



Merwehaven

Welstandsparagraaf

Definitief - Oktober 2025



Gemeente
Rotterdam

Colofon

Deze welstandsparagraaf is opgesteld door de afdeling ROA van cluster Stadsontwikkeling Rotterdam in afstemming met de Commissie Omgevingskwaliteit en Cultureel Erfgoed Rotterdam.

Deze Welstandsparagraaf is vastgesteld door de Rotterdamse gemeenteraad op 2 oktober 2025

Verantwoording beeldmateriaal:

De auteur van het beeldmateriaal is vermeld in de bijlage met beeldverantwoording. Indien niet anders vermeld is het beeldmateriaal opgesteld door de gemeente Rotterdam.

Inhoud

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding en Opgave	
2. Ruimtelijke hoofdopzet	9
2.1 Stedenbouwkundig Plan	
2.2 Haven & Stad	
2.3 Ruimtelijke bouwstenen	
3. Merwehaven als geheel	17
3.1 Kernkwaliteiten architectuur	
3.2 Cultuurhistorie	
3.3 Duurzaamheid	
3.4 Verschijningsvorm	
3.5 Materialisatie	
3.6 Daklandschap	
3.7 Bouwfysica & techniek	
4. De Haven	27
4.1 Algemene uitgangspunten	
4.2 Karakteristieken bestaand	
4.3 Loodslaag	
4.4 Solitair	
4.4.1 Kadegebouwen	
4.4.2 Pierpuntgebouwen	
4.4.3 De school	
4.5 Openbare ruimte	
4.6 Overgang openbaar - privé	
5. De Stad	45
5.1 Algemene uitgangspunten	
5.2 Buitenruimte & ontsluiting	
5.3 Stadslaag	
5.4 Kraanlaag	
5.5 Accentlaag	
5.6 Mobiliteithubs	
6. Welstandscriteria	61
6.1 Omgeving - het gebouw en de stad	
6.2 Bouwwerk - het ontwerp op zichzelf	
6.3 Uitwerking - de architectonische vormgeving van het bouwwerk	
Bijlage	69
1. Beeldverantwoording.	
2. Cultuurhistorische Verkenning Loodsen & Dienstgebouwen - W. Galema	



1. Inleiding

1.1 Aanleiding en opgave

1.1 Aanleiding en Opgave.



Merwehaven en de omgeving



Masterplan Merwehaven (2023)



Stedenbouwkundig Plan Merwehaven (2024)

Aanleiding

Met het vertrek van havenfuncties uit de stad naar de Maasvlakte ontstaat ruimte voor nieuwe bestemmingen – wonen, werken, onderwijs, recreatie – op en langs het water. Daarin heeft Rotterdam een rijke traditie opgebouwd: Kop van Zuid, Katendrecht, Lloydkwartier... De haven eruit, de stad erin. Dat gaan we in M4H anders doen. Rotterdam staat als havenstad namelijk voor een enorme opgave. Niet alleen op het gebied van wonen en werken, maar ook op het gebied van energie, mobiliteit en circulariteit, in de stad maar zeker ook in de haven. Daarom slaan Gemeente en Havenbedrijf de handen ineen om Merwe-Vierhavens gezamenlijk te herontwikkelen tot een innovatiemilieu voor de toekomstbestendige ontwikkeling van stad én haven. Het adagium 'bedrijven eruit – woningen erin' wordt doorbroken en vervangen door een mix aan bestemmingen.

Merwehaven is het eerste deelgebied binnen M4H dat grootschalig zal gaan transformeren tot een vernieuwende stadswijk. Innovatieve makers krijgen een prominente plek in het dynamische woon-werkgebied. Er is alle ruimte voor fietsers, voetgangers en ruimte om te verblijven; parkeren doe je niet op straat maar in Mobiliteitshubs. Zo komt er ruimte vrij om een groene stadswijk te maken. Het wordt een gemengde inclusieve wijk met een mix aan woningtypes waarvan 60% in het betaalbare segment. Bij de 2.500 woningen komen ook voorzieningen zoals een basisschool en een gezondheidscentrum.

Om de realisatie van het gebied mogelijk te maken is een masterplan voor Merwehaven (vastgesteld in 2023) en een bestemmingsplan voor het hele M4H-gebied opgesteld. Gelijktijdig met deze Welstandsparagraaf is het stedenbouwkundig plan Merwehaven (2024) gemaakt. Hierna zullen er per ontwikkelfase Nota van Uitgangspunten worden vastgelegd.

Welstandsnota

Uit de Welstandsnota Rotterdam, of de rechtsopvolgers daarvan, blijven het algemene deel, de 'Uitgangspunten van welstandstoetsing' en de vaste criteria van kracht, inclusief de adviesprocedure via de Commissie Omgevingskwaliteit en Cultureel Erfgoed. De welstandsparagraaf biedt toetsingscriteria om in het verlengde daarvan, te sturen op ruimtelijke en programmatische samenhang en architectonische kwaliteit, in lijn met de gestelde ambities voor Merwehaven als geheel.

Welstandsparagraaf

Een welstandsparagraaf is een bestuurlijk vastgesteld document waarin de welstandscriteria zijn opgenomen voor een ontwikkelingsgebied. De welstandsparagraaf moet worden vastgesteld door de gemeenteraad, nadat het inspraaktraject is doorlopen. De welstandsparagraaf is een aanvulling op de Welstandsnota Rotterdam of de rechtsopvolgers daarvan.

De welstandsparagraaf Merwehaven geldt voor alle bouwinitiatieven in het gebied, zowel nieuwbouw als verbouw of aanpassingen aan bestaande gebouwen.

De inhoud van dit document dient in samenhang met het Stedenbouwkundig plan en de Nota van Uitgangspunten per plot te worden beschouwd en gelezen. Deze drie documenten bieden samen de toetsingscriteria om te sturen op ruimtelijke, programmatische samenhang en architectonische kwaliteit in lijn met de ambities voor Merwehaven als geheel.

De eisen met betrekking tot beeld- en architectonische kwaliteit in deze welstandsparagraaf vormen een leidraad voor uitwerking van bouwplannen door architecten, ontwikkelaars en andere betrokkenen.

Leeswijzer

In de inleiding wordt de aanleiding en opgave beschreven. Het daaropvolgende hoofdstuk, Ruimtelijke hoofdpopzet, begint met een beschrijving van het stedenbouwkundig plan waarvanuit de structuur, thematiek en verschillende typologieën worden toegelicht. Het derde hoofdstuk behandelt de Merwehaven als geheel, waarin de kernkwaliteiten van de architectuur worden besproken. In hoofdstuk vier (Haven) en vijf (Stad) worden verschillende lagen waaruit het plan is opgebouwd besproken. Het laatste hoofdstuk richt zich op de Welstandscriteria. Op basis van deze criteria beoordeelt de Commissie Omgevingskwaliteit en Cultureel Erfgoed Rotterdam de toekomstige ontwerpvoorstellen.



2. Ruimtelijke hoofdropzet

- 2.1 Stedenbouwkundig Plan
- 2.2 Haven & Stad
- 2.3 Ruimtelijke bouwstenen

2.1 Stedenbouwkundig Plan



Impressie van het Stedenbouwkundig plan Merwehaven (*Stand van Zaken 2025*)



Stedenbouwkundig plan (*Stand van Zaken 2025*) met indicatieve inrichting van de openbare ruimte

Stedenbouwkundig plan Merwehaven

De afgelopen periode is het masterplan, conform het besluitvormingsmodel ruimtelijke ontwikkelingen, verder uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. Het stedenbouwkundig plan betreft een verdiepingsslag, waarin de ambities uit het masterplan concreter zijn vertaald in principes en ruimtelijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van het gebied en vormt de basis voor de nog per uit te geven plot op te stellen Nota van Uitgangspunten. Verder bevat het stedenbouwkundig plan een grove planning en ontwikkelstrategie voor de transformatie van het gebied.

Het programma zoals is vastgesteld in het masterplan (ca. 2.500 woningen, 30.000m² voor werklocaties en 15.000m² voor maatschappelijke voorzieningen) blijft overeind. Voor de woningbouw wordt vastgehouden aan de in het masterplan vastgestelde segmentering van 20% sociaal, 40% middensegment, 25% hoger segment en 15% topsegment.

Alle woningen in de Merwehaven zullen levensloopbestendig gebouwd worden. Appartementen in de Marconistrip liggen nabij voorzieningen, zoals een buurtsupermarkt, en het OV. De beoogde bouwhoogte en dichtheid maakt dat er relatief veel appartementen zullen komen voor één- en tweepersoonshuishoudens, interessant voor met name starters en ouderen. De ruimtelijke opzet van de Middenvaarpier en de Korte vaarpier maakt veel variatie mogelijk in programma, doelgroep en woninggrootte. Naast starters en ouderen is hier volop ruimte voor gezinnen en andere vormen van samenwonen.

De Merwehaven wordt een gemengd gebied qua functies. De Havenallee (nu nog de Marconistraat), wordt de doorgaande route op de Marconistrip. De plinten in de bebouwing aan de Havenallee bieden ruimten aan innovatieve (maak)bedrijven, kleinschalige detailhandel, dienstverlening en (maatschappelijke) voorzieningen zoals een kinderdagverblijf en gezondheidscentrum. De wijkpleinen op de scharnierpunten van de beide pieren met de Havenallee zijn de gebieden waar de reuring te vinden is. De sferen van de pieren worden richting de koppen van de pieren steeds rustiger. Dit geldt vooral voor de Korte vaarpier, waar de nadruk op wonen ligt. Het gebied ten noorden van de Havenallee is het zogenoemde Dijkpark, waar wordt gewoond aan het groen.

Conform de Mobiliteitsstrategie M4H (2022) wordt ingezet op ruimte-efficiënte en duurzame vormen van mobiliteit. Hiermee komt de toedeling in de ruimte meer in balans. Dit is nodig om de gebiedsontwikkeling van heel M4H mogelijk te maken. De druk op de ruimte

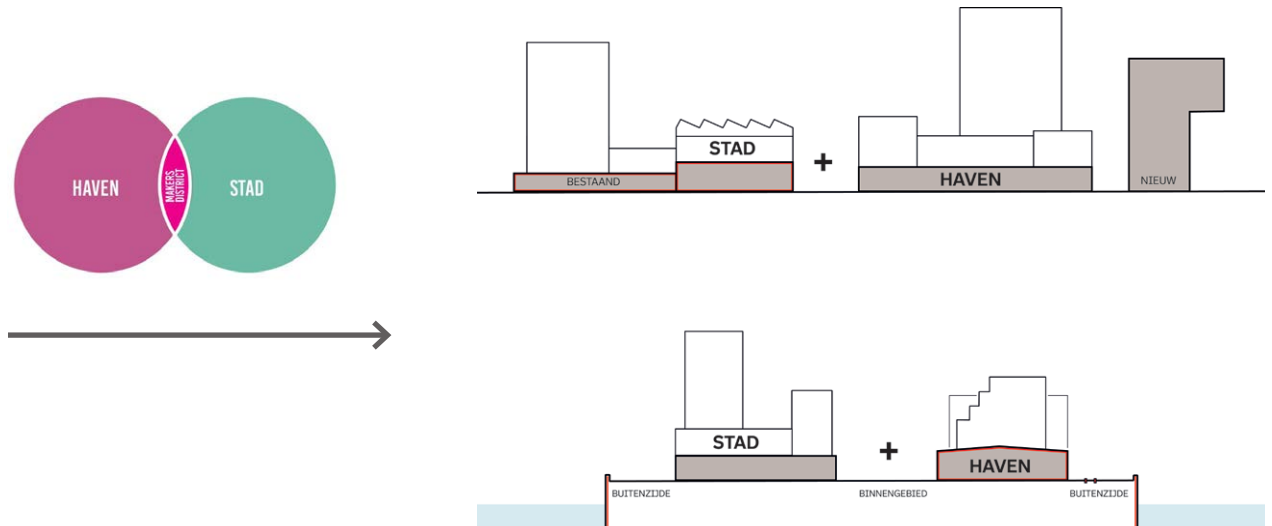
in de stad is groot. Door deze strategie toe te passen en ook te richten op andere mobiliteitsvormen is de bereikbaarheid van het gebied geborgd en loopt het verkeer niet vast. Uitgangspunt in de Merwehaven is dat er geen parkeren op straat is. In het gebied komen tenminste drie mobiliteitshubs, waarvan twee op de Marconistrip en één op de Middenvaarpier worden gerealiseerd. Hier parkeren bewoners en bezoekers hun auto. Conform het Rotterdamse parkeerbeleid (Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022) worden bij nieuwbouwprojecten geen parkeervergunningen voor straatparkeren afgegeven. De mobiliteitshubs zijn belangrijke schakels in de infrastructuur van de Merwehaven; hier schakelen bezoekers en bewoners tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Omdat iedereen in de mobiliteitshubs parkeert, worden rondom de mobiliteitshubs verschillende voorzieningen geclusterd.

De basis voor de ontwikkeling van het gebied is de Aard van de Plek; de oorspronkelijke ruimtelijke karakteristieken van de stukgoedhavens en het spooreplacement vormen de basis voor de stedenbouwkundige opzet van de Merwehaven. De lange kades, overslagloodsen, kranen en sporen zijn hier tot op heden redelijk goed behouden gebleven. Op basis van de CV voor M4H en aanvullend onderzoek naar de loods- en poortgebouwen in de Merwehaven zijn in het stedenbouwkundig plan omgangsvormen gedefinieerd voor de omgang met het erfgoed, waarbij gekeken op welke wijze gebouwen en elementen in de openbare ruimte van waarde zijn in de herontwikkeling van het gebied. Behoud is het uitgangspunt, met daarin de ruimte om tot vernieuwende invullingen te komen. Speciale aandacht vraagt hierbij het verhogen van het peil van de openbare ruimte van ca. 3.20-3.40 NAP naar 3.60 NAP vanwege waterveiligheid. Dit vraagt om maatwerk in het ontwerp.

In lijn met het Doorbouwakkoord zal duurzaamheid voor minimaal 30% meetellen bij tenders. Per opgave zal gekeken worden hoe duurzaamheid de ambities integraal kan versterken. Er zal o.a. worden gestuurd op Paris-Proof - *tenzij* (comply or explain) en circulair bouwen. Er wordt onderzocht of er binnen M4H een locatie tijdelijk kan worden ingericht als materialen-depot of circulaire hub. Dit zal van grote waarde zijn, gezien de ambities om circulair te ontwerpen.

Voor verdere toelichting verwijzen we naar het Stedenbouwkundig Plan (2024) waar bovenstaande thema's en uitgangspunten uitgebreid worden beschreven.

2.2 Haven & Stad



Nieuwe tijdslagen, verwevenheid van stad en haven



Collage impressie Merwepier.

Haven & Stad

Het karakter van de Merwehaven zit onder andere in de grote havenschaal en de uitgestrektheid. We bouwen voort op de historische waarde van het gebied, en voegen een eigentijdse laag toe. En als industrie plaatsmaakt voor spelende kinderen, wordt het belangrijk om ook elementen zoals beschutting en een menselijke maat te waarborgen.

In het Ruimtelijk Raamwerk (2019) is de basis gelegd voor het integreren van Haven en Stad. Hier wordt programmatisch op voortgebouwd door plek te bieden aan wonen én werken. Ook in beeld is dit een belangrijk thema: het maaiveld bouwt verder op het fundament van de haven. De 'haven' wordt verrijkt met de komst van de 'stad', waarmee een nieuwe tijdslaag rijkdom en diversiteit toevoegt aan het gebied. Deze thematiek zit doorlopend verweven in de criteria voor het gebied; van kleur en materialen tot de wijze waarop ingezet wordt op circulariteit.

Samenhang

Het gebied is duidelijk herkenbaar als geheel, waar Haven en Stad een gelaagde eenheid vormen. Belangrijke samenhang in het gebied is terug te zien in het materiaal en kleurgebruik dat steeds relateert aan de haven of de stad. Op straatniveau wordt een herkenbare vormgeving gerealiseerd door het gebruik van haveneigen materialen zoals baksteen en beton, wat zorgt voor visuele eenheid. In de stedelijke lagen

zorgen orthogonaal vormgegeven gevels en het kleurenpalet voor een consistente uitstraling. Het silhouet van de Merwehaven wordt verbijzonderd door accent- en kraantorens die de stedelijke contour zullen verrijken.

Diversiteit

De diversiteit in het ontwerp is geïnspireerd op de karakteristieke variëteit in de Merwehaven, van kleine poortgebouwen tot enorme loodsen. Ook in het toekomstige plan worden verschillende groottes van gebouwen volumes naast elkaar geplaatst, wat leidt tot een levendig straatbeeld. Publieke gebouwen zoals de school en gebouwen op speciale locaties zoals de uiteinden van de pieren krijgen een op zichzelf staande vormgeving, wat zorgt voor afwisseling en herkenbaarheid in het plan.

Binnen de schaal van ensembles zorgt de volumeopbouw voor afwisseling en dynamiek. Gebouwen zijn een harmonieus geheel waarbinnen de verschillende lagen duidelijk leesbaar blijven.

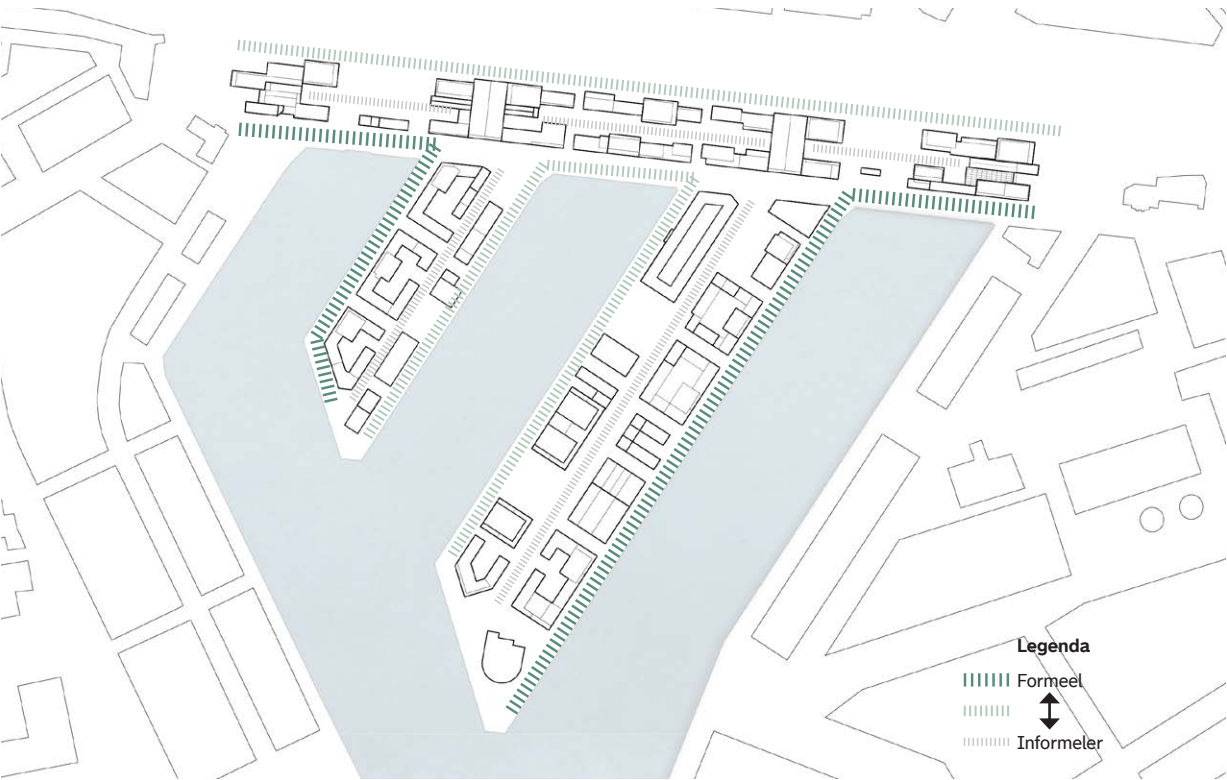
In de havens vallen primaire kleuren op, bijvoorbeeld op havenkranen, containers en als reclame.

In de Merwehaven worden deze felle kleuren gebruikt voor elementen zoals deuren, vluchttrappen en bijzonderheden, wat het gebied herkenbaarheid en levendigheid geeft.

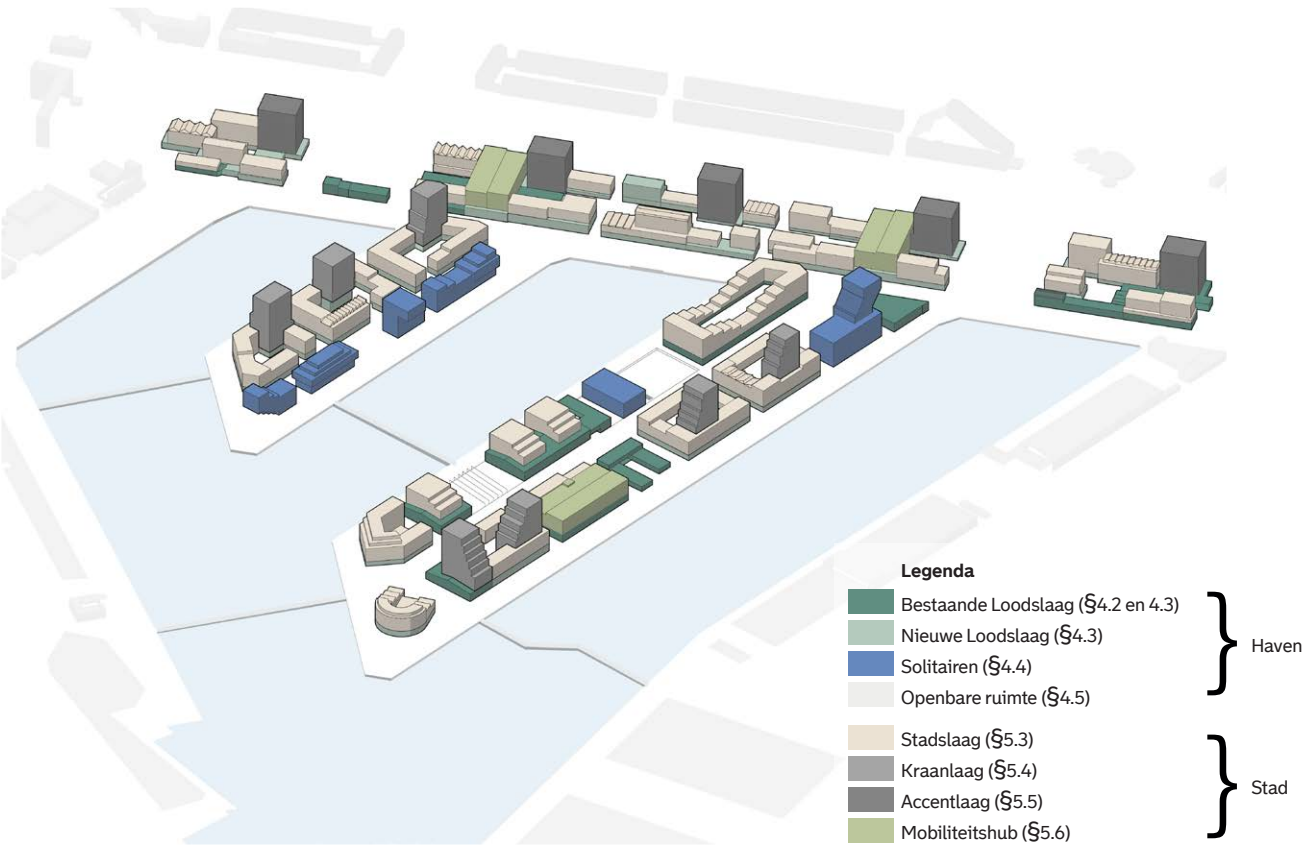


Collage impressie Marconistrip.

2.3 Ruimtelijke bouwstenen



Schema om de formaliteit van de verschillende zijden te duiden



Overzicht verschillende typologieën in Merwehaven.

Ruimtelijke structuur

Het stedenbouwkundig plan heeft een heldere ruimtelijke structuur: De Havenallee (de huidige Marconistraat) is de toegang tot het gebied vanaf Marconiplein, de Schiedamseweg en vanuit Schiedam. De Havenallee vormt samen met de buitenkades van de pieren de ruggengraat van de Merwehaven. Het werk- en voorzieningen programma ligt primair aan de Havenallee en de buitenkade van de Lange pier.

De assen hebben een formeel karakter. De kades aan het middelste havenbekken en de zijde aan de Schiedamseweg zijn iets minder formeel van aard. Tot slot zijn de middenlopers op de pieren en de sporenhoven het minst formeel; hier is ruimte om te zoeken naar een goede verhouding tussen de grote maten van de bestaande, formele havenstructuur en de nieuwe toegevoegde menselijke maat voor het gebied.

De plint van ieder bouwblok reageert aan elke zijde op de specifieke context van de omgeving. Het ontwerp van de plint anticipeert hierop met passende variatie binnen de eenheid van het geheel. Hier wordt aan gerefereerd in criteria in de volgende hoofdstukken

Typologieën

In de Merwehaven onderscheiden we verschillende op elkaar gestapelde ruimtelijke en programmatische typologieën. Primair wordt er het onderscheid gemaakt tussen de Haven-gerelateerde lagen, met hun basis op het maaiveld en de Stad-gerelateerde lagen, als nieuwe tijds laag in het gebied.

Haven:

- Loodslaag - bestaand & nieuw
- Solitair:
kadegebouwen, pierpuntgebouwen & de school
- Openbare ruimte

Stad:

- Stads laag
- Kraanlaag
- Accentlaag
- Mobiliteitshubs

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de uitgangspunten voor het geheel. In hoofdstuk 4 - Haven en hoofdstuk 5 - Stad zullen de verschillende typologieën worden geschreven en criteria worden benoemd.



3. Merwehaven als geheel

3.1 Kernkwaliteiten architectuur

3.2 Verschijningsvorm

3.3 Materialisatie

3.4 Duurzaamheid

3.5 Cultuurhistorie

3.6 Daklandschap

3.7 Bouwfysica & techniek

3.1 Kernkwaliteiten architectuur.

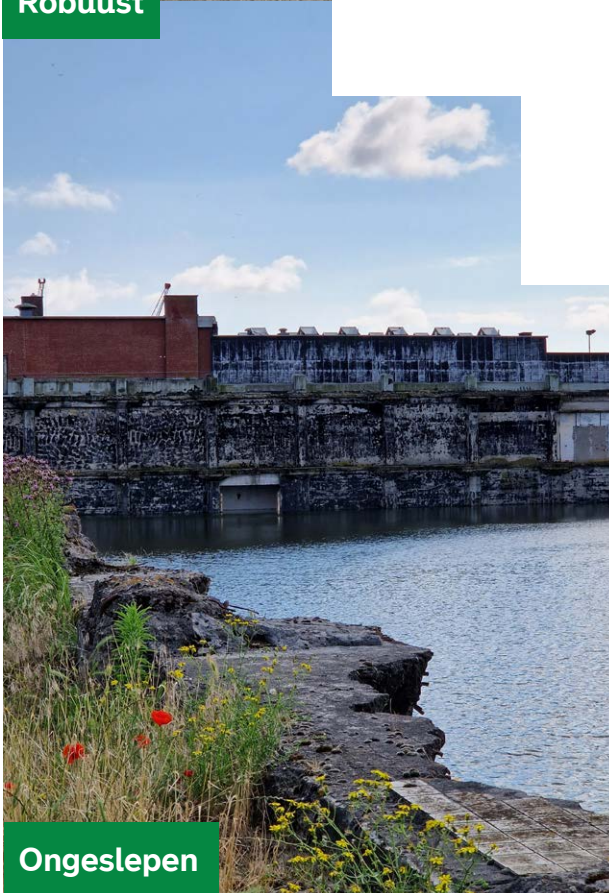
Industrieel



Maritiem



Robuust



Menselijk



Ongeslepen

Innovatief

Een nieuwe stadswijk met havenkarakter.

In de Merwehaven sluit de stad aan op de karakteristieken van de haven. In de ontwikkeling wordt de essentie van de havenomgeving behouden en versterkt met een nieuwe bebouwingslaag die in harmonie is met de maritieme en industriële geschiedenis van het gebied. Om dit te borgen zijn vijf kernkwaliteiten geformuleerd die de toekomstige identiteit van Merwehaven duiden. De kernkwaliteiten geven inzicht in de essentiële aspecten die de vormgeving van het gebied beïnvloeden.

1. Rauw en ongeslepen.

Deze kernkwaliteit omarmt het ongepolijste karakter van het gebied. Bestaande bouwwerken, restanten van bouwwerken en relictten in de openbare ruimte zoals treinsporen en de kelderbak van het koelhuis getuigen van het verleden. Natuurlijke invloeden zoals wind, regen en zon worden omarmd, met verweerd materiaal en wildere beplanting welke bijdragen aan de industriële sfeer. Bij nieuwbouw wordt de plint verrijkt met karakteristieke geoogste, haven-eigen materialen ter versterking van het stoere karakter.

2. Industrieel en functioneel.

Deze kernkwaliteit legt de nadruk op een praktische en doelgerichte benadering bij het ontwerpen van architectuur, passend bij het industriële havenverleden. Het principe 'de functie bepaalt de vormgeving' staat centraal, waarbij de vorm van een gebouw voortkomt uit het gebruik ervan. Deze kernkwaliteit vertaalt zich in rationele architectuur. Materialiteit en functionaliteit geven expressie, eventuele ornamentiek volgt hieruit. Functionele elementen zoals installaties en vluchttrappen worden niet verstopt maar doen mee aan de architectonische expressie van gebouwen. Variatie en rijkdom in bebouwingstypologieën dragen bij aan de gewenste diversiteit. Het is in lijn met het principe van "form follows function" om deze typologische verschillen met architectonische middelen leesbaar te maken.

3. Robuust en veerkrachtig.

Deze waarde benadrukt de duurzaamheid van de architectuur. Het ontwerp moet bestand zijn tegen de uitdagingen van de havenomgeving, zoals brak water, wind en andere omgevingsfactoren. Gebouwen zijn klimaat bestendig, natuurinclusief en worden gebouwd met materialen uit het gebied of die hernieuwbaar zijn en op een duurzame manier verkregen. Robuustheid impliceert ook dat de architectuur langdurig stand moet kunnen houden zonder aan kwaliteit in te boeten.

4. Innovatief en experimenteel.

De architectuur van M4H resoneert niet alleen het verleden, maar fungeert ook als een baken voor de toekomst, met oog voor vernieuwing en experiment. Het plan biedt ruimte aan innovatieve concepten zowel in ontwikkelvorm als in typologie en architectuur. Ontwerpers zullen hier een belangrijke rol in spelen; hun expertise zal de soepelheid en toepasbaarheid van innovatieve systemen vergroten. M4H wordt een broedplaats waar creatieve geesten samenkomen, ideeën uitwisselen en gezamenlijk de toekomst vormgeven. De architectuur gaat uitdagingen aan op zowel artistiek als technologisch vlak, met het gebruik van innovatieve materialen, duurzame ontwerpprincipes en slimme technologieën. De nieuwe stedelijke lagen worden ontworpen op basis van circulaire principes waarmee een nieuw, toekomstbestendig verhaal wordt neergezet.

5. Menselijk en maritiem.

De haven is gebouwd op grote maten maar nu verandert het gebied naar haven én stad. Deze kernkwaliteit gaat over de zoektocht om een juiste balans te vinden in het behoud van het ruige, industriële karakter in combinatie met de wijsheid en de wens om een prettige leefomgeving te maken voor mensen, in alle leeftijden en achtergronden. De basis van het stedenbouwkundig plan bouwt voort op de originele structuren en daarmee grotere gebaren. Het wordt de kunst hier een fijngevoelige verdieping in te maken, die oog heeft voor de maat en schaal van mensen die hier wandelen, fietsen en leven. De schalen van haven en stad niet als vervanging maar juist als verrijking van elkaar. Het landschap en de inrichting van de openbare ruimte spelen daarin een belangrijke rol. Het ontwerp van de openbare ruimte legt ook de relatie met het water, zodat het gebied de kwaliteiten van de haven relateert aan het gebruik en de beleving op maaiveld.

3.2 Cultuurhistorie



Bestaand gebouw als basis bij ontwikkeling



Bij transformatie blijft de karakteristiek behouden



Nieuwe toevoegingen worden herkenbaar en in harmonie ontworpen

Cultuurhistorie

- Behoud van gebouwen of gebouwdelen is het uitgangspunt.
- Bij renovatie, herbestemming of eventuele sloop/nieuwbouw wordt gekeken op welke manier de bestaande karakteristieken behouden blijven. Zie de criteria hiervoor per bouwtype in H4.2.
- Toevoegingen naast of op (deels) behouden bouwwerken versterken de bestaande karakteristieken.
- Tussen bestaande en nieuwe bebouwing is sprake van een herkenbaar onderscheid. Nieuwe toevoegingen worden in harmonie ontworpen, waarbij de verschillende tijdslagen afleesbaar blijven.
- Ophoging van het peilniveau mag de verhouding en compositie van de bestaande gevel niet uit evenwicht brengen.

3.3 Duurzaamheid



Haven: Ontwerp met geoogste materialen



Stad: toekomstbestendig ontwerp op basis van circulaire principes zoals flexibel en losmaakbaar



Duurzame vormgeving en constructie

Duurzaamheid

- Bouwinitiatieven leveren een positieve bijdrage aan de kwaliteit van de omgeving.
- Bouwwerken worden duurzaam vormgegeven en geconstrueerd.
- Materialen in de Merwehaven blijven in het gebied: bij sloop wordt de opbrengst geoogst en gebruikt als grondstof binnen de ontwikkeling
- Toepassing van biobased, hergebruikte en circulaire materialen en gebouwonderdelen wordt gestimuleerd. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen de Haven-gerelateerde lagen en de Stad-gerelateerde lagen:
 - Haven: de karakteristiek dient versterkt te worden met geoogste, haveneigen materialen om zo de aard van de plek te versterken.
 - Stad: Gebouwen worden toekomstbestendig ontworpen op basis van circulaire principes (bijvoorbeeld flexibel aanpasbaar, losmaakbaar, demontabel, etc.). Dit draagt bij aan het innovatieve karakter van de Merwehaven.
- Duurzaamheidstoepassingen (voor energieopwekking, natuurinclusieve voorzieningen, waterretentie en dergelijke) maken integraal onderdeel uit van het ontwerp van de gebouwschil en de openbare ruimte.

3.4 Verschijningsvorm: samenhang & diversiteit



Ensembles en gebouwen zijn leesbaar als familie maar ieder gebouw is ook eigen



Gebouwen zijn opgebouwd uit verschillende lagen, maar vormen een samenhangend en harmonieus geheel



Orthogonale vormgeving versterkt de samenhang van het geheel

Samenhang & diversiteit

- Bouwinitiatieven bouwen voort op de oorspronkelijke ruimtelijke karakteristieken, zoals de oriëntatie, korrelgrootte en vormgeving van de oorspronkelijke, haven-gerelateerde bebouwing en infrastructuur.
- Orthogonale vormgeving versterkt de samenhang.
- Bouwinitiatieven reageren op de directe omgeving in hun opbouw en verschijningsvorm.
- Ensembles en gebouwen zijn leesbaar als familie maar ieder gebouw is ook eigen. Elk gebouw is als afzonderlijke eenheid te herkennen.
- Gebouwen zijn opgebouwd uit verschillende lagen, maar vormen altijd een samenhangend en harmonieus geheel.
- Er is aandacht voor plasticiteit en tactiliteit in het gevelvlak.
- Ruimtelijke en programmatische entiteiten zoals de Loodslaag en de Stadslaag onderscheiden zich duidelijk afleesbaar van elkaar; er is sprake van een 'herkenbaar onderscheid':
 - Op straatniveau wordt een herkenbare vormgeving gerealiseerd door het gebruik van haveneigen materialen voor de loodslaag zoals baksteen en beton, wat zorgt voor visuele eenheid
 - In de stedelijke lagen zorgen orthogonale gevelindelingen en het kleurenpalet in lichte, materiaaleigen kleuren voor een consistente uitstraling.
- Eigenheid van gebouwen wordt versterkt door haveneigen accenten aan te brengen zoals uitbundige trappen, opvallende belettering of in het gevelbeeld geïntegreerde installaties.

3.5 Materialisatie



Haveneigen materialen zoals beton en baksteen



Karakter van de verschillende lagen wordt versterkt door het materiaalgebruik met behoud van samenhang



Gevarieerd palet en materiaal-eigen kleuren

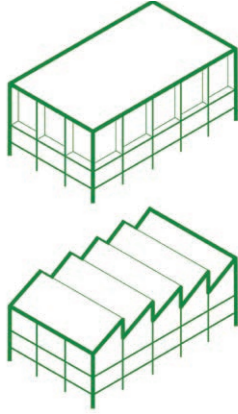
Materialisatie

- Gevelmaterialen verwijzen naar de aard van de plek:
 - Toepassing van haveneigen materialen met een robuust karakter en/of
 - Toepassing van industriële en innovatieve materialen
- Toepassing van biobased, hergebruikte en circulaire materialen en gebouwonderdelen wordt gestimuleerd. Er moet sprake zijn van een overtuigende samenhang binnen het gevelontwerp. Naast de milieuimpact (Behoud van de bestaande situatie, CO2, primaire grondstof en dergelijke) is de toepassing van belang (verwerking, bevestiging, remontabel bouwen en dergelijke) zodat hergebruik mogelijk blijft. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen de Haven-gerelateerde lagen en de Stad-gerelateerde lagen:
 - Haven: de karakteristiek dient versterkt te worden met geïmporteerde, haveneigen materialen om zo de aard van de plek te versterken.
 - Stad: Gebouwen worden toekomstbestendig ontworpen op basis van circulaire principes (bijvoorbeeld flexibel aanpasbaar, losmaakbaar, demontabel, etc.). Dit draagt bij aan het innovatieve karakter van de Merwehaven.
- De opbouw van de verschillende gebouwdelen wordt versterkt door kleur en/of materiaal, waarbij de samenhang van het geheel behouden blijft
- Detaillering is duurzaam van kwaliteit. Mechanische invloeden, weersinvloeden, veroudering en dergelijke hebben geen negatieve gevolgen voor het uiterlijk.

Kleur

- Toepassing van materiaal-eigen kleuren
- Aan de waterzijde: palet met overwegend lichte kleuren, die de levendigheid van de reflectie van het water stimuleert
- In het middengebied: gevarieerd palet met algemene haveneigen kleuren.
- Hiërarchie in kleurgebruik, waarbij materiaal-eigen kleuren als basis dienen voor het geheel en uitgesproken kleuren details zoals deuren, adressen, (vlucht)trappen of uitzonderingen accentueren.

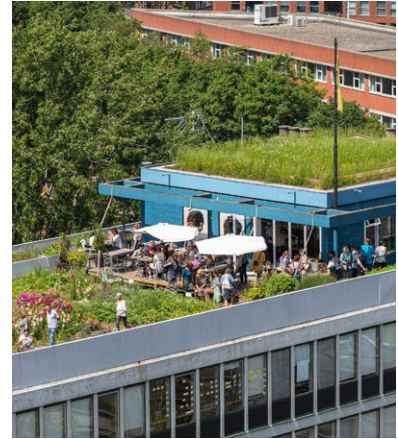
3.6 Daklandschap



Karakteristieke dakbeëindiging



Daken hebben tenminste twee functies, zoals energie-opwekking i.c.m. de bevordering van biodiversiteit



Zichtbare daken worden aantrekkelijk vormgegeven

Daklandschap - de 5e gevel

- De gevelbeëindiging is karakteristiek en draagt bij aan het totaalbeeld van de Merwehaven. Dit kan zowel met een platdak met doorlopende daklijn of een dakvorm geïnspireerd op industriële architectuur.
- Daken in de Merwehaven hebben tenminste twee functies, zoals energieopwekking, waterretentie, bevorderen van biodiversiteit of een (collectief) dakterras.
- Daken die zichtbaar zijn vanuit de omliggende bebouwing krijgen dezelfde kwaliteit als de gevel en worden ingericht met natuurlijk groen, of op andere wijze benut en aantrekkelijk vormgegeven.

3.7 Bouwfysica & techniek



Geluidswerende voorzieningen zijn integraal onderdeel van het gevelontwerp



Wintertuin als kwalitatieve klimaat- en geluidsbuffer



Techniek is onderdeel van het ontwerp van de plint

Bouwfysica & techniek

- Geluidswerende voorzieningen maken integraal onderdeel uit van het ontwerp van de gebouwschil. Geluidswerende voorzieningen mogen nooit voorkomen als 'losse' toevoegingen die de verschijningsvorm van een gebouw te veel domineren.
- Installaties en techniek verstoren het gevelbeeld niet: installaties en technische ruimtes worden inpandig geplaatst, architectonisch ingepast of opgenomen in een 'installatielaag' die onderdeel uitmaakt van het gevelontwerp.
- Ventilatioorosters zijn onzichtbaar weggewerkt of architectonisch ingepast in het gevelontwerp.
- (Opslag van) afval vanuit het openbaar toegankelijk gebied wordt aan het zicht onttrokken; bedrijfsactiviteiten mogen wel zichtbaar zijn.

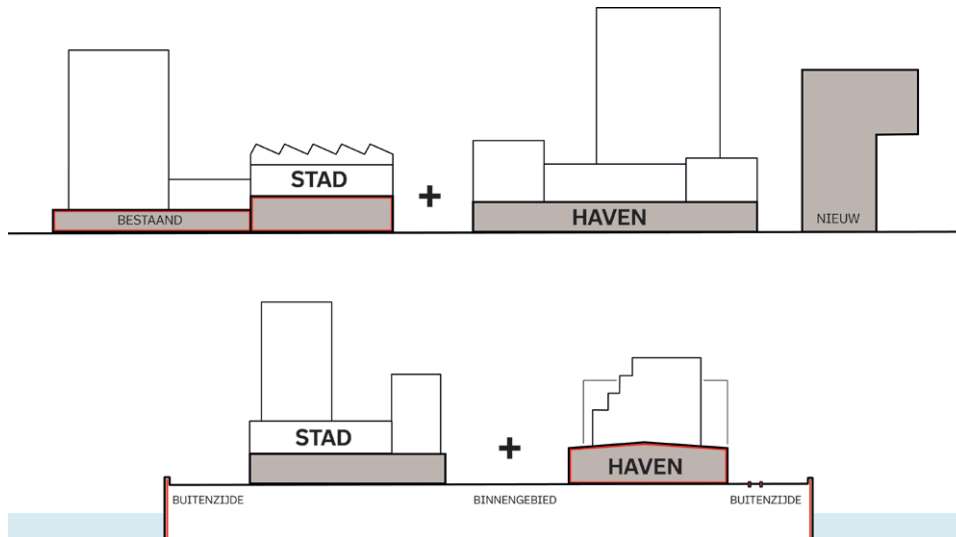
ALL TRANSPORT



4. De Haven

- 4.1 Algemene uitgangspunten
- 4.2 Karakteristieken bestaand
- 4.3 De Loodslaag
- 4.4 Solitair
 - 4.4.1 Kadegebouwen
 - 4.4.2 Pierpuntgebouwen
 - 4.4.3 De school
- 4.5 Openbare ruimte
- 4.6 Overgang openbaar-privé

4.1 Algemene Uitgangspunten



De havengerelateerde lagen bouwen voort op het verleden; bestaande gebouwen worden voor zover mogelijk behouden en de nieuwe bebouwing relateert tot de oorspronkelijke ruimtelijke structuur.

Om tot overtuigend plannen te komen voor restauratie, herbestemming of transformatie van de bestaande panden is het van belang om goed inzicht te hebben in de essentiële kenmerken en waardevolle elementen van het bestaande. De cultuurhistorische verkenning van M4H en de aanvullende CV Loodsen en Dienstgebouwen beschrijven de historie en specifieke kwaliteiten van de Merwehaven. Mede op basis hiervan zijn in dit hoofdstuk criteria geformuleerd voor de bestaande bebouwing en structuren.

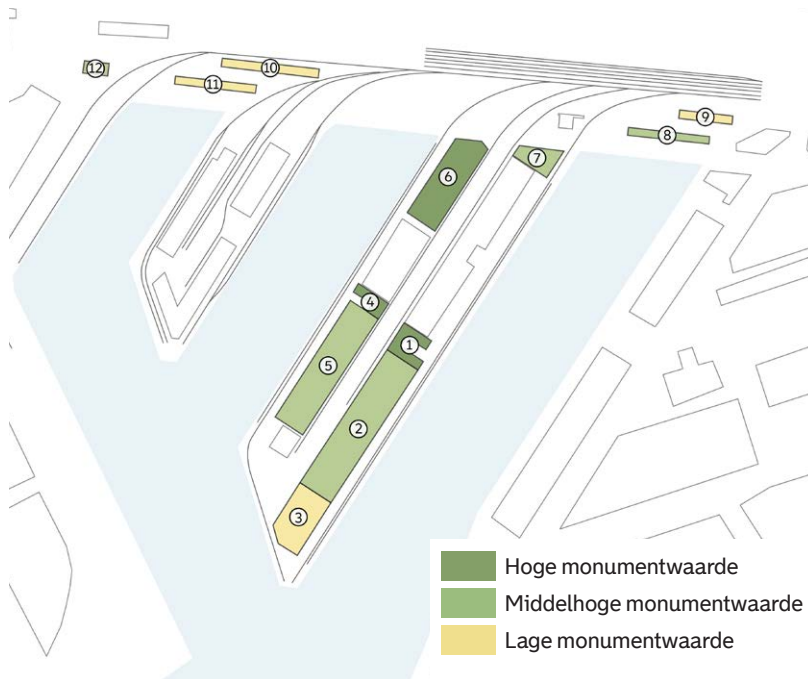
Ontwerpprincipes voor de nieuwe Loodslaag zijn afgeleid van de kenmerken van de bestaande spoor- en overslagloodsen. Ook de solitaire relateren aan haveneigen karakterstieken met hun monolithische karakter en uitgesproken silhouet. De openbare ruimte bouwt voort op de lange lijnen en relictten uit vervlogen tijden toen de treinen nog af en aan reden met goederen. Voor alle lagen geldt dat de oriëntatie en positie van de gevel (pag 14: formeel tot informeler) wordt meegenomen ter verrijking van het ontwerp.

Met de komst van de stad naar de haven gaat de grote, industriële schaal relateren aan de menselijke maat. Van schepen, treinen en vrachtwagens naar voetgangers en fietsers. Dit vraagt om een precies ontwerp van de overgang tussen gebouw en openbare ruimte en van de buitenruimte van het openbaar gebied. Zo kan met oog voor details, hoogteverschillen en de juiste beplanting een aangename leefomgeving ontstaan.



Historische foto (1964) van de haven in bedrijf

4.2 Karakteristieken bestaand



Waarderingskaart uit de CV Loodsen en dienstgebouwen. W. Galema (2021)
In deze CV (bijlage in deze Welstandsparagraaf) wordt nader ingegaan op de karakteristieken en waarden per typologie en gebouw.



1. Radiostraat 38, Dienstgebouw, Swarttouw's Stuwadoorsbedrijf, Vermeer & van Herwaarden 1945-1947



2. Radiostraat 38, Loodsen B en C, Swarttouw's Stuwadoorsbedrijf, Swarttouw Constructie Werkplaatsen 1945-1947



3. Radiostraat 38, Loods Seaport Terminals Dura Aannemings Maatschappij 1977-1978



4. Radiostraat 27, Dienstgebouw Blauwhoed Van der Heyden en Moerman 1960-1962



5. Radiostraat 27, Loodsen Blaauwhoedenveem-Vriesseveem NV Hollandse Constructie Werkplaatsen 1947



6. Radiostraat 1, Loods Nederland, Presto Stuwadoors Maatschappij H.A. Dicke 1948-1949



7. Marconistraat 52, Pakhuis Hollands Vee B. D. Beijderwells 1948-1951



8. Marconistraat 41-43, Loods Erkelens Cooke & Marcus Groenewegen, uitbreiding J.A. Lelieveldt 1947-1948, uitbreiding 1955-1956



9. Marconistraat 37-39, Loods Brasch & Rothenstein P.A. van Loon 1956-1957



10. Marconistraat 81-83, Loods Hoekstra Scheepvaart NV Van der Welle Aanemingsbedrijf 1959-1961



11. Marconistraat 85, Loods Hoogwerff junior & Co Lockhorst & Overijnder 1950, uitbreiding 1954



12. Marconistraat 105, Douanekantoor Rijksgebouwendienst 1968-1970



Aanvullend:
Kelderbak van het voormalige koelhuis (tussen nr. 4 en 6)



Aanvullend:
Bestaande kades



Aanvullend:
Restanten van sporen, kranen en andere havenelementen

Hoge cultuurhistorische waarde



1. Radiostraat 38, Swarttouw's Stuwadoorsbedrijf, Vermeer & van Herwaarden, 1945-1947
Typologie: Dienstgebouw met kantine



4. Radiostraat 27, Dienstgebouw Blauwhoeft Van der Heyden en Moerman, 1960-1962
Typologie: Dienstgebouw met kantine



6. Radiostraat 1, Loods Nederland, Presto Stuwadoors Maatschappij H.A. Dicke, 1948-1949
Typologie: Opslagloods met loodskantoor

Algemeen:

- Behoud de gebouwen met een hoge cultuurhistorische waarde als geheel.

Renovatie of verbouw

Voor de specifieke karakteristieken en waardering per gebouw wordt verwezen naar de CV Loodsen en Dienstgebouwen van W. Galema (2021)

Dienstgebouwen:

- De bestaande ruimtelijke opzet van een twee-laags volume met een opening tussen kade en middengebiet blijft in ere.
- Bij het renoveren moet het oorspronkelijk aanzien en materiaal zo veel als mogelijk worden bewaard of hersteld.

Loods Nederland:

- Loods Nederland wordt gezien als een "Loodslaag". Deze mag worden verrijkt met een "Stadslaag".
- Tussen bestaande en nieuwe bebouwing is sprake van een herkenbaar onderscheid. De nieuwe Stadslaag wordt in harmonie ontworpen, waarbij beiden tijdslagen afleesbaar blijven.
- Ingrepen in de bestaande gevel passen binnen de structuur, maat en schaal van de gevelcompositie.
- Bestaand gevelmateriaal behoudt de oorspronkelijke karakteristiek.

Sloop - nieuwbouw

- Niet aan de orde.

Middelhoge cultuurhistorische waarde



2. Radiostraat 38, Loodsen B en C, Swarttouw's Stuwadoorsbedrijf, Swarttouw Constructie Werkplaatsen, 1945-1947
Typologie: Overslagloods



5. Radiostraat 27, Loodsen Blaauwhoedenveem-Vriesseveem NV Hollandse Constructie Werkplaatsen, 1947
Typologie: Overslagloods



7. Marconistraat 52, Pakhuis Hollands Veem B. D. Beijderwells, 1948-1951
Typologie: Pakhuis



8. Marconistraat 41-43, Loods Erkelens Cooke & Marcus, Groenewegen, uitbreiding J.A. Lelieveldt, 1947-1948, uitbreiding 1955-1956
Typologie: Spoorloods

Algemeen:

- Behoud gebouwen met een middelhoge cultuurhistorische waarde of tenminste een karakteristiek deel.
- Bij gedeeltelijke sloop dient de cultuurhistorische waarde uitgangspunt te zijn voor het plan.

Renovatie of verbouw

Voor de specifieke karakteristieken en waardering per gebouw wordt verwezen naar de CV Loodsen en Dienstgebouwen van W. Galema (2021)

Overslagloodsen & spoorloods:

- Nieuwe gebouwdelen bovenop of naast bestaande bebouwing houden de gelaagdheid en hoofdvorm van de oorspronkelijke bebouwing afleesbaar en verrijken het ensemble.
- Hergebruik van gebouwdelen in/ transformatie van gebouwdelen naar openbare ruimte wordt gestimuleerd.

Pakhuis Hollands Veem:

- De bestaande ruimtelijke opzet van het tweelaagse volume met plat dak, wigvormige plattegrond blijft in ere.
- Ingrepen in de gevel passen binnen de structuur, maat en schaal van het bestaande gebouw.

Gedeeltelijke sloop - nieuwbouw

Overslagloodsen & spoorloods:

- Nieuwe gevels aan de straat- of kadezijde zijn, als verwijzing naar het origineel, opgebouwd uit een karakteristieke ritme en de kenmerkende repeterende gevelindeling en constructie binnen het ritme.
- Materiaal, kleur en detaillering aan de straat- & kadezijde zijn afgestemd op die van de oorspronkelijke bebouwing en kwalitatief tenminste gelijkwaardig daaraan.

Pakhuis Hollands Veem:

- Niet aan de orde.

Lage cultuurhistorische waarde



3. Radiostraat 38, Loods Seaport Terminals
Dura Aannemings Maatschappij, 1977-1978
Typologie: Overslagloods



9. Marconistraat 37-39, Loods Brasch & Rothenstein
P.A. van Loon, 1956-1957
Typologie: Spoorloods



10. Marconistraat 81-83, Loods Hoekstra Scheepvaart NV
Van der Welle Aannemingsbedrijf, 1959-1961
Typologie: Spoorloods



11. Marconistraat 85, Loods Hoogewerff junior & Co
Lockhorst & Overeijnder, 1950, uitbreiding 1954
Typologie: Spoorloods



12. Marconistraat 105, Douanekantoor
Rijksgebouwendienst, 1968-1970
Typologie: Kantoorgebouw

Algemeen:

- Uitgangspunt is behoud van gebouwen of adaptatie van gebouwdelen met een lage cultuurhistorische waarde

Renovatie of verbouw

Voor de specifieke karakteristieken en waardering per gebouw wordt verwezen naar de CV Loodsen en Dienstgebouwen van W. Galema (2021)

Spoorloodsen:

- Nieuwe gebouwdelen bovenop of naast bestaande bebouwing houden de gelaagdheid en hoofdvorm van de oorspronkelijke bebouwing afleesbaar en verrijken het ensemble.
- Hergebruik van gebouwdelen in/ transformatie van gebouwdelen naar openbare ruimte wordt gestimuleerd.

Douanegebouw:

- De bestaande ruimtelijke opzet van het volume met afgeschuinde zuidoosthoek in relatie tot het voorgelegen havenspoorblijft in ere.
- Nieuwe gebouwdelen bovenop of naast bestaande bebouwing houden de gelaagdheid en hoofdvorm van de oorspronkelijke bebouwing afleesbaar en verrijken het ensemble.
- Ingrepen in de gevel passen binnen de structuur, maat en schaal van het bestaande gebouw.

(Gedeeltelijke) sloop - nieuwbouw

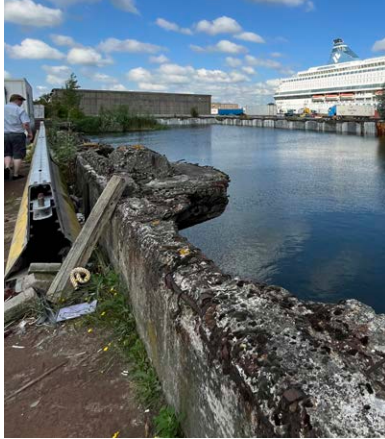
Spoorloodsen:

- Nieuwe gevels aan openbare zijden zijn, als verwijzing naar het origineel, opgebouwd uit een karakteristieke ritme en de kenmerkende repeterende gevelindeling binnen het ritme.
- Materiaal, kleur en detaillering aan de openbare zijden zijn afgestemd op die van de oorspronkelijke bebouwing en kwalitatief tenminste gelijkwaardig daaraan.

Loods Seaportterminal:

- Eventuele sloop dient ruimtelijk onderbouwd te worden. Bij sloop worden de materialen geoogst en gebruikt als grondstof binnen de ontwikkeling van het gebied.

Cultuurhistorie in de openbare ruimte



Aanvullend:
Kelderbak van het voormalige koelhuis (tussen nr. 4 en 6)



Aanvullend:
Bestaande kades



Aanvullend:
Restanten van sporen, kranen en andere havenelementen

Algemeen:

- Uitgangspunt is het behoud van bestaande elementen en structuren in de openbare ruimte.

Kelderbak:

- Het ontwerp voor de toekomstige pleinruimte bouwt voort op de structuur en materialen van de bestaande kelderbak.
- Het ontwerp wordt orthogonaal en rechtlijning opgezet, wat aansluit bij de utilitaire havenomgeving.

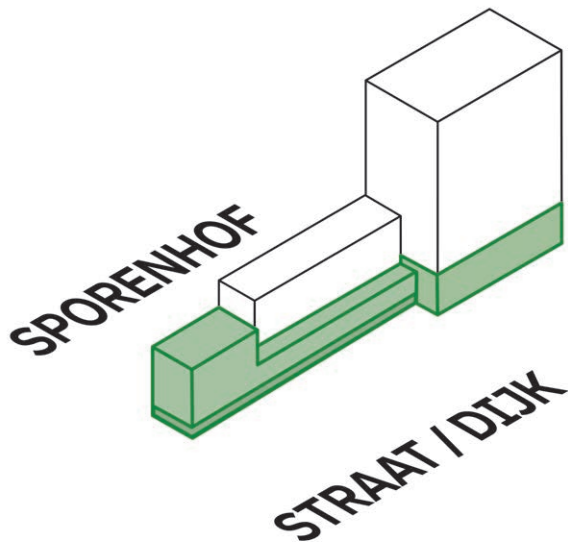
Kades:

- De bewaard gebleven kades worden, wanneer nodig, gerenoveerd met respect voor het oorspronkelijke aanzien en krijgen een nieuw gebruik als afmeervoorziening of verblijfsplek.
- Het ophogen van het maaiveld vanuit waterveiligheid heeft geen nadelige invloed op de bestaande kade-elementen zoals deksloven en bolders.

Restanten van sporen, kranen en andere havenelementen

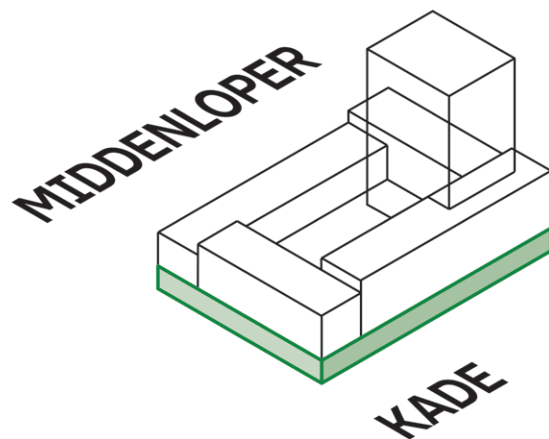
- Historische haveneigen elementen in de openbare ruimte zoals bolders, oude treinrails, havenkranen, stelcon-platen, etc worden in de originele context gebruikt om de geschiedenis te laten zien en het karakter van de plek te versterken.
- Bij ophoging van het oorspronkelijke peil worden originele elementen en structuren op de oorspronkelijke locatie hergeplaatst.
- Indien overtuigend onderbouwd wordt waardoor inpassing of herplaatsing op de oorspronkelijke locatie niet mogelijk is, worden elementen of structuren op logische wijze herplaatst binnen het gebied.

4.3 Loodslaag



Spoorloodsmodel

Langgerekte smalle loods van ca. 12m diep en 6-9m hoog. De Loodslaag bestaat uit lange gerekte loodsen die kunnen verspringen. Spoorloodsen hebben een duidelijke kop en staart.



Overslagloodsmodel

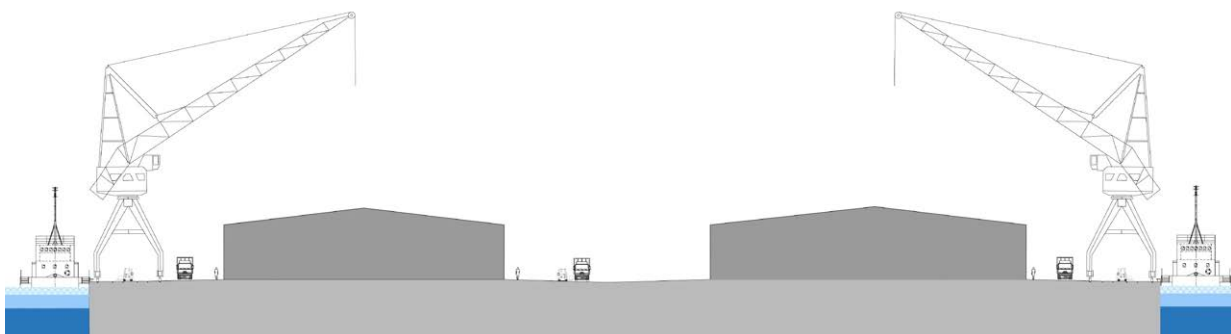
Grotere maat: de loods is tussen de 25 en 40m diep en in de oorspronkelijke vorm zo'n 150 tot 195m lang. De visuele hoogte is ca. 6-8m. De loods bestaat optisch uit 1 volume, maar heeft een duidelijke waterzijde, straatzijde en kopgevels.

Uitgangspunt is het behoud van de bestaande bebouwing. Ontwerpprincipes voor de nieuwe Loodslaag zijn afgeleid uit een gedegen analyse van de kenmerken van de bestaande spoor- en overslagloodsen.

Beide loodstypologieën hebben veel overeenkomsten in ruimtelijke inpassing, verschijningsvorm, materiaal, kleur en detaillering. Maar verschillen zijn ook duidelijk te onderscheiden, zoals de korrelgrootte.

De oorspronkelijke overslagloodsen op de pieren hebben een imponerende maat. Deze karakteristieke lengte was afgestemd op de lengte van de schepen: vaak lang. Op de pieren wordt daarom ingezet op de ervaarbaarheid van de grote maat. De originele loodsen zijn alzijdig, waarbij het gebruik de gevelopbouw bepaalde: aan de waterzijde kwam het stukgoed binnen, via de straat werd het doorgevoerd. De nieuwe loodslaag houdt deze opbouw aan: alzijdig met nuanceverschillen in het ontwerp aan de waterzijde, binnenzijde en de kopgevels.

De spoorloodsen waren afgestemd op de kleinere maat van de treinwagons en hebben daarom een kleinere korrelgrootte. Ook typisch is de opbouw met kop en staart, die aanleidingen geeft voor afwisseling en variatie in het ontwerp.



Karakteristieke symmetrische opbouw van de pieren met een duidelijke zonering: schepen, kade met sporen en kranen, de loodsen en de middenstraat.



Behoud van de oorspronkelijke loodsen als uitgangspunt



Grote schaal van de haven verrijkt met woonprogramma waarbij de havenidentiteit is behouden



Openheid van de gevel relateert aan het gebruik en het karakter van het aangrenzende maaiveld

De Loodslaag

- De Loodslaag is een alzijdig, horizontaal volume van ca. 6 tot 10m hoog.
- Functie en programma zijn afleesbaar.
- De grote schaal van de oorspronkelijke havenarchitectuur blijft leesbaar en ervaarbaar.
- De grote schaal van de oorspronkelijke havenarchitectuur wordt verrijkt met architectonische middelen die zorgen voor menselijke maat, zonder het ongepolijste karakter te verliezen.
- Referentiekader zijn de oorspronkelijke loodsen. Behoud is het uitgangspunt. Bij transformatie, renovatie of sloop/nieuwbouw wordt voortgebouwd op de kernmerkende karakteristieken zoals in 4.2 beschreven.
- Bij nieuwbouw refereert de geleding aan de haveneigen gevelopbouw met een duidelijk afleesbaar ritme en een repetitie van een grid met gevelopeningen, constructie en vullingen.
- De gevels van de begane grond die aan de openbare ruimte grenzen, hebben een mate van openheid die past bij het gebruik en het aangrenzende gebied.
- De karakteristiek dient versterkt te worden met geoogste, haveneigen materialen om zo de aard van de plek te versterken.

Marconistrip

- De Loodslaag is opgedeeld in langgerekte volumes die in hoogte en rooilijn verspringen, verwijzend naar de oorspronkelijke spoorloodsen.
- Als onderdeel van een ensemble hebben Loodsen een kop en een staart.

Pieren

- De Loodslaag bestaat optisch uit één volume, waarbij de waterzijde en de middenloper-zijde een andere uitwerking krijgen, refererend aan de oorspronkelijke loodsen.

4.4 Solitaires



Monolitische, sculpturale vorm



Historische foto van oorspronkelijke pierkopgebouw



Uitgesproken vorm versterkt de karakteristieke plek

De solitaires in de Merwehaven zijn op zichzelf staande gebouwen, waarbij het ontwerp de stedenbouwkundige positie versterkt in uitgesproken vorm en materialisatie.

De solitaires bouwen voort op de geschiedenis van de haven. Afhankelijk van de positie in het plan, refereren ze bijvoorbeeld aan de oorspronkelijke bebouwing (pierkoppen) of relateren ze aan bouwkundige relictten (de school in de kelderbak).

De opbouw van de vrijstaande volumes wordt versterkt met kleur en materiaal, waarbij de samenhang van het geheel behouden blijft.

Gevelmaterialen verwijzen naar de aard van de plek: toepassing van haveneigen materialen met een robuust karakter en/ of toepassing van industriële en innovatieve materialen. De karakteristiek van deze onderdelen van de Havenlaag dienen te worden versterkt met geogoste, haveneigen materialen.



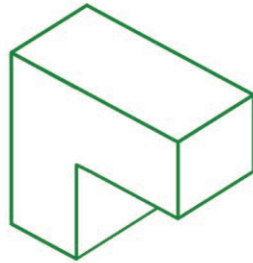
De Solitaires in de Merwehaven: de Kadegebouwen, de Pierpuntgebouwen en de school

4.4.1 Kadegebouwen.

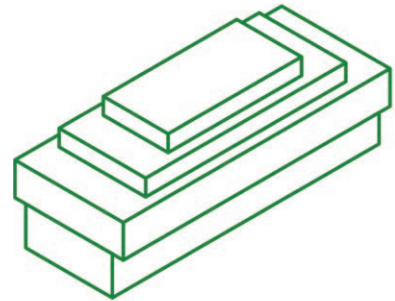
De kadegebouwen liggen, zoals de naam al aangeeft, aan de kade. De vrije ligging aan het water biedt ruimte voor expressie en een bijzondere uitwerking. De kadegebouwen hebben een alzijdige oriëntatie.



Positie kadegebouwen



Monolitisch volume



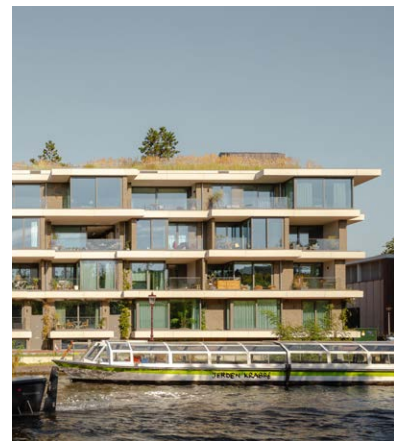
Spel van volumes



Menselijke schaal in de plint, als onderdeel van de architectuur van het geheel



Monolitisch gebouw met samenhangende architectuur



Spel van volumes, uitkragingen en setbacks

Kadegebouwen

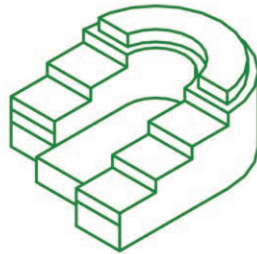
- De Kadegebouwen zijn monolitisch. De vorm is sculpturaal of expressief door een spel van volumes, uitkragingen of setbacks.
- De Kadegebouwen hebben één samenhangende architectuur met aandacht voor de menselijke schaal in de plint.
- Vorm en materialisatie versterken elkaar.
- Functie en programma zijn afleesbaar.
- De Kadegebouwen staan vrij in de openbare ruimte. Het ontwerp relateert hieraan.
- De karakteristiek dient versterkt te worden met geoogste, haveneigen materialen om zo de aard van de plek te versterken.

4.4.2 Pierpuntgebouwen.

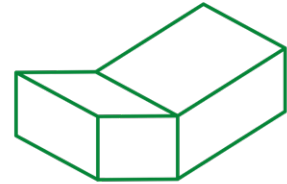
De Pierpuntgebouwen liggen op de kop van de twee pieren. Ze zijn geïnspireerd op de bijzondere gebouwen die hier in het verleden stonden. De pierpuntgebouwen zijn alzijdig georiënteerd, waarbij met name de kopgevel extra aandacht vraagt als water-entree van de Merwehaven.



Positie pierpuntgebouwen



Inspiratie uit oorspronkelijke vormtaal



Expressieve vormgeving



Herkenbaar baken vanaf het water



Samenhangende architectuur die de vorm versterkt



Opvallende en expressieve vorm

Pierpuntgebouwen

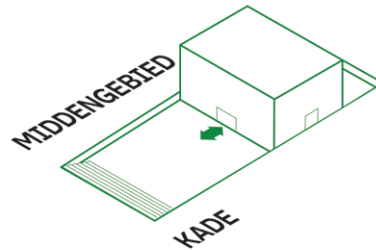
- Pierpuntgebouwen zijn monolitisch en hebben één samenhangende architectuur met aandacht voor de menselijke schaal in de plint.
- Het ontwerp heeft een opvallende en expressieve vorm, waarbij de vorm en de bijzondere locatie op de kop van de pier elkaar versterken.
- Pierpuntgebouwen staan vrij in de openbare ruimte. Het ontwerp relateert hieraan.
- Pierpuntgebouwen vormen een herkenbaar baken vanaf het water.
- Vorm en materialisatie versterken elkaar.
- De karakteristiek van de plint dient versterkt te worden met geoogste, haveneigen materialen om zo de aard van de plek te versterken.

4.4.3 De school.

De school is gesitueerd halverwege de grote pier opgespannen tussen een poortgebouw en de nog restende fundering van de koolloods. Omdat het gebied zich over langere tijd zal ontwikkelen, kan het aantal leerlingen over de jaren verschillen. Flexibel en/of demontabel bouwen kan hier een uitkomst in bieden. Dit sluit goed aan bij het innovatieve en industriële karakter van het gebied.



Positie school



De school staat in de kelderbak



Huidige situatie kelderbak naast Loods Nederland



De school bestaat uit één soort architectuur. De plint is onderdeel van het geheel.



Het ontwerp is rationeel en uitbreidbaar



Verdiept schoolplein als inspiratie voor de kelderbak

De school

- De school bestaat uit één soort architectuur. De plint is onderdeel van het geheel.
- De school is alzijdig ontworpen. Het ontwerp relateert aan de context met een gezicht aan de waterzijde, de middenloper en de zijdes aan de kelderbak.
- Het ontwerp is in harmonie met de bestaande karakteristieken van de kelderbak (zie §4.2). Het schoolgebouw sluit zowel aan bij het schoolplein in de kelderbak als het straatniveau.
- Functie en programma zijn afleesbaar: het gebouw is herkenbaar als basisschool.
- Het ontwerp is rationeel en uitbreidbaar.
- De karakteristiek dient versterkt te worden met geoogste, haveneigen materialen om zo de aard van de plek te versterken.

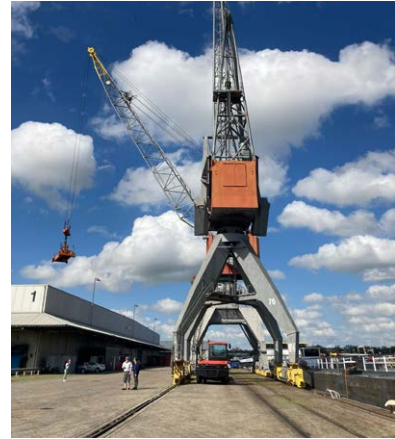
4.5 Openbare ruimte



Bestaande kade met karakteristieke trappen



Bestaande kelderbak

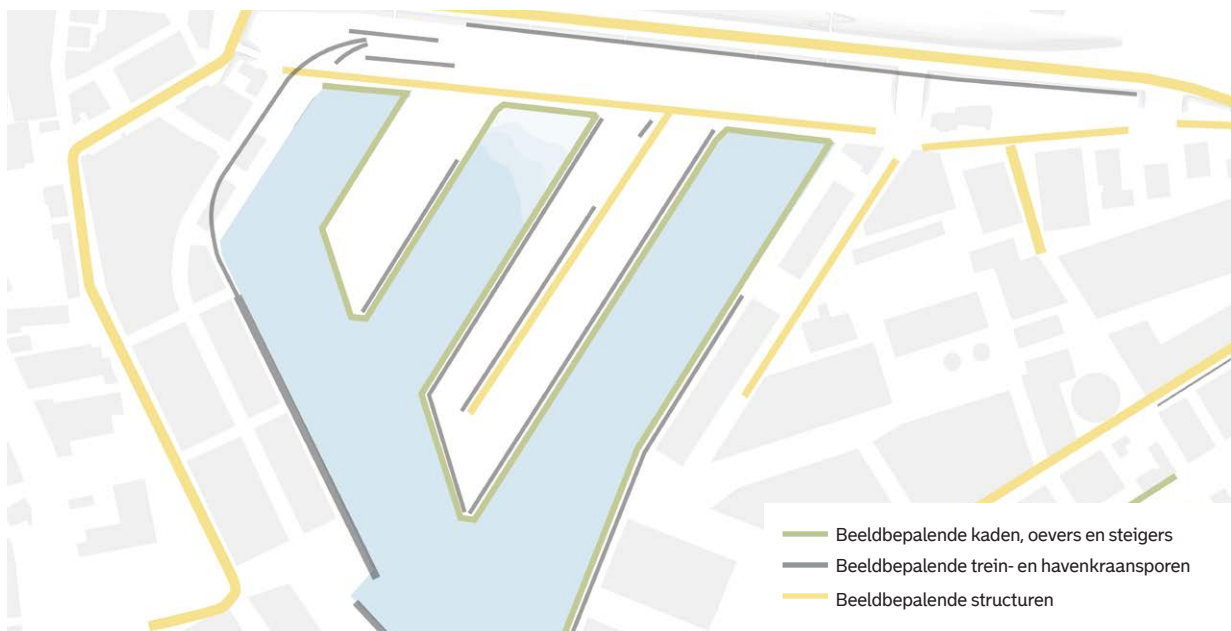


Kranen als relikten van de oorspronkelijke haven-activiteiten

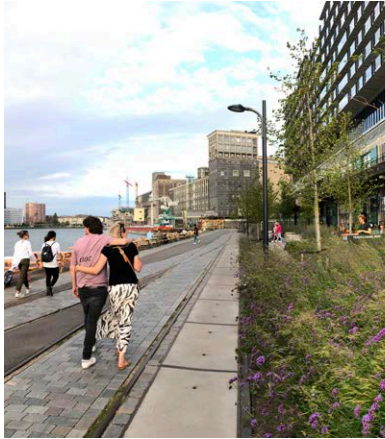
De openbare ruimte draagt in grote mate bij aan de beleving van het karakter van de Merwehaven. In het gebied zijn nog veel kenmerkende elementen en waardevolle structuren aanwezig. Door deze te koesteren en als basis te nemen voor het ontwerp van de openbare ruimte, blijft de historie van het havengebied leesbaar.

De open ligging aan het water levert kwaliteiten op zoals het uitzicht en de beleving van het water. Een keerzijde is dat de wind soms zorgt voor het belemmeren van de verblijfskwaliteit. In de ontwerpfase van het stedenbouwkundig plan is daarom windonderzoek gedaan om windhinder van nieuwe bebouwing te voorkomen en bebouwing zo te plaatsen dat de windhinder afneemt bij ontwikkeling.

In de openbare ruimte kan het windklimaat verder worden verbeterd met meerlagige beplanting.



Waardering openbare ruimte - gedestilleerd uit de cultuurhistorische verkenning M4H (vastgesteld 2018).



Orthogonaal ontwerp van de openbare ruimte, wat voortborduurt op de utilitaire havenomgeving



Integreren van oorspronkelijke sporen in het landschapsonwerp

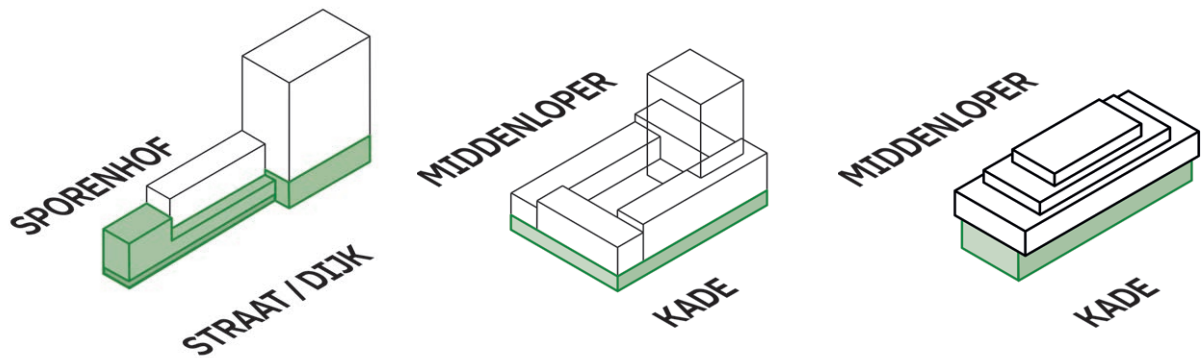


Karakteristiek van de oorspronkelijke loods blijft leesbaar in de openbare ruimte

De openbare ruimte

- Behoud van bestaande elementen en structuren (treinsporen, kranen, bolders etc.) in de openbare ruimte is het uitgangspunt.
- Indien gebouwen worden getransformeerd tot openbaar gebied blijft de bestaande karakteristiek behouden.
- Het ontwerp van de openbare ruimte volgt de bestaande beeldbepalende structuren en houdt deze leesbaar.
- Bij vergroening blijft de continuïteit van de oorspronkelijke kademuur behouden.
- Het ontwerp wordt orthogonaal en rechtlijnig opgezet, wat aansluit bij de utilitaire havenomgeving.
- Bij ophoging van het oorspronkelijke peil worden originele elementen en structuren op de oorspronkelijke locatie herplaatst.
- Elementen of structuren worden herplaatst binnen het gebied, indien overtuigend onderbouwd wordt waardoor inpassing of herplaatsing op de oorspronkelijke locatie niet mogelijk is.
- Het ontwerp van de openbare ruimte relateert aan de positie in het gebied: de kades zijn open en georiënteerd op het water, het binnengebied is luwer en meer beschut.
- Beplanting wordt meerlagig ontworpen. Er is aandacht voor de bodem, de boomkronen en de tussenschaal. De beplanting bestaat uit soorten die van nature gedijen onder de plaatselijke buitendijkse omstandigheden.
- Ontwerp van de openbare ruimte, specifiek beplanting, levert een positieve bijdrage aan het windklimaat.
- Het ontwerp van de openbare ruimte versterkt de bestaande haveneigen karakteristieken. Materialen zijn robuust en rauw en/of circulair vormgegeven.
- Materiaal en detaillering van nieuwe ingrepen in de openbare ruimte is duurzaam van kwaliteit. Mechanische invloeden, weersinvloeden, veroudering en dergelijke hebben geen negatieve gevolgen voor het uiterlijk.
- Kunstwerken (zoals bruggen) worden in harmonie met de openbare ruimte ontworpen. Specifieke criteria worden opgenomen in toekomstige PvE's.

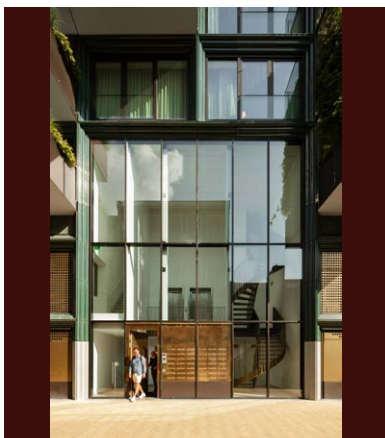
4.6 Overgang openbaar - privé



Voor een levendige wijk is aandacht voor de overgang van openbaar naar privé van groot belang. Dit vraagt om maatwerk en een precies ontwerp van de plint en het openbaar gebied.

Voor alle plinten (wonen en werken) geldt dat er een ontworpen overgangszone is tussen gebouw en de straat, waarbij rekening gehouden wordt met de functie en het gebruik. Deze overgangszone is circa 1m breed, zodat er ruimte is om robuust groen te integreren.

De levendigheid van de plint wordt versterkt door de logica van de inpassing van het programma op de begane grond. De hoofdentrees en fietsenstallingen zijn goed zichtbaar en liggen op logische en goed bereikbare posities. Daarnaast wordt gestreefd naar zoveel mogelijk voordeuren aan de straat. Gedeelde entrees geven ook toegang tot de collectieve binnengebieden.



Gedeelde entrees hebben een royale hoogte



Fietsenstallingen zitten op logische posities en zijn goed zichtbaar en bereikbaar



Stijgpunt als karakteristiek verbindingsstuk tussen de woningen en het collectieve groen



Groen draagt bij aan de kwaliteit van de overgangszone tussen woning en galerij



De plint heeft een ontworpen overgang voor een logische overgang tussen privé en openbaar

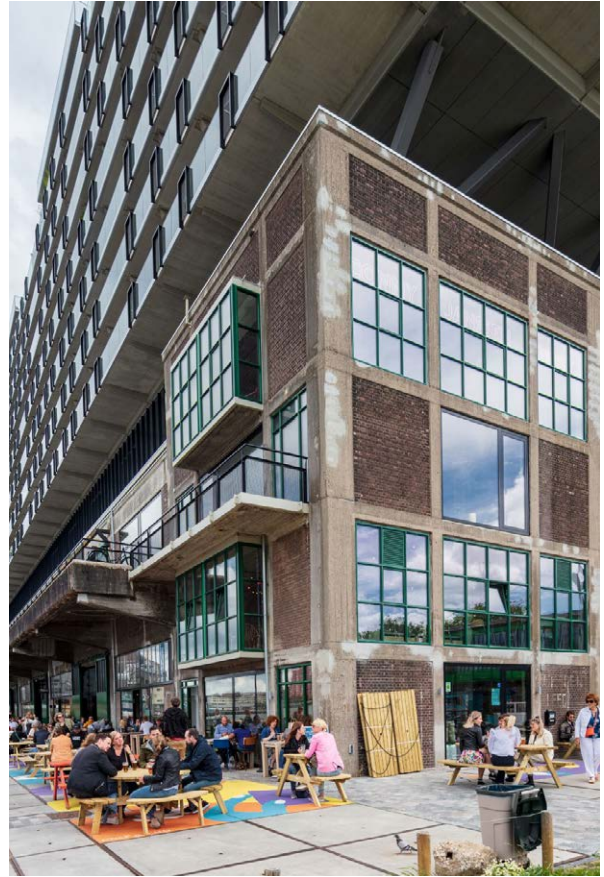


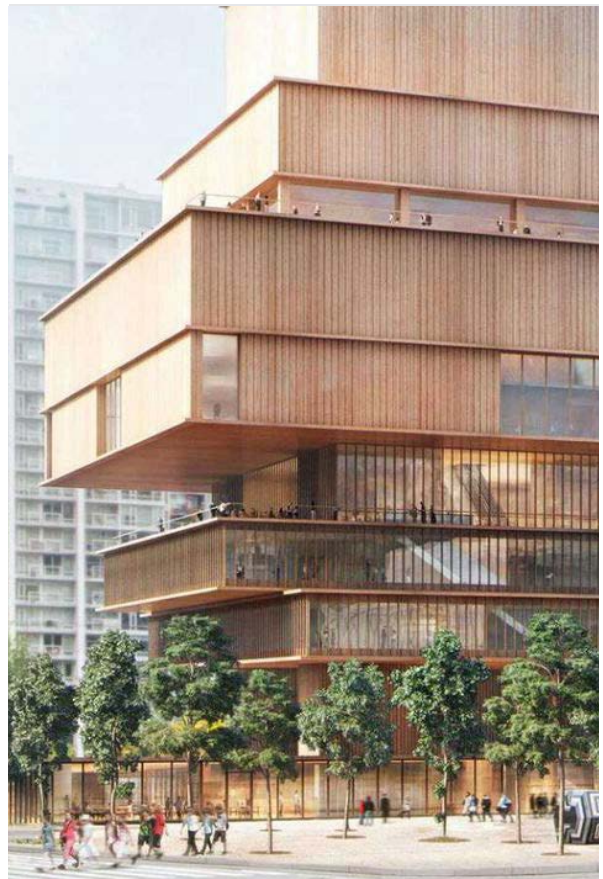
Groen en beplanting zijn onderdeel van het ontwerp van de overgangszone tussen gebouw en de straat

Overgang openbaar - privé

- De plint heeft een ontworpen overgangszone tussen gebouw en straat, waarbij rekening gehouden wordt met de functie en het gebruik.
- Groen / beplanting is een vast onderdeel van het ontwerp van de overgangszone tussen gebouw en straat. Schuttingen zijn niet toegestaan.
- De plint heeft een tactiele vormgeving en plasticiteit met rijke materialisering, detaillering en uitstraling, gerelateerd aan de functie en het gebruik.
 - Bij bestaande bebouwing relateert deze aan de kernkwaliteiten van de oorspronkelijke architectuur.
- De plint is zo ontworpen dat functies afleesbaar zijn. Entrees en fietsenstallingen zitten op logische posities en zijn goed zichtbaar en bereikbaar.
- De gevels hebben een mate van openheid die past bij het gebruik en het aangrenzende gebied.
 - Bij hergebruik van de bestaande bebouwing wordt zorgvuldig gezocht naar de juiste balans in openheid.
 - Er wordt rekening gehouden met gebruik; eventuele overlast van geur of geluid wordt voorkomen.
- Gedeelde entrees hebben een royale hoogte. De deuren zijn teruggeplaatst t.o.v. de gevellijn. Er is aandacht voor verlichting en het ontwerp zorgt voor een aantrekkelijke ontvangst die sociaal veilig is en bijdraagt aan interactie.
- Bouwblokken combineren verschillende ontsluitingsvormen (galerij, portiek, maisonnette, grondgebonden), welke bijdragen aan een levendig en gevarieerd beeld.
- Stijpunten en verbindingen dragen bij aan de levendigheid van het gebied en worden ontworpen als karakteristieke verbindingstukken met een industriële uitstraling.
- Poorten hebben een dubbele hoogte. De gevels van de poort gaan de hoek met aandacht voor de vormgeving van de hoeken.
- Kopgevels bij geopende bouwblokken zijn nooit blind, maar integraal onderdeel van het ontwerp
- Indien het semi-openbare hof in de avonduren wordt afgesloten, is de afsluitbaarheid onderdeel van de ontwerp-opgave.

Inspiratie Haven



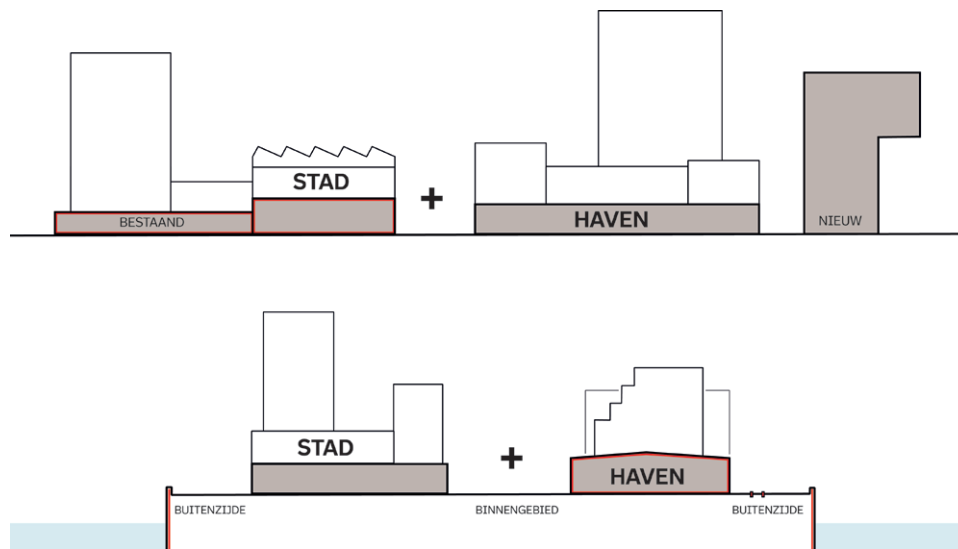




5. De Stad

- 5.1 Algemene uitgangspunten
- 5.2 Buitenruimte & Ontsluiting
- 5.3 Stadslaag
- 5.4 Kraanlaag
- 5.5 Accentlaag
- 5.6 Mobiliteithubs

5.1 Algemene uitgangspunten



Met de ontwikkeling van het gebied worden nieuwe tijdslagen toegevoegd. Haven wordt verrijkt met Stad.

De stedelijke lagen appelleren aan de kernkwaliteiten van de architectuur, zoals industrieel en innovatief. De nieuwe lagen zijn duurzaam en toekomstbestendig, met gebruik van circulaire en bio-based materialen.

Het stedelijke weefsel bestaat uit een Stadslaag, Kraanlaag, Accentlaag en de Mobiliteitshubs. Deze lagen bestaan uit alzijdige volumes die relateren aan de context zoals beschreven op pagina 14.

De uitgangspunten voor de buitenruimten zijn gelijk voor de verschillende typologieën en worden daarom, gezamenlijk met de uitgangspunten voor de ontsluiting, overkoepelend beschreven. Daarna volgen de criteria per typologie.



Maquette op basis van het masterplan

5.2 Buitenruimte & Ontsluiting



Buitenruimte is integraal onderdeel van het gevel-ontwerp



Variatie in ontsluiting, woningtypen en buitenruimtes creëert een levendig en gevarieerd beeld

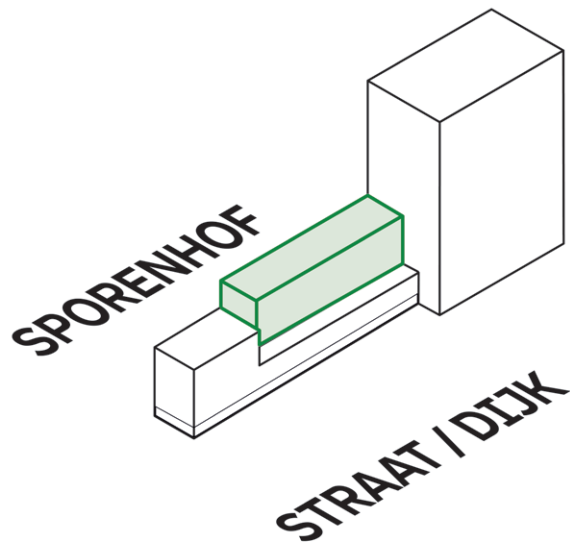


De uitpandige trappen refereren aan de haven en maken de gedeelde buitenruimte zichtbaar en toegankelijk

Buitenruimte & Ontsluiting

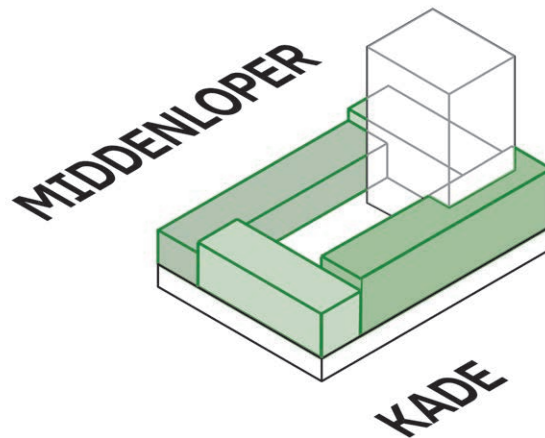
- Buitenruimte is onderdeel van het architectonische concept. De positie en plasticiteit kan per laag of korrel variëren, zolang de eenheid van het geheel overeind blijft.
- Er is onderscheid in plasticiteit in de buitenruimte gerelateerd aan de verschillende zijden in het plan:
 - Formele zijde: beperkte plasticiteit. Dat kunnen zich in het gevelbeeld voegende ondiepe balkons zijn of volledig in de gevel geïntegreerde loggia's.
 - Informele zijde: meer variëteit in positie en plasticiteit.
- Collectieve en (semi-) openbare buitenruimte is goed bereikbaar vanuit collectieve ontsluiting
Uitpandige trappen, een referentie naar de oorspronkelijke utilitaire havengebouwen, versterken de zichtbaarheid en toegankelijkheid van de gedeelde buitenruimte.
- Bouwblokken combineren verschillende ontsluitingsvormen zoals galerij, portiek, maisonnette of grondgebonden woningen. De diversiteit aan ontsluitingen draagt bij aan een levendig en gevarieerd beeld.

5.3 Stadslaag



Spoorloodsmodel.

De Stadslaag versterkt het ingezette spoorloodsmodel in de lengte richting, maar verspringt in diepte en hoogte.



Overslagloodsmodel.

De Stadslaag bestaat uit een aantal volumes ('korrels') op de Loodslaag. De korrels versterken de stedenbouwkundige hiërarchie van het bouwblok.

De Stadslaag bestaat uit verschillende eenduidige, rechthoekige volumes. Het gevelontwerp van de Stadslaag heeft een orthogonale opbouw en verdeling. Hierbij volgt en versterkt het ontwerp altijd de stedenbouwkundige massa en korrel. De Stadslaag brengt variëteit in kleur, materiaal en vormgeving, waarbij de samenhang van het geheel niet uit het oog mag worden verloren.

Er wordt een herkenbaar onderscheid gemaakt tussen de Loodslaag en de Stadslaag, zodat de historie leesbaar blijft en het gebied verrijkt wordt met een zichtbaar nieuwe laag.

Op de Marconistrip versterkt de Stadslaag de compositie van verspringende volumes over de lengte van de strip. Dit levert een dynamisch beeld op, zowel aan de zijde van de Havenallee als aan de dijk.

Op de Merwepieren staan er meerdere langwerpige volumes op de solitaire Loodslaag. De Stadslaag versterkt de stedenbouwkundige hiërarchie van het bouwblok; Het verschil in uitwerking tussen de waterzijde en het binnengebied wordt hier doorgezet. Naast kleur en materiaal kan met de volumes een spel worden gespeeld met setbacks, uitkragingen of het omhooghalen van het volume.



Bouvvolumes vormen op zichzelf een architectonische eenheid en vormen gezamenlijk een geheel



De stadslaag bestaat uit meerdere liggende volumes die orthogonaal zijn opgebouwd



Gelijkoortige behandeling van de kopse kant draagt bij aan de monolitische expressie van het volume

De Stadslaag

- De Stadslaag bestaat uit meerdere liggende volumes die binnen het bouwblok verschillen in hoogte. De volumes zijn orthogonaal opgebouwd.
- Bouvvolumes vormen op zichzelf een architectonische eenheid. Naast elkaar liggende volumes verschillen in architectonische uitstraling, maar vormen binnen een bouwblok altijd een samenhangend geheel.
- Het gevelontwerp is rationeel in opzet en heeft een orthogonale verdeling met een duidelijke structuur.
- Er is aandacht voor plasticiteit en tactiliteit in het gevelvlak.
- De gevel van een volume loopt rondom door in beeld en materialisatie. Gelijkoortige behandeling van de kopse kant draagt bij aan de monolitische expressie van het volume.
- Er wordt een herkenbaar maar harmonieus onderscheid gemaakt tussen de Loodslaag en de Stadslaag. Dit kan in materiaal, in kleur of verplaatsing, zoals een setback of overstek van de Stadslaag.
- Buitenruimte is onderdeel van het architectonische concept. De positie en plasticiteit kan per laag of korrel variëren, zolang de eenheid van het geheel overeind blijft.
- Toepassing van biobased, hergebruikte en circulaire materialen en gebouwonderdelen wordt gestimuleerd. Het ontwerp is toekomst bestendig en volgt circulaire principes zoals flexibel aanpasbaar, losmaakbaar, demontabel, etc. Dit draagt bij aan het innovatieve karakter van de Merwehaven.

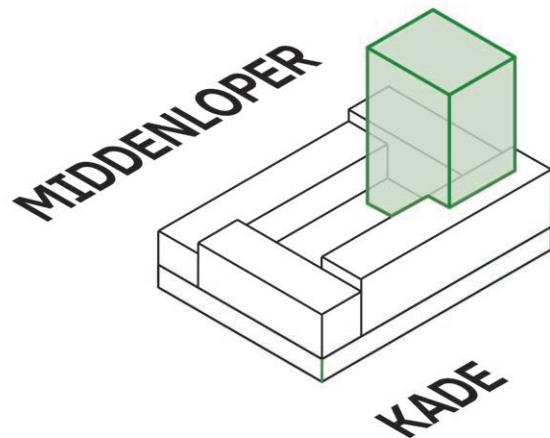
Marconistrip

- De Stadslaag versterkt de compositie van verspringende volumes over de lengte van de strip.

Pieren

- De Stadslaag bestaat uit verschillende volumes die de stedenbouwkundige hiërarchie van het bouwblok versterken. Het verschil in uitwerking van de gevel tussen de waterzijde, de tussenstraten en het binnengebied wordt hier doorgezet.

5.4 Kraanlaag.

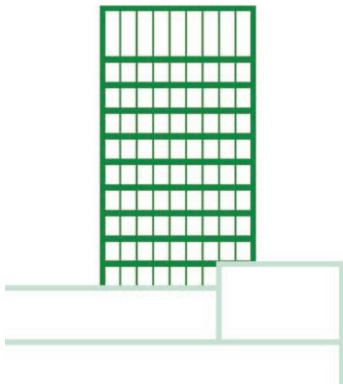


Kraanlaag

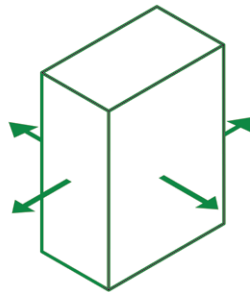
De torens zijn geïnspireerd op de originele kranen die zich op de kades bevonden.

Zoals de naam Kraanlaag al doet vermoeden zijn deze verticale elementen geïnspireerd op de kranen in M4H. Net zoals de kranen op een kraanspoor zijn de torens ca. 50m hoog en in een rechte lijn aan de buitenkant van de pieren geplaatst. De kranen zijn onderdeel van het havensilhouet; de Kraanlaag is straks zichtbaar vanuit de omliggende stadswijken en vanaf de Zuidoever van de stad. De stadslaag genereert een synergie met de schaal van de omliggende stadswijken, de kraantorens dragen bij aan de contour van de stad.

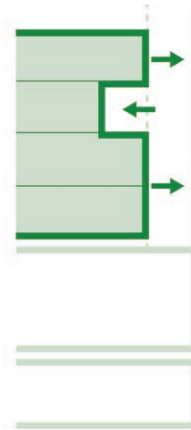




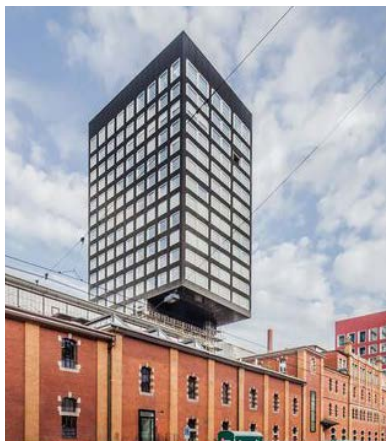
Een kraantoren is een op zichzelf staande architectonische eenheid met een passende beëindiging



Kraantorens zijn vanaf alle zijden zichtbaar. De gevels zijn alzijdig ontworpen



Afwisselend kragen 'de kranen' meer of minder uit richting het water. Het silhouet versterkt zo de skyline



Kraantorens staan op de Stadslaag en vormen een op zichzelf staande architectonische eenheid.



De buitenruimte is onderdeel van het architectonisch concept

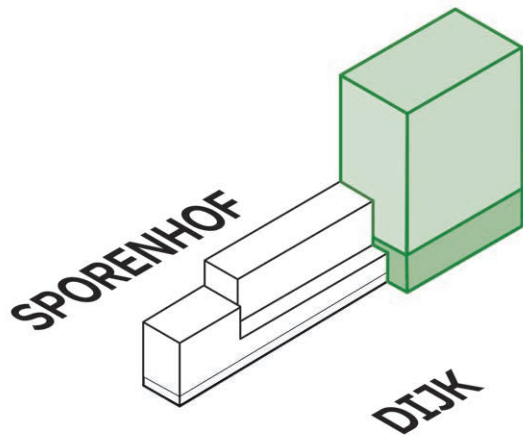


Het ontwerp draagt bij aan het silhouet van de stad

De Kraanlaag

- Kraantorens staan op de Stadslaag en vormen een op zichzelf staande architectonische eenheid. De Kraanlaag vormt daarbij ook een samenhangend geheel met de onderliggende Loods- en Stadslaag.
- Kraantorens zijn vanaf alle zijden zichtbaar. De gevels zijn alzijdig ontworpen.
- Het gevelontwerp is in maat en schaal afgestemd op zowel de omliggende bebouwing als het schaalniveau van de stad.
- Afwisselend kragen 'de kranen' meer of minder uit richting het water. Het silhouet versterkt zo de skyline van het gebied.
- De beëindiging van de Kraantoren is integraal onderdeel van de architectonische expressie van het gebouw.
- Buitenruimte is onderdeel van het architectonische concept.
- Toepassing van biobased, hergebruikte en circulaire materialen en gebouwonderdelen wordt gestimuleerd. Het ontwerp is toekomst bestendig en volgt circulaire principes zoals flexibel aanpasbaar, losmaakbaar, demontabel, etc.

5.5 Accentlaag.



Accentlaag

De accenten zijn geïnspireerd op verticale, hogere gebouwen in M4H.

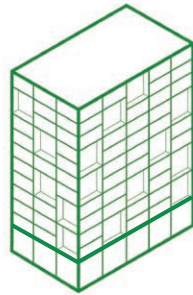
Uitkijkend op de Schiedamseweg komen vijf accenttorens waarvan de drie westelijke torens worden ontwikkeld in het sociale segment. Met een afwijkende hoogte van 40 meter fungeren ze als visuele ankers en voegen variatie toe aan de bebouwing aan de Schiedamseweg. De accenten staan op een Loodslaag die samen met de bestaande en nieuwe loodslaag van de naastgelegen bebouwing een samenhangend geheel zal vormen.

De accenten zijn geïnspireerd op verticale, hogere gebouwen in M4H. De torens zijn 20 x 30 meter breed en zijn door hun maatvoering familie van elkaar. De uitwerking per toren is eigen en onderdeel van het gehele weefsel van de Marconistrip.

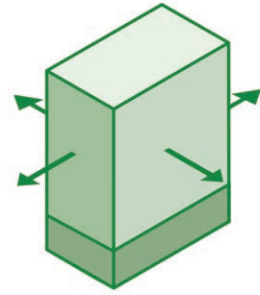




De Accenttoren heeft een eenvoudige hoofdvorm (20 x 30m) geplaatst op een Loodslaag



De gevels per toren zijn eigen. De gevel wordt gevormd door een zichtbare draagstructuur.



Gevels zijn alzijdig ontworpen, waarbij de langs- en kopgevels eigen zijn binnen de eenheid



Een eenvoudige hoofdvorm geplaatst op een plint



De buitenruimte en de beëindiging zijn onderdeel van het architectonische concept

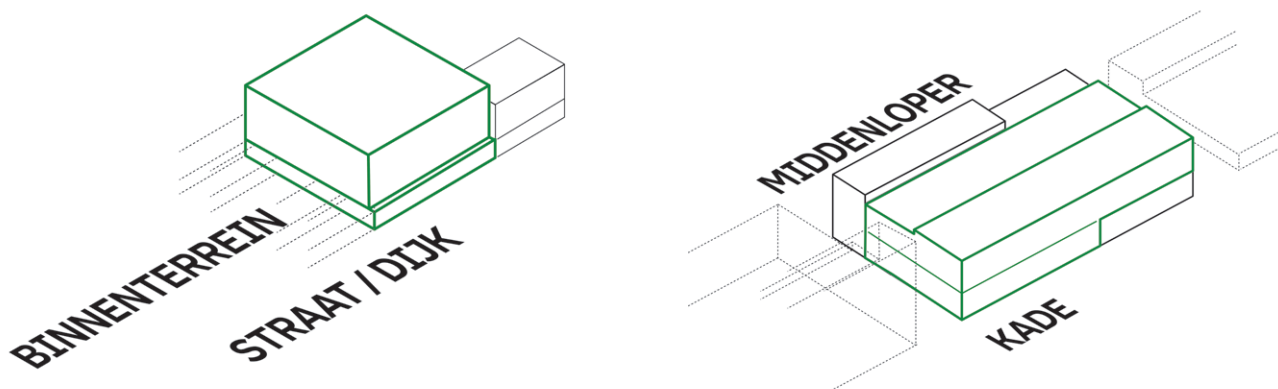


De gevels zijn alzijdig ontworpen, waarbij de langs- en kopgevels eigen zijn binnen de eenheid

De Accentlaag

- De Accentlaag bestaat uit volumes met een eenvoudige hoofdvorm die geplaatst is op een Loodslaag. Voor de Loodslaag gelden de criteria zoals beschreven in §4.3.
- De samenhang komt voort uit de gelijke maatvoering, de architectuur per toren is eigen.
- Door de hoogte zijn de gevels van de Accentlaag vanaf verschillende standpunten zichtbaar. De gevels zijn alzijdig ontworpen, waarbij de langs- en kopgevels eigen zijn binnen de eenheid.
- De gevel wordt gevormd door een zichtbare (draag)structuur.
- De beëindiging van de Accenttoren is integraal onderdeel van de architectonische expressie van het gebouw.
- Buitenruimte is onderdeel van het architectonische concept.
- Toepassing van biobased, hergebruikte en circulaire materialen en gebouwonderdelen wordt gestimuleerd.
 - Loodslaag: de karakteristiek dient versterkt te worden met geoogste, haveneigen materialen om zo de aard van de plek te versterken.
 - Accentlaag: Gebouwen worden toekomstbestendig ontworpen op basis van circulaire principes (bijvoorbeeld flexibel aanpasbaar, losmaakbaar, demontabel, etc.).

5.6 Mobiliteitshub.



Mobiliteitshub Marconistrip (links) en Middenvaarpier (rechts)

De mobiliteitshubs op de Marconistrip zijn strategisch geplaatst tussen de toekomstige Havenallee en de groene dijkzone langs de Schiedamseweg. De aanwezigheid van het relatief groot volume wordt zo goed mogelijk ingepast door de hubs niet aan dijkvelden te laten grenzen maar ze op te nemen in de bebouwingstroken. Er is zowel een uitnodigende entree aan de Havenallee als aan de Dijkzijde.

De mobiliteitshub op de Middenvaarpier ligt in de contour van een bestaande overslagloods. Vanuit ruimtelijke kwaliteit is het mengen met ander programma wenselijk, net als dat het publiek maken van het dak van grote toegevoegde waarde wordt gezien. Een ander spoor is het verder onderzoeken van mogelijk behoud van de originele loods, met inpassing van het parkeer- en sportprogramma. Tot slot is een solitaire inpassing zoals op de Marconistrip denkbaar. De afweging van de verschillende mogelijkheden zal in een volgend stadium verder vorm krijgen.

Voor alle drie de hubs geldt dat hun verschijningsvorm en inpassing moet bijdragen aan het karakter van het geheel. Aandacht voor zichtbaarheid en sociale veiligheid is van groot belang voor het slagen van de keuze voor collectief parkeren in hubs. Een kwalitatieve inpassing zal een belangrijke bijdrage leveren aan het succes van de gehele wijk.





Herkenbaarheid, verlichting en zichtbaarheid zijn onderdeel van het ontwerp



Entrees en ontsluiting zijn uitnodigend, zichtbaar (ook in het donker) en goed bereikbaar



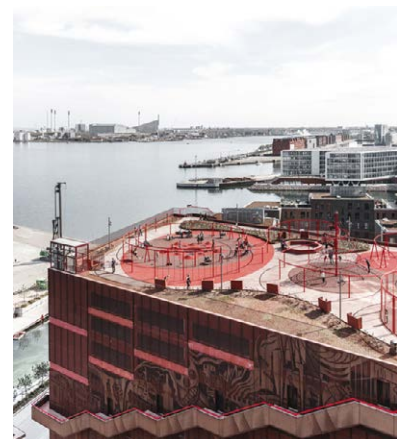
Mobiliteitshubs hebben een levendige plint



Mobiliteitshubs versterken het karakter van het gebied, bijv. door een relatie met de cultuurhistorie



De functie is afleesbaar. De eigenheid en herkenbaarheid van het gebouw wordt hiermee versterkt



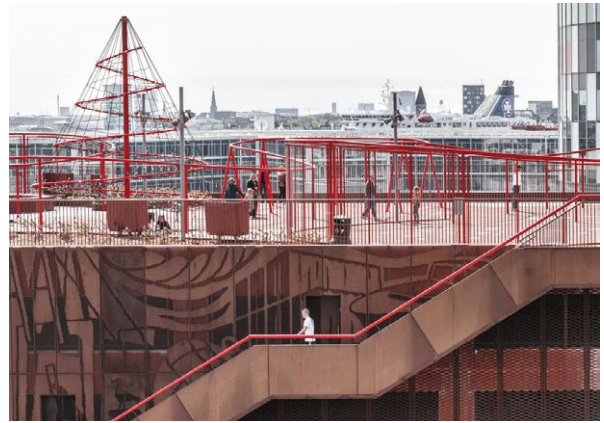
Mobiliteitshubs versterken het karakter van het gebied, bijvoorbeeld met aanvullend publiek programma

De Mobiliteitshub

- Mobiliteitshubs hebben een levendige plint.
- Entrees en ontsluiting zijn uitnodigend, zichtbaar (ook in het donker) en goed bereikbaar.
- De verschijningsvorm is zowel overdag als 's nachts aantrekkelijk. Verlichting en zichtbaarheid zijn onderdeel van het gevelontwerp.
- Mobiliteitshubs bestaan uit een Loodslaag en een Parkeerlaag. Daarmee sluiten ze aan bij zowel de Haven- als Stedelijke identiteit. Voor de Loodslaag gelden de criteria zoals beschreven in §4.3.
- Mobiliteitshubs versterken het karakter van het gebied. De verschijningsvorm doet recht aan de cultuurhistorie en/of kernkwaliteiten zoals industrieel, functioneel en experimenteel.
- De functie is afleesbaar. De eigenheid en herkenbaarheid van het gebouw wordt hiermee versterkt.
- Indien er ander programma wordt toegevoegd dan parkeren, relateert dit aan het naastgelegen programma.
- Toepassing van biobased, hergebruikte en circulaire materialen en gebouwonderdelen wordt gestimuleerd.
 - Loodslaag: de karakteristiek dient versterkt te worden met geoogste, haveneigen materialen om zo de aard van de plek te versterken.
 - Stedelijke laag: Gebouwen worden toekomstbestendig ontworpen op basis van circulaire principes (bijvoorbeeld flexibel aanpasbaar, losmaakbaar, demontabel, etc.). Dit draagt bij aan het innovatieve karakter van de Merwehaven.

Inspiratie Stad







6. Welstands- criteria

- 6.1 Omgeving
- 6.2 Bouwwerk
- 6.3 Uitwerking

6.1 Omgeving

6.1 OMGEVING

Identiteit:

De verschijningsvorm doet recht aan de kernkwaliteiten van de Merwehaven:

- Ruw en ongeslepen
- Industrieel en functioneel
- Robuust en veerkrachtig
- Innovatief en experimenteel
- Menselijk en maritiem

Duurzaamheid:

- Bouwinitiatieven leveren een positieve bijdrage aan de kwaliteit van de omgeving.
- Materialen in de Merwehaven blijven in het gebied: bij sloop wordt de opbrengst geoogst en gebruikt als grondstof binnen de ontwikkeling
- Toepassing van biobased, hergebruikte en circulaire materialen en gebouwonderdelen wordt gestimuleerd. Er moet sprake zijn van een overtuigende samenhang binnen het gevelontwerp. Naast de milieupact (CO₂, primaire grondstof en dergelijke) is de toepassing van belang (verwerking, bevestiging, remontabel bouwen en dergelijke) zodat hergebruik mogelijk blijft. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de Haven- en de Stad-gerelateerde lagen:
 - Haven: de karakteristiek dient versterkt te worden met geoogste, haveneigen materialen om zo de aard van de plek te versterken.
 - Stad: Gebouwen worden toekomstbestendig ontworpen op basis van circulaire principes (bijvoorbeeld flexibel aanpasbaar, losmaakbaar, demontabel, etc.). Dit draagt bij aan het innovatieve karakter van de Merwehaven.

Samenhang & diversiteit:

- Bouwinitiatieven bouwen voort op de oorspronkelijke ruimtelijke karakteristieken, zoals de oriëntatie, korrelgrootte en vormgeving van de oorspronkelijke, haven-gerelateerde bebouwing en infrastructuur.
- Orthogonale vormgeving versterkt de samenhang.
- Bouwinitiatieven reageren op de directe omgeving in hun opbouw en verschijningsvorm.
- Ensembles en gebouwen zijn familie maar toch eigen. Elk gebouw is als afzonderlijke eenheid te herkennen.
- Gebouwen zijn opgebouwd uit verschillende

entiteiten, maar vormen altijd een samenhangend en harmonieus geheel.

- Er is aandacht voor plasticiteit en tactiliteit in het gevelvlak.
- Ruimtelijke en programmatische entiteiten zoals de Loodslaag en de Stadslaag onderscheiden zich duidelijk afleesbaar van elkaar; er is sprake van een 'herkenbaar onderscheid':
 - Op straatniveau wordt een herkenbare vormgeving gerealiseerd door het gebruik van haveneigen materialen voor de loodslaag zoals baksteen en beton, wat zorgt voor visuele eenheid
 - In de stedelijke lagen zorgen gridgevels en het kleurenpalet in lichte, materiaaleigen kleuren voor een consistente uitstraling.
- Eigenheid van gebouwen wordt versterkt door haveneigen accenten aan te brengen zoals uitpandige trappen, opvallende belettering of in het gevelbeeld geïntegreerde installaties.

Openbare ruimte:

- Behoud van bestaande elementen en structuren (treinsporen, kranen, bolders etc.) in de openbare ruimte is het uitgangspunt.
- Indien gebouwen worden getransformeerd tot openbaar gebied blijft de bestaande karakteristiek behouden.
- Het ontwerp van de openbare ruimte volgt de bestaande beeldbepalende structuren en houdt deze leesbaar.
- Bij vergroening blijft de continuïteit van de oorspronkelijke kademuur behouden.
- Het ontwerp wordt orthogonaal en rechtlijnig opgezet, wat aansluit bij de utilitaire haven-omgeving.
- Bij ophoging van het oorspronkelijke peil worden originele elementen en structuren op de oorspronkelijke locatie hergeplaatst.
- Elementen of structuren worden herplaatst binnen het gebied, indien overtuigend onderbouwd wordt waardoor inpassing of herplaatsing op de oorspronkelijke locatie niet mogelijk is.
- Het ontwerp van de openbare ruimte relateert aan de positie in het gebied: de kades zijn open en georiënteerd op het water, het binnengebied is luwer en meer beschermt.

- Beplanting wordt meerlagig ontworpen. Er is aandacht voor de bodem, de boomkronen en de tussenschaal.
De beplanting bestaat uit soorten die van nature gedijen onder de plaatselijke buitendijkse omstandigheden.
- Ontwerp van de openbare ruimte, specifiek beplanting, levert een positieve bijdrage aan het windklimaat.
- Het ontwerp van de openbare ruimte versterkt de bestaande haveneigen karakteristieken. Materialen zijn robuust en rauw en/of circulair vormgegeven..
- Materiaal en detaillering van nieuwe ingrepen in de openbare ruimte is duurzaam van kwaliteit. Mechanische invloeden, weersinvloeden, veroudering en dergelijke hebben geen negatieve gevolgen voor het uiterlijk.
- Kunstwerken (zoals bruggen) worden in harmonie met de openbare ruimte ontworpen. Specifieke criteria worden opgenomen in toekomstige PvE's.
- Gedeelde entrees hebben een royale hoogte. De deuren zijn teruggeplaatst t.o.v. de gevellijn. Er is aandacht voor verlichting en het ontwerp zorgt voor een aantrekkelijke ontvangst die sociaal veilig is en bijdraagt aan interactie.
- Bouwblokken combineren verschillende ontsluitingsvormen (galerij, portiek, maisonnette, grondgebonden), welke bijdragen aan een levendig en gevarieerd beeld.
- Stijpunten en verbindingen dragen bij aan de levendigheid van het gebied en worden ontworpen als
- karakteristieke verbindingstukken met een industriële uitstraling.
- Poorten hebben een dubbele hoogte. De gevels van de poort gaan de hoek met aandacht voor de vormgeving van de hoeken.
- Kopgevels bij geopende bouwblokken zijn nooit blind, maar integraal onderdeel van het ontwerp
- Indien het semi-openbare hof in de avonduren wordt afgesloten, is de afsluitbaarheid onderdeel van de ontwerpopgave.

Overgang openbaar-privé:

- De plint heeft een ontworpen overgangszone tussen gebouw en straat, waarbij rekening gehouden wordt met de functie en het gebruik.
- Groen / beplanting is een vast onderdeel van het ontwerp van de overgangszone tussen gebouw en straat. Schuttingen zijn niet toegestaan.
- De plint heeft een tactiele vormgeving en plasticiteit met rijke materialisering, detaillering en uitstraling, gerelateerd aan de functie en het gebruik.
- Bij bestaande bebouwing relateert deze aan de kernkwaliteiten van de oorspronkelijke architectuur.
- De plint is zo ontworpen dat functies afleesbaar zijn. Entrees en fietsenstallingen zitten op logische posities en zijn goed zichtbaar en bereikbaar.
- De gevels hebben een mate van openheid die past bij het gebruik en het aangrenzende gebied.
 - Bij hergebruik van de bestaande bebouwing wordt zorgvuldig gezocht naar de juiste balans in openheid.
 - Er wordt rekening gehouden met gebruik; eventuele overlast van geur of geluid wordt voorkomen.

6.2 Bouwwerk

6.2 BOUWWERK

Duurzaamheid:

- Bouwwerken worden duurzaam vormgegeven en geconstrueerd.
- Duurzaamheidstoepassingen (voor energieopwekking, natuurinclusieve voorzieningen, waterretentie en dergelijke) maken integraal onderdeel uit van het ontwerp van de gebouwschil en de openbare ruimte.

Cultuurhistorie:

- Behoud van gebouwen of gebouwdelen is het uitgangspunt.
- Bij renovatie, herbestemming of sloop/nieuwbouw wordt gekeken op welke manier de bestaande karakteristieken behouden blijven. Zie de criteria hiervoor per bouwtype in H4.2.
- Toevoegingen naast of op (deels) behouden bouwwerken versterken de bestaande karakteristieken.
- Tussen bestaande en nieuwe bebouwing is sprake van een herkenbaar onderscheid. Nieuwe toevoegingen worden in harmonie ontworpen, waarbij de verschillende tijdslagen afleesbaar blijven.
- Ophoging van het peilniveau mag de verhouding en compositie van de bestaande gevel niet uit evenwicht brengen.

Daklandschap:

- De gevelbeëindiging is karakteristiek en draagt bij aan het totaalbeeld van de Merwehaven. Dit kan zowel met een plat-dak met doorlopende daklijn of een dakvorm geïnspireerd op industriële architectuur.
- Daken hebben tenminste twee functies, zoals energieopwekking, waterretentie, bevorderen van biodiversiteit of een (collectief) dakterras.
- Daken die zichtbaar zijn vanuit de omliggende bebouwing krijgen dezelfde kwaliteit als de gevel en worden ingericht met natuurlijk groen, of op andere wijze benut en aantrekkelijk vormgegeven.

Bouwfysica & techniek:

- Geluidswerende voorzieningen maken integraal onderdeel uit van het ontwerp van de gebouwschil. Geluidswerende voorzieningen mogen nooit voorkomen als 'losse' toevoegingen die de verschijningsvorm van een gebouw te veel domineren.
- Installaties en techniek verstoren het gevelbeeld

niet: installaties en technische ruimtes worden inpandig geplaatst, architectonisch ingepast of opgenomen in een 'installatielaag' die onderdeel uitmaakt van het gevelontwerp.

- (Opslag van) afval vanuit het openbaar toegankelijk gebied wordt aan het zicht onttrokken; bedrijfsactiviteiten mogen wel zichtbaar zijn.

Buitenruimte & ontsluiting:

- Buitenruimte is onderdeel van het architectonische concept. De positie en plasticiteit kan per laag of korrel variëren, zolang de eenheid van het geheel overeind blijft.
- Er is onderscheid in plasticiteit van de buitenruimte gerelateerd aan de verschillende zijden in het plan:
 - Formele zijde: beperkte plasticiteit.
 - Informele zijde: meer variëteit in positie en plasticiteit.
- Collectieve en (semi-) openbare buitenruimte is goed bereikbaar vanuit collectieve ontsluiting. Uitpandige trappen versterken de zichtbaarheid en toegankelijkheid van de gedeelde buitenruimte.
- Bouwblokken combineren verschillende ontsluitingsvormen zoals galerij, portiek, maisonnette of grondgebonden woningen. De diversiteit aan ontsluitingen draagt bij aan een levendig en gevarieerd beeld.

Loodslaag:

- De Loodslaag is een alzijdig, horizontaal volume van ca. 6 tot 10m hoog.
- Functie en programma zijn afleesbaar.
- De grote schaal van de oorspronkelijke havenarchitectuur blijft leesbaar en ervaarbaar.
- De grote schaal van de oorspronkelijke havenarchitectuur wordt verrijkt met architectonische middelen die zorgen voor menselijke maat, zonder het ongepolijste karakter te verliezen.
- Referentiekader zijn de oorspronkelijke loodsen. Behoud is het uitgangspunt. Bij transformatie, renovatie of sloop/nieuwbouw wordt voortgebouwd op de kenmerkende karakteristieken zoals in §4.2 beschreven.
- Bij nieuwbouw refereert de geleding aan de haveneigen gevelopbouw met een duidelijk afleesbaar ritme en een repetitie van een grid met gevelopeningen, constructie en vullingen.

- De gevels op maaiveld die aan de openbare ruimte grenzen, hebben een mate van openheid die past bij het gebruik en het aangrenzende gebied.

Marconistrip:

- De Loodslaag is opgedeeld in langgerekte volumes die in hoogte en rooilijn verspringen, verwijzend naar de oorspronkelijke spoorloodsen.
- Als onderdeel van een ensemble hebben Loodsen een kop en een staart.

De pieren:

- De Loodslaag bestaat optisch uit één volume, waarbij de waterzijde en de middenloper-zijde een andere uitwerking krijgen, refererend aan de oorspronkelijke loodsen.

Solitairen:

Kadegebouwen:

- De Kadegebouwen zijn monolithisch. De vorm is sculpturaal of expressief door een spel van volumes, uitkragingen of setbacks.
- De Kadegebouwen hebben één samenhangende architectuur met aandacht voor de menselijke schaal in de plint.
- Vorm en materialisatie versterken elkaar.
- Functie en programma zijn afleesbaar.
- De Kadegebouwen staan vrij in de openbare ruimte. Het ontwerp relateert hieraan.

Pierpuntgebouwen:

- Pierpuntgebouwen zijn monolithisch en hebben één samenhangende architectuur met aandacht voor de menselijke schaal in de plint.
- Het ontwerp heeft een opvallende en expressieve vorm, waarbij de vorm en de bijzondere locatie op de kop van de pier elkaar versterken.
- Pierpuntgebouwen staan vrij in de openbare ruimte. Het ontwerp relateert hieraan.
- Pierpuntgebouwen vormen een herkenbaar baken vanaf het water.
- Vorm en materialisatie versterken elkaar.

De School:

- De school bestaat uit één soort architectuur. De plint is onderdeel van het geheel.
- De school is alzijdig ontworpen. Het ontwerp relateert aan de context met een gezicht aan de

waterzijde, de middenloper en de zijdes aan de kelderbak.

- Het ontwerp is in harmonie met de bestaande karakteristieken van de kelderbak (zie §4.2). Het schoolgebouw sluit zowel aan bij het schoolplein in de kelderbak als het straatniveau.
- Functie en programma zijn afleesbaar: het gebouw is herkenbaar als basisschool.
- Het ontwerp is rationeel en uitbreidbaar.

Stadslaag:

- De Stadslaag bestaat uit meerdere liggende volumes die binnen het bouwblok verschillen in hoogte. De volumes zijn orthogonaal opgebouwd.
- Bouwvolumes vormen op zichzelf een architectonische eenheid. Naast elkaar liggende volumes verschillen in architectonische uitstraling, maar vormen binnen een bouwblok altijd een samenhangend geheel.
- Het gevelontwerp is rationeel in opzet en heeft een orthogonale verdeling met een duidelijke structuur.
- Er is aandacht voor plasticiteit en tactiliteit in het gevelvlak.
- De gevel van een volume loopt rondom door in beeld en materialisatie. Gelijksortige behandeling van de kopse kant draagt bij aan de monolithische expressie van het volume.
- Er wordt een herkenbaar maar harmonieus onderscheid gemaakt tussen de Loodslaag en de Stadslaag. Dit kan in materiaal, in kleur of verplaatsing, zoals een setback of overstek van de Stadslaag.
- Buitenruimte is onderdeel van het architectonische concept. De positie en plasticiteit kan per laag of korrel variëren, zolang de eenheid van het geheel overeind blijft.

Marconistrip:

- De Stadslaag versterkt de compositie van verspringende volumes over de lengte van de strip.

De pieren:

- De Stadslaag bestaat uit verschillende volumes die de stedenbouwkundige hiërarchie van het bouwblok versterken. Het verschil in uitwerking van de gevel tussen de waterzijde, de tussenstraten en het binnengebied wordt hier doorgezet.

Kraanlaag:

- Kraantorens staan op de Stadslaag en vormen een op zichzelf staande architectonische eenheid. De Kraanlaag vormt daarbij ook een samenhangend geheel met de onderliggende Loods- en Stadslaag.
- Kraantorens zijn vanaf alle zijden zichtbaar. De gevels zijn alzijdig ontworpen.
- Het gevelontwerp is in maat en schaal afgestemd op zowel de omliggende bebouwing als het schaalniveau van de stad.
- Afwisselend kragen 'de kranen' meer of minder uit richting het water. Het silhouet versterkt zo de skyline van het gebied.
- De beëindiging van de Kraantoren is integraal onderdeel van de architectonische expressie van het gebouw.
- Buitenruimte is onderdeel van het architectonische concept.

Accentlaag:

- De Accentlaag bestaat uit volumes met een eenvoudige hoofdvorm die geplaatst is op een Loodslaag.
- De samenhang komt voort uit de gelijke maatvoering, de architectuur per toren is eigen.
- Door de hoogte zijn de gevels van de Accentlaag vanaf verschillende standpunten zichtbaar. De gevels zijn alzijdig ontworpen, waarbij de langs- en kopgevels eigen zijn binnen de eenheid.
- De gevel wordt gevormd door een zichtbare (draag) structuur.
- De beëindiging van de Accenttorens is integraal onderdeel van de architectonische expressie van het gebouw.
- Buitenruimte is onderdeel van het architectonische concept.

Mobiliteitshubs:

- Mobiliteitshub hebben een levendige plint.
- Entrees en ontsluiting zijn uitnodigend, zichtbaar (ook in het donker) en goed bereikbaar.
- De verschijningsvorm is zowel overdag als 's nachts aantrekkelijk. Verlichting en zichtbaarheid zijn onderdeel van het gevelontwerp.

- Mobiliteitshub bestaan uit een Loodslaag en een Parkeerlaag. Daarmee sluiten ze aan bij zowel de Haven- als Stedelijke identiteit. Voor de Loodslaag gelden de criteria zoals beschreven in §4.3.
- Mobiliteitshub versterken het karakter van het gebied. De verschijningsvorm doet recht aan de cultuurhistorie en/of kernkwaliteiten zoals industrieel, functioneel en experimenteel.
- De functie is afleesbaar. De eigenheid en herkenbaarheid van het gebouw wordt hiermee versterkt.
- Indien er ander programma wordt toegevoegd dan parkeren, relateert dit aan het naastgelegen programma.

6.3 Uitwerking

3. UITWERKING

Materialisatie:

- Gevelmaterialen verwijzen naar de aard van de plek:
 - Toepassing van haveneigen materialen met een robuust karakter en/of
 - Toepassing van industriële en innovatieve materialen
- De opbouw van de verschillende gebouwdelen wordt versterkt door kleur en/of materiaal, waarbij de samenhang van het geheel behouden blijft
- Detaillering is duurzaam van kwaliteit. Mechanische invloeden, weersinvloeden, veroudering en dergelijke hebben geen negatieve gevolgen voor het uiterlijk.

Kleur:

- Toepassing van materiaaleigen kleuren
- Aan de waterzijde: palet met overwegend lichte kleuren, die de levendigheid van de reflectie van het water stimuleert
- In het middengebied: gevarieerd palet met algemene haveneigen kleuren.
- Hiërarchie in kleurgebruik, waarbij materiaaleigen kleuren als basis dienen voor het geheel en uitgesproken kleuren details zoals deuren, adressen, (vlucht)trappen of uitzonderingen accentueren.

Bouwfysica & techniek:

- Ventilatioorosters zijn onzichtbaar weggewerkt of architectonisch ingepast in het gevelontwerp.



Bijlage

1. Beeldverantwoording.
2. Cultuurhistorische Verkenning Loodsen & Dienstgebouwen - W. Galema

1. Beeldverantwoording.

Blz 1.

 ©Vivid vision - [website](#)

Blz 6.

 ©2024 Google - [website](#)

Blz 20.

 ©Iris van den Broek - [Website](#)

 ©Luuk Kramer - [Website](#)

 ©GAFPA - [Website](#)

Blz 21.

 ©René de Wit - [Website](#)

 ©Heren 5 - [Website](#)

 ©Luuk Kramer - [Website](#)

Blz 23.

 ©Interboring - [Website](#)

 Sheila Bird Studio - [Website](#)

 ©Sebastian van Damme - [Website](#)

Blz 24.

 ©PV Magazine - [Website](#)

 ©Frans Blok - [Website](#)

Blz 25.

 ©Jeroen van Bekkum - [Website](#)

 ©Ulrich Schwarz - [Website](#)

 ©Luuk Kramer - [Website](#)

Blz 28.

 Stadsarchief Rotterdam - [Website](#)

Blz 32.

 Stadsarchief Rotterdam - [Website](#)

Blz 35.

 ©Ossip van Duivenboden - [Website](#)

 ©Heijmans - [Website](#)

 ©Dumont Legrand Architectes - [Website](#)

Blz 36.

 Stadsarchief Rotterdam - [Website](#)

 Bjarke Ingels Group - [Website](#)

Blz 37.

 ©Sebastian van Damme - [Website](#)

 ©Amaury Henderick - [Website](#)

 ©Sebastian van Damme - [Website](#)

Blz 38.

 ©Laurian Ghinitoiu - [Website](#)

 ©Tietgenkollegiet - [Website](#)

 ©Zwartlicht - [Website](#)

Blz 39.

 ©Rasmus Hjortshøj - [Website](#)

 ©DP6 architecten - [Website](#)

 ONBEKEND - [Website](#)

Blz 41.

 ©Peter Schmit

Blz 42.

 ©Sebastian van Damme - [Website](#)

 ONBEKEND

 ©Kurt Hörbst - [Website](#)

Blz 43.

 ©Ossip van Duivenbode - [Website](#)

 ©VMX Architects - [Website](#)

 ©Solanelas Van Noten Meister - [website](#)

Blz 44.

 Mei architects - [Website](#)

 Mei architects - [Website](#)

 ©Grarigori Sokolisky - [Website](#)

 ©VMX Architects - [Website](#)

Blz 45.

 ©Chris Hillier - [Website](#)

 ©James Ewing - [Website](#)

 ©Ossip van Duivenbode - [website](#)

 ©Drip Visual - [Website](#)

 ©Max Hart Nibbrig - [Website](#)

 ©Herzog & de Meuron - [Website](#)

Blz 49.

 ©Sergio Grazia - [Website](#)

 ©Roman Keller - [Website](#)

* Alle kaarten en foto's die niet worden genoemd zijn gemaakt door de gemeente Rotterdam

 ©Boele & van Eesteren - [Website](#)

Blz 51.

 Post-war reconstruction Community Rotterdam - [Website](#)

 ©Paul de Ruiter Architects - [Website](#)

 ©Marcel van der Burg - [Website](#)

Blz 53.

 ©Sebastian Grundgeir - [Website](#)

 ©Stijn Bollaert - [Website](#)

 ©Camille Gharbi - [Website](#)

Blz 54.

 © Port of Rotterdam - [Website](#)

Blz 55.

 ©Cédric Colin - [Website](#)

 © Stadsarchief - [Website](#)

 ©Sebastian van Damme - [Website](#)

Blz 57.

 ©MVRDV - [Website](#)

 ©Luuk Kramer - [Website](#)

 ©Rasmus Hjortshøj - [website](#)

 ©Bart van Hoek - [Website](#)

 Aan de Stegge Twello - [Website](#)

 ©Rasmus Hjortshøj - [website](#)

Blz 58.

 ©ADEPT + Artefactory - [Website](#)

 ©Ulrich Schwarz - [Website](#)

 ©Mikael Olsson - [Website](#)

 TGM Facades UK Ltd. - [Website](#)

 ©Marcela van der Burg - [Website](#)

 © Peter Landers - [Website](#)

Blz 59.

 ©COBE - [Website](#)

 ©Luuk Kramer - [Website](#)

 ©David Hiepler - [Website](#)

 ©Rasmus Hjortshøj - [Website](#)

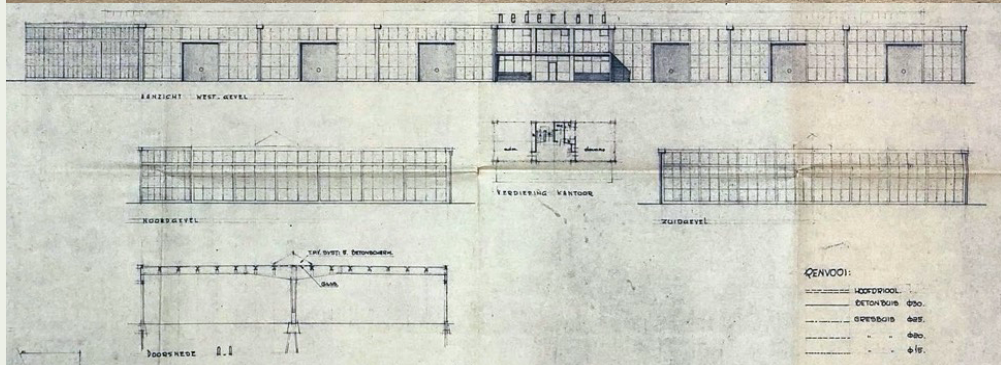
 JAJA Architects - [Website](#)

 ©Plan Común - [Website](#)

2. CV Loodsen & Dienstgebouwen

LOODSEN & DIENSTGEBOUWEN IN M4H

Radiostraat en Marconistraat, Rotterdam



CULTUURHISTORISCH EN WAARDESTELLEND ONDERZOEK

Wijnand Galema Architectuurhistoricus