

RCD XL

Ruimtelijk raamwerk

22 november 2023



Gemeente
Rotterdam





Inhoudsopgave

Inleiding	5
Ontwikkelingsgeschiedenis	9
1.1 Vooroorlogse ontwikkelingen	11
1.2 Wederopbouw	13
1.3 Jaren '60/'70/'80: zoektocht	15
1.4 Jaren '80/'90 realisatie boulevard	17
1.5 City Lounge en RCD	19
1.6 Hoogbouw en creatieve industrie	21
Hoofdpzet	25
2.1 Opgaven Koers Binnenstad & RCD XL	27
2.2 Gebiedskeuzes RCD XL	29
2.3 Ruimtelijke hoofdpzet	31
2.4 Deelthema's	37
2.5 Projecten	43
Colofon	48



Inleiding

Op 5 oktober 2022 heeft de wethouder KWB volgende toezegging gedaan aan de raadscommissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte: “De wethouder stelt een ruimtelijk raamwerk op voor het hele gebied RCD en geeft daarin ook de visuele samenhang van de ontwikkelingen rond Centraal Station en Hofplein weer.”

Ter beantwoording van deze vraag heeft cluster Stadsontwikkeling het document ‘Ruimtelijk raamwerk RCD XL’ samengesteld. Dit document maakt de ontwikkelingsgeschiedenis van het zogenoemde Rotterdam Central District (RCD) XL-gebied inzichtelijk en schetst het kader van de ruimtelijke en programmatische ontwikkelingen voor de komende jaren. Op basis van de bestaande kwaliteiten en de gebiedskeuzes uit de Koers Binnenstad (hoofdstuk 2.2) is de ruimtelijke hoofddopzet uitgewerkt, waarin alle projecten in hun omgeving zijn verbeeld (hoofdstuk 2.3). Het document eindigt met een korte beschrijving van de momenteel in voorbereiding genomen projecten.

Inleiding

RCD XL is het noordelijk deel van de binnenstad: het stationsgebied rondom het Weena en Hofplein, globaal gelegen tussen het Henegouwerplein aan de westzijde, het spoortracé aan de noordzijde, de kruising van het Pompenburg en Goudsesingel aan de oostzijde en de Kruiskade aan de zuidzijde. De “XL” refereert aan het officiële van het RCD-gebied, aangevuld met de zuidzijde van het Weena, Hofplein en het gebied Pompenburg. De verschillende ontwikkelingen die ook hier gaande zijn maakt dat het wenselijk is om het gebied groter te bezien. In totaal zijn in het RCD XL gebied op dit moment acht bouwprojecten in ontwikkeling. In totaal voegen

die ongeveer 4000 woningen, 100.000 m2 kantoren en diverse voorzieningen toe. Daarnaast wordt het Hofplein opnieuw ingericht en zijn er diverse plannen voor het renoveren van bestaande kantoorpanden.

Van wederopbouw naar RCD

Sinds de wederopbouwperiode speelt de zone langs het Weena en Stationsplein een belangrijke rol in de hoogstedelijke ambitie voor de binnenstad. Tot eind jaren '90 werd het gebied - met het wederopbouwplan als ruimtelijk en programmatisch uitgangspunt - stapsgewijs ingevuld. Waar nodig werden deelplannen uitgewerkt om aangescherpte beleidsdoelstellingen voor sociale woningbouw (leefbare stad) en het zakencentrum aan het Weena ruimtelijk goed in te kunnen passen.

In het begin van de 21ste eeuw wordt de metropoolontwikkeling van Rotterdam beleidsmatig in gang gezet. Met de Hoogbouwvisie en de gedachte van de ‘City Lounge’ werden de verdichting en de verlevendiging van de binnenstad verder gebracht. De functiemix werd vergroot en openbare ruimte en plinten werden verbeterd. De keuze om het Centraal Station aan te wijzen als internationaal hoge snelheidsstation was aanleiding voor de bouw van een nieuw station en verdere verdichting in de directe omgeving. Met de ontwikkeling van het RCD werd gebruik gemaakt van de uitstekende bereikbaarheid en de kans gegrepen om de mono functionaliteit van het kantorengedebied te doorbreken door andere functies (m.n. wonen) toe te voegen.

Van RCD naar RCD XL

Vanaf 2010 werd de metropolitane ambitie verder verankerd in het beleid. In het bestemmingsplan Lijnbaan-

kwartier werd de planologische ruimte aan de zuidzijde van het Weena vergroot door de maximale bouwhoogte te verhogen tot 150 meter. De hoogbouwvisie bood daarnaast kansen voor verschillende nieuwe ontwikkelingen zoals Pompenburg, RISE en Lumière. Parallel kreeg beleid voor duurzaamheid en de energie- en mobiliteitstransitie steeds meer vorm. In het mobiliteitsbeleid kwam steeds meer aandacht voor staan de fietser en voetganger Dit was onder andere aanleiding voor de herinrichting van de Coolingsingel en vervolgens die van het Hofplein.

Recent is het twintig jaar geleden ingeluide beleid voor de verdichting en verlevendiging van de binnenstad geactualiseerd met de geactualiseerde gebiedsvisie RCD_Nesxt Step, de nieuwe Hoogbouwvisie (2019) en het in het kader van de Omgevingsvisie opgestelde Koersdocument Binnenstad: een Groene en Vitale Binnenstad voor Iedereen (2021). Het nieuwe beleid richt zich op de “goede groei” van de binnenstad. In de afgelopen ruim 20 jaar heeft de in het RCD opgestarte ontwikkelingsdynamiek zich uitgebreid over het hele gebied rondom Weena en Hofplein. Tijdens dit proces is de doelstelling van verder verdichting en functiemenging voor dit deel van de binnenstad steeds verder uitgekristalliseerd, bestuurlijk en privaatrechtelijk vastgelegd en deels ook gerealiseerd. De gelijktijdigheid van de ontwikkelingen biedt de kans om de opgaven vanuit de mobiliteitstransitie en de duurzaamheidsambitie integraal uit te werken in de projecten.



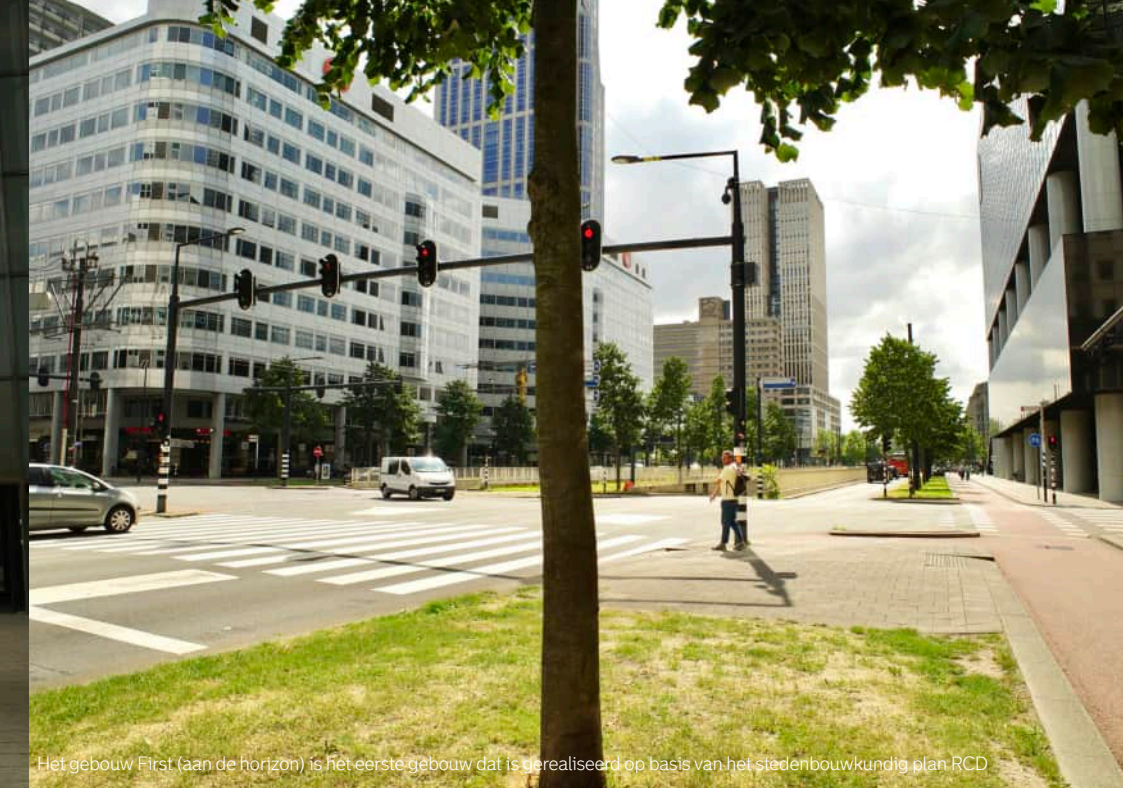
Stationsplein met links het Groot handelsgebouw



Het Stationsplein is de royale entree naar de stad vrij van obstakels



De gebouwen aan het Weena hebben veelal grootse maten



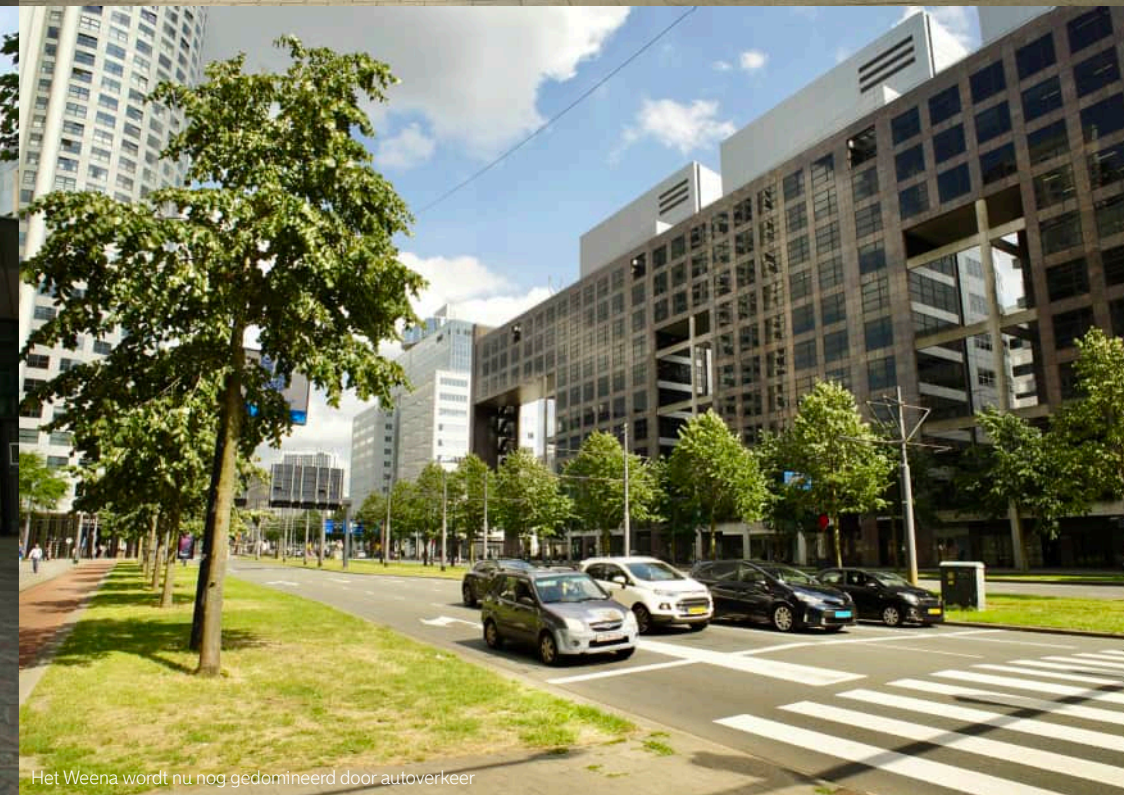
Het gebouw First (aan de horizon) is het eerste gebouw dat is gerealiseerd op basis van het stedenbouwkundig plan RCD



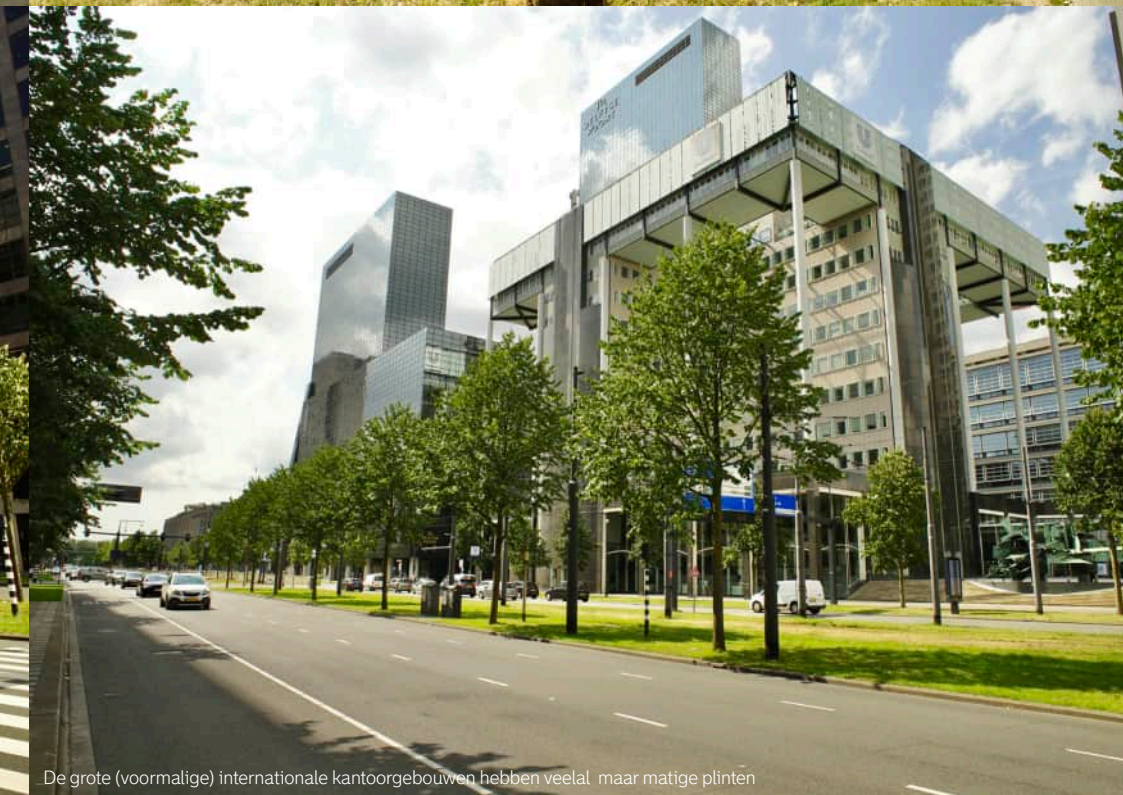
'Moments Captained' beeld op het Stationsplein van Thomas J. Price



Het Kruisplein vormt de groene 'loper' van het Stationsplein naar de stad



Het Weena wordt nu nog gedomineerd door autoverkeer



De grote (voormalige) internationale kantoorgebouwen hebben veelal maar matige plinten

Ontwikkelings- geschiedenis



1.1 vooroorlogse ontwikkelingen



Het hofplein was al vroeg een druk knooppunt in de stad



Eind 19e eeuw groeide het gebied uit tot een stationsbuurt met een diertuin



Hofpleinstation 1910



Station Delftse Poort in 1877
(Hameter J.G., 1977)



Het drukke Hofplein in 1925 met o.a. het Hofplein station en het luchtspoor
(Stadsarchief Rotterdam)



Hofplein met Delftsepoort met daarachter de Coolingsingel (1930)
(Stadsarchief Rotterdam)



Werkzaamheden aan het Hofplein, 9 maanden voor het bombardement
(ANP)

Het begin: een prominente entree van de stad

Het gebied dat wij nu als RCD XL aanduiden lag lange tijd buiten de muren van de stad. Rond 1340, met het verkrijgen van de stadsrechten, werd een waterverbinding met Delft gemaakt: de Schie. Deze kwam binnen de stadsmuren, ongeveer op de plek van het huidige Hofplein. Daarmee werd het een belangrijke entree van de stad met o.a. de Delftse Poort en de Hofpoort. Veel routes vanuit de omgeving kwamen hier samen. Ook de Rotte komt hier de stad binnen en kent z'n vervolg als de Binnenrotte. Vanuit dit punt opende de stad zich richting de Maas met z'n karakteristieke stadsdriehoek. Net buiten de stadsmuren bevond zich het kasteel Hof van Weena. Het kasteel werd in 1426 verwoest; restanten ervan bevinden zich waarschijnlijk onder het voormalige Hofpleinstation. Het Hofplein en het Weena zijn naar deze buitenplaats vernoemd.

Tweede helft 19e eeuw: nog meer drukte met de opkomst van het spoor

Met de komst van de eerste spoorlijn naar Rotterdam kwam de eerste verstedelijking buiten de Delftse Poort op gang. Het eerste stationsgebouw werd in 1847 gebouwd, net buiten de stadsmuren ten westen van de Delftse Poort (ongeveer op de plek van het huidige Weenahuis). Dit kopstation (dat iets weg had van een poortgebouw) werd alweer in 1877 vervangen. Het nieuwe doorgaande station Delftse Poort (dat iets verder naar het noordwesten werd aangelegd, op de plek van het huidige Delftseplein) was nodig om de verbinding Amsterdam-Dordrecht mogelijk te maken. Het nieuwe

tracé, dat werd aangelegd als luchtspoor, had grote impact op de stad met o.a. het dempen van de Binnenrotte.

Voor het station werd een nieuwe stationsbuurt gerealiseerd. Het werd een geliefd levendig uitgaansgebied met talloze cafés en etablissementen. De chique straten zoals de Delftsestraat en Stationsweg verbonden het station met het Hofplein. Ook werd een steeds groter wordende diertuin aangelegd (naar ontwerp van Zocher). Deze bevond zich op de plek van het Weena, de Schouwburg, Groot Handelsgebouw, Delftse Poort en de First. De huidige vorm van de speeltuin Weena en de Diergaardesingel herinneren hier nog aan. Rond 1905 werd een tweede station gerealiseerd, het Hofpleinstation. De bijbehorende Hofpleinlijn, met luchtspoor, was een directe verbinding met de Hofstad voor de gegoede klasse die woonde in Den Haag en werkte in Rotterdam. Het gebied voor het station werd het Hofplein genoemd.

Begin 20e eeuw: verdere groei van de stad en de zoektocht naar evenwicht

Het Hofplein en omgeving was uitgegroeid tot één van de drukste punten van de stad. Het plein vormde overdag een mierenest van trams, auto's, fietsers, voetgangers, sleeperswagens en hondenkarren en was 's avonds een geliefd uitgaansgebied met talloze cafés en etablissementen. Om ruimte te bieden aan alle verkeersstromen waren delen van de waterwegen overkluisd en ontstond een onoverzichtelijke vlakte met onduidelijke gevelwanden. De verkeerssituatie bleef chaotisch en vormde aanleiding om de omgeving van het Hofplein aan te pakken.

Het moest een waardige toegangspoort worden naar de wereldboulevard de Coolingsingel, met grootse gebouwen zoals het stadhuis en het postkantoor. Vele plannen ten spijt, waarin is gezocht naar een goed evenwicht tussen een markant stadsplein en een verkeersknooppunt, is het decennialang niet tot uitvoering van een plan gekomen.

In 1938 kwam er een doorbraak om het gebied beter vorm te geven. Een kanalenplan van gemeentelijk stedenbouwkundige Witteveen zou de demping van de Schie mogelijk maken. En er werd besloten om de Diergaarde te verplaatsen. Met het vrijkomen van de plek kon de Beukelsweg, in de vorm van het Weena, verder worden doorgetrokken naar het centrum. Zo kon een verbinding worden gemaakt tussen de nieuwe Maastunneltraverse en het hoofdstation Delftse Poort. Daarnaast kon ook de Westersingel worden doorgetrokken tot aan het station. Nog voordat de plannen van Witteveen voor het gebied konden worden uitgevoerd veranderde de situatie dramatisch als gevolg van het bombardement van mei 1940. Vrijwel alle gebouwen in het gebied zijn daarbij verwoest, inclusief de laatst overgebleven stadspoort: de Delftse Poort. Deze was even daarvoor al ontmanteld om te worden verplaatst maar het grootste deel van de opgeslagen delen is vernietigd. Wel bleef nog een deel van het station Delftse Poort staan, inclusief een groep bomen van het voorplein. Met het puin van het bombardement werd o.a. de Schie (Schiekade) gedempt.

1.2 Wederopbouw



Wethouder Minus Polak stelt de verkeerslichten in werking op het vernieuwde Hofplein op 15 december 1966. (Ary Groeneveld/Stadsarchief Rotterdam)



Basisplan, C. van Traa, 1946.



Opening Weenatunnel 1952. Op de achtergrond het Groot Handelsgebouw. (Cultuurhistorische verkenning Weena Hofplein 2017)



Bebouwing Delftsestraat jaren 60 (Platform Wederopbouw Rotterdam, n.d.)



Het Groot Handelsgebouw 1965 (Cultuurhistorische verkenning 2016)

De jaren '40: het basisplan en de nieuwe functionalistische visie voor de wederopbouw van het centrum

Al direct na het bombardement werd er gewerkt aan een wederopbouwplan door Witteveen. Dit gedetailleerde en vrij klassieke plan stuitte aan het eind van de oorlog op steeds meer kritiek. Vernieuwende architecten en ook het bedrijfsleven, onder aanvoering van C.H. van der Leeuw (directeur van de Van Nelle fabriek), vonden dat er te weinig ruimte was voor toekomstige ontwikkelingen. Dit leidde tot een nieuw plan, het Basisplan, ontworpen door C. Van Traa. Het werd in 1946 vastgesteld. Het heeft een eenvoudige functionele opzet op basis van een raster. Met de 'blokkenkaart' werd niet meer vastgelegd dan de hoogte en bebouwingsgraad. Functies werden gezoneerd en zoveel mogelijk per buurt geconcentreerd. Het plan kende een opzet van vakken, begrensd door brede boulevards en smalle winkelstraten. Verkeersstromen werden zoveel mogelijk gescheiden. Pleinen waren overzichtelijke verkeersmachines, geen door gevelwanden omsloten ruimtes. Het Hofplein werd een puur functionele verkeersrotonde. Het hoofdstation werd meer naar het westen verschoven en kwam in de as te liggen van de Westersingel.

Langs het spoor werd bedrijvigheid geprojecteerd, zoals het Schiekadeblok en het postsorteergebouw (nu Central Post). Het Weena moest de breedste boulevard worden in de stad, naar analogie van het Damrak in Amsterdam. In de zonering rondom de Weena was een bruisend uitgaans- en evenementengebied bedacht met een combinatie van theaters, hotels en restaurants. Maar

de uitvoering ervan liet jaren op zich wachten. Aan de zuidkant van het gebied was een zone van detailhandel geprojecteerd, hier zou niet veel later de Lijnbaan worden gerealiseerd (1953).

De jaren '50: de eerste grote ingrepen: Groot Handelsgebouw, Centraal Station en de Lijnbaan

Als eerste werd direct na de oorlog het trommelvormige Bouwcentrum gerealiseerd van waaruit de wederopbouw werd gecoördineerd. Het werd in de jaren '50 uitgebreid met een gebouw aan het Weena, waarin een muurreliëf van Henry Moore werd opgenomen (dat later weer is opgenomen in het gebouw First).

Het Groot Handelsgebouw van architect Maaskant is één van de eerste gebouwen (1952) dat is gebouwd in de lege vlakte die na de oorlog was achtergebleven. Dit enorme bedrijfsverzamelgebouw (120.000 m²) gaf onderdak aan de ondernemingen die hun huisvesting met het bombardement waren kwijtgeraakt. Het is ontworpen als een efficiënte machine met een interne bevoorradingsstraten op drie niveaus en magazijnruimtes binnen het bouwblok. Het bouwblok is geknikt en volgt daarmee de nieuwe rooilijn van het Weena. Aan de stationszijde waren er bijzondere functies zoals de bioscoop Kriterion en Grandcafé Engels.

Halverwege de jaren '50 werden het Centraal Station en het Hofpleinstation herbouwd, beide naar een nieuw ontwerp van architect Van Ravesteyn. Het Centraal Station kreeg een 120 meter lange gebogen gevel die als het

ware het Stationsplein omarmde. Het stationsgebouw werd visueel verlengd door er rechthoekige poorten, met daarop kunstwerken: de 'speculaasjes,' aan te bouwen. Die 'speculaasjes' zijn opgenomen in het huidige stationsgebouw. Het Hofpleinstation was qua vormgeving het kleine broertje van het Centraal Station. Anders dan voor de oorlog stond het nu niet meer prominent aan het Hofplein maar verstopt achter het nieuwe Shellgebouw (1960). Aan de spoorzijde (dus veraf van het Weena) werd het postsorteercentrum (1955) gerealiseerd. Aan de Delftsestraat werden losse bedrijfspcelen uitgegeven die tezamen stapsgewijs het Schiekadeblok zouden gaan vormen.

1.3 Jaren '60/'70/'80: zoektocht



In 1980 was het Weena nog een grote open ruimte met links het Worstbos en rechts het hertenkamp (Stadsarchief Rotterdam)



Woningbouw aan de oostzijde: De Pompenburgflat 1982 ontworpen door Carel Weeber



Woningbouw aan de westzijde: Het Weenahof 1982, ontworpen door Passchier Vandensteen



Evenement op het Weena met schaalmodel van de haven (C'70)



Het hertenkamp 1979



Hofpoort/ Shell toren aan het Hofplein, 1976



De in 1968 geopende voetgangerstunnel onder het Weena, 1982.



De jaren '60: de eerste voorzieningen maar nog steeds een open vlakte

Maaskant had grootse plannen met de zuidzijde van het Weena, dat hij zag als het prototype van een modern zakendistrict met goede faciliteiten voor de auto, zakelijke afspraken en kort verblijf. Uiteindelijk zijn alleen het Hilton hotel (1963) en het Texaco-gebouw (1968, nu gebouw Weena/The Core) gerealiseerd. In 1962 werd het concertgebouw De Doelen geopend, dat met zijn achterzijde naar het Weena is gericht. Het terrein achter de Doelen werd ingericht als hertenkamp. Ook werd een voetgangerstunnel aangelegd onder het Weena, in het verlengde van de Lijnbaan.

Eind jaren '60 was van de geplande noordwand aan het Weena, op het Groot Handelsgebouw na, nog niets gerealiseerd. De ruimte werd jarenlang vrijgehouden ten behoeve van de bouw en aanleg van de eerste Nederlandse metro van het Centraal Station naar Zuidplein (in-gebruikname 1968). In 1967 werd het gebied ingeplant met bomen en heestervakken.

De jaren '70: gemis aan gezelligheid

Na 25 jaar wederopbouw gaapten er nog steeds grote lege gaten in de stad. Uit onderzoek (1968) bleek dat de bevolking de binnenstad onherbergzaam, kil en ongenaakbaar vond. Dit was aanleiding om op veel plekken paviljoens te bouwen die de gezelligheid en levendigheid weer terug moesten brengen. Het was de start van Rotterdam als evenementenstad, met o.a. de Marathon, het zomercarnaval en het filmfestival. In 1970 vierde de manifestatie '70 25 jaar wederopbouw. Hiervoor werd

het Weena als manifestatieterrein ingericht met een reeks paviljoens ('Kasbah', Quist) die nog tot in de jaren '80 in gebruik waren.

Burgers werden gevraagd naar hun ideeën voor het Weenagebied waarvoor een prijsvraag werd uitgeschreven. Vanuit de gemeenteraad kwamen voorstellen om er een recreatiegebied van te maken, naar analogie van het Tivoli in Kopenhagen. Naar aanleiding van de kritiek werd ook een koersverandering ingezet met nadruk op woningbouw. Dit resulteerde in 'warme' woonprojecten zoals Heliport ('kabouterdorp') en de St. Jacobsplaats. Uitzondering hierop is de brutalistische 90 meter hoge Shelltoren (Zanstra, 1976) die werd aangeduid als de 'laatste erectie van het grootkapitaal'. Hoogbouw was voorlopig even uit de gratie.

Begin jaren '80: crisis, woningbouw op de flanken en aanleg tunnelspoor

Er werd begin jaren '80 door de gemeente gestudeerd op verschillende varianten voor de invulling van Weena-Oost. Ideeën waren o.a. een ondertunneling of een overkluizing van het gebied. In 1981 werd uiteindelijk gekozen voor het Boulevardmodel. De recessie van begin jaren '80 had voor het Weena gebied echter grote gevolgen. Realisatie van de bebouwing liet wederom op zich wachten.

De woningbouwplannen werden in die jaren wel doorgezet. De woonfunctie speelde programmatisch een belangrijke rol naast winkels, kantoren en horeca. Bij het Hofplein werden het gebouw Pompenburg (Weeber, 1981) en de Weenaflat (Dam, 1984) gerealiseerd. De

Weenaflat was een echo van het Hilton hotel en werd teruggeplaatst t.o.v. de rooilijn van het Weena zodat het een pleinwand werd van het Hofplein.

Ook de westzijde van het Weena (tussen Stationsplein en Henegouwerplein) was tot dan toe grotendeels onbebouwd gebleven. Aan de noordzijde werd in 1982 een groot woongebouw, het Weenahof, gerealiseerd rondom een overdekte ijsbaan. De ijsbaan is later omgezet in een speelhal en weer later in een parkeergarage. Aan de overzijde kregen bestaande blokken van het Oude Westen nieuwe koppen (1987, Quist), woongebouwen met garagebedrijven in de plinten.

In 1987 werd begonnen met de aanleg van de spoortunnel en in 1993 werd deze samen met het nieuwe ondergrondse station Blaak geopend. Het station Hofplein van Van Ravesteyn is in 1990 gesloopt om plaats te maken voor het nieuw treintracé.

1.4 Jaren '80/'90: realisatie boulevard



De Weena boulevard werd begin jaren '90 in slechts enkele jaren gerealiseerd



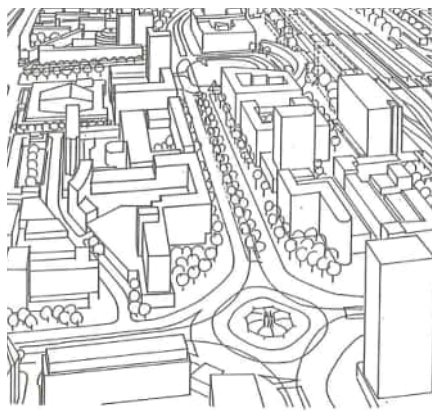
Hoofdkantoor Unilever (Ector Hoogstad 1995)



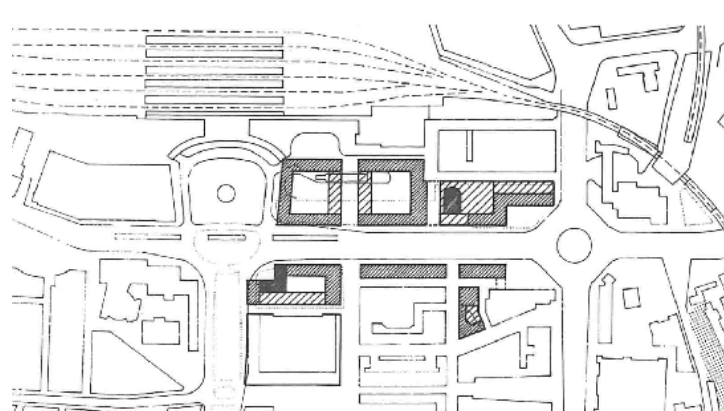
De Weenatoren staat in de as van de Lijnbaan



Het Weena met links het Texaco gebouw (The Core) van Maaskant (1975)



1984 Bebouwingsschets plan Weena Oost



Model Weena-boulevard, 1981. (Barbieri 1981)

Tweede helft jaren '80: de boulevard als levendig zakelijk centrum

Halverwege de jaren '80 kwamen nieuwe inzichten voor de sociaaleconomische ontwikkeling van de stad. De stad moest allure krijgen en de levendigheid moest worden teruggebracht met functiemenging (in plaats van zonering) en het toelaten van meer hoogbouw. De aantrekkingskracht van de stad als vestigingsplaats werd een belangrijk beleidsuitgangspunt. Het Weena werd in het nieuwe beeld van de compacte stad een aantrekkelijke vestigingslocatie voor grote zakelijke (internationale) bedrijven.

Er werd meer ingezet op zakelijke dienstverlening i.p.v. een stad die alleen maar was gericht op productie en transport. Dit was het gevolg van het opkomende neo-liberalisme, die ook in andere Europese metropolen leidde tot nieuwe zakencentra zoals La Défense in Parijs en Canary Wharf in Londen. Deze ambities konden Rotterdam helpen de internationale positie en moderne uitstraling verder te versterken. Het Weena werd in het nieuwe beeld van de compacte stad een aantrekkelijke vestigingslocatie voor grote zakelijke (internationale) bedrijven

Met het boulevardmodel konden deze ambities goed worden gerealiseerd. Er werd ingezet op verdichting ten behoeve van een stedelijke allure. Het 90 meter brede profiel uit het basisplan werd tot 60 meter versmald waardoor meer samenhang met de andere boulevards werd bereikt. Beide zijden van het Weena zouden een eenheid vormen met een wandbebouwing met een

basishoogte van 39 meter (Hilton hoogte). Hoge arcades aan beide zijden van het Weena werden als architectonisch middel ingezet om de samenhang van het geheel te versterken. Hoogbouw was weer in de gratie. Langs het Weena waren hoge torens mogelijk zoals nabij het Stationsplein. In het verlengde van de Lijnbaan was een hoogteaccent bedacht van 100 meter, de huidige Weenatoren. De kavels langs de boulevard hadden zeer verschillende maatvoeringen. Zo waren de kavels aan de zuidzijde erg ondiep en die aan de noordzijde juist erg groot. Dit leidde tot een aantal bijzondere gebouwtypologieën.

In 1987 werd gestart met de uitvoering. Het multifunctionele karakter werd in veel gevallen losgelaten: veel gebouwen zijn alleen een kantoorgebouw geworden. Ook de gewenste samenhang in kleur- en materiaalgebruik kwam niet overal tot stand. Dit werd al meteen duidelijk met het eerste gerealiseerde project, het Weenahuis (Klunder, 1987), dat een sterk contrasterende blauwe spiegelgevel heeft. De andere gebouwen zouden overwegend meer in grijs worden uitgevoerd in glas, metaal en natuursteen. Deze gebouwen sluiten daarmee beter aan op de wederopbouwarchitectuur. Niet alle arcades zijn helaas even consequent uitgevoerd, waardoor de verblijfskwaliteit matig is.

De jaren '90: de voltooiing van de boulevard

Begin jaren '90 was de economie weer goed op stoom en in korte tijd werden veel projecten gerealiseerd. De Weenatoren (Klunder, 1991), Weena 70 (ZZ&P, 1990) en het prominente voormalige hoofdkantoor van Nationa-

le Nederlanden, momenteel bekend als Delftse Poort (Bonnema, 1991,). Dit gebouw was lange tijd het hoogste (150 meter) en grootste kantoorgebouw van Nederland. De volledige kavel van 90 x 90 meter werd bebouwd, met boven de basis schijfvormige volumes die opklimmen in hoogte. Ernaast werd het hoofdkantoor van Unilever met woontoren Weenacenter (Hoogstad 1992) en een derde volume op een verhoogd plateau gerealiseerd. Ook aan de zuidzijde kwam een gebouw met een bijzondere typologie: gebouw Weena 200 (BrouwerSteketee, 1993). Het zijn drie torens, die aan de Weena zijde aaneen zijn geweven tot één front. Het kwam direct te staan voor het Texacogebouw ('The Core') van Maaskant dat daarmee op de tweede linie kwam te staan.

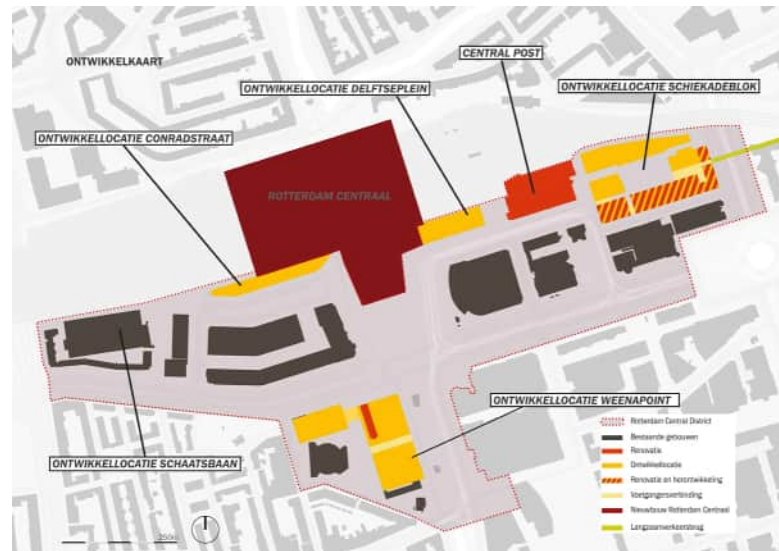
Op de plaats van de hertenkamp werd wel een multifunctioneel gebouw gerealiseerd: Plaza. (ELvV, 1992). Het bevat winkels, kantoren, woningen en een casino. De openbare binnenstraat maakt een directe verbinding tussen het Stationsplein en het winkelgebied van de Lijnbaan. De hoteltoeren, die onderdeel was van het project, was het sluitstuk van de uitvoering van het Weena project. Het werd pas in 2000 opgeleverd en kreeg daarom de naam Millenniumtoren (WZMH, 2000).

Ter herinnering van 50 jaar wederopbouw werd de Delftse Poort, ongeveer op de plek waar deze oorspronkelijk stond, teruggebouwd als een stalen geraamte met enkele oude stukken van de oorspronkelijke poort (1995).

1.5 City Lounge & Rotterdam Central District



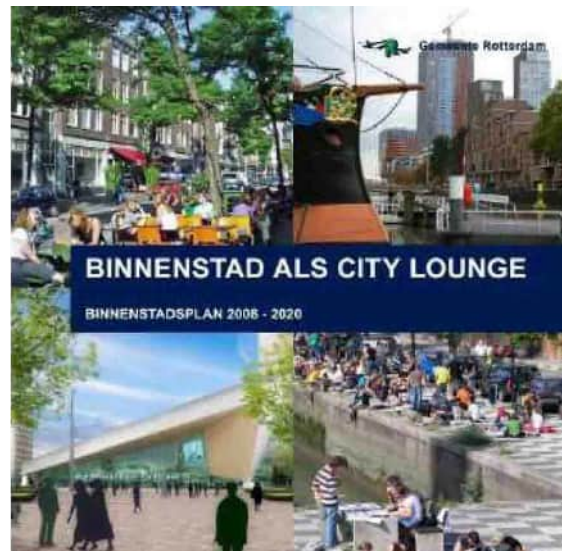
Mixone kaart
(Rotterdam Central District Welstandsparagraaf 2010/update 2023)



Ontwikkelkaart RCD XL
(Rotterdam Central District Welstandsparagraaf 2010/update 2023)



Kantoorgebouw First is het eerste gebouw dat is gerealiseerd binnen het stedenbouwkundig plan RCD
(De Architecten Cie, 2015)



Nationaal sleutelproject: het nieuwe Centraal Station en Stationsplein (2004-2009)

Met de komst van de hogesnelheidslijn in 1997 werd het stationsgebied tot nationaal sleutelproject benoemd. Hieruit kwamen ambities voort om het stationsgebied verder te verdichten. Het stationsgebouw van Van Ravesteyn wordt te krap om de toename aan bezoekersstromen te kunnen faciliteren. In 2001 kreeg het bureau Alsop de opdracht voor het masterplan voor het stationsgebied. Het plan ging uit van nieuwe sculpturale bebouwing op drie verschillende niveaus, waarin een nieuw station was opgenomen. Dit complex kreeg de bijnaam 'champagneglazen' en werd uiteindelijk afgeblazen vanwege de hoge kosten.

In 2004 werd de opdracht gegeven aan Team CS (Bentham en Crouwel architecten/Meyer en van Schooten/West 8) voor een geheel andere opzet. Het stationsplein werd grotendeels vrijgemaakt van infrastructuur, de trams en bussen werden naar de zijkant verplaatst. De enorme stationshal biedt meer ruimte aan reizigers en vormt als het ware een kijker op de stad. Ondanks dat de grote kap meer naar voren komt, laat het Groot Handelsgebouw in zijn waarde. Het nieuwe station werd in 2009 geopend. Tram- en bushaltes en andere opstakels werden naar de zijkant van het plein verschoven. Het royale Stationsplein werd als een groene voetgangersesplanade doorgetrokken tot aan de Kruiskade, begeleid door gevorkte platanen.

De oude Hofpleinlijn werd grotendeels omgebouwd naar een metrolijn: de Randstadrail. Het traject van de

Hofbogen kwam buiten gebruik en de onderbouw zou vervolgens langzaam omgevormd worden tot verzamelgebouw.

De City Lounge (2008): succesvolle aanpak binnenstad

De binnenstad als City Lounge (2008) leidde tot veel aandacht voor de stad op ooghoogte. Er werd ingezet op de groei van het aantal binnenstadsbewoners. Een stevige verdichting was dé oplossing. De binnenstad moest weer dé plek zijn voor ontmoeten, verblijven en vermaken. De binnenstad groeide uit tot een bestemming van internationale allure. Veel doelen van De City Lounge zijn behaald door in te zetten op de principes van de compacte stad. Het aantal woningen, werknemers en hotelovernachtingen is sterk gestegen. Er is een toename van het bezoek aan de binnenstad en positieve waardering van de vergroening die is ingezet.

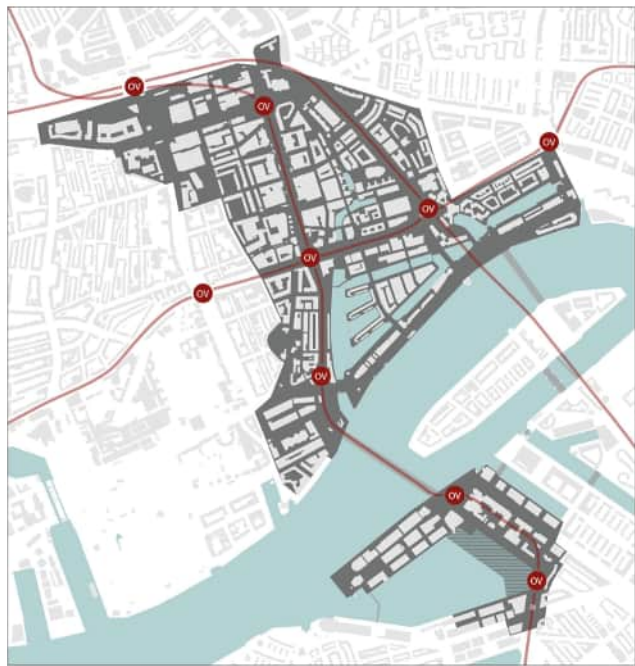
Het aantal evenementen is fors uitgebreid met meer dan 100 culturele en sportieve evenementen in de binnenstad. Om de stad ook op ooghoogte aantrekkelijker te maken is een plintenstrategie voor de binnenstad ontwikkeld. Een nieuwe hoogbouwvisie leverde - met aandacht voor de begane grond, bezonning, buitenruimte en collectieve binnenruimtes - een baanbrekende nieuwe manier om naar de gebouwde omgeving te kijken. Het begrip 'City Lounge' bezat ruim voldoende flexibiliteit om accentverschuivingen aan te brengen in de koers van de binnenstad. Ruimte om te experimenteren bleek daarbij essentieel.

Verdere verdichting van het gebied: Stedenbouwkundig Plan Rotterdam Central District (2009)

Met de plannen voor het nieuwe station werd ook een nieuw stedenbouwkundig plan opgesteld voor het stationsgebied (2009). Het gebied is vanaf dat moment Rotterdam Central District (RCD) genoemd. Het plan ging uit van een forse verdichting. Lokale en globale ondernemingen zouden hier zich moeten kunnen vestigen (het begrip 'glocal' werd hiervoor gebruikt). Aan weerszijden en tegenover het station waren nieuwe gebouwen geprojecteerd. Het Schiekadeblok zou gesloopt worden en vervangen door een zeer dicht bebouwd gebied met voornamelijk kantoren. Ook zou er een verbinding moeten komen over de Schiekade naar het eveneens te verdichten gebied Pompenburg. Om deze gebieden goed te verbinden met het station is de 'Mixone' bedacht. Dit moet een levendige oost-west as, parallel aan het Weena, worden. De plinten van de gebouwen zijn twee verdiepingen hoog en ingericht met bijzondere voorzieningen om de straat optimaal te activeren. Dit geldt ook voor de plinten rondom het Stationsplein.

De realisatie van het stedenbouwkundig plan RCD werd vertraagd door de economische crisis van 2008. Tot nu toe is er slechts één gebouw uit het Stedenbouwkundig plan RCD gerealiseerd: de First (ArchitectenCie, 2016). Het is de herontwikkeling van het Weenapoint met het voormalige bouwcentrum tegenover het Centraal Station. Het heeft de hoogte van de Rotterdamse laag (35 meter) met een toren van 130 meter. In dit gebouw is de hoge plint goed zichtbaar en het kunstwerk van Henry

1.6 Hoogbouw en creatieve industrie



Hoogbouwzone Rotterdam centrum (Hoogbouwvisie 2019)



Moore is in het nieuwe gebouw opgenomen. Andere gebouwen rond het Stationsplein zijn in een vergevorderd stadium van planvorming. ‘The Modernist’ (MVRDV) betreft de herontwikkeling van het Weenapoint gebouw aan het Kruisplein. Naast het station komt het gebouw Tree House (PLP/ZUS).

Opkomst van de creatieve industrie, de Luchtsingel en herwaardering voor het Schiekadeblok

Toen de beoogde kantoorontwikkeling mislukte, hebben de creatieve ondernemers hun intrek hebben genomen in de leegstaande gebouwen van het Schiekadeblok en samen vormen ze een creatief-innovatief ecosysteem. Diverse muziekondernemingen en ontwerpbureaus zijn in de panden gehuisvest. Zo ook architectenbureau ZUS, dat in 2011 het stadsinitiatief won met het ontwerp van de Luchtsingel: een nieuwe verbinding van het Schiekadeblok met de noordelijke stadswijken en het toekomstige Hofbogenpark. Na een succesvolle crowdfunding werd de Luchtsingel in 2015 geopend.

Inmiddels wordt de grote waarde van de creatieve industrie voor de binnenstad gezien en ook het behoud van wederopbouwpanelen is een belangrijk uitgangspunt geworden. Dit is dan ook het uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan voor het Schiekadeblok dat in 2022 is vastgesteld. Het behoud van de panden is gecombineerd met een behoorlijke verdichting: de bouw van twee woontorens (ongeveer 600 woningen) en kantoren in de spoorzone.

Hoogbouwvisie: ruimte voor de verdichten-de stad

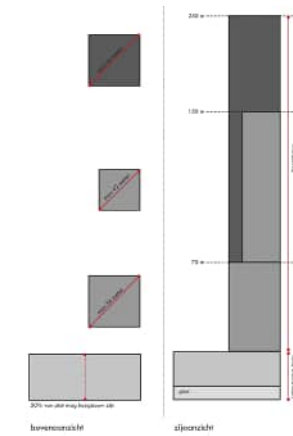
In het RCD werd als eerste in Rotterdam ruimte geboden voor hoogbouw hoger dan 100 meter. Met de eerste hoogbouwvisie (2000) werd ook hoogbouw mogelijk in de rest van het centrumgebied. In 2011 werd dit nog verder uitgebreid om te kunnen voldoen aan het verder verdichten van de binnenstad. In 2019 is de hoogbouwvisie wederom geactualiseerd en is het gebied Pompenburg toegevoegd aan de hoogbouwzone. Ook is er nu aandacht voor een goede aansluiting van hoogbouw op het maaiveld en bezonning en windhinder.

In de hoogbouwzones in de stad is een hoogte mogelijk van 150 meter. Voor het centrum geldt dat langs de stadsas een hoogte mogelijk is van 250 meter. Deze stadsas wordt grofweg bepaald door de lijn die loopt vanaf het Centraal Station naar het Hofplein (Het RCD XL gebied) en vervolgens via de Coolsingel en Schiedamsedijk naar de Rijnhaven. De hoogbouwvisie heeft tot tal van ontwikkelingen geleid langs deze stadsas (zoals de Zalmhaventoren, Cooltoren en Post Rotterdam).

Nieuwe ontwikkelingen rondom het RCD: van RCD naar RCD XL

Ook in de directe omgeving van het RCD staan er tal van plannen op stapel. Het Hofplein zal een transformatie ondergaan naar een groen verblijfsgebied. In de directe omgeving van het Hofplein zijn de woningbouwprojecten RISE en Pompenburg in voorbereiding. En aan de zuidkant van het Weena zijn er plannen voor nieuwbouw bij Lumière en Weena 70. Omdat deze ontwikkelingen

zich zo in de directe nabijheid van het RCD afspelen, is het wenselijk om deze ontwikkelingen goed op elkaar af te stemmen. Bovendien vraagt de nabijheid van de grote projecten ook op onderdelen om regie van de gemeente. Bijvoorbeeld als het gaat om de afstemming van het gebruik van de ondergrond voor warmte- en koudeopslag. Daarom worden de plannen in een groter gebied, het RCD XL, bekeken.



slankheidsregels voor hoogbouw (Hoogbouwvisie 2019)



De creatieve ondernemers brengen levendigheid in het gebied



De Luchtsingel verbindt het Schiekadeblok met het Pompenburg gebied, de Hofbogen en Zoho.



De Luchtsingel verbindt het Schiekadeblok met het gebied Pompenburg en het Hofbogegebied



Creatieve ondernemers zijn gehuisvest in de oude wederopbouwpanen aan de Delftsestraat



In het gebied bevindt zich een groot aantal (rijks)monumenten zoals het gebouw Central Post



Het Delftseplein biedt kansen om beter geactiveerd te worden met o.a. betere plinten



Het Schiekadeblok heeft een 'rauw' karakter



De Biergarten in het Schiekadeblok brengt veel bezoekers naar het gebied



Er zijn veel kansen om het gebied nog aantrekkelijker te maken met o.a. betere plinten



De Delftsestraat is opgebouwd uit panden: ook de nieuwbouw in het Schiekadeblok zal opgebouwd zijn uit panden



Hoofdopzet



2.1 Opgaven Koers Binnenstad & RCD XL



Uitwerking Omgevingsvisie 2021



Gebiedsvisie Rotterdam Central District, vastgesteld op 19 december 2017



Doorwerking van de perspectieven uit de Omgevingsvisie naar de gebiedskeuzes voor de binnenstad

Koers Binnenstad en het RCD XL

Er komt steeds meer druk op de ruimte in de binnenstad, zowel ondergronds als bovengronds. Meer ruimte voor bewoners, ondernemers maar ook voor de verschillende transitie (energie, klimaat, mobiliteit). Dit vraagt om een goede groei zoals uitgewerkt in de Omgevingsvisie 'De Veranderstad' (2020). En de uitwerking daarvan specifiek voor de binnenstad: Koers Binnenstad – Een Groene en Vitale Binnenstad voor Iedereen (2021). Het Raamwerk RCD XL is gebaseerd op de Koers Binnenstad.

Bij de City Lounge lag de focus op ontmoeten, verblijven en vermaken. Met een prioriteit bij verdichting en verbetering van de publieke ruimte. Die focus verschuift met de Koers Binnenstad naar een gezonde en leefbare binnenstad die (klimaat)adaptief is en waarbij er meer sturing is op het te vestigen programma in dit gebied. Er wordt verder ingezet op toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. De groei en verdichting van de compacte stad wordt dus doorgezet. Om dit goed te faciliteren moet er goed worden gestuurd op vier opgaven: buitenruimte & klimaat, inclusiviteit, bereikbaarheid en veerkrachtige economie.

Buitenruimte en klimaat

Het gebruik van de buitenruimte wordt nog intensiever. Er zijn meer bewoners, bezoekers, toeristen en evenementen. Dit vraagt om een evenwicht tussen rust en reuring en het beter programmeren van de buitenruimte. De voorgenomen verdichting zal samen moeten gaan met ingrijpende transitie (o.a. mobiliteit, energie, circulair materiaalgebruik en vergroening) om van RCD XL een

duurzaam en toekomstbestendig deel van de binnenstad te maken. Dit gaat samen met een intensief beheer ten aanzien van veiligheid om een prettig leefklimaat te waarborgen. Ook wordt er gewerkt aan een klimaat-adaptievere omgeving. Een omgeving die de hittestress vermindert, ruimte biedt voor waterberging en waar de biodiversiteit toeneemt. Het vraagt om vergroening en goede inpassing van energie- en afvalstromen. En daarmee van een goede organisatie van de boven én de ondergrond.

Inclusieve en diverse stad

Door een toename van de druk op de beschikbare ruimte en stijging van de huurprijzen dreigt verdringing en vershraling van het aanbod aan voorzieningen. Er is nu al een tekort aan maatschappelijke voorzieningen voor de binnenstadsbewoners. Dat neemt als er geen maatregelen worden genomen toe door de verwachte groei van het aantal inwoners. Het aanbod van betaalbare werkruimtes voor startende ondernemers, praktisch opgeleiden en lokale initiatieven neemt af. De gemeente onderzoekt haar rol bij het oplossen van deze schaarste. Ook het aanbod van hoogwaardige kantoren is op termijn onvoldoende doordat er op korte termijn weinig nieuw aanbod komt en veel bestaande kantoren de komende jaren gerenoveerd moeten worden. Tot slot is er een grote opgave om meer woningen in het sociale- en middensegment te realiseren.

Bereikbare stad

Door het groeiend aantal inwoners, werknemers en bezoekers neemt de drukte in de binnenstad verder toe.

De binnenstad en aangrenzende buurten worden daarom autoluwer gemaakt. Gelijktijdig wordt er geïnvesteerd in Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), het verbeteren en uitbreiden van de P&R's aan de randen van de stad, mobiliteitshubs, nieuwe vormen van mobiliteit en het concept Mobility as a Service (Maas). Deze mobiliteitstransitie zorgt voor meer ruimte voor de voetganger en de fietser. Daarnaast worden ontwikkelaars gestimuleerd om intensiever gebruik te maken van het intensiever gebruiken van ruimtes in bestaande gebouwen, zoals particuliere parkeergarages.

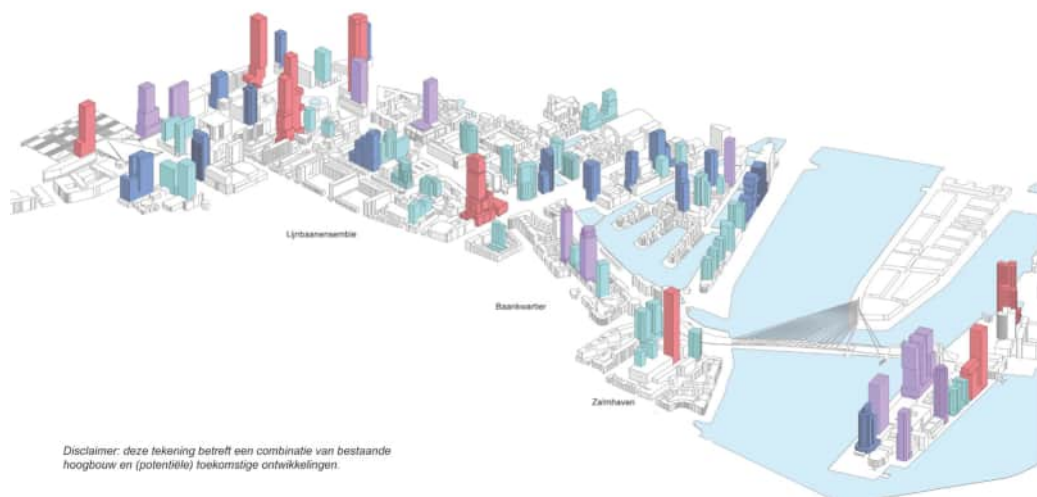
Veerkrachtige productieve economie

De binnenstad speelt een leidende rol in het veerkrachtiger worden van de Rotterdamse economie. Al jaren groeit het aantal banen in de zakelijke dienstverlening, ICT, de creatieve sector en detailhandel/horeca/sport/cultuur/recreatie. De 'herstel en vernieuwingsagenda' richt zich op een terugkeer naar deze sterke economie, na de klappen die de sector heeft gehad met de coronacrisis. RCD XL levert een belangrijke bijdrage aan een succesvolle omgeving waar innovatie tot stand komt. Start-ups en scale ups vestigen zich met name in de binnenstad, daar waar interactiemilieus aanwezig zijn. Het RCD XL gebied en vooral het Schiekadeblok zijn afgelopen jaren gegroeid tot een zone waar zo'n ecosysteem ontstaan is. Het is de ambitie om dit verder te versterken en door te laten groeien.

2.2 Gebiedskeuzes RCD XL



Gebied binnenstad in de Omgevingsvisie 2021



Bestaande en toekomstige torens langs de stadas in het centrumgebied

In de Koers Binnenstad zijn zes gebiedskeuzes gemaakt die hieronder zijn doorvertaald naar het RCD XL gebied. Het onderdeel Rivieroevers is voor RCD XL niet relevant en daarom weggelaten.

Metropolitane RCD XL: global meets local

Het RCD XL huisvest een unieke mix van bedrijven, woningen en voorzieningen, broedplaatsen voor innovatief ondernemerschap (zoals in het Schiekadeblok) en één van Nederlands topkantorenmilieus Nieuwe hoogwaardige kantoren worden ontwikkeld in The Modernist, Tree House, het Schiekadeblok (spoorstrook), RISE en op langere termijn op Weena 70. Deels is dit vervanging van verouderde kantoren. Anderzijds is de inzet om goedkopere werkruimtes behouden, o.a. in het Schiekadeblok.. Deze mix van wereldspelers en lokaal ondernemerschap (global & local) versterkt elkaar en maakt hiermee de Rotterdamse binnenstad ook uniek. Dit wil de gemeente verder uitbouwen. De gemeente stimuleert, in samenwerking met de BIZ en Vereniging RCD, stimuleren innovatie door interactie tussen mensen, ondernemers, bedrijven en maatschappelijke instellingen te faciliteren en verdere verdichting mogelijk te maken. Ook zetten we in op ontmoetingsplekken voor interactie: de nieuwe binnenhof van het Schiekadeblok en het vernieuwde Hofplein. Ook de plinten van gebouwen rond het Weena, Stationsplein en Hofplein worden verbeterd.

Superdivers RCD XL

De rijkdom aan mensen in het gebied van culturele achtergrond, inkomensniveau, leeftijd en leefstijl willen we vasthouden en de zichtbaarheid ervan vergroten.

De gemeente stuurt, daarom op een blijvend inclusieve binnenstad. Dat vraagt in het bijzonder aandacht voor betaalbare ruimtes voor (maatschappelijke) initiatieven en voorzieningen, ruimte voor sociaal en lokaal ondernemerschap, betaalbare woningen, stedelijke voorzieningen én openbare ruimte die voor iedereen bereikbaar is. Ook zetten we de gemeente in op toegankelijke culturele programmering in de plinten. De gemeente hanteert voor de (maatschappelijke) voorzieningen referentiewaarden en legt dit vast in Nota's van Uitgangspunten

Dynamisch RCD XL met ruimte voor rust en luwte

Een aantrekkelijk RCD XL is dynamisch en levendig, en biedt tegelijkertijd voldoende ruimte voor rust en ontspanning. Juist dit contrast maakt de stad boeiend en inspirerend. We koesteren de mix van functies en zetten daarbij in op een betere balans voor bewoners en bezoekers. We sturen op levendige plekken maar ook op rustige plekken. In het RCD XL is er veel horeca mogelijk, zoals in het Schiekadeblok, de toekomstige RISE, Lumière, Weena 70 en het Groot Handelsgebouw (voor nachthoreca zijn er specifieke locaties aangewezen, zoals de Hofbogen en het Schiekadeblok).

Straten voor mensen: fijnmazig en veilig netwerk rondom het Weena

De straten en boulevards worden aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers waarbij het VCP uitsluitel moet geven over de wenselijke ingrepen. Meer bewoners en werknemers leiden gelijktijdig tot meer verplaatsingen en meer logistiek. Dit vraagt om schone en gezonde

oplossingen en een herverdeling van de beschikbare ruimte. Met vervoerders wordt gewerkt aan verschoning van wagenparken en invoering van een zone voor Zero Emissie Stadslogistiek (ZES). Ook de uitbreiding van de laadinfrastructuur en het aanbod van elektrische deelmobiliteit zorgt voor straten met betere luchtkwaliteit. Het Weena en het Hofplein zullen beter oversteekbaar worden voor voetgangers en fietsers. Ook de Luchtsingel blijft belangrijk voor de koppeling van het RCD aan de Hofbogen. Zo ontstaat er een fijnmaziger netwerk voor langzaam verkeer.

Groene boulevards en stadspleinen: Weena en Hofplein

De boulevards en pleinen in de binnenstad zijn dé centrale plekken in de stad waar de integrale gebiedsaanpak vorm moet krijgen. Het Weena en Hofplein in het RCD XL transformeren naar aantrekkelijke verblijfsplekken met ruimte voor robuust groen, spel en ontmoeting. Deze maatregelen dragen ook bij aan vermindering van de hittestress. Autoverkeer is in de toekomst nog steeds mogelijk maar is minder overheersend aanwezig. De aanpak van het Hofplein (en op termijn mogelijk ook het Weena) geeft een impuls aan de leefbaarheid van de binnenstad. Naar verwachting dragen projecten voor de buitenruimte indirect ook bij aan de verduurzaming van vastgoed langs de boulevards. Gemeente en gebouw-eigenaren zetten zich gezamenlijk in voor de verbetering van het gebied, onder meer via de Bedrijfs Investerings Zone (BIZ).

2.3 Ruimtelijke hoofdopzet

RCD XL is in de huidige situatie al een hoogstedelijk gebied met een bijzonder goede bereikbaarheid vanwege de aanwezigheid van het belangrijkste OV-knooppunt van de stad en de aantakking op de hoofdwegen. Weinig werklocaties in Nederland zijn zo centraal in de stad gelegen. Maar er is nog ruimte voor toevoeging van woningen en kantoren. Deels door bebouwing van eerder aangewezen ontwikkellocaties en deels door herontwikkeling ter plaatse van bestaande (kantoor-)gebouwen. Deze verdere verdichting is mogelijk omdat er een robuuste ruimtelijke structuur aanwezig is, er geïnvesteerd wordt in het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers én er planologische ruimte is voor meer hoogbouw. Hierdoor zal RCD XL de meest metropolitane uitstraling van Rotterdam krijgen. De reeds aanwezige mix van grote hoofdkantoren, innovatieve bedrijven, creatieve ondernemingen, culturele en maatschappelijke functies wordt komende jaren verder versterkt. Vooral door de bouw van veel nieuwe woningen en voorzieningen zal er ook na kantoor tijden meer leven op straat zijn dan nu het geval is. Om van RCD XL voor iedereen een fijne verblijfsplaats te maken moet er gelijktijdig geïnvesteerd worden in de openbare ruimte.

De hoofdopzet

Kenmerken voor het gebied is de centraal gelegen grote stedelijke ruimte met een fijnmazig systeem van routes en kleinere plekken daar omheen. In het midden ligt het Weena, de grote brede stadsboulevard met zijn bomenrijen, grote gebouwen en arcades. Deze wordt als het ware 'opgespannen' tussen twee grote stedelijke pleinruimtes: het Stationsplein/Kruisplein en het Hofplein. Deze stedelijke ruimtes zijn voldoende robuust om de verdere verdichting en intensiever gebruik, door met name fietsers en voetgangers, op te vangen. Rondom deze centrale ruimte bevindt zich een systeem van straatjes, steegjes, plekken en pleintjes. Veelal waren dit tot nu toe achterkanten en hadden het karakter van servicestraten van de gebouwen aan het Weena. Maar door de verdichting van het gebied komen deze straten meer in de aandacht. Ze vormen belangrijke verbindingen tussen de projecten en het omliggende gebied. Dit fijnmazige netwerk is daarmee de tegenhanger van de grootste ruimtes van Weena, Hofplein en het Stationsplein. Tezamen vormen ze de identiteit en de kracht van het gebied.

Een belangrijke verbinding in het fijnmazig netwerk loopt van het Stationsplein naar het oosten. In het stedenbouwkundig plan RCD is deze aangeduid als de 'Mixone'-route: een route waarbij de nieuwe gebouwen hoge en levendige plinten krijgen. Op deze route sluiten twee belangrijke gebiedsontwikkelingen aan: het Schiekadeblok en het Pompenburg (via de vernieuwde Luchtsingel). Beide krijgen een centrale verblijfsplek aan de oost-west route. Ook het toekomstige Hofbogenpark, Katshoek en het Zomerhofkwartier (ZOHO) zijn via de verhoogde looproute met het Centraal Station

verbonden. Aan de zuidzijde van het Weena verbindt het fijnmazig netwerk het RCD XL met de Lijnbaan, het Schouwburgplein en het Stadhuisplein. In noord-zuid richting verbinden routes beide helften (doorsneden door het Weena) met elkaar. Het gebied RCD XL is onder te verdelen in een aantal deelgebieden waarbij openbare ruimte en nieuwbouw ontwikkelingen bij elkaar komen. Die deelgebieden worden hierna beschreven.

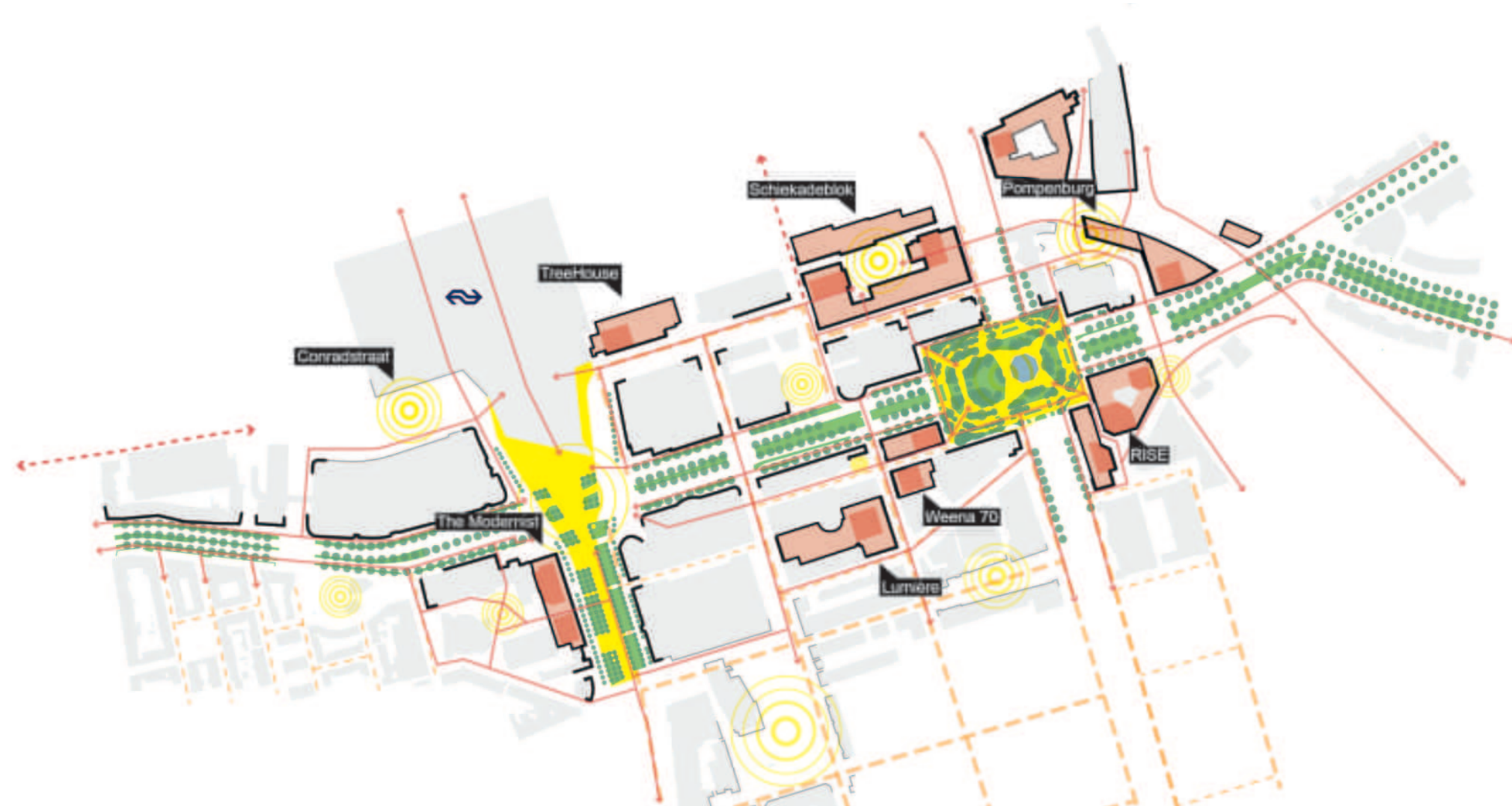
Het Weena

Het Weena heeft nog steeds het karakter van een grote autoboulevard zoals dat met de wederopbouw is bedacht. Het van gevel tot gevel profiel biedt kansen om meer ruimte te maken voor de voetganger, fietser en voor extra groen. Hier is ook behoefte aan met de toename van het aantal gebruikers.

Aan het Weena staan de grote internationale kantoren uit de jaren '90 maar ook het Groot Handelsgebouw. Wat in de jaren '80 op papier bedacht was als een sterk gemengd gebied, werd uiteindelijk hoofdzakelijk ingevuld met grote monofunctionele kantoorgebouwen met een gesloten uitstraling. Inmiddels zijn de meeste kantoren geleidelijk veranderd in het bedrijfsverzamelgebouwen of herontwikkelingslocaties zoals Weena 70 en bieden daarmee veel meer kans tot interactie met de omgeving.

In de opzet van de bestaande gebouwen aan het Weena-oost is een aantal hoofdprincipes verwerkt waar ook nieuwe gebouwen aan moeten voldoen:

- ze hebben een basislaag van zo'n 38 meter hoog (de Hilton-hoogte);
- hogere torens staan altijd (terugwijkend) op deze



Karakteristiek voor het RCD XL is de grote centrale ruimte (Het Weena met het Stationsplein en Hofplein) met daaromheen een fijnmazig netwerk van routes.



laag (die ook wel de Rotterdamse laag genoemd wordt);

- de arcades van de gebouwen dragen bij aan de menselijke schaal van het gebied.

Bij de huidige gebouwen zijn de plinten en de arcades helaas niet altijd even overtuigend uitgevoerd. Dit biedt kansen voor verbetering bij toekomstige transformaties. Zo kunnen de plinten worden geactiveerd met nieuwe publiekstrekkende en functies ook ruimtelijk zijn er kansen voor verbetering. In een apart uitgewerkte plintenvisie voor het Weena en Hofplein wordt nader ingegaan op deze kansen. De plint van het Groot Handelsgebouw krijgt een impuls met een nieuwe programmatische invulling (met o.a. een nieuwe horecafunctie ter plaatse van het vroegere Grandcafé Engels). Met het toevoegen van nieuwbouw (Lumière en Weena 70) doet zich de kans voor om aan de stadsboulevard een grotere programmatische mix te realiseren. Nieuwbouw biedt ook de kans om een 21e eeuwse laag toe te voegen aan het gebied.

Het Hofplein

Het Hofplein zal een sterke transformatie ondergaan door uitvoering van het vastgestelde inrichtingsplan. Er zullen minder rijstroken voor auto's komen en naar de randen van het plein worden gebracht. Er ontstaat ruimte voor een nieuwe groene verblijfsruimte in het middengebied rond de Hofpleinfontein. Veel nieuwe grote bomen zullen worden aangeplant. Wat eerst vooral een verkeersplein was, gaat nu tevens een groene en biodiverse verblijfsplek worden.

Met de realisatie van de RISE ontwikkeling verdwijnt de schuine hoek en krijgt Hofplein de symmetrische

vorm van een rechthoek. RISE zal het meest compacte complex van de binnenstad worden met drie torens waaronder een hoge centrale toren.. Het markeert daarmee de belangrijke plek in de samenkomst van twee stadsassen (daar waar de Weena-as en de Coolsingel-as elkaar ontmoeten).

De ruimte van het Hofplein wordt gevormd door op elkaar staande schijfvormige bebouwing. In de hoeken zijn doorgangen voor looproutes naar het erachter gelegen gebied aanwezig. In de zuidoosthoek is de doorgang nu smal en niet aantrekkelijk en in de noordwesthoek, bij het Weenahuis, is de vroegere doorgang dichtgezet. In de toekomst is het wenselijk dat deze twee openingen worden verbeterd tot volwaardige doorgangen. Ook de plinten aan het Hofplein behoeven verbetering.

Het Stationsplein en Kruisplein

Het in elkaar overlopende Stationsplein/Kruisplein is de belangrijke tegenhanger van het Hofplein. Het is zo'n tien jaar geleden opnieuw ingericht als onderdeel van de bouw van het nieuwe Centraal Station. De kracht van het plein is dat veel modaliteiten aanwezig zijn (zoals bus/tram/metro/fiets) maar deze niet het beeld domineren van het plein en de route naar de stad. De kwaliteit van het Stationsplein is de grote openheid met veel ruimte voor ontmoeting. Het Kruisplein is de groene loper die het station verbindt met de rest van de binnenstad. Rond het Stationsplein is een aantal projecten in ontwikkeling. The Modernist wordt, als aanvulling op de First-toren, op het Weenapoint gebied gerealiseerd. Aan beide zijden van het station zijn twee bouwkvelds mogelijk gemaakt in het stedenbouwkundig plan voor RCD. Aan de oostzijde komt het project Tree House. Het krijgt een hoge plint (Mixoneplint) van 9 meter met voorzieningen en aan

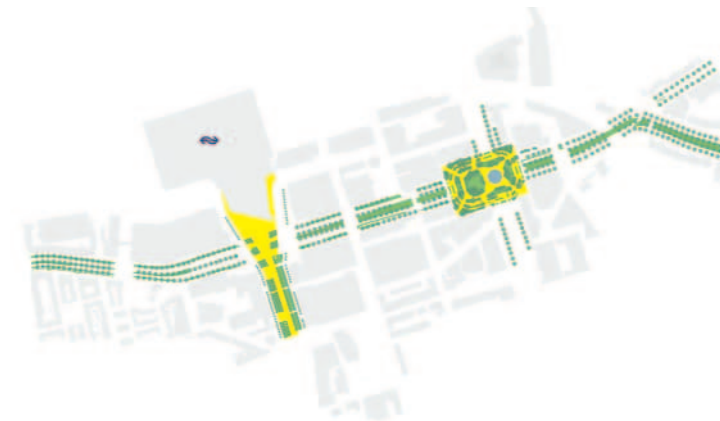
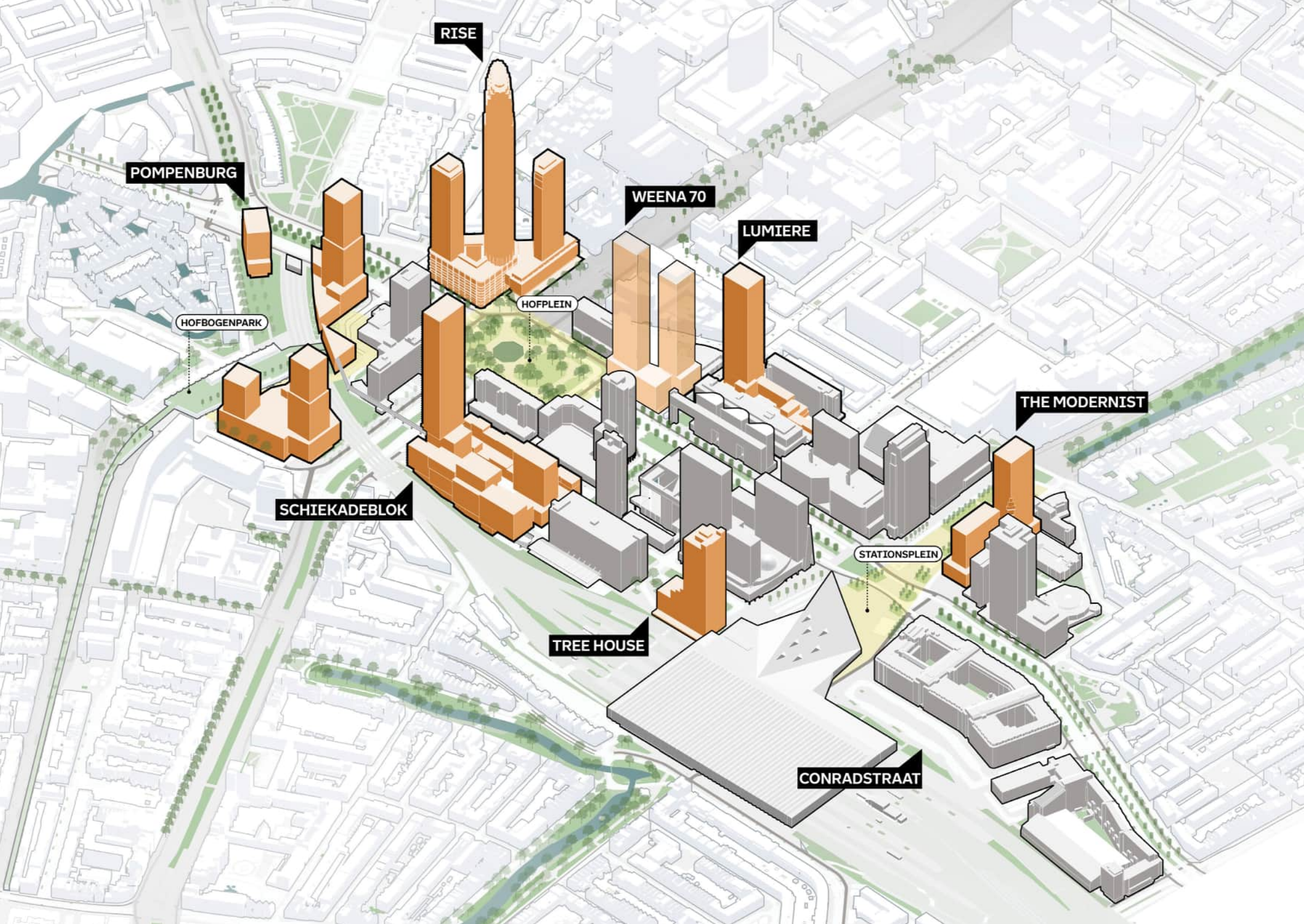
beide zijden een houten podium met trappen. Aan de Conradstraat ligt een tweede ontwikkellocatie, waar nog geen concreet plan voor is. Deze locatie zal op termijn tot ontwikkeling worden gebracht.

Gebiedsontwikkeling 1: Schiekadeblok

Het Schiekadeblok omvat verschillende deelplannen. Het gaat o.a. om het opknappen van de bestaande panden aan de Delftsestraat en het Schieblok. Met nieuwbouw wordt een bouwblok gecreëerd (zoals het ook in de wederopbouw bedoeld was) door de spoorstrook te bebouwen met kantoren. In het midden daarvan komt een openbaar levendig grootstedelijk hof. Hier moet 'global meet local' vorm krijgen: de werknemers van de creatieve industrie en de zakelijke kantoormarkt moeten hier bij elkaar gaan komen. Er komen twee woontorens. De hoogste (van max. 200 meter) staat nabij het Hofplein en markeert hier de stadsas Coolsingel-Schiekade.

Gebiedsontwikkeling 2: Pompenburg

Op de plek waar vroeger het station Hofplein stond, komt een nieuwe gebiedsontwikkeling met bouwplots aan beide zijden van het spoor. Met bebouwing in hoge dichtheid wordt een samenhangend gebied georganiseerd, met voorzieningen in plinten (zoals horeca) in woongebouwen. De (vernieuwde) Luchtsingel takt aan op een 'kopgebouw'-paviljoen op de plaats van het oude stationsgebouw. Het Stroveerpark wordt vernieuwd en krijgt een bijzonder woongebouw.



Het Weena, Stationsplein en Hofplein zijn de robuuste groene buitenruimtes die de basis zijn van het gebied



De nieuwe gebouwen en gebiedsontwikkelingen zijn versterkend aan het stedelijk weefsel



Fijnmazig netwerk van routes en plekken die de verschillende deelgebieden met elkaar verbindt



Goed geprogrammeerde actieve plinten zijn belangrijk voor voldoende levendigheid op straat

2.4 deelthema's

Groene boulevards en pleinen

In de huidige situatie is het gebied (uitgezonderd Pompenburg) erg versteend. In vergelijking met andere stadswijken is er weinig groen en water. Het aanwezige groen is vaak ook niet bruikbaar, zoals de omgeving van de Hofpleinfontein. De stenige inrichting kan op warme zomerdagen leiden tot hittestress, omdat de temperatuur in dit deel van de stad veel hoger dan in de buitenwijken. In logisch vervolg op de City Lounge is met de Koers Binnenstad gekozen voor grote, integrale structuuringen die bijdragen aan de vergroening, vitaliteit en de kansen voor Rotterdammers en ondernemers. De boulevards en stadspleinen bieden de ruimte om in te spelen op de “noden” van dit moment. Hiermee is al een start gemaakt bij de herinrichting van het Kruisplein. Een groen Hofplein zal het beeld van het RCD als een stedelijk, dynamisch maar stenig gebied veranderen en aanzienlijk bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Met de komst van het Hofbogenpark en de upgrade van het grasveld bij Stroveer wordt er ook aan de rand van het gebied in de toekomst groene kwaliteit toegevoegd. Ook in grotere gebiedsontwikkelingen (Pompenburg en Schiekadeblok) is toevoeging van verblijfsgroen een belangrijk thema om een gezonde leefomgeving te realiseren..

Vergroening op microniveau

Niet alleen op grote schaal wordt gekeken naar het vergroten van de leefbaarheid door meer groen, maar ook op kleinere schaal. De gemeente heeft samen met de BIZ RCD een team opgezet dat zich bezighoudt met kleine initiatieven en vergroeningsprojecten. Er is een grote behoefte aan meer kleinschalige verblijfsplekken, ook op privéterrein zijn er kansen om aangename plekken

voor (kort) verblijf gecombineerd met groen te maken. Onder andere door het aanleggen van geveltuinten en het vergroenen van stenige straten en pleintjes (bijvoorbeeld het verhoogde pleintje bij Unilever en een groenstrook achter het Albedacollege).. Er is ook aandacht voor het toevoegen van zitgelegenheid en speel- en sportelementen. Zo ontstaan voor bezoeker, werknemers en bewoners plekken om even de rust op te zoeken midden van de reuring van dit levendige gebied. Om de overlast van de geparkeerde deelscooters en -fietsen te verminderen worden hubs ingericht waar deze vervoermiddelen gestald kunnen worden. Ook wordt gewerkt aan meer inpandige en openbare stallingsplaatsen voor fietsen.

Klimaatadaptieve stad

Om in te spelen op de klimaatverandering zijn er, naast de vergroening van de openbare ruimte, meer maatregelen nodig. Bij nieuwbouw moeten gebouwen waterberging op eigen terrein (meestal 50 mm/m², maar bij sommige projecten 70mm/m² krijgen). Onder het Hofplein komt een ondergrondse waterberging (urban water buffer) waarin regenwater van omringende gebouwen wordt opgeslagen. Dit water kan 's zomers gebruikt worden om de beplanting te besproeien. Een multifunctionele inrichting van daken wordt gestimuleerd, het dak wordt gezien als de vijfde gevel die fraai afgewerkt wordt en zo mogelijk gebruikt kan worden door bewoners of bezoekers. Ook zonnepanelen en wateropvang zijn mogelijk. De toevoeging van zoveel mogelijk beplanting op daken en in de openbare ruimte zorgt voor vermindering van de hittestress in het gebied. Zo zal de temperatuur op het Hofplein gemiddeld 7 graden dalen op de warmste dagen.



De goede aantrekkelijke groenstructuur verbindt het gebied met zijn omgeving



Inrichtingsplan Hofplein

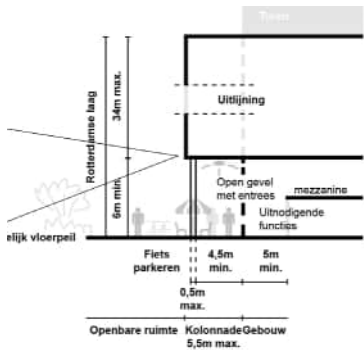


150 nieuwe bomen komen er op het Hofplein

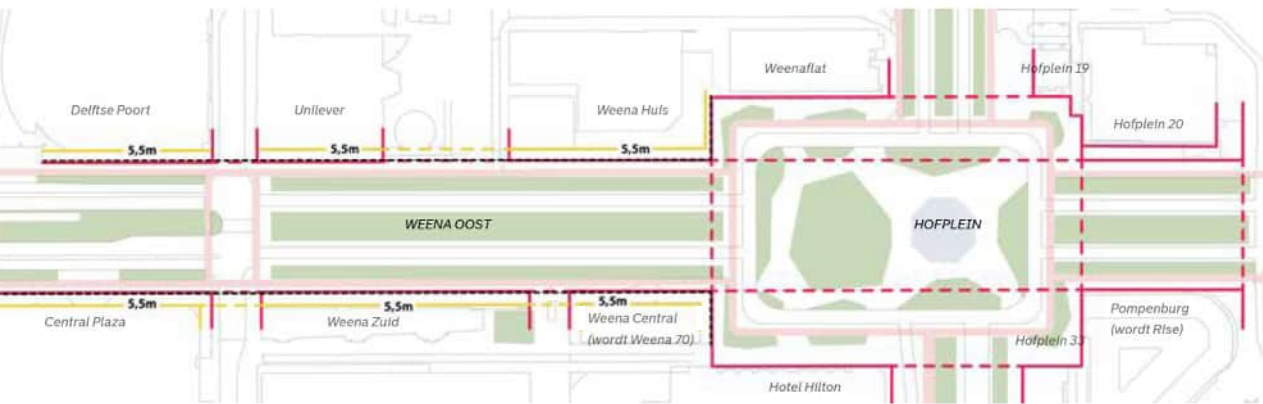
Totaaloverzicht gebiedsclusters (plintdynamiek en groenvoorzieningen)



Overzicht mate van geactiveerde plinten (uit: Brancheringsvisie RCD XL mei 2023)



Randvoorwaarden plinten Weena-Oost



Gewenste uniforme breedte van de arcade van 5,5m (uit: Plintenvisie Hofplein en Weena-Oost)

✓

RANDVOORWAARDEN PLINTEN

Aan de hand van eerdere analyses in deze visie zijn randvoorwaarden opgesteld om bestaande plinten te transformeren, en nieuwe plinten te realiseren.

Een plint bestaat uit een arcade, een gevel en een ruimte aan de voorkant van een gebouw. Een kolonnade kan allure aan de plint meegeven en een architectuurstijl mede vormgeven. De volgende randvoorwaarden voor plinten zijn opgesteld:

Gebouw

Uitgeefbaar eigendom

- Gevel- en voorkant gebouw is minimaal twee lagen hoog (min. 6m) om uitnodigende functies mogelijk te maken.
- Gevelrooilijn is uitgelijnd met setback van de hoger gelegen toren (indien aanwezig).
- Vloerpeil gebouw is gelijk aan peil maaiveld.
- De mezzaninevloer ligt altijd 5 meter achter de gevel
- Sturen op uitnodigende functies en lobby's (in de ruimte aan de voorkant van een gebouw) met een open karakter en ruime maatvoering met voldoende (winkeldiepte.
- Sturen op open gevels met verschillende entrees.

Kolonnade

Uitgeefbaar gebied

- Minimaal 2 lagen hoog (min. 6m en gelijk aan gevel gebouw).
- Maximaal 5,5 meter diep (rooilijn)
- Doorloopbreedte minimaal 4,5m (tussen kolom en gevel gebouw).
- Hoge- en slanke kolommen van max. 0,5m breed.
- Gebruik van lichte kleuren en hoogwaardige materialen (geen plaatmateriaal).
- Uniforme- en duidelijke verlichting.
- Creëren van onderbrekingen in kolonnade door luchtopeningen of subtiële constructies.
- Materiaal bestrating stoep (openbaar gebied) gelijk aan bestrating loopzone arcade.

Openbare ruimte

Tussen kolommen en nieuwe groenstrook langs fietspad

- Ruimte voor fietsparkeren (fietsnietjes) en ruimte voor terrassen (met vergunning).
- Ruimte voor terrassen tussen kolommen en onder arcade.

Randvoorwaarden plinten Weena-Oost
(uit: Plintenvisie Hofplein en Weena-Oost)

Voor de beleving van het RCD XL is het belangrijk dat er een goed windklimaat is. Daarom moet voor hoogbouwontwikkelingen altijd een windonderzoek worden verricht. Er worden verschillende kwaliteiten onderscheiden voor verblijven, slenteren of doorlopen. Er zijn regels vastgelegd over de mate waarin de bezonning van de woningen en buitenruimten mag worden verminderd.

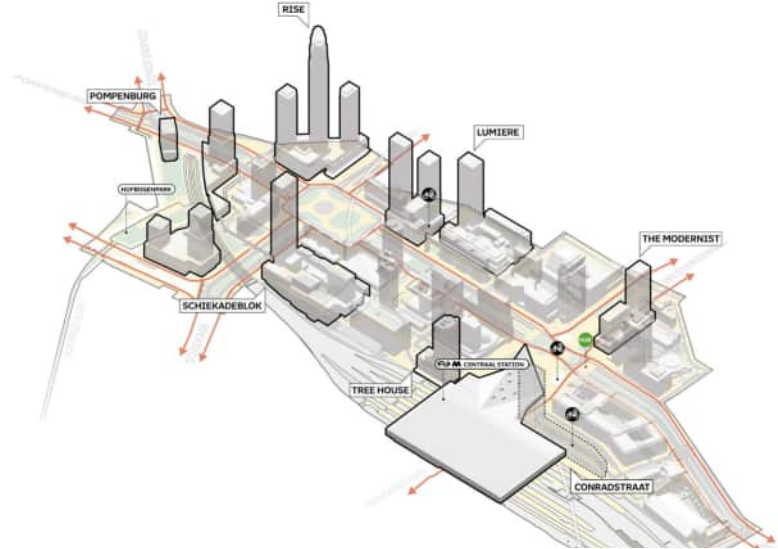
Klimaatadaptieve stad en de ondergrond

Vanwege de energietransitie en andere ontwikkelingen zal er in de ondergrond meer ruimte gezocht worden voor leidingen, kabels en opslag. Om de nieuwe en bestaande gebouwen op duurzame wijze te koelen en verwarmen zal naar verwachting het gebruik van systemen voor warmte- en koudeopslag in de bodem (WKO) flink toenemen. De ruimte voor WKO-systemen in de bodem echter schaars. Naar de huidige inzichten zal de ruimte waarschijnlijk onvoldoende zijn als voor alle gebouwen individuele bronnen worden aangelegd. Uit de studies blijkt dat met een clusterwijze aanpak, waarbij enkele gebouwen een gezamenlijke warmte- en koude-oplossing realiseren, grote voordelen oplevert en de energievoorziening haalbaar maakt. Dit wordt de komende tijd uitgewerkt met gebiedspartijen.

Bij de hoogbouwprojecten zullen ook ondergrondse afvalcontainers geplaatst moeten worden. Het wordt steeds ingewikkelder om de locaties af te stemmen met aanwezige ondergrondse infrastructuur en de groeiplaatsen voor bomen. Een nieuwe opgave daarbij is het apart inzamelen van het GFT-afval, die waarschijnlijk extra ondergrondse tanks of containers vraagt.

Ruimtelijke samenhang van de gebouwen

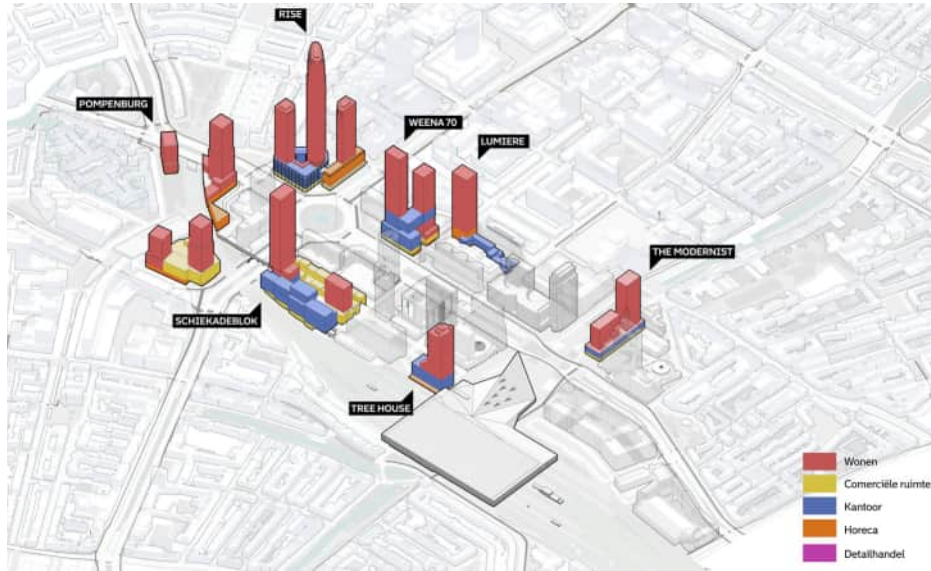
De regels voor de nieuwe gebouwvolumes zijn vastgelegd in de Hoogbouwvisie, het stedenbouwkundig plan RCD en de Welstandsparagraaf. Er is voor hoogbouw een voorgeschreven indeling van een plint, middenbouw (Rotterdamse laag), bovenbouw en top. In RCD heeft de Rotterdamse laag de hoogte van het Hilton hotel (38 meter). De bestaande gebouwen aan het Weena, maar ook de nieuwe zijn uitgelijnd op deze hoogte. Torens staan altijd op een plint en middenbouw, dus niet solitair, en ze springen terug ten opzichte van de straat. In het RCD is er speciale Mixone-plint vastgelegd van 9 meter hoog en langs het Weena zijn arcades (overdekte loopzones) toegepast. Helaas zijn niet alle plinten van de bestaande gebouwen in RCD XL open vormgegeven en ontbreekt het aan publieksfuncties. Veel arcades van het Weena zijn donker en hebben een doodse uitstraling. Daarom is er een plintenvisie gemaakt waarin vastgelegd is aan welke kwaliteitseisen deze zones moeten krijgen. De gewenste vrije doorloop is ongeveer 5,50 meter en een hoogte van 6 meter is gewenst. Daarnaast zou er sprake moeten zijn van licht materiaalgebruik, een hoog verlichtingsniveau en een levendige plint van twee verdiepingen (met publieksfuncties). Via de BIZ wordt geprobeerd de gebouweigenaren hierin te laten investeren.



Beeld van de mobiliteit in het gebied met fietspaden netwerk, OV knooppunten en parkeergarages



Sunsports (geel) en representatieve ruimtes (oranje) (Hoogbouwvisie 2019)



Functiemix nieuwe bouwprojecten RCD XL

Levendige stad: global meets local

Voor een goede groei in RCD XL is een mix van verschillende woningtypen en verschillende kwaliteiten kantoor en andere werkruimtes van belang. Voor het Schiekadeblok is vastgelegd dat er een deel van de goedkopere werkruimtes moet blijven voor de creatieve en innovatieve ondernemers. Maar ook elders in het gebied is aanbod van betaalbare werkruimtes nodig. Toevoeging van culturele functies is wenselijk om het levendige karakter van het gebied te versterken. In de plannen is al sprake van een cultuurhal in het Schiekadeblok en een filmhuis in het gebied Pompenburg. Met name voor de toekomstige bewoners wordt gewerkt aan een strategie om (maatschappelijke) voorzieningen toe te voegen, zoals ruimtes voor medische zorg. Voor nieuwe ontwikkelingen wordt dit vastgelegd in de Nota's van Uitgangspunten.

Mobiliteitstransitie

Door de vermindering van het aantal auto's dat de binnenstad doorkruist en de groei van elektrische vervoermiddelen, verbetert de luchtkwaliteit en zal de geluidsoverlast verminderen. Deze verschuiving levert ook meer ruimte op voor voetgangers en fietsers. Het openbaar vervoer wordt versterkt door de komst van de HOV (elektrische bus) vanaf het Zuidplein naar het Centraal Station. De binnenstad blijft bereikbaar voor noodzakelijk logistiek verkeer (na volledige invoering van de milieuzone in 2030 is dit geheel emissieloos), waarbij de inrichting van een logistiek verdeelpunt in het gebied een optie is. Bestaande parkeergarages blijven bereikbaar voor werknemers en bewoners, maar bezoekers parkeren hun auto's bij voorkeur bij transferia aan

de rand van de stad. Waar mogelijk, worden bestaande parkeergarages ook geschikt gemaakt voor deelauto's en fiets- en scooterparkeren. In samenwerking met de BIZ RCD wordt gewerkt aan de invoering van mobiliteits hubs voor (elektrische) deelauto's en het aanleggen van wijk hubs voor deelfietsen en -scooters. Plannen van bouwprojecten en uitvoering van werkzaamheden in de openbare ruimte worden op elkaar afgestemd om de bereikbaarheid van de binnenstad te handhaven.

Circulariteit

Om naar een circulaire economie over te gaan moet bij transformaties of nieuwbouw zorgvuldig met materialen omgegaan worden. Ook bij de inrichting van de buitenruimte is dit een belangrijk aandachtspunt. Het doel is gebruik van primaire grondstoffen te verminderen. Het toepassen van hergebruikte- of bio based materialen past binnen de doelstellingen van Rotterdam en wordt gestimuleerd. Een nieuwe ontwikkeling moet multifunctioneel en aanpasbaar ontworpen zijn voor ander toekomstig gebruik. De inzameling van huishoudelijk en bedrijfsafval is ook gericht op het hergebruik van stoffen



The Modernist

The Modernist is ontworpen door het door het Rotterdamse architectenbureau MVRDV. The Modernist wordt een nieuw icoon aan het Kruisplein waar een mix van wonen, werken en recreëren samen komen. In de plint is ruimte voor horeca, winkels en de entree van woningen en kantoren. Daarboven komen vier lagen kantoren. In de twee torens daarboven van 70 en 125 meter hoog komen appartementen.

Facts

- Woningen in twee torens
- 12.500m2 commerciële ruimte
- Plint met winkels en horeca



Tree House

Naast Rotterdam CS zal een 130 meter hoge toren verrijzen ontworpen door PLP Architecture i.s.m. ZUS. In de plint van het gebouw is ruimte voor bruisende horeca met daarboven kantoorruimte en woningen. Tree House is geïnspireerd op het ecosysteem van een boom. Het gebouw is sterk verankerd op haar plek, haar bladeren vangen zonne-energie op en het houdt een deel van het regenwater van de hal van het Centraal Station vast dat bij hevige buien van het dak stroomt. Naast het gebouw komen stadstribunes, als bijzondere verblijfsruimtes aan het Delftseplein.

Facts

- 275 woningen
- 15.000m2 commerciële ruimte
- Plint met horeca en entree van woningen en kantoren



Weena 70

Door de eigenaar van het pand wordt voorgesteld om twee hoogbouwvolumes aan het Weena en de Lijnbaan te ontwikkelen waarbij deze torens worden gekoppeld. Naast een kantorenprogramma zal ook een groot woonprogramma en een mixed programma van horeca, maatschappelijk voorzieningen worden opgenomen. Een ontwikkeling van circa 110.000 m2 bvo.



Lumière

Het bouwplan geeft vorm aan verdichting, groei en programmatische versterking van het Lijnbaankwartier met een gemengd programma , in de vorm van een toren van 153 meter hoog en bebouwing met een passage in het Lijnbaanhof. De ontwikkeling voegt woningen, een hotel, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, bedrijfsruimte en commerciële ruimte toe aan het gebied.

Facts

- 265 woningen
- 10.000m2 hotel
- Commerciële ruimtes
- High end detailhandel





Schiekadeblok

Het Schiekadeblok is erg centraal gelegen tussen het Hofplein en Rotterdam CS. Er is een mix aan horeca, cultuur en design waarvoor Rotterdammers en bezoekers van de stad veel waardering hebben

De ambitie is om van het gebied een eigenzinnige plek in de stad te maken waar Rotterdammers wonen, werken en verblijven. In de ontwikkeling van het Schiekadeblok wordt de huidige bebouwing grotendeels herontwikkeld en worden er nieuwe bouwvolumes toegevoegd; een strook met kantoren langs het spoor en twee woontorens van maximaal 200 en 70 meter.

Facts

- Maximaal 650 woningen
- Ca. 45.000 m2 kantoren
- Ca. 9.000 m2 voorzieningen



Pompenburg

De ontwikkeling van Pompenburg bestaat uit vier projecten: de Stroveertoren, De Pompenburgtoren, het Kopstation en het gebouwcomplex aan de Heer Bokelweg (met 2 woontorens). De ontwikkeling van het nieuwe Pompenburg moet een verbindende schakel worden tussen Rotterdam Noord en het centrum. In het nieuwe Pompenburg komen vier woontorens, van 55 meter tot 140 meter hoogte.

Facts

- Ca. 800 tot 1.100 woningen (koop en huur)
- 15.500m2 (maatschappelijke) voorzieningen
- 7.000m2 commerciële ruimtes



RISE

RISE is een herontwikkelingsproject aan het Hofplein bestaande uit drie woontorens van ca. 100, 150 en 250 meter. RISE draagt ook bij aan verbetering van de buitenruimte. In de plint komen entrees, aan zowel de centrumzijde als de Doelstraat, horeca en detailhandel. Dit zorgt aan beide kanten van de bebouwing voor levendigheid op straat. Ook wordt voor de buurt een aantrekkelijk verblijfsgebied gemaakt aan de Doelstraat.

Facts

- Ca. 1.450 woningen
- Commerciële ruimtes en detailhandel
- Horeca
- Kinderdagverblijf en ruimtes voor zorgverlening



Hofplein

Op het nieuwe Hofplein komt minder ruimte voor autoverkeer. Er is straks meer ruimte voor langzaam verkeer en er wordt een groene verblijfsplaats gecreëerd in het midden van het Hofplein. De fontein is straks voor voetgangers bereikbaar. Door het toevoegen van ca. 150 nieuwe bomen verandert het Hofplein in een koele verblijfsplek in de zomer. Op het nieuwe Hofplein worden inrichtingselementen zoals de bestaande kunstwerken van Willem de Kooning en zitbanken geplaatst.

Facts

- Verminderen en naar randen verplaatsen van rijstroken voor auto's
- Aanleg 2 richtingen fietspad rondom het plein
- 150 grote en kleine bomen
- 1.200m3 ondergrondse waterberging





Ook in de kleine straten is het belangrijk dat er voldoende groen aanwezig is, zoals hier op het Weena Zuid



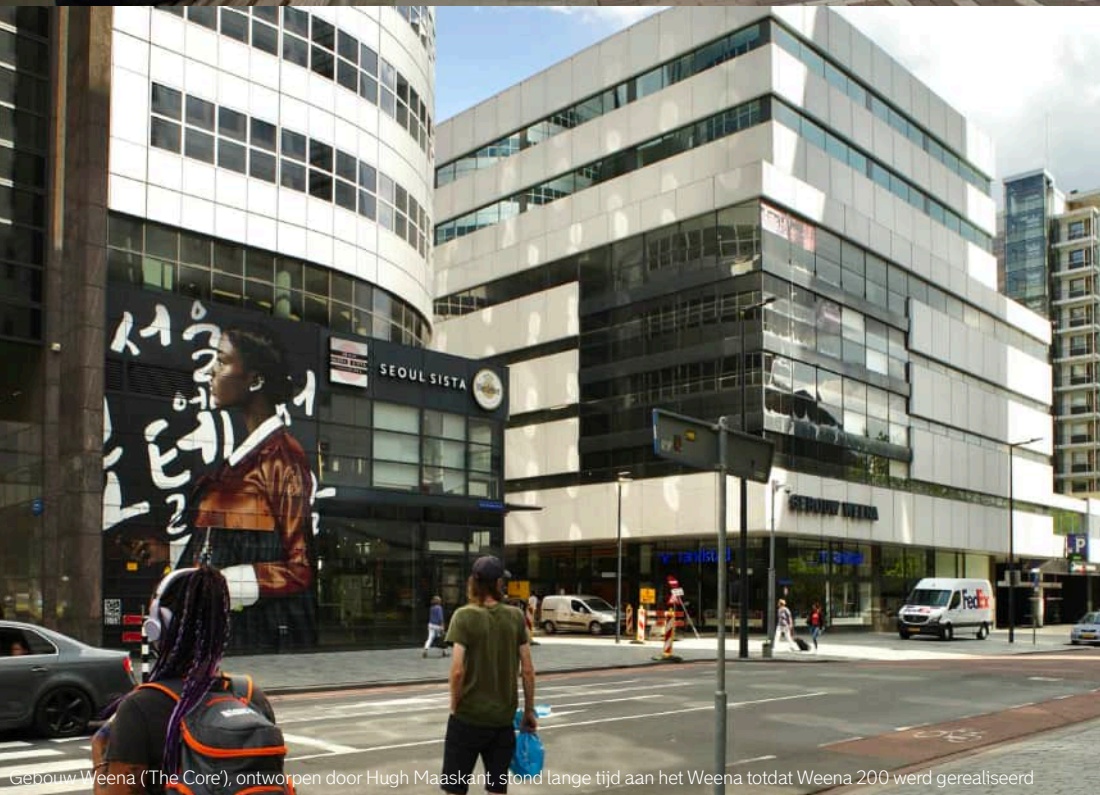
Het Stationsplein is de royale entree naar de stad vrij van obstakels



Horeca aan het eind van de Lijnbaan geeft een goede verlevendiging van het gebied



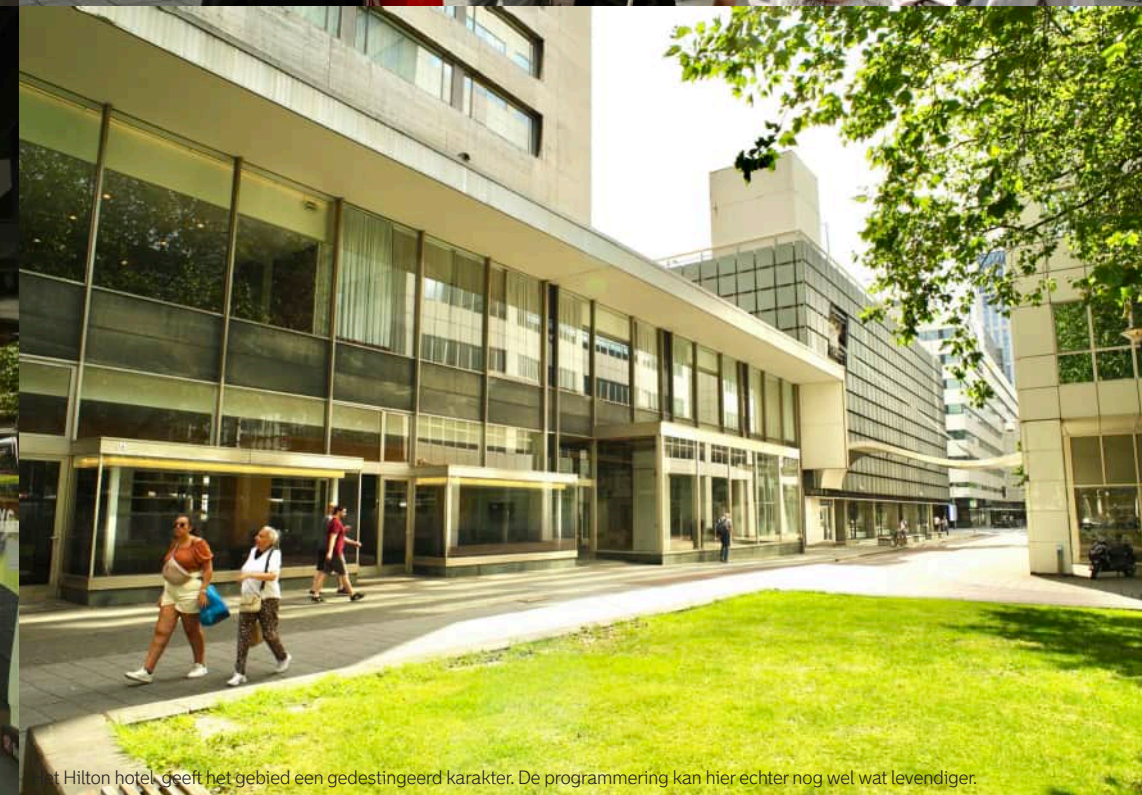
Weena Zuid is een belangrijke oost-west route die het Hofplein o.a. verbindt met de lijnbaan



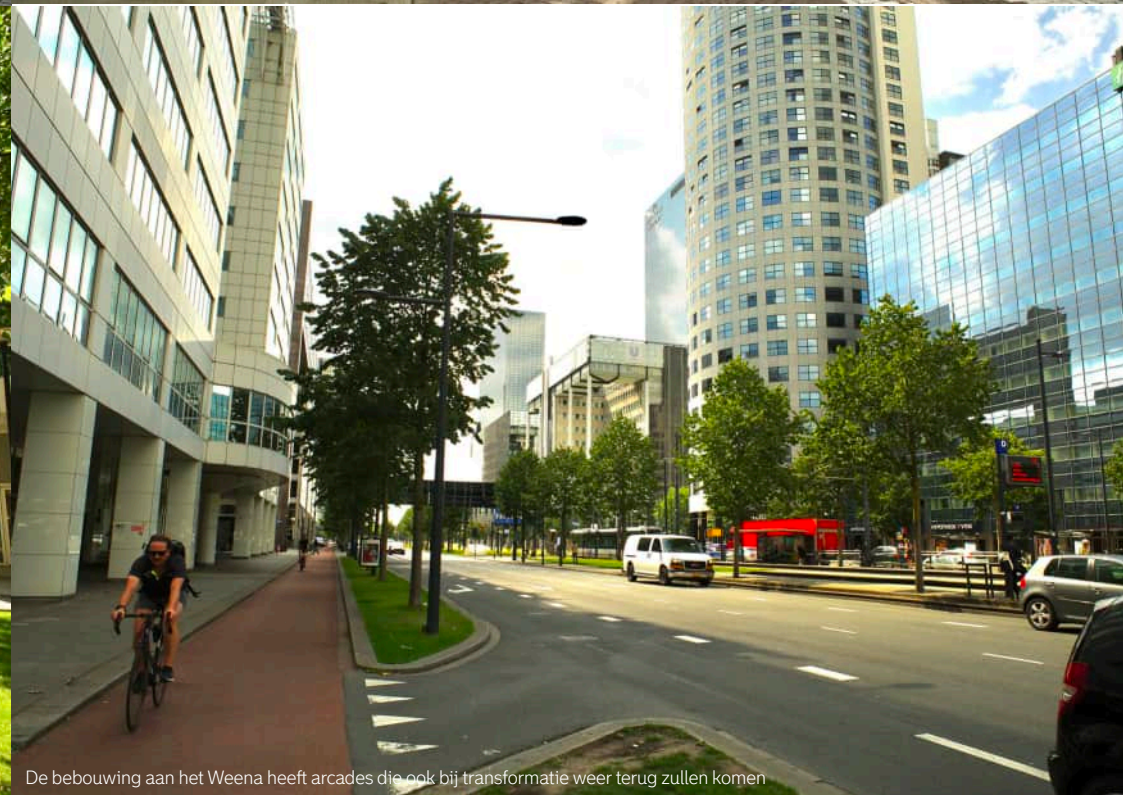
Gebouw Weena (The Core), ontworpen door Hugh Maaskant, stond lange tijd aan het Weena totdat Weena 200 werd gerealiseerd



Op de kop van de Lijnbaan bevindt zich nu een (tijdelijke) fietshub



Hilton hotel geeft het gebied een gedestineerd karakter. De programmering kan hier echter nog wel wat levendiger.



De bebouwing aan het Weena heeft arcades die ook bij transformatie weer terug zullen komen

Dit document is opgesteld door Stadsontwikkeling

Ruimte Ontwerp en Advies (ROA)

In dat kader heeft gemeente Rotterdam, in de persoon van Esther Roth, WYNE Strategy & Innovation de opdracht gegeven om te adviseren en te begeleiden in het uitwerken van de Brancheringsvisie RCD XL.

Procesmanager RCD:

K. Van Oorschot

Stedenbouw:

Jeroen Bleijs, Kristin Jensen, Quintus Drop, Joël van der Tak

Landschap:

Christian Gausepohl

Dit document is ambtelijk vastgesteld door:

Kees van Oorschot, Procesmanager RCD
d.d. 22 november 2023

Voor dit document zijn onder andere de volgende bronnen gebruikt:

- Omgevingsvisie Rotterdam: Rotterdam Veranderstad (2020)
- Koers Binnenstad: Een Groene en Vitale Binnenstad voor Iedereen (2021)
- Binnenstad als City Lounge , Brancheringsvisie (2008)
- Stedenbouwkundig plan RCD (2008)
- Hoogbouwvisie (2019)
- Rotterdams Duurzaamheidskompas (2020)
- Plintenvisie Hofplein & Weena-Oost (2022)
- Brancheringsvisie RCD XL (2021)
- Cultuurhistorische Verkenning RCD en Schiekadeblok (2017)
- Cultuurhistorische Verkenning Weena - Hofplein Rotterdam (2021)
- Ambitiedocument Delftseplein (2017)
- Nota van Uitgangspunten Lumière (2020)
- Nota van Uitgangspunten Schiekadeblok (2020)
- Nota van Uitgangspunten RISE (2021)



