een belangrijke rol in de waterhuishouding van De Kaai. Er komen water-elementen, plantvakken, bomen en ruimte voor spel en ontspanning. Het Fonteinplein wordt een klein plein met een waterelement en mogelijk een kleinschalig terras. Het Becelhof wordt een intieme omsloten plek, met ruimte voor een stadsboom.



Plein met ruimte voor kleine evenementen



Sponsplein



Kade als groene verblijfsplek

MOBILITEIT

Ontsluiting

De ontsluiting van De Kaai voor autoverkeer is voorzien in twee richtingen: via de Nassaukade en via de Nassaustraat en Roentgenstraat. Beide straten komen uit op de Oranjeboomstraat en de verdere hoofdstructuur van het wegennet.

Autoparkeren

We zijn voornemens de parkeerbehoefte voor De Kaai op te lossen in (een uitbreiding van) de bestaande parkeergarage naast het plangebied. De garage is geschikt voor dubbelgebruik met kantoorgebruikers. Hierdoor kan de bestaande inrit aan de Nassaukade behouden worden en hoeft er geen extra inrit gerealiseerd te worden.

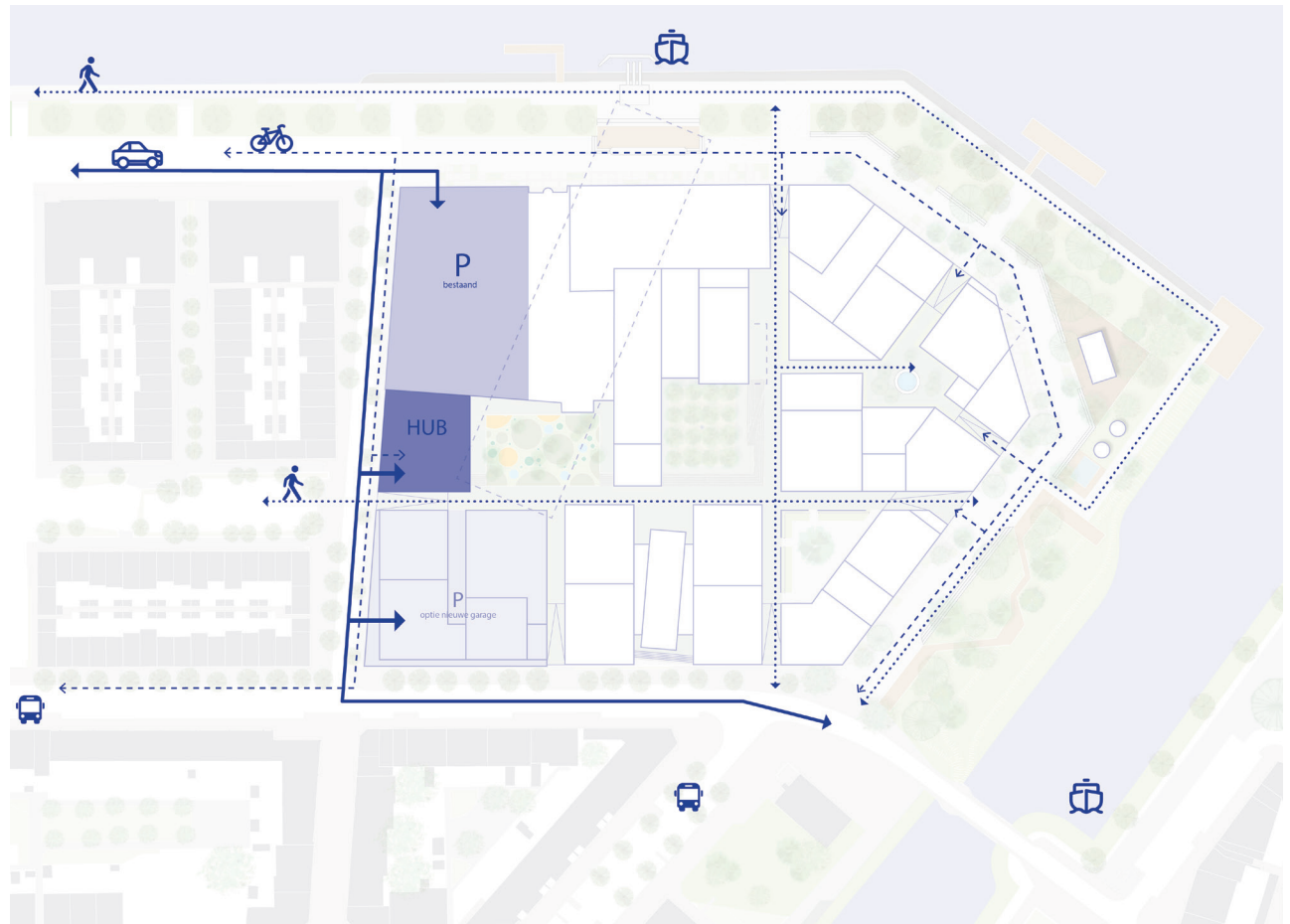
Indien dit scenario niet haalbaar blijkt, wordt de totale parkeerbehoefte opgelost op eigen terrein. In een nieuwe parkeerhub kunnen ca. 300 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Indien nodig kan de parkeerhub aangevuld worden met een (half)verdiepte enkel- of dubbellaagse parkeergarage onder gebouw 2.

Fietsparkeren

In het hele gebied worden 2.500-3.000 fietsparkeerplekken gerealiseerd. Ze worden zo veel mogelijk in de gebouwen opgelost, gekoppeld aan de lobby's en belangrijke doorgangen. In de nieuwe mobiliteitshub komt ook ruimte voor het stallen van (deel)fietsen.

Hub, deelmobiliteit en pakketservice

Bij de ontwikkeling van De Kaai is het uitgangspunt dat mobiliteit beschikbaar is voor iedereen, waarbij duurzaamheid voorop staat en er een zo laag mogelijke impact op ruimtebeslag is. Daarom wordt ingezet op deelmobiliteit, die wordt georganiseerd vanuit de mobiliteitshub. Hier staan deelauto's, -scooters, (bak)fietsen en e-bikes die gebruikt kunnen worden door bewoners van De Kaai en buurtbewoners.



UITGANGS- PUNTEN ARCHITECTUUR

Het industriële karakter van De Kaai weer- spiegelt de industriële erfenis die hier ooit is ontstaan. Het behoud en het tastbaar maken van dit industriële karakter zijn van onschatbare waarde, omdat ze niet alleen de authentieke identiteit van dit gebied bewaren, maar ook een brug slaan tussen het verleden en de toekomst.

Samenhangend geheel

Net zoals de oorspronkelijke fabriek een unieke identiteit had, samengesteld uit verschillende bouwdeelen en karakters, wordt de nieuwe ontwikkeling één samenhangend geheel. Dit wordt bereikt door samenhang in materialen, openingen en buitenruimtes. Elk gebouw is onderdeel van het grotere plan, en de gebouwen worden fysiek en visueel met elkaar verbonden.

Materialen en gevels

Het gebruik van materialen die refereren aan de fabriek is het uitgangspunt. Dat zorgt voor gevarieerde en levendige gevels. Hierdoor krijgen de gebouwen elk een unieke uitstraling. Ontwerpers worden uitgedaagd om creatief te zijn en innovatief te ontwerpen, terwijl ze toch rekening houden met de historische uitstraling van De Kaai. Hiermee wordt een aantrekkelijke omgeving gecreëerd waarin de gebouwen niet alleen functioneel zijn, maar ook visueel aantrekkelijk. Dat draagt bij aan de blijvende charme van de buurt.



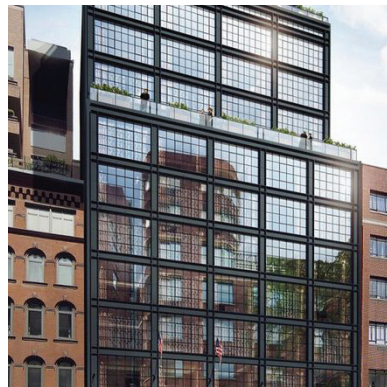
Elk volume heeft een eigen identiteit en vorm



In de materialisatie van ieder gebouw zijn kleuren, structuren en verbijzonderingen op elkaar afgestemd



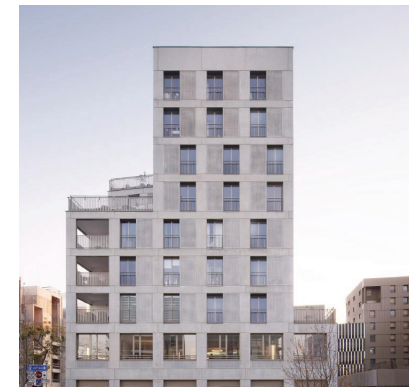
Gebruik van robuuste en industriële materialen, zoals metaal, baksteen of beton



Constructies en structuren aan de buitenzijdes van gebouwen hebben een sterke link met het industriële karakter van de plek



De fabriekse laag heeft een onderscheidende uitstraling en bijzonder programma



Ieder volume is gebonden aan een specifieke ligging en reageert op de omliggende bebouwing

GROENE DAKEN

In het ontwerp worden diverse daktypes opgenomen, waaronder toegankelijke, collectieve daktuinen, collectieve dakterrassen, groene daken in combinatie met PV-panelen en groene, ontoegankelijke daken.

Daktuinen

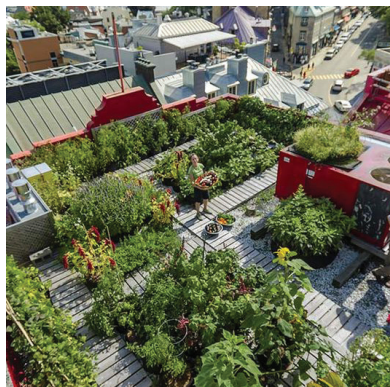
Toegankelijke, collectieve daktuinen worden ontworpen met gebruiksgemak, esthetiek en veiligheid in gedachten, met wandelpaden, zitgelegenheid en groenvoorzieningen.

Dakterrassen

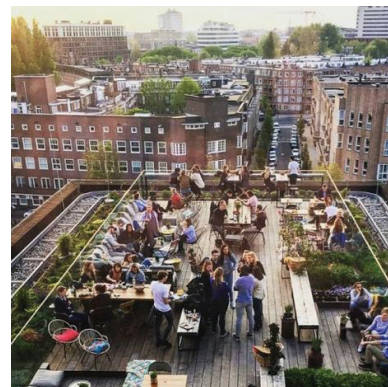
Collectieve dakterrassen bieden comfortabele zitruimtes, privacy en beschutting tegen weerinvloeden, waardoor sociale interactie en ontspanning mogelijk worden.

Groene daken

Groene daken met PV-panelen combineren ecologische voordelen met duurzame energieopwekking. Het ontwerp omvat het beoordelen van de dakbelasting en het integreren van groenvoorzieningen voor biodiversiteit.



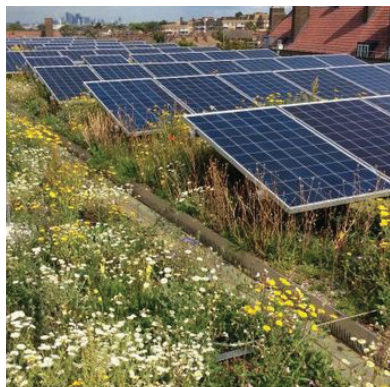
Toegankelijke groene collectieve daktuinen



Collectieve dakterrassen



Natuurlijk verblijfsdak



Groene daken in combinatie met PV-panelen



Groene toegankelijke daken



Weelderige bloementuin op hoogte

PLANNING

De bouwblokken en aangrenzende openbare ruimte worden ontwikkeld in zeven fases. We starten bij de kruising Roentgenstraat/Nassaustraat en werken langs het water richting de Nassaukade.

Zeven fases

De fasering is opgedeeld in zeven fases, waarbij we ernaar streven om eerst het sociale en een groot gedeelte van het middeldure programma te realiseren ten behoeve van de eerste doorstroming. Deze fases zijn gepositioneerd op de hoek van de Nassaustraat en de Roentgenstraat, wat ervoor zorgt dat de overlast naar de burens zo vroeg mogelijk beperkt wordt.

Daarna werken we vanuit de wijk naar de Maas toe in verschillende fases. Op deze manier is het mogelijk de bouwlogistiek zo te organiseren dat de impact op de omgeving en op de eerst opgeleverde bouwblokken het kleinst is. We onderzoeken de optie om gebruik te maken van vervoer over water om de omgeving zo veel mogelijk te ontlasten.

De fasering is afhankelijk van onder andere marktomstandigheden en kan in de toekomst afwijken.

Prognose planning

Fase 1 — Q2 2025 - Q4 2026

Fase 2 — Q4 2025 - Q2 2027

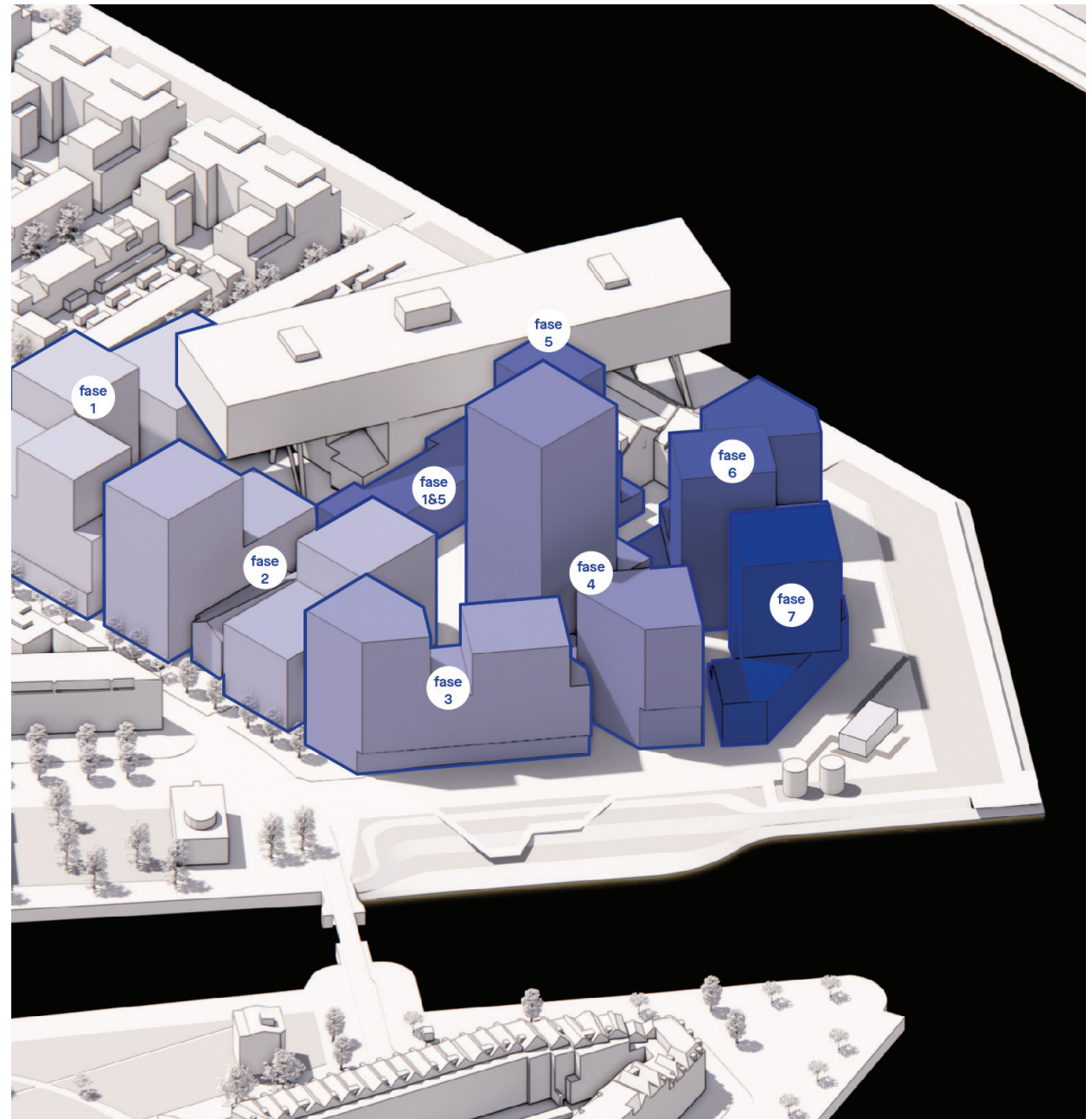
Fase 3 — Q2 2026 - Q1 2028

Fase 4 — Q1 2027 - Q4 2028

Fase 5 — Q4 2027 - Q2 2029

Fase 6 — Q2 2028 - Q4 2029

Fase 7 — Q1 2029 - Q2 2030



VORM **AMVEST** **mecanoo**



**Gemeente
Rotterdam**

DE URBANISTEN

