

Masterplan ParkHaven

Ontwikkelcombinatie ParkHaven Partners

Januari 2021







Inhoudsopgave

7	————	Voorwoord	
11	————	1. Samenvatting	
14	————	2. Aanleiding	
		2.1 Unsolicited proposal	
		2.2 Leeswijzer	
		2.3 Begrenzing	
		2.4 Doelstellingen Gemeente Rotterdam	
		2.5 Uitwerking ruimtelijk en programmatisch toetsingskader	
		2.6 Participatieproces	
		2.7 Cultuurhistorische verkenning en transformatiekader	
		2.8 Aanpassingen aan het ontwerp	
28	————	3. Karakteristiek van ParkHaven	
		3.1 Ligging in de stad	
		3.2 Historie van Parkhaven	
		3.3 Huidige situatie	
42	————	4. Ambitie voor ParkHaven	
		4.1 Verankerd in de stad	
		4.2 Groene verbinding tussen het Park en de nieuwe groen kade	
		4.3 Een tijdloos ensemble met de Euromast	
		4.4 Voor alle Rotterdammers	
		4.5 Veerkrachtig en duurzaam	
54	————	5. Stedenbouwkundig concept	
		5.1 Positionering in de stad	
		5.2. De verhouding tot het Droogleever Fortyunplein, de Parkhavensluizen en het gebouw 'De Puntegale'	
		5.3 Het ensemble met Euromast, tunneltraverse en Ventilatiegebouwen	
		5.4 Groene dooradering door Parkhaven 'Greens'	
		5.5 Maat van de gebouwen	
		5.6 Gevelopbouw	
		5.7 Hoogtes van de gebouwen	
		5.8 Baseline en setbacks	
		5.9 Terugspringende geveldelen	
		5.10 Stedenbouwkundige inpassing parkeren	
		5.11. Bezonning	
82	————	6. Monumenten	
		6.1 Waardering van de monumenten in analyses en beleid	
		6.2 Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade	
		6.3 De verhouding tot Het Park	
		6.4 De Parkhavenkade heeft een open groene sfeer	
		6.5 De Parkhavenkade als recreatief onderdeel van Het Park	
		6.6 De landschappelijke inbedding van het Maastunnelcomplex	
		6.7 De routebeleving vanuit het Maastunnelcomplex	
		6.8 De riante inpassing van de gebouwen van het Maastunnelcomplex	
		6.9 De Euromast als dominante factor in de Rotterdams skyline	
		6.10 De Parkhavenkade is het adres van de Euromast	
		6.11 De Euromast heeft 3 accenten in het gebouw	
		6.12 De Parkhavenstrook heeft een eigen identiteit	
		6.13 Het uitzicht vanaf de Euromast	
104	————	7. Groene buitenruimte	
		7.1 Groenconcept	
		7.2 Groen en levendige kade	
		7.3 Landschappelijke ruimte rond de Euromast	
		7.4 ParkHaven 'Greens'	
		7.5 Informeel wonen aan de parkzijde	
		7.6 ParkHaven natuurinclusief	
		7.7 Groentransformatie	
		7.8 Uitstraling openbare ruimte en beheer	
		7.9 Midget golfbaan ParkHaven	
		7.10 Spelen in de buitenruimte	
152	————	8. Mobiliteit	
		8.1 Huidige situatie	
		8.2 Bereikbaarheid auto	
		8.3 Bereikbaarheid fiets	
		8.4 Voetgangers	
		8.5 Bereikbaarheid voor touringcars	
		8.6 Gebruik van de straat	
		8.7 Gebruik van de kade	

174	————	9. Programma
		9.1 De huidige stakeholders
		9.2 Het concept van een publieke, recreatieve en alzijdige plint
		9.3 Wonen voor alle Rotterdammers
		9.4 Optie boutique hotel
		9.5 Onderbouwing programma wonen
		9.6 Onderbouwing programma niet-wonen
		9.7 Toekomstbestendigheid plint
190	————	10. Architectuur
		10.1 Elegant en tijdloos ensemble
		10.2 Plinten: open en uitnodigend
		10.3 Middenbouw: robuust en tactiel
		10.4 Toppen en daken: verfijnde setbacks met veel groen
		10.5 Van binnen naar buiten
		10.6 Entrees en opgangen
		10.7 Woonkwaliteit appartementen
		10.8 Woonkwaliteit aan Het Park en de 'Greens'
		10.9 Woonkwaliteit van de toppen
214	————	11. Duurzaamheid
		11.1 Energie
		11.2 Duurzame en gezonde mobiliteit
		11.3 Circulair
		11.4 Klimaatadaptatief en natuurinclusief
		11.5 Gezondheid en comfort
222	————	12. Planverantwoording
230	————	13. Planning en realisatie

233	————	14. Bijlagen
		14.1 ParkHaven impressies
		14.2a Cultuurhistorisch onderzoek
		14.2b Transformatiekader
		14.3 Overzicht moties
		14.4 Rapport luchtkwaliteit
		14.5 Akoestisch onderzoek
		14.6 Rapport verkeer
		14.7 Rapport parkeerbalans
		14.8 Rapport archeologie
		14.9 Historisch bodemonderzoek
		14.10 Rapport externe veiligheid
		14.11 Aanvullend onderzoek vleermuizen
		14.12 Ecoresult onderzoek
		14.13 Risicobeschouwing ParkHaven
		14.14 Rapport niet gesprongen explosieven
		14.15 Rapport watersystemen
		14.16 Rapport geohydrologie
		14.17 Bomen inventarisatie
		14.18 Rapport bomeninventarisatie
		14.19 Rapport aanpak geotechnisch ontwerp
		14.20 Aerius-berekening
		14.21 Uitgiftetekening
		14.22 Omgevingsmanagement
		14.23 Natuur-inclusief bouwen
		14.24 Toetsing infrastructuur
		14.25 Bouwfasering
		14.26 Masterplankaart
		14.27 Memo gesprekken ondernemers
		14.28 Resultaten participatie



De ontwikkelcombinatie ParkHaven Partners bestaat uit de marktpartijen Heijmans Vastgoed en de TBI-ondernemingen ERA Contour en J.P. van Eesteren.

Document opgesteld door ParkHaven Partners vof en CULD-Inbo in samenwerking met betrokken adviseurs. Reproductie, heruitgave of distributie van dit document of de inhoud ervan zijn niet toegestaan zonder toestemming van de auteurs of de opdrachtgevers ervan.

Disclaimer: Dit masterplan is nauwkeurig en met zorg samengesteld en bedoeld om informatie te geven over het initiatief ParkHaven samengesteld door Ontwikkelcombinatie ParkHaven Partners, architectencombinatie CULD-INBO en overig betrokken adviseurs. De informatie is zo volledig mogelijk weergegeven. Gepresenteerde beelden en fotomateriaal tonen de ambities van het plan en worden in de ontwerpfasen in directe samenwerking met vertegenwoordigers van gemeente Rotterdam nader uitgewerkt.

Alle getoonde beelden in het masterplanboek geven een situatie weer van de groen kwaliteit zoals die aanwezig zal zijn in de periode 15 jaar na oplevering. In het vervolgtraject zal het groenconcept verder worden uitgewerkt in diverse ontwerpen voor de verschillende onderdelen. De exacte maatvoering, ligging van de paden, positie van de bomen, etc. zal daarin worden vastgesteld.

Januari 2021

Voorwoord

Al jaren werken wij aan het sterker maken van de stad, dat is onze drijfveer en zonder deze drijfveer zouden wij het niet volhouden. Plannen maken en realiseren in bestaand stedelijk gebied is het ingewikkeldste dat er is in ons vakgebied. Je komt met ideeën voor plekken waar mensen wonen, werken en recreëren. Plekken waar mensen herinneringen aan hebben, waar mensen van houden, plekken waar mensen van zeggen ‘blijf daar alsjeblieft vanaf’.

Uiteraard komen wij met ideeën die bedoeld zijn om plekken beter te maken, ideeën die in de lijn liggen met de doelstellingen van de gemeente. Wij houden van deze stad. Rotterdam is een stad waar wij alles samendoen, een stad waar je welkom bent als je wat wilt betekenen voor de stad. Daarom waren wij ook zo blij dat het college van B&W in april 2019 het besluit heeft genomen dat dit plan voldoende goede elementen in zich heeft om verder onderzocht te worden. Eindelijk konden wij naar buiten met de plannen. Vertellen waarom wij dit zo graag willen voor de stad.

Wat is onze drijfveer achter het idee ParkHaven? Er moet wat gebeuren aan de kade, zo’n mooie plek in de stad die er zo bij ligt. Overdag is het troosteloos. ParkHaven zien wij als een plek die verbindingen kan maken. In de avond is het een plek waar je je niet veilig voelt. En dat terwijl dit zo’n belangrijke fietsverbinding is tussen Zuid en Noord. Door het toevoegen van wonen en andere functies krijg je levendigheid en ogen op de straat. Wij willen de Euromast met het Park verbinden op een manier die recht doet aan onze trots. Een groene ontvangstruimte rondom de Euromast waar toeristen graag langer willen verblijven. Door de auto’s van de kade te halen ontstaat er ruimte om er groen toe te voegen, om er een plek van te maken waar de inwoners van Rotterdam van kunnen genieten.

We willen met dit plan een bijdrage leveren aan het oplossen van het steeds groter wordende probleem op de woningmarkt. Woningen maken voor alle inwoners van de stad Rotterdam. De afgelopen maanden hebben wij hard gewerkt om alle waardevolle opmerkingen vanuit bewoners, ondernemers en de geformuleerde randvoorwaarden van de gemeente te verwerken in het plan. Wij zijn ervan overtuigd dat dit heeft geleid tot een plan dat niet alleen van ons als ParkHaven Partners is, maar dat het een plan is dat wij op z’n Rotterdams samen tot een geweldige kans voor deze plek hebben gemaakt.

Job van Zomeren - directeur Era Contour

Lonneke Zuidwijk - directeur Heijmans Vastgoed

Marco Peppel - directeur J.P. van Eesteren





1

Samenvatting

Een ensemble van acht alzijdige stadsblokken die park en kade met elkaar verbinden

Langs de Parkkade, uitkijkend op de Parkhaven en de Maas aan de ene kant en het lommerrijke groen van Het Park aan de andere kant komt een aantrekkelijk nieuw stadsmilieu. Een reeks elegante eigentijdse gebouwen flankeert de opnieuw ingerichte, groene kade. In de plinten van de nieuwe gebouwen bevinden zich leuke voorzieningen. De Euromast rijst op vanuit een grote groene ruimte, die met een brug verbonden is met Het Park. De stad is een verblijfsplek rijker. Waar de rivier vanaf de kade prettig beleefd wordt. Waar de doorlopende voet- en fietsroutes een comfortabel en veilig verbonden zijn. Tegen de achtergrond van de havens en Het Park komt er een bestemming bij voor iedereen.

De gemeente Rotterdam heeft al in 2009 in de visie Hoboken 2030 de Parkhavenstrook aangewezen als een ontwikkelingszone, waar gebouwde en groene kwaliteit met elkaar in balans kunnen worden ontwikkeld. ParkHaven is de vertaling van de visie van de stad voor deze locatie in een concreet masterplan.

ParkHaven wordt gerealiseerd in de vorm van acht alzijdige stadsblokken met een eigen karakter. Dit ensemble van

gebouwen vormt tegelijkertijd een aantrekkelijke kade en een aangename parkrand. Het ensemble is op veel plekken ‘doorwaadbaar’, zodat park en kade goed met elkaar zijn verbonden. Rondom de Euromast en het Ventilatiegebouw is de groene ruimte aanzienlijk groter. Dit borgt het zicht op de monumentale bebouwing en op de Euromast. De Euromast als ‘icoon van de stad’ rijst op uit het groen en wordt naast het ensemble van nieuwe gebouwen nog nadrukkelijker onderdeel van de stad. De schaal van de bebouwing is grootstedelijk en divers, maar bestaat niet uit torens. Dit levert een stedelijke en vriendelijke schaal op die ontspannen aansluit bij de kade en bij het park en recht doet aan de cultuurhistorische waarde van de Euromast.

De betekenis van het ensemble als geheel heeft een verbindende rol in de omgeving - het is een stedelijke ‘stepping stone’. Het reageert zowel op de kloeke gebouwen op de Müllerpier aan de westzijde, op het monumentale gebouw de Puntegale, als op het kopgebouw van Little C. Tegelijkertijd zal een drietal gebouwen kijkend vanuit Het Park net iets boven de boomtoppen uitsteken en daarmee het verband leggen met de faculteitstoren van het Erasmus MC, de Parkhavenflat en de Vopak-toren aan de andere kant van Het Park. De architectonische uitstraling zal zowel eigentijds als tijdloos zijn en geïnspireerd op de verfijnde architectuur van het Scheepvaartkwartier. De stadsblokken staan op een ondergrondse parkeergarage.

De Parkhavenstrook ligt op een strategische plek aan een aantal belangrijke fietsroutes. Deze routes kunnen aantrekkelijker worden naarmate er in de Parkhaven ook ’s avonds meer te doen is. Datzelfde geldt voor de kaderoute voor de voetganger. Met een herinrichting van de kade tot groene kade die wordt

geflankeerd door een kleinschalig plintprogramma in de nieuwe stadsblokken wordt de verbindende rol gerealiseerd. Ook in de oost-west richting zal de verbinding tussen Park, Euromast en kade worden verbeterd met de introductie van een groene ruimte rond de Euromast die is verbonden met een nieuwe gebruiksvriendelijke overbrugging over het Maastunneltracé.

De Parkhavenkade transformeert van een doelbestemming naar een hoogwaardig verblijfsgebied voor dagjesmensen, voor parkbezoekers, voor toeristen én voor alle Rotterdammers. De nieuwe brug over het Maastunneltracé verbindt de lommerrijke grandeur van het Park met de levendigheid aan de kade.

Het programma in de plint van de gebouwen versterkt het centrumstedelijke karakter van ParkHaven. De grote bezoekersaantallen van de Euromast, het Park, de midgetgolf en de verschillende boten aan de kade bieden kansen voor een gevarieerd aanbod van winkel- en werkruimtes, werkplaatsen voor creatieve ambachten, horeca, ateliers, maatschappelijke functies en kantoren. Het leidend principe voor het toevoegen van plintprogramma is de combinatie van lokaal ondernemerschap, recreatieve en toeristische waarde in een kleine korrel. Met deze toevoeging verrijkt de stad voor alle Rotterdammers. Het centrum en de kades worden groener en beter verbonden. Daarnaast is er ruimte voor een groot aantal woningen, voor alle typen bewoners en inkomensgroepen. Het Park en de Euromast worden beter toegankelijk en aan de stad gekoppeld. De stad, de haven en het park versterken elkaar in ParkHaven.



2

Aanleiding en beleidskader

2.1 Unsolicited proposal

De gemeente Rotterdam heeft in 2019 het concept ‘Unsolicited Proposal’ mogelijk gemaakt. Hiermee worden marktpartijen uitgedaagd om initiatieven voor de verdere ontwikkeling van de stad te ontplooiën. De reden voor dit initiatief is gelegen in de noodzaak om op korte termijn een aanzienlijke woningbouwopgave in de stad te kunnen realiseren. Met een directe input van marktpartijen wil de stad de energie zodanig bundelen dat er zogenaamde ‘win-win situaties’ ontstaan: de stad profiteert van de snelheid van ontwikkelen en de marktpartijen hebben er baat bij om een project direct te mogen realiseren.

Era Contour, JP van Eesteren en Heijmans hebben in gezamenlijkheid besloten om een voorstel te doen voor de groenstrook aan de Parkhaven rondom de Euromast. Hiervoor is een samenwerkingsverband opgezet onder de naam ParkHaven Partners. Bij elkaar hebben deze partijen een grote staat van dienst in de stad Rotterdam. Met name de focus op en ervaring met de transformatie van binnenstedelijke gebieden en oude haventerreinen zijn groot bij dit consortium. Zo is Heijmans al jaren de ontwikkelaar/bouwer van de wijk Katendrecht met de Fenixloods, Cobana en het Havenkwartier. Era Contour ontwikkelt en bouwt onder andere Nieuw-Crooswijk en Little-C en kleinere stadsprojecten zoals Le Medi en 1 Blok Stad. En JP van Eesteren heeft recentelijk de Markthal en Boston-Seattle op de Wilhelminapier gebouwd en de renovatie uitgevoerd van het

Maastunnelcomplex.

Met de ontwikkeling en bouw van Little-C aan de Coolhaven is er bij de ParkHaven Partners al jaren een specifieke betrokkenheid bij de realisatie van de ambities zoals verwoord in de Visie Hoboken uit 2009. In deze visie is de Parkhavenstrook aangewezen als een duurzame ontwikkellocatie waar nieuw programma kan worden gerealiseerd met respect voor bestaande monumenten en gebruik van de kade in een ruime groene setting. Deze ambitie sluit goed aan bij de aanpak van Little-C waar eveneens een balans is gevonden tussen bebouwen en vergroenen, en waar het Coolhavenpark een goede aanvulling vormt op belangrijke groene routes in de stad. De balans tussen intensiveren en vergroenen is ook bij ParkHaven een uitdaging en wordt door de ParkHaven Partners gezien als hoofdogave voor deze locatie.



Nieuw Crooswijk



Little C



Le Medi



Fenix loods, Katendrecht



Cobana, Katendrecht



Havenkwartier, Katendrecht



Markthal



Boston- Seattle



Maastunnel renovatie

2.2 Leeswijzer

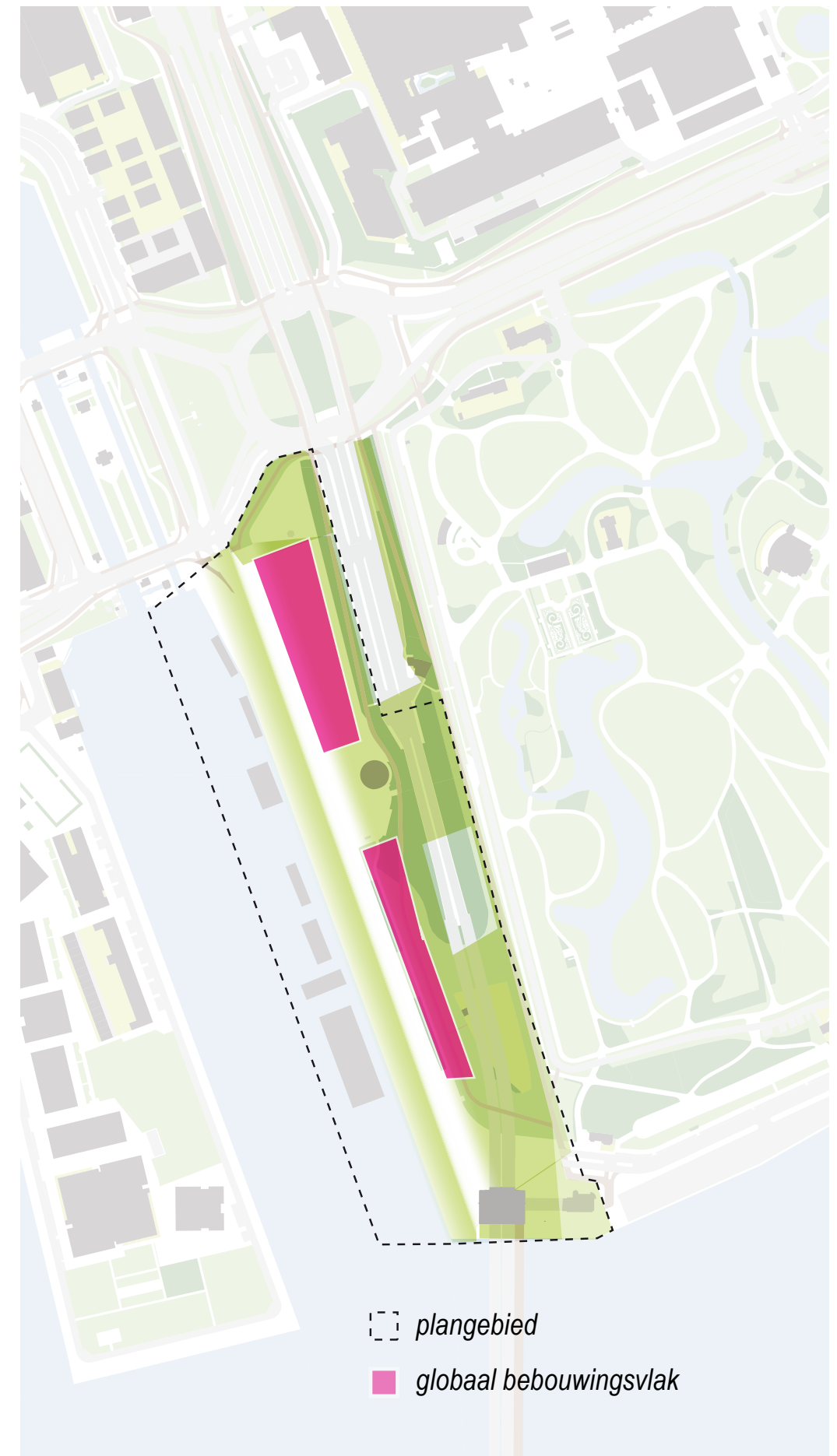
Het masterplan beschrijft in hoofdstuk 2 de aanleiding en het beleidskader. Hoofdstuk 3 geeft een beeld van de karakteristiek van de Parkhaven met de ligging in de stad, de historie en beschrijving van de huidige situatie. Hoofdstuk 4 beschrijft de ambities van het ParkHaven masterplan in vijf essenties. Hoofdstuk 5 beschrijft het stedenbouwkundig plan en de bijbehorende maatvoeringen. In hoofdstuk 6 wordt de inpassing van de monumenten uitgelegd. In de hoofdstukken 7, 8, 9, 10 en 11 wordt het stedenbouwkundig plan verder uitgewerkt en verdiept met betrekking tot groenontwerp, mobiliteit, programma, architectuur en duurzaamheid. In hoofdstuk 12 en hoofdstuk 13 staan de planverantwoording, planning en realisatie beschreven.

Aan het masterplan is een reeks bijlagen gekoppeld, waarvan een opsomming is toegevoegd aan het einde van dit document.



2.3 Begrenzing

Het masterplan ParkHaven strekt zich uit van het Droogleever Fortuynplein in het noorden tot de Parkkade in het zuiden. In westelijke richting vormt de kade aan de Parkhaven de natuurlijke plangrens. Aan de oostelijke zijde wordt de grens gevormd door het Maastunneltracé. Binnen deze grenzen wordt het ensemble van 8 gebouwen gerealiseerd. Het totale gebied is 600 meter lang en varieert in breedte tussen de 80 en 120 meter met een totaaloppervlakte van circa 4 hectare. Binnen de plangrenzen zijn twee bouwplots bepaald.



Het plangebied volgens het ruimtelijk toetsingskader unsolicited proposal van de gemeente

2.4 Doelstellingen Gemeente Rotterdam

Nieuwe energie voor Rotterdam

In het coalitieakkoord 2018-2022 'Nieuwe Energie voor Rotterdam' zijn de ambities van het college van B&W nader omschreven. In 2022 ziet het college dat:

- Er 18.000 woningen zijn gebouwd.
- Met meer bomen en meer goed onderhouden struiken, gras en beplanting, wordt Rotterdam groener. De straten worden schoongehouden en Rotterdammers worden gestimuleerd meer afval te scheiden.
- Rotterdammers en bezoekers nemen vaker het openbaar vervoer of de fiets. De tevredenheid over de bereikbaarheid van de stad neemt toe.

Thuis in Rotterdam / actieplan middenhuur

In 2019 heeft de gemeenteraad een aanvulling op de Woonvisie Rotterdam 2030 vastgesteld, de nota 'Thuis in Rotterdam'. Met dit addendum wil de gemeente het woningaanbod in Rotterdam nog beter laten aansluiten op de behoefte van Rotterdammers. De belangrijkste punten hieruit zijn:

- Het harder laten groeien van de woningvoorraad om voor iedereen een thuis te kunnen bieden.
- Het meer in evenwicht brengen van het woningaanbod zodat de woningvoorraad meer in verhouding komt met de samnstelling van de Rotterdamse bevolking.



- Het toevoegen van extra nieuwe huurwoningen voor Rotterdammers met een middeninkomen zoals verwoord in het 'actieplan middenhuur'. Dit moet er mede aan bijdragen dat deze groep mensen in de stad blijft wonen.

Programma Rivieroevers 2019-2022

Het programma rivieroevers speelt een belangrijke rol bij de 'vergroening' van Rotterdam. Het doel is om meer mogelijkheden te realiseren om langs de rivieroevers te wandelen, fietsen, een terras te pakken of op een andere manier van het water te genieten. En om meer groen langs de Nieuwe Maas en de Rotte te ontwikkelen.



Gebiedsvisie Hoboken

In 2009 heeft het college van B&W van Rotterdam de gebiedsvisie Hoboken goedgekeurd. In deze visie wordt een samenhangend ontwikkelingsperspectief geschetst waarbij wordt ingezet op een kwalitatieve groei van het gebied Hoboken in de binnenstad van Rotterdam. Het gebied bestaat uit de zuidflank van de wijken Middelland en het Oude Westen, de Coolhaven, het Erasmus Medisch Centrum, het Museumpark, het Scheepvaartkwartier, het Park, de Parkhaven en de Müllerpier.

De visie gaat in op versterking van de verschillende identiteiten in het gebied en op een verbetering van de verbindingen voor met name langzaam verkeer. Voor de Parkhavenstrook geldt een ambitie om dit gebied

te transformeren naar een toplocatie voor wonen, werken en recreatie. De ambitie is dat de Parkhavenstrook zowel een eigen identiteit heeft als een verbinding legt met het Scheepvaartkwartier. Naast een bebouwingsopgave wordt er ook een groene opgave aan de strook gekoppeld. Hiermee zal de relatie tussen het Park en Parkhaven kunnen worden versterkt. Ter hoogte van de Euromast voorziet de visie in een nieuwe langzaam-verkeersbrug over de Parkhaven naar de Müllerpier. De kade van de Parkhaven wordt nadrukkelijk onderdeel gemaakt van een voetgangersroute langs De Schie richting de rivier. Voor de noordkant van de strook zal een ruimtelijke relatie met het Droogleever Fortuynplein moeten worden gezocht.



De Gebiedsvisie Hoboken 2030 benadrukt verbinding en identiteit tussen stadsdelen.



2.5 Uitwerking ruimtelijk en programmatisch toetsingskader

In de loop van 2019 heeft de gemeente Rotterdam een ruimtelijk en programmatisch Toetsingskader Unsolicited Proposal (TUP) opgesteld. Dit is goedgekeurd door de gemeenteraad in januari 2020.

De ontwikkeling van de Parkhavenstrook moet volgens de gemeente gaan passen in een traditie van spraakmakende en typisch Rotterdamse gebiedsontwikkelingen in voormalige havengebieden, zoals de Kop van Zuid, het Lloydkwartier en Katendrecht. De ambitie voor de kwaliteit en uitstraling van de nieuwbouw en de buitenruimte is hier vanzelfsprekend hoog, zeker omdat midden in het gebied één van de meest iconische bouwwerken van Rotterdam staat - de Euromast.

Voor de Parkhavenstrook worden in het TUP de volgende opgaven omschreven:

Een gemengd programma met nadruk op wonen

De gemeente voorziet in een gemengd programma met het accent op wonen. De toe te voegen functies zijn gerelateerd aan wonen, recreatie en toerisme.

Een gebied met betekenis voor de Rotterdammer

De gemeente streeft hier naar een passende functiemix voor een aantrekkelijk, gemengd stedelijk gebied en een levendige kade. De plint van de gebouwen moet de levendige kade ondersteunen.

Verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte

Essentieel is dat de relatie van de Parkhavenstrook met de rivier en de haven wordt versterkt in beeld, gebruik, beleving en groene kwaliteit. Deze opgave is gekoppeld aan het toekomstperspectief Nieuwe Maas.

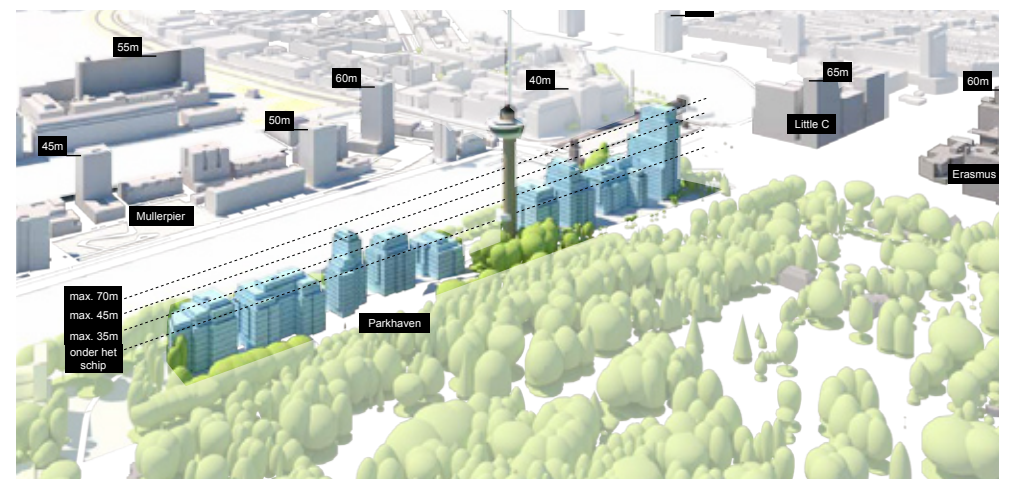
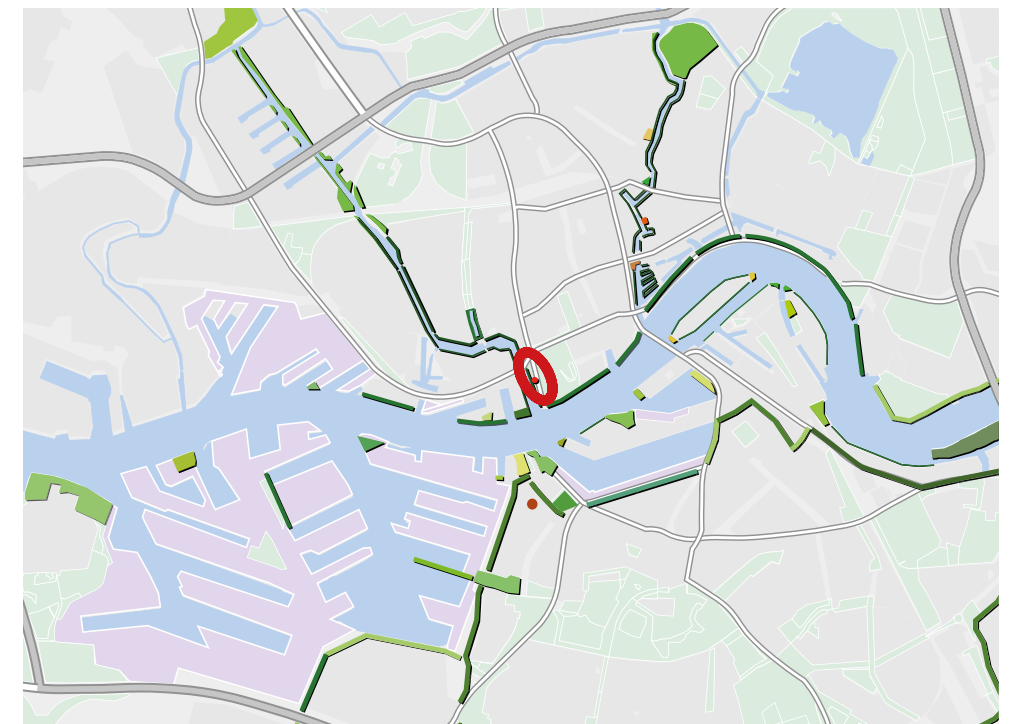
Duurzame gebiedsontwikkeling

Om richting te geven aan de ambities van Rotterdam zet de gemeente voor de Parkhavenstrook in op de volgende opgaven:

- Energie, aardgasloos en BENG
- Circulair, beperken en hergebruiken van afvalstromen
- Klimaatadaptief en natuur inclusief
- Gezondheid: gezonde leef- en werkomgeving in de gebouwen
- Mobiliteit: goede langzaamverkeerverbindingen, inzet op duurzame en schone deelconcepten

Behoud van bestaande voorzieningen

De Parkhaven blijft een doorgangsgebied voor langzaam verkeer in de stad en een belangrijke verkeersontsluiting van het Scheepvaartkwartier. Ook blijft het een verblijfsgebied voor toeristen en recreanten.



Boven: Het voorblad en enkele afbeeldingen uit het ruimtelijk toetsingskader van de gemeente
Rechts: Het TUP zet in op verbandingen tussen het Park en de Parkhaven



-  *plangebied*
-  *globale locatie bouwplan*
-  *monumenten*

  *doorsteken*

2.6 Participatie proces

Het fenomeen ‘Unsolicited Proposal’ is nieuw voor de stad. Een belangrijk aspect voor de realisatiekansen van ParkHaven is het creëren van draagvlak bij gebruikers, belanghebbenden en omwonenden in de directe omgeving van het gebied. Daarnaast dient het project vooral ook zorgvuldig te worden uitgewerkt.

In april 2019 heeft het college van B&W groen licht gegeven voor het onderzoek naar de haalbaarheid van het ingediende voorstel van de Parkhaven Partners. Dit was voor de Ontwikkelcombinatie het startpunt om het initiatief toe te lichten input op te halen uit de omgeving, directe belanghebbenden en bij geïnteresseerden. Het doel van deze participatie is de belanghebbenden en bewoners niet alleen te informeren en mee te nemen in het marktinitiatief, maar vooral ook om suggesties en aanbevelingen ‘op te halen’.

Tegelijkertijd met het participatieproces met externen heeft er afstemming met de gemeente Rotterdam plaatsgevonden. De basis voor deze afstemming heeft de gemeente verwoord in het document: Parkhaven, ruimtelijk en programmatisch Toetsingskader Unsolicited Proposal (TUP) – december 2019.

Informatiebijeenkomsten

Gedurende de uitwerking van het masterplan is een aantal informatie- en ophaalbijeenkomsten gehouden. De eerste sessie heeft plaatsgevonden in mei 2019. Hierbij zijn alle belanghebbenden en geïnteresseerden geïnformeerd over het initiatief zoals dat eind 2018 door de ontwikkelcombinatie is aangeboden aan de stad. Tijdens deze bijeenkomsten maar ook via onze website konden belanghebbenden en geïnteresseerden feedback geven ten aanzien van thema's als het bouwplan, groen, verkeer, duurzaamheid en veiligheid. In september 2019 is er vanuit de gemeente op

twee informatieavonden reactie gevraagd op diverse inhoudelijke thema's van het concept ruimtelijk en programmatisch toetsingskader'. In januari 2020 hebben de Parkhaven Partners een 'Durven & Dromen' sessie georganiseerd. Degenen die graag zouden willen meedenken over de invulling van deze ontwikkeling konden zich hiervoor aanmelden. Tijdens de bijeenkomst kon actief deel worden genomen aan diverse workshops om op creatieve wijze een bijdrage te leveren aan zowel de zorgen als ontwikkelkansen die horen bij de planuitwerking voor de Parkhavenstrook. In maart 2020 is door de Parkhavenpartners een tweetal bijeenkomsten georganiseerd voor geïnteresseerden en belanghebbenden waarop een toelichting op de laatste uitwerkingen van het masterplan gegeven en is aanvullende feedback opgehaald. Naast de informatiebijeenkomsten zijn ook gesprekken gevoerd met een aantal vertegenwoordigers van bewoners vanuit de omgeving. Ook via onze website werden belanghebbenden en geïnteresseerden op de hoogte gehouden van de voortgang en ontwikkelingen.

Stakeholders/Ondernemers

Met de voornaamste stakeholders in het plangebied is meermaals contact geweest om hen mee te nemen in de planontwikkeling. Zo heeft er overleg plaatsgevonden met de eigenaar van de Euromast en de eigenaren van de diverse ondernemingen/boten, die afgemeerd liggen aan de Parkhaven of hun bedrijfsvoering hebben in de Parkhavenstrook zoals MidgetGolfbaan Parkhaven. Er zijn gesprekken gevoerd met 'Stichting Droom en Daad', die in samenwerking met de gemeente werkt aan de revitalisering van Het Park.

Resultaat van participatie (pagina 23)

De directe omwonenden hebben zowel enthousiast gereageerd als hun zorgen danwel weerstand geuit omtrent de ontwikkeling. Het enthousiasme richtte zich op , de transformatie naar een groene kade, het realiseren van een levendige plint die zowel bijdraagt aan een actieve kade als een sociaal veilige

langzaamverkeerroutes, het maken van een aantrekkelijke groene ruimte rond de Euromast met een nieuwe verbinding naar Het Park en een aantrekkelijk woonmilieu met zicht op Het Park en de rivier.

De zorgen die werden geuit gingen met name over de grootte van het ensemble van de nieuwbouw, de ruimte rondom de Euromast, de mogelijke verkeer aantrekkende werking van het nieuwe programma in relatie tot de verkeersafwikkeling in het Scheepvaartkwartier en het verdwijnen van groen en bomen in de Parkhavenstrook. Verder is er ook een groep omwonenden die liever de huidige situatie willen behouden en geen ontwikkeling zien op deze locatie.

Voor de genoemde stakeholders / ondernemers in het voornamelijk van belang dat hun bedrijfsvoering gedurende de realisatie en na de oplevering van het plan gewaarborgd blijft.

Waar heeft de participatie toe geleid?

Alle feedback en reacties, positief en negatief, die zijn ontvangen tijdens de verschillende bijeenkomsten of via de mail dan wel website hebben er toe geleid dat het eerste initiatief plan van Parkhaven van december 2018 op diverse vlakken is aangepast naar het Masterplan wat nu voorligt.

De opvallendste aanpassingen :

- Een bredere kade, met meer ruimte vanaf de bebouwing tot de kade;
- Tweerichtingsverkeer i.p.v. eenrichtingsverkeer voor auto's en bussen;
- Meer ruimte rondom de Euromast;
- Meer diversiteit in gebouwhoogten;
- Minder gebouwen opgenomen in de Parkhavenstrook, van 10 naar 8 gebouwen;
- Minder bebouwing , minder woningen;
- Meer ruimte tussen de gebouwen;
- Aanpassingen overbrugging voor betere aansluiting Euromast en Park-zijde;
- Meer groen : Groenere kade en groenere ruimten rondom de bebouwing en Euromast;



Tijdlijn van het proces voor Masterplan ParkHaven

Resultaten uit de Co-makersavond Durven & Dromen

1. Wat vind je van ParkHaven010?

Als startpunt van een 4-tal oefeningen kregen deelnemers een kleurenkaart met post-its in handen, waarmee ze razendsnel een indruk konden geven over hun top-of-mind gedachten en verwachtingen. In de figuur hiernaast is een woordenwolk van de resultaten te zien.

2. Wat is jouw mening over het gebied?

Om inzicht te krijgen in de kracht van de plek en de behoeften en wensen van mensen is deelnemers gevraagd om het gebied te waarderen. Zij konden aangeven en motiveren welke plekken in het plan zij als positief (groen), negatief (rood) en kansrijk (blauw) ervaren. De drie kaarten op de volgende pagina laten het resultaat hiervan zien.

De sterke punten van het gebied zijn vooral de ligging aan Het Park en het water. Genoemd worden ook de gebouwen rechts (ten zuiden) van de Euromast. De negatieve gedachten gaan met name over verkeer en bereikbaarheid en de geluid en luchtkwaliteit van de Maastunnel. Er zijn daarnaast notities over de hoogte van het eerste gebouw en de huidige boten aan de kade. De kansen liggen in de verbinding tussen Het Park en de Parkhaven, de verbinding met het Coolhavenpark en de overkapping van de Maastunnel. Tot slot wordt het benutten van de daken, de voorzieningen op de begane grond en een bruine vloot aan de kade als kansrijk genoemd.

1. Top-of-mind gedachten



Figuur: woordenwolk van de 'Top-of-Mind' gedachten
positief, negatief, kansrijk, droom



Resultaten uit Durven en Dromenavond

2.7 Cultuurhistorische verkenning en transformatiekader

In aanvulling op bestaande onderzoeken die zijn gericht op de cultuurhistorische waarde van het gebied is door bureau Steenhuis-Meurs een gedetailleerd en onafhankelijk cultuurhistorisch onderzoek verricht, dat is uitgemond in de rapportage onder de naam: Parkhaven Rotterdam (september 2020).

Dit onderzoek bestaat uit twee delen :

Deel 1 : cultuurhistorisch onderzoek Parkhaven – Rotterdam, september 2020 (zie bijlage 14.2a) Bevat een historische en ruimtelijke analyse van de Parkhavenkade, met een cultuurhistorische waardenstelling van de vier rijksmonumenten. In het onderzoek wordt specifiek gekeken wat de relatie is tussen ieder monument en de Parkhavenkadestroom. De hieruit voortkomende te borgen cultuurhistorische waarden zijn geformuleerd in 11 punten.

Deel 2 : transformatiekader Parkhaven – Rotterdam, september 2020 (zie bijlage 14.2b) In dit deel worden de 11 punten met te borgen waarden uit deel 1, vertaald in uitgangspunten voor transformatie van de Parkhavenstrook.

Proces Cultuurhistorisch onderzoek en masterplan

Nadat cultuurhistorisch onderzoek door bureau Steenhuis-Meurs is opgesteld zijn de tussentijdse en eindresultaten gepresenteerd aan de gemeente, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de initiatiefnemers Parkhaven.

In aanvulling op het cultuurhistorisch onderzoek is op verzoek van de gemeente en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed het transformatiekader opgesteld. Hierin

wordt een zoekgebied voor bouwinitiatieven omschreven, vanuit het perspectief van cultuurhistorie en toegespitst op bovengenoemde monumenten. Vooruitlopend op het opstellen van deel 2 – transformatiekader is een plan van aanpak opgesteld door Steenhuis-Meurs. Dit plan van aanpak is afgestemd met de gemeente en de Rijksdienst Cultureel Erfgoed. De twee onderzoeksdocumenten zijn, met input van de gemeente en de Rijksdienst Cultureel Erfgoed, door bureau Steenhuis-Meurs als onafhankelijk adviesbureau opgesteld.

De 11 beschreven cultuurhistorische waarden hebben een belangrijke invloed gehad in de tussentijdse aanpassingen van het masterplan. Als gevolg van de 11 punten is o.a. de ruimte rondom de Euromast vergroot, is het zicht op de mast vanuit de stad verbeterd en is de totale landschappelijke setting veel meer gerelateerd aan de periode waarin de Euromast is gerealiseerd. Samen met de stedenbouwkundige waarden die ten grondslag liggen aan het Toetsingskader Unsolicited Proposal (TUP) is gekomen tot een verdere doorontwikkeling van het masterplan



Cultuurhistorisch onderzoek ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs



Transformatiekader ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs

2.8 Aanpassingen aan het ontwerp

De getoonde zorgen en gemaakte aanbevelingen in het participatieproces en het cultuurhistorisch onderzoek hebben geleid tot een aangepast ontwerp dat kwalitatief is verbeterd. Het bouwvolume is gereduceerd van 9 naar 8 bouwblokken met een grotere afwisseling in hoogte. In het plan ontstaat hiermee ruimte om het groen meer aan de kade te brengen en een meer gevarieerde 'skyline' te maken. Rondom de Euromast is meer ruimte gelaten voor een groene ruimte van 105 meter. Dit borgt dat de Euromast als 'icoon van de stad' oprijst uit het groen en dat vanuit de omgeving zicht blijft op de 'trommel' van de Euromast. Vanuit de 'Scheepsbrug' blijft het zicht op de Nieuwe Maas en de haven onbelemmerd. De belangrijkste zichtlijnen naar de Euromast, naar de stad en naar de haven zijn hiermee geborgd en de inpassing oogt royaal en groen. Ten aanzien van het voorkomen van extra verkeer in het Scheepvaartkwartier is de ontsluiting van 1 naar 2 richtingen gebracht en is de doorgaande fietsroute verbreed. Tevens biedt het concept voor de openbare ruimte meer ruimte voor logistieke activiteiten op de kade. Voor de borging van de groene kwaliteit van het plan is de kade verruimd van 29 meter naar 35 meter en zijn de tussenruimtes verbreed naar gemiddeld 15 meter met 1 meter gronddekking op de parkeergarage zodat ook hier bomen kunnen worden geplant. Met de belangrijkste stakeholders/ondernemers is verkend op welke wijze zij hun onderneming kunnen voortzetten tijdens de bouw en welke eisen zij stellen tijdens en na de bouw.

Programma

De genoemde planaanpassingen hebben geleid tot een afname van het totale bouwvolume en het totaal aantal woningen. In december 2018 werd uitgegaan van ca. 85.000m² BVO met circa 700 woningen. Het in dit masterplan opgenomen ontwerp omvat circa 76.600m²

BVO en bestaat uit globaal 630 woningen. De in het TUP omschreven segmentering met 20% sociale woningbouw, 30% middensegment, 30% hoger segment en 20% topsegment is niet veranderd.



Maquettefoto ParkHaven



3

Karakteristiek van Parkhaven

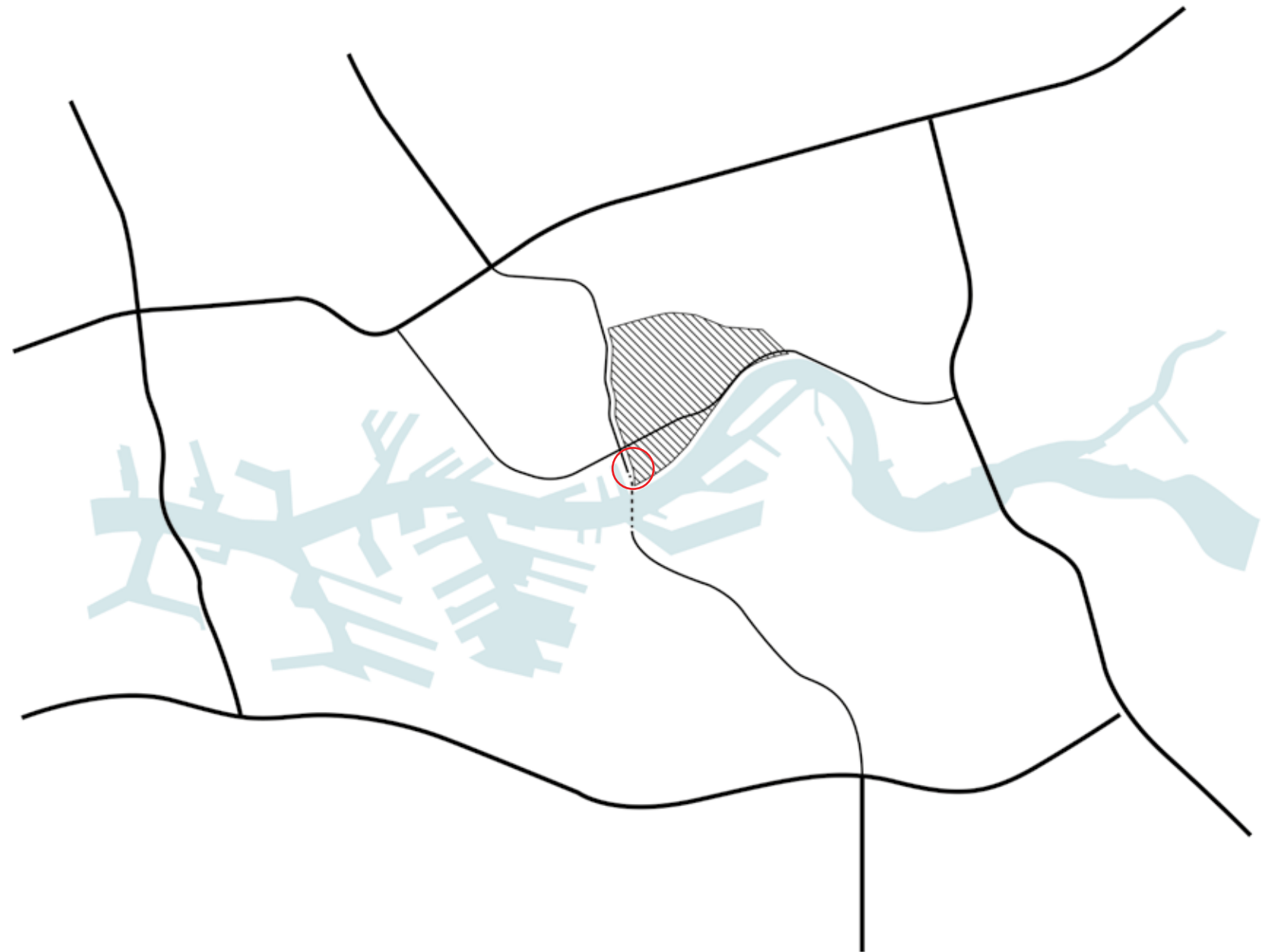
3.1 Ligging in de stad

Het voorstel voor de ontwikkeling van ParkHaven speelt in op de bijzondere plek die deze locatie inneemt in de stad. De ligging van ParkHaven heeft onderscheidende kenmerken die bepalend en richtinggevend zijn voor de structuur en de verschijningsvorm van het masterplan. Het gaat om:

- de centrale positie in de stad
- de ligging aan de Parkhaven en de rivier
- de ligging naast de Euromast en aan de rand van Het Park

De centrale positie in de stad

De Parkhaven hoort bij de ruimtelijke hoofdstructuur van de stad. Het gebied is goed bereikbaar omdat het op een kruising van belangrijke stedelijke verbindingswegen ligt. De noord-zuidroute, die via het Maastunneltracé de invalsweg vanaf de A13 verbindt met het Zuidplein en de A29, kruist ter hoogte van de Parkhaven de Westzeedijk, één van de belangrijke Oost-Westverbindingen in de stad. De OV-ontsluiting is goed: Metrohalte Coolhaven ligt op loopafstand en Tramlijn 8 rijdt langs het gebied. Er liggen bovendien concrete plannen voor een HOV-lijn vanaf het Centraal Station door de Maastunnel naar het Zuidplein, met een stop vlakbij het gebied. De locatie vormt bovendien een belangrijk onderdeel van het regionale fietsnetwerk. Enkele belangrijke fietsroutes voeren over en langs het gebied en verbinden het centrum van de stad



ParkHaven ligt centraal in de ruimtelijke hoofdstructuur van de stad aan de rand van het centrum

via de Maastunnel met Rotterdam-Zuid. De uitstekende bereikbaarheid met alle verkeersmodaliteiten vormt één van de grote kansen voor de ontwikkeling van het gebied.

Het plangebied ligt naast enkele belangrijke stedelijke ontwikkelingsgebieden: de campus van het Erasmus MC groeit in zijn nieuwe hoedanigheid uit tot een krachtige stedelijke hotspot en Little C en het Coolhavenpark zijn in uitvoering. In samenhang met deze ontwikkelingsgebieden betekent ParkHaven een logische stedelijke toevoeging aan de stad.

De ligging aan Parkhaven en de rivier

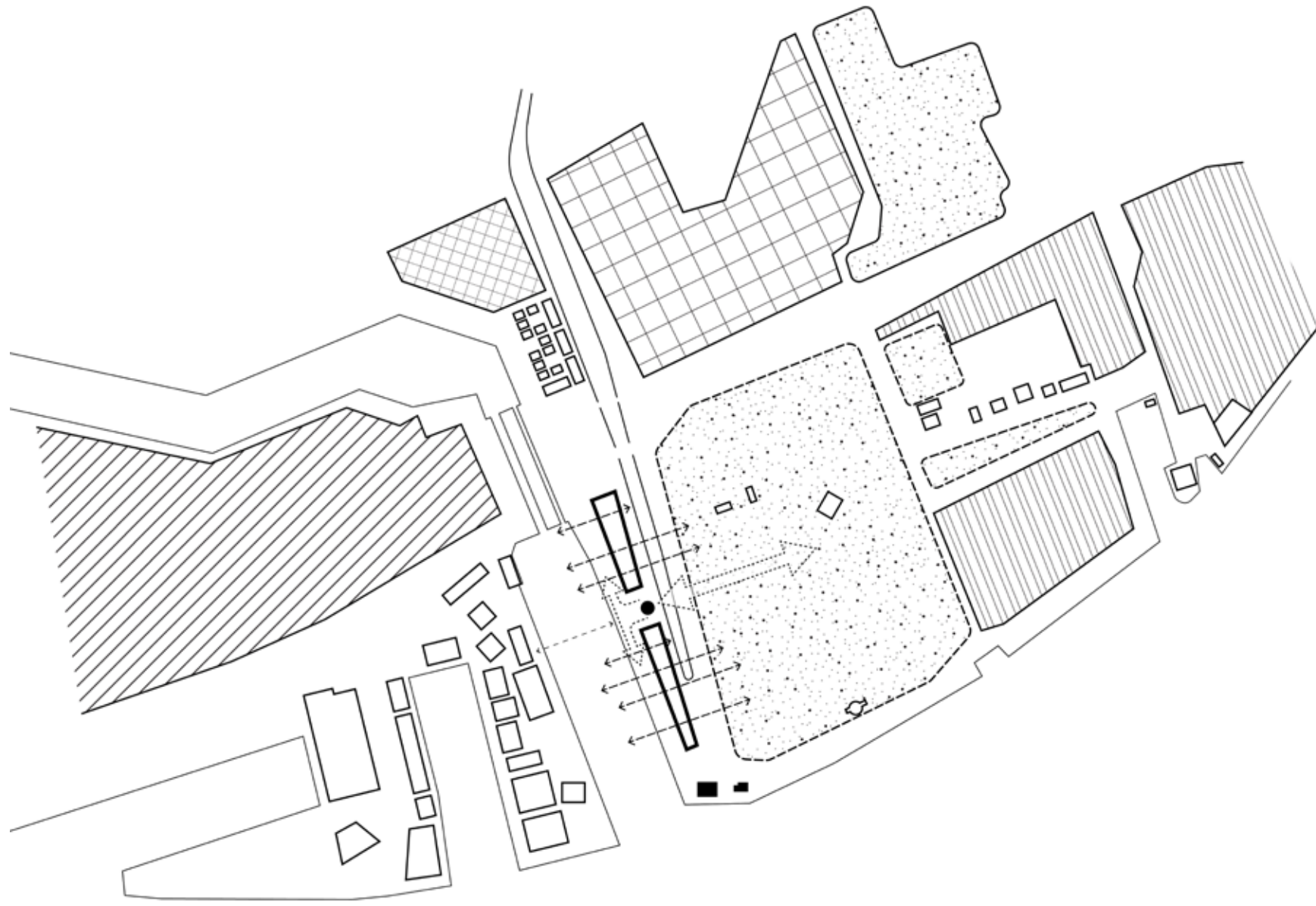
Het plangebied is een buitendijks gebied, op de plaats waar de Schie via de Coolhaven is verbonden met de Nieuwe Maas. De Parkhavenstrook en de Müllerpier flankeren de monding van de Schie, die Rotterdam en Delft met elkaar verbindt. De Parkhavenstrook sluit naadloos aan op het oude 'Land van Hoboken' en is onderdeel van het karakteristieke, buitendijks gelegen Scheepvaartkwartier. De Parkhavenkade is onderdeel van de rivieroever die een belangrijke doorgaande publieke ruimte van de stad vormen.

De Schieoevers vormen met de wandelroute en het regionale fietspad hier een logische aansluiting op. In oost-westrichting fungeert ParkHaven als 'stepping stone' tussen het centrummilieu met het Scheepvaartkwartier, het Erasmus MC en Het park enerzijds en de (voormalige) westelijke havengebieden langs de Westzeedijk - de Müllerpier (herontwikkeld), de Lloydpier (in aanbouw) en Vierhavens (M4H, in ontwikkeling).

De natuurlijke condities van de Parkhavenkade zijn optimaal voor ontwikkeling tot een stedelijke en publieke ruimte door de ligging aan het water en de gunstige zonoriëntatie op het westen.

De ligging naast de Euromast en aan de rand van het Park

Het karakter van de locatie Parkhaven wordt naast water ook sterk bepaald door groen. Het Park is één van de belangrijkste groene ruimtes van de stad en geeft de plek van nature een lommerrijke sfeer die uniek is voor het centrum. De nabijheid van Het Park biedt grote kansen: hier kan een zeer aantrekkelijk woonmilieu ontstaan en daarnaast verdient de verbinding tussen het Park en de kade verbetering waardoor het Park vanuit westelijke richting veel vanzelfsprekender ontsloten wordt dan nu het geval is.

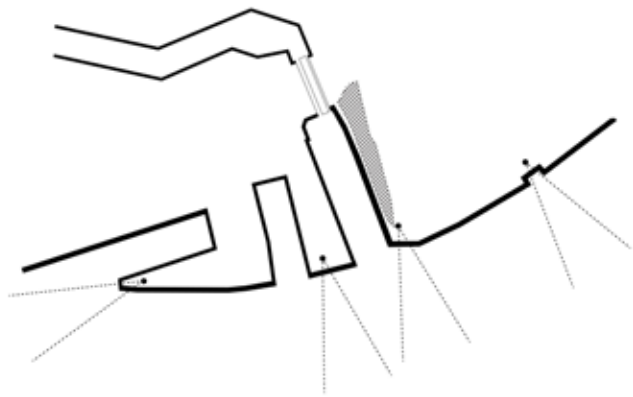


Het plangebied neemt een unieke en complexe positie in te midden van verschillende ruimtelijke systemen

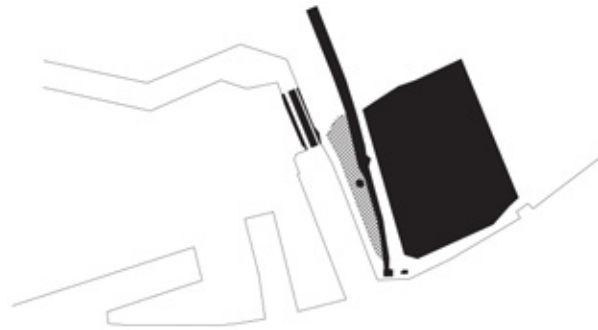
De Euromast staat met zijn voet tussen de Parkhaven en Het Park. Daarmee is het gebied een belangrijke en beeldbepalende attractie en bestemming voor mensen van binnen en van buiten de stad. Het Rijksmonument de Euromast geeft het plangebied extra allure en stedelijke dynamiek omdat hij veel bezoekers naar het gebied trekt. Het monumentale karakter is van grote waarde. De maatvoering van groen, openbare ruimte en gebouwen vereist grote zorgvuldigheid om het monumentale karakter te borgen.

Het plangebied neemt al met al in de stad een unieke en complexe positie in. Dit vormt uitgangspunt voor het masterplan, waarin groen, kade en monumenten worden samengebracht met bebouwing in een afgewogen stedelijk ensemble met een sterke eigen identiteit.

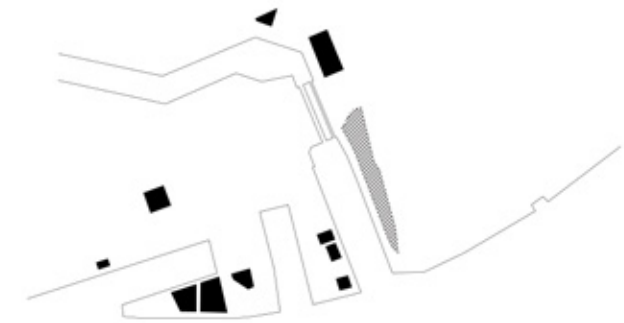
3.1 Ligging in de stad



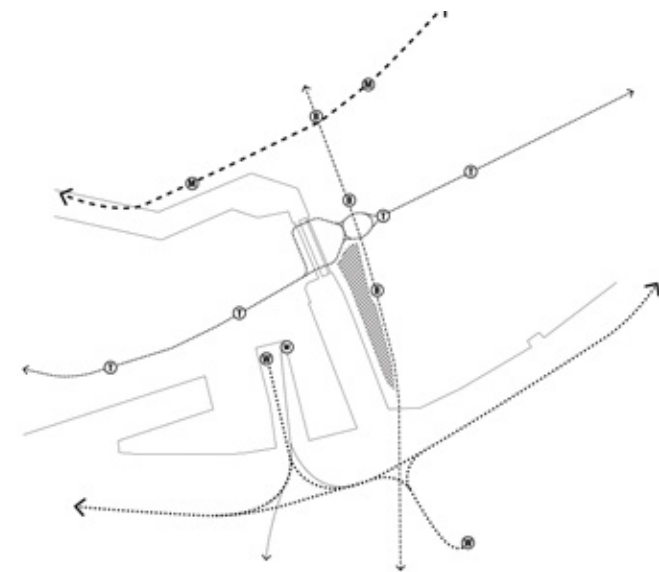
De locatie combineert mooie uitzichtpunten, met een oriëntatie op het westen: ideale plekken voor stedelijk vertier



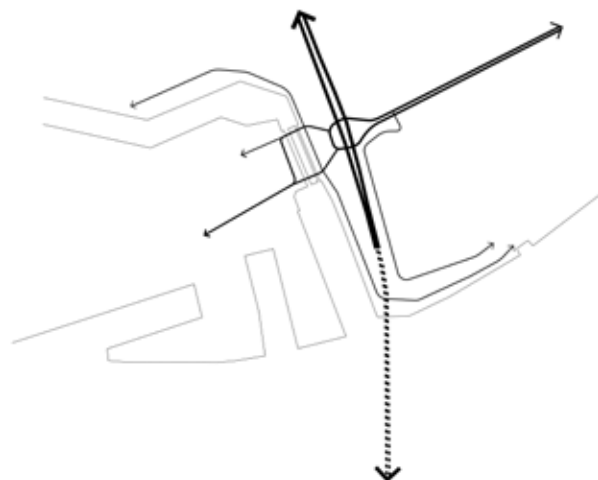
De Parkhaven locatie kent een hoge dichtheid aan monumenten



Op meerdere plekken rondom de locatie vinden nieuwe ontwikkelingen plaats



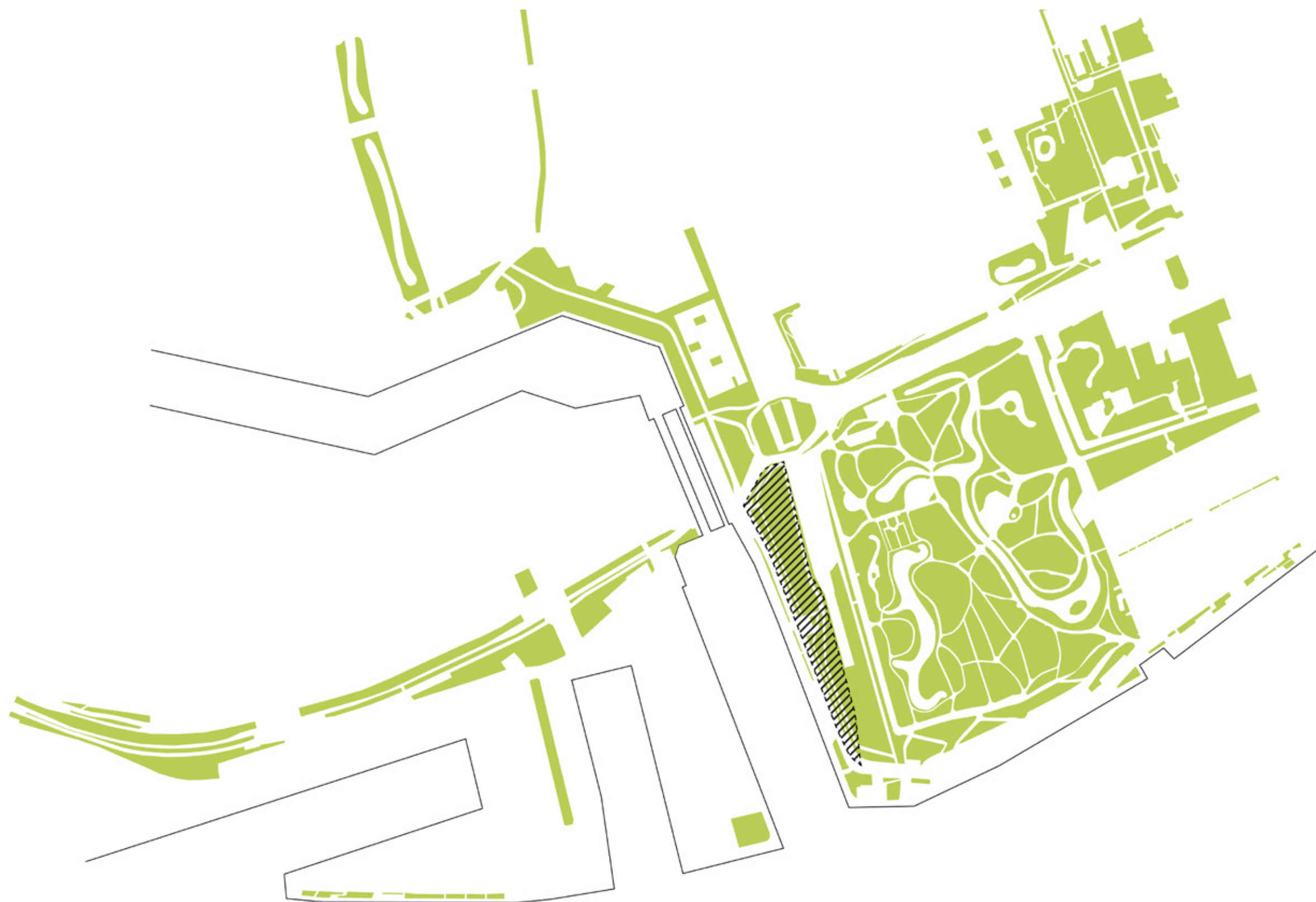
ParkHaven is goed ontsloten door verschillende vormen van openbaar vervoer. De beoogde HOV lijn door de Maastunnel kan een grote kans voor het gebied zijn



ParkHaven ligt op een kruispunt van twee belangrijke stedelijke verbindingen



Ter plaatse van ParkHaven, net buitendijks, mondt de Schie uit in de Nieuwe Maas. De relatie met het water is bepalend voor de locatie



Verschillende vormen van groene openbare ruimte komen samen bij ParkHaven: De locatie is verbonden met het Park en het museumpark en vormt onderdeel van de aaneengeschakelde groene kaden

3.2 Historie van Parkhaven

1850- 1910

De Parkhaven is net zoals alle andere gegraven insteekhavens aan de Maas ontstaan vanuit een utilitaire doelstelling: het overslaan van goederen. De kaart van 1910 laat zien dat langs de kade een viertal loodsen staan opgesteld waar vanaf met rail vervoer de goederen werden aan- of afgevoerd via de West Zeedijk. Op ruime afstand bevinden zich twee aaneengesloten landgoederen De Heuvel en Het Park die later Het Park zullen vormen. Het ietwat taps toelopende stuk land langs de Parkhaven is herkenbaar op de kaart en nog altijd herkenbaar in de huidige stadsplattegrond.

Het Park

Het stadspark meet ongeveer 21,3 hectare en dateert uit de 2e helft van de 19e eeuw. Het ontwerp van J.D. Zocher jr. en L.P. Zocher is in de Engelse landschapsstijl, een dominant stijlkenmerk uit die periode. Het Park is omgeven door dijken die van oorsprong zijn ingericht als wandeldijken met uitzicht over Het Park. De hoofdelementen zijn landschappelijk vormgegeven waterpartijen met een slingerend verloop en een stelsel van gebogen wandelpaden. Het Park heeft entrees aan alle kanten. Behalve de oude hoofdentree aan de Westzeedijk zijn deze verder niet gemarkeerd. Het Park kreeg een monumentenstatus omdat het representatief is voor een culturele ontwikkeling: de opkomst van dag ontspanning, sport en recreatie in de 2e helft van de 19e eeuw.



Willemskade 1900

Rechts: Stadsplattegrond 1910



3.2 Historie van Parkhaven

1910- 1942

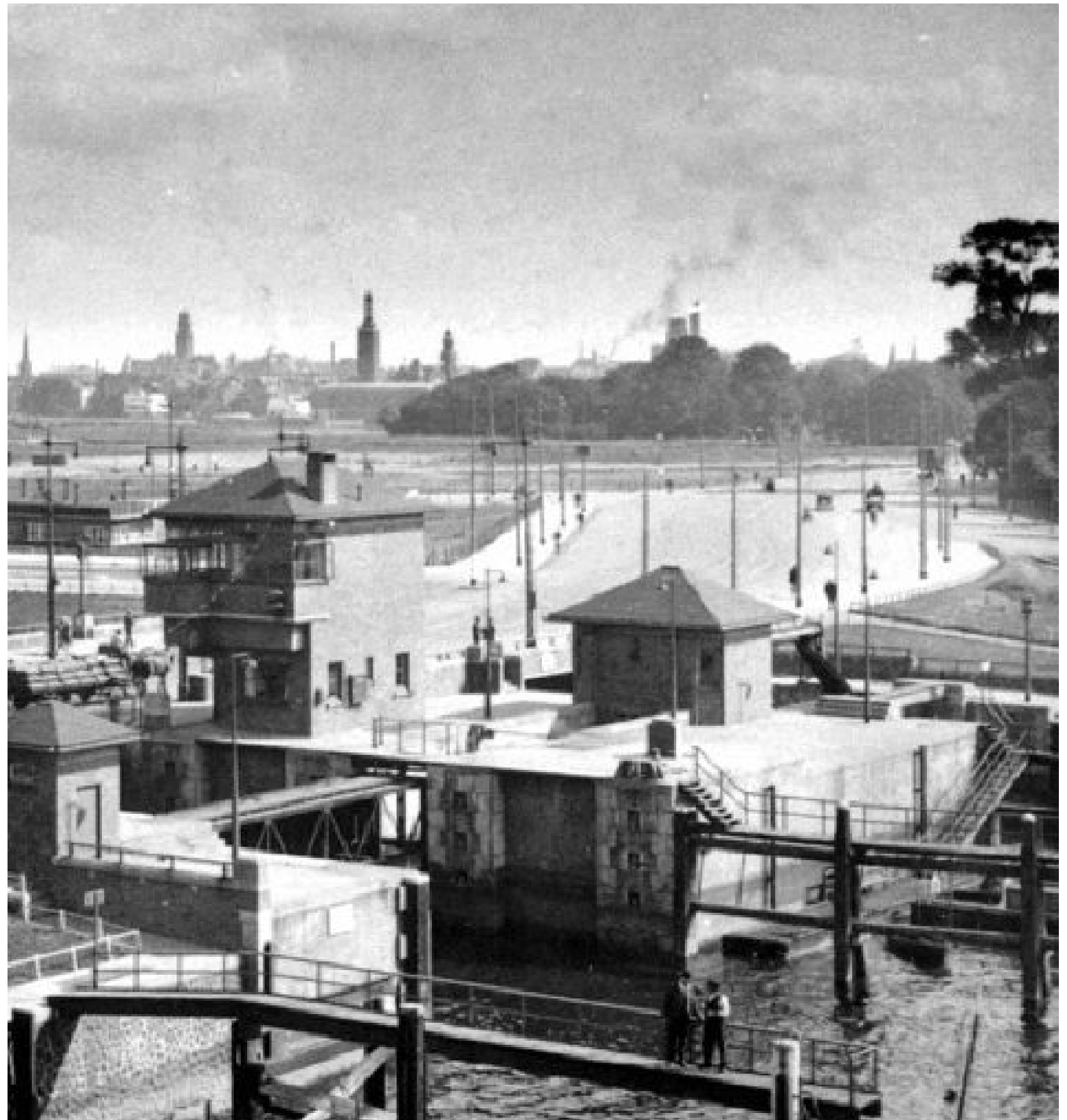
Vanaf 1910 is er veel veranderd in de stad. De vooroorlogse periode kenmerkt zich door grote investeringen in de infrastructuur van de stad, zowel voor de haven als voor de stad. Voor het optimaliseren van het gebruik van de Schie richting Delft is de Coolhaven gegraven met een sluizensysteem (Parksluizen complex) aangesloten op de Maas. Voor de stad is met de opkomst van de auto mobiliteit ingezet op het aanleggen van verkeersboulevards. Een belangrijke uitkomst hiervan is de aanleg van het Maastunnelcomplex.

Parksluizencomplex

De Coolhaven is gegraven in de jaren '20. Het Parksluizencomplex is aangelegd tussen 1931 en 1933 om de Nieuwe Maas met de Delfshavense Schie te verbinden. Het complex maakte Delft en Den Haag bereikbaar voor schepen tot 2.000 ton. Het totale complex doet dienst als waterkering. In 1963 is het op Deltahoogte van 4.75m +NAP gebracht. In de kleine Parksluis zijn voor het eerst in Nederland stalen segmentschuiven toegepast. Het totale complex van sluizen en bijhorende kleine gebouwen is vormgegeven in een zakelijk-expressionistische stijl.

Puntegale

Eind jaren '30 is langs de sluizen het monumentale kantoor voor de belastingdienst ontworpen door architect H. Hoekstra, de bouw begon in 1938 maar werd pas na de tweede wereldoorlog afgerond. In 1948 werd het gebouw betrokken door de belastingdienst. In de jaren '90 werd het gebouw getransformeerd naar een woongebouw.



De Parkhavensluizen- 1934

Maastunnelcomplex

Het Maastunnelcomplex onder de Nieuwe Maas, tussen de Parkkade en Oud-Charlois, is gebouwd in de periode 1937-1942. Het is de eerste onderwatertunnel voor auto-, fiets- en voetgangersverkeer in Nederland. Er is bij de bouw gebruik gemaakt van de destijds revolutionaire zinkmethode. De negen tunnelementen van elk zes meter zijn vooraf gemaakt en na afzinking onder water met elkaar verbonden. De gebouwen en de tunnel zijn gebouwd met een constructie van gewapend beton. De gebouwen en tunnel worden gekenmerkt door een zakelijk-expressionistische vormgeving. De architecten zijn J.P. van Bruggen en Ad van der Steur.

De bouwvakkers bivakkeerden in die tijd op de bouwlocatie. Om hen wat afleiding te bieden na het zware werk is tijdens de bouwperiode de midgetgolfbaan geopend, die nog steeds op de huidige locatie functioneert en daarmee ook behoort bij het kenmerkende erfgoed van de plek.

De komst van de tunneltraverse deelde het gebied tussen de kade en Het Park in twee stukken. De overslag van goederen van schip naar trein werd met de komst van de tunneltraverse lastig en daardoor veranderde het gebied na de tweede wereldoorlog in een reststrook.



Het Maastunnelcomplex duikt onder de Nieuwe Maas



Het Maastunnelcomplex vanaf het Droogleever Fortuynplein

3.2 Historie van Parkhaven

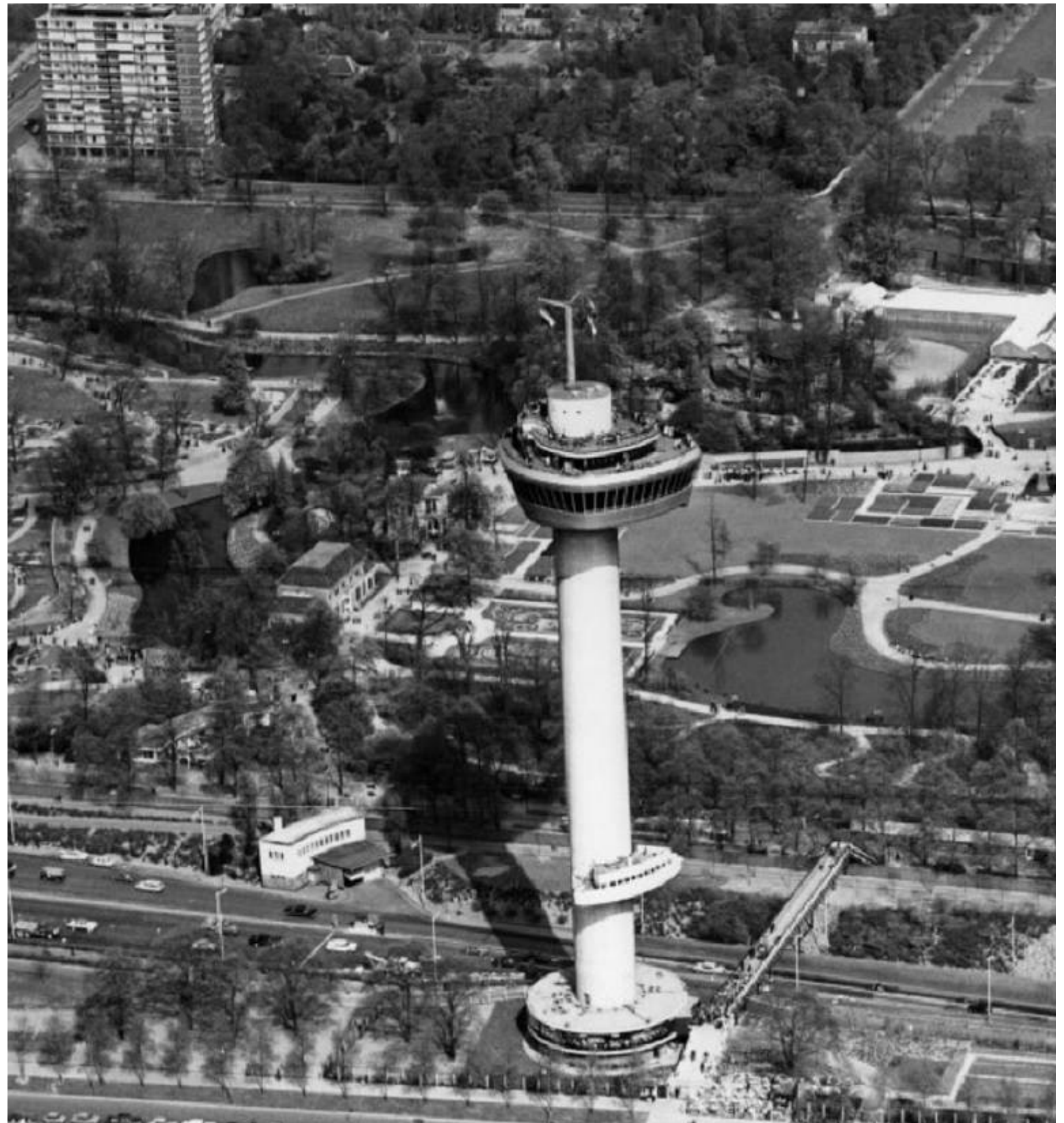
1960 - 2020

In 1960 kwam de Floriade naar Rotterdam. De Parkhavenstrook werd met de bouw van de Euromast een groene expo zone voor de Floriade. Tegelijkertijd werd ook een stalen voetgangersbrug over de tunneltraverse naar Het Park gerealiseerd. Op de luchtfoto van 1960 is ook te zien dat de Parkhaven vanaf die tijd een handige plek was om je auto te parkeren, een functie die tot op de dag van vandaag dominant is in het gebied. Met het verdwijnen van de overslagfunctie werd de kade geschikt voor andere functies. Omdat de locatie zich in een relatieve luwte van rivier en stadscentrum bevindt, streken er tal van andere functies neer als afmeerplek, drijvend platform of als verplaatsbare boot.

De Euromast

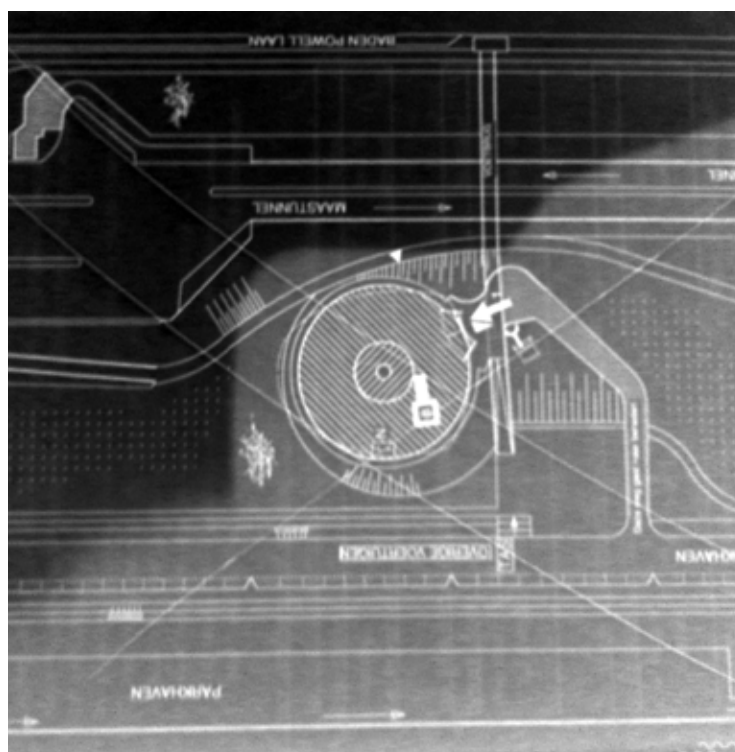
De Euromast is gebouwd in de periode 1958-1960, naar ontwerp van architect H.A. Maaskant. De architect vond dat deze uitzichttoren tijdloos vormgegeven moest worden en diverse generaties moest aanspreken. De Euromast maakte deel uit van de internationale tuinbouwtentoonstelling Floriade, die in 1960 in Het Park werd gehouden. In 1968 werd het gebouw van de medische faculteit opgeleverd en was de Euromast niet meer het hoogste gebouw van de stad. De toenmalige directie besloot om de mast te verhogen. De bestaande toren werd in 1970 uitgebreid met de attractie 'Space Tower'. Daarmee kwam de totale hoogte van de Euromast op 185 meter en was het weer het hoogste gebouw van Nederland. Het complex wordt gezien als een essentieel toonbeeld van de wederopbouwperiode.

Rechts: De Euromast tijdens de Floriade





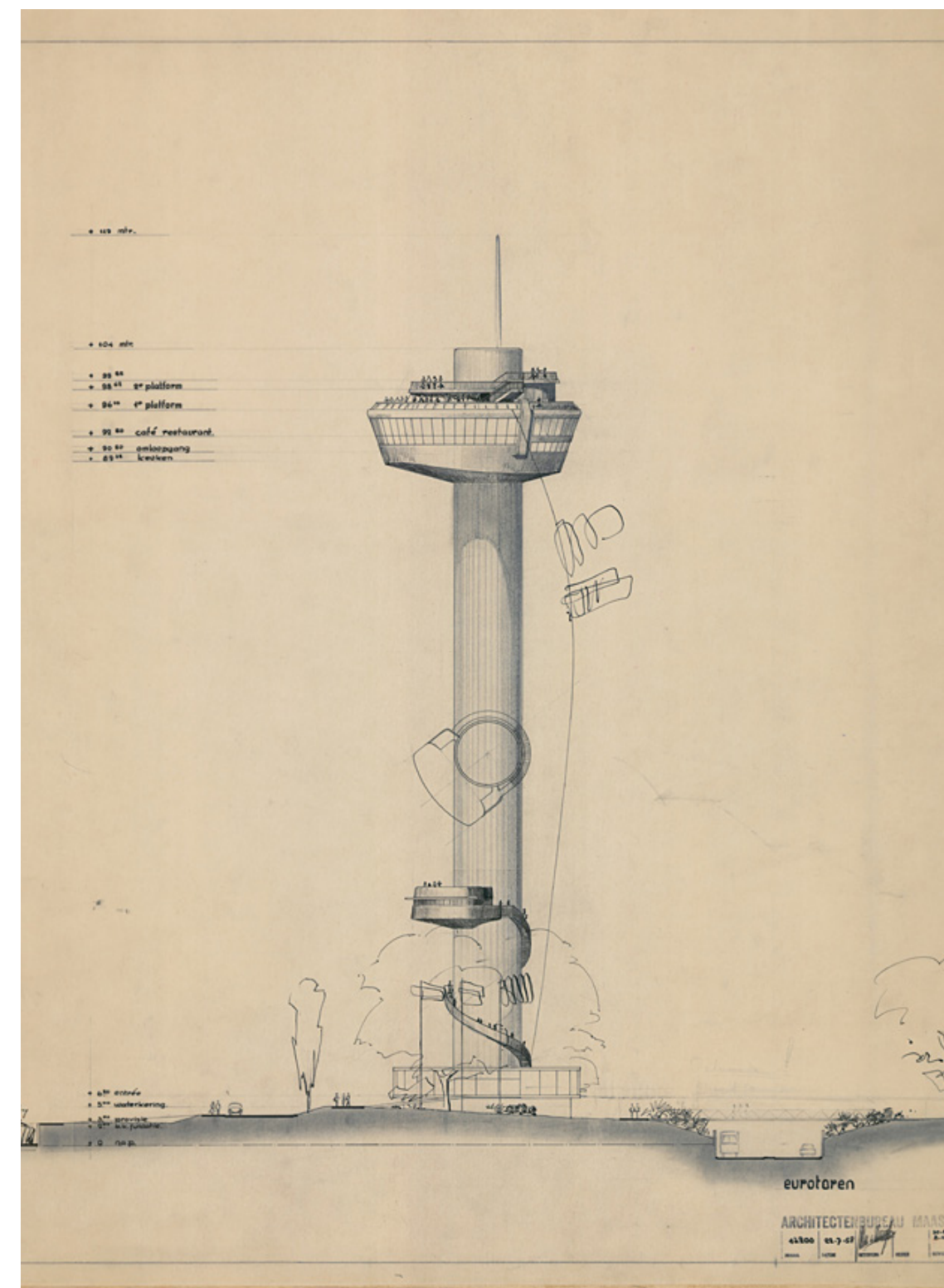
De Euromast in de jaren '60



Tekening van de Euromast trommel



De opbouw van de brug



De tekening van de Euromast

3.3 Huidige situatie

Een strook in twee delen

In de huidige tijd is de Parkhavenstrook op een aantal manieren te kenmerken. Vanuit het ruimtelijk perspectief valt de strook uiteen in twee delen: een grasstrook met de Euromast langs de tunneltraverse die met volwassen bomen wordt begeleid en een parkeerkade langs het water waaraan een vijftal pontons/partyboten zijn afgemeerd. Een asfaltweg met bus parkeren en een vrij liggend fietspad versterken de tweedeling.

Euromast

Ondanks dat de Euromast circa 600.000 bezoekers per jaar trekt is dat nauwelijks merkbaar in de directe omgeving. Behalve de attractie zelf en de aanwezigheid van enkele partyschepen is er weinig levendigheid. Het entreegebied rond de Euromast is in de jaren verrommeld. De verbinding naar Het Park via de hooggelegen stalen voetgangersbrug is gebruiksonvriendelijk. Het gebied rond de Euromast is daardoor slecht aangesloten op het padennetwerk in Het Park.

Er is voor de bezoekers niet veel te beleven wat maakt dat bezoek aan de locatie voornamelijk kortdurend is: de meeste mensen stappen snel weer in de auto of de bus.

Met de fiets door de Maastunnel

De strook langs de Parkhaven kent een grote intensiteit aan fietsgebruik met 3.200 fietsers per etmaal. Overdag zijn de routes aantrekkelijk in een lommerrijke omgeving. In de avond slaat die beleving om naar een sociaal-onvriendelijke situatie door het ontbreken van levendigheid.



De huidige kade

Parkeer- en afvalkade

De inrichting van de kade kenmerkt zich door de dominantie van parkeren. De kade kent de grootste parkeerdruk tijdens het weekend, precies de momenten waarop veel Rotterdammers ook graag een wandeling in de stad maken. Daarnaast zijn op de kade ook de neveneffecten te zien die ontstaan door de aanwezigheid van de diverse pontons, varende partyboten en ligplaatsen voor vaste boten. Her en der op de kade en naast de Chinese boot (Oosterse supermarkt, hotel en restaurant) staan diverse grootschalige afvalcontainers, die bijdragen aan het rommelige beeld.

In het Masterplan ParkHaven zullen de bovengenoemde aspecten op een structurele manier worden verbeterd zodat er sprake is van een 'win-win situatie', waarbij bestaande kwaliteiten van de Euromast, de midgetgolf, de groene omgeving en de reuring van de boten langs de kade worden opgenomen in een nieuwe groene, stedelijke en levendige setting.



Het fietspad achter de Euromast langs

De grasstrook met bomen langs de tunneltraverse





Kade met parkeerplekken in de huidige situatie



Foto van de huidige brug



Huidige situatie fietsend uit het Ventilatiegebouw



Impressie van de Euromast in de huidige situatie





4. Ambitie voor ParkHaven

4

Ambitie ParkHaven

4.1 Verankering in de stad

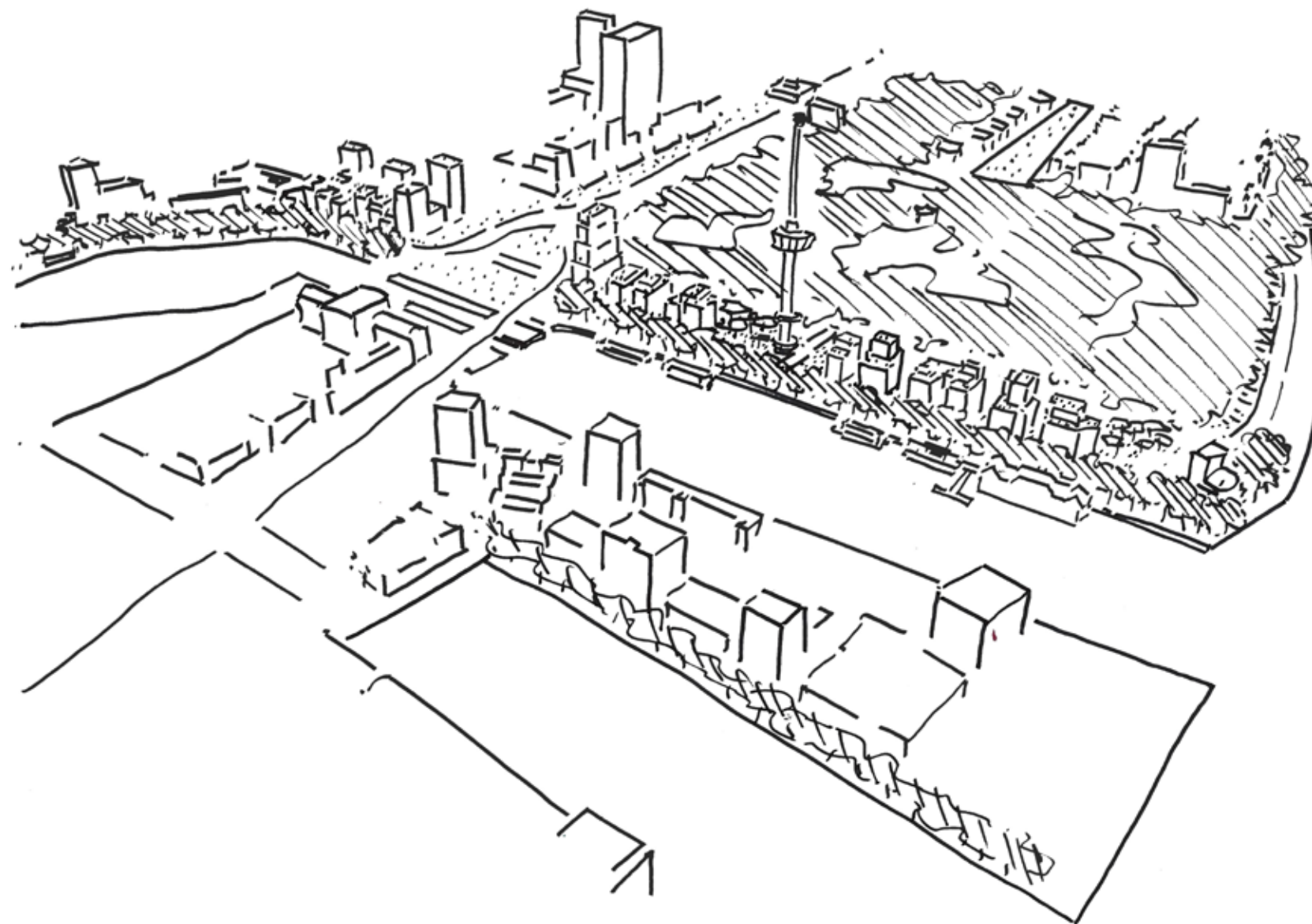
Het Masterplan ParkHaven is zowel fysiek als symbolisch verankerd in de stad: het masterplan zal de locatie een nieuwe betekenis geven voor alle Rotterdammers. Het plan zorgt voor betere fysieke verbindingen met de omgeving.

Nieuwe betekenis

In de stad geeft ParkHaven een nieuwe betekenis aan de plek met de nieuwe groene inrichting van de kade en de voorgestelde verbinding met Het Park. In combinatie met de voorgestelde bebouwing komt een herwaardering van de locatie tot stand, waardoor rivieroever en de Euromast beter tot hun recht komen. Het plan voegt zich in de traditie van uitgesproken gebiedsontwikkelingen en de bouwplannen in Rotterdam Architectuurstad en herstelt de 'trots en grandeur' van de Euromast en zijn directe omgeving.

Goed verbonden

De fysieke verankering van de Parkhavenstrook komt tot stand door de toevoeging van een nieuw stedelijk gebied met elan dat door de inpassing van de monumenten en de activiteiten langs de kade een logisch verlengstuk vormt van de omringende stad. Een nieuwe gebruiksvriendelijke brug voor voetgangers en fietsers bij de Euromast verbindt de Parkhaven met Het Park. Op termijn is het mogelijk om een dergelijke brugverbinding te maken naar de Müllerpier. Deze maakt echter geen onderdeel uit van dit plan.



Adres ParkHaven

De gebiedsontwikkeling vormt een herkenbare stedelijke eenheid die zich verhoudt tot de stedelijke clusters in de omgeving. De voorgestelde stedelijke woonblokken maken van de Parkhaven een stoere kade die past bij de maat en schaal van de bebouwing aan de Müllerpier. Aan de noordzijde van de strook zal een adres aan het Droogleever Fortuynplein worden gemaakt. Hier zal de maat van de bebouwing inspelen op de maat en

positionering van het gebouw 'Puntegale' en de toren van Little C aan de overkant van het plein.

Aan de kadezijde zullen actieve plinten met daarboven werken en wonen extra levendigheid geven. Aan de Parkzijde zorgen woningen op de begane grond en op de etages erboven voor een sociaal aantrekkelijke parkrand die de belangrijke noord-zuid fietsroute naar de Maastunnel 24 uur per etmaal aangenaam en veilig maakt.



4.2 Groene verbinding tussen Het Park en de nieuwe groene kade

De herontwikkeling van ParkHaven vormt een bouwsteen in de ambitie van de stad om de rivieroever te ontwikkelen tot een karakteristieke en centrale openbare ruimte verbonden met de stad. ParkHaven is in staat om de moeizame relatie tussen Het Park en de Parkhavenkade sterk te verbeteren. Het stedenbouwkundig ensemble voorziet daarom in een aantal groene verbindingen die tussen de gebouwen liggen. De uitstraling van ParkHaven is daardoor groen, openbaar toegankelijk en transparant. Om de groene verbindingen kracht bij te zetten wordt ter plekke van de Euromast voorzien in een nieuwe comfortabele overbrugging op een begaanbaar niveau over het Maastunnelcomplex naar Het Park. De langzaamverkeerroute kan op termijn worden doorgezet met een nieuwe brug over de Parkhaven naar de Müllerpier. Het is de ambitie om met de ontwikkeling van de Parkhavenstrook niet alleen de verbindingen tussen Het Park en de kade te verbeteren maar ook om de bestaande kade om te vormen tot groene verblijfskade en deze nadrukkelijk onderdeel te laten zijn van de kaderoute die komt vanaf het Scheepvaartkwartier en zowel kan worden vervolgd langs de Schie als langs de Maas.

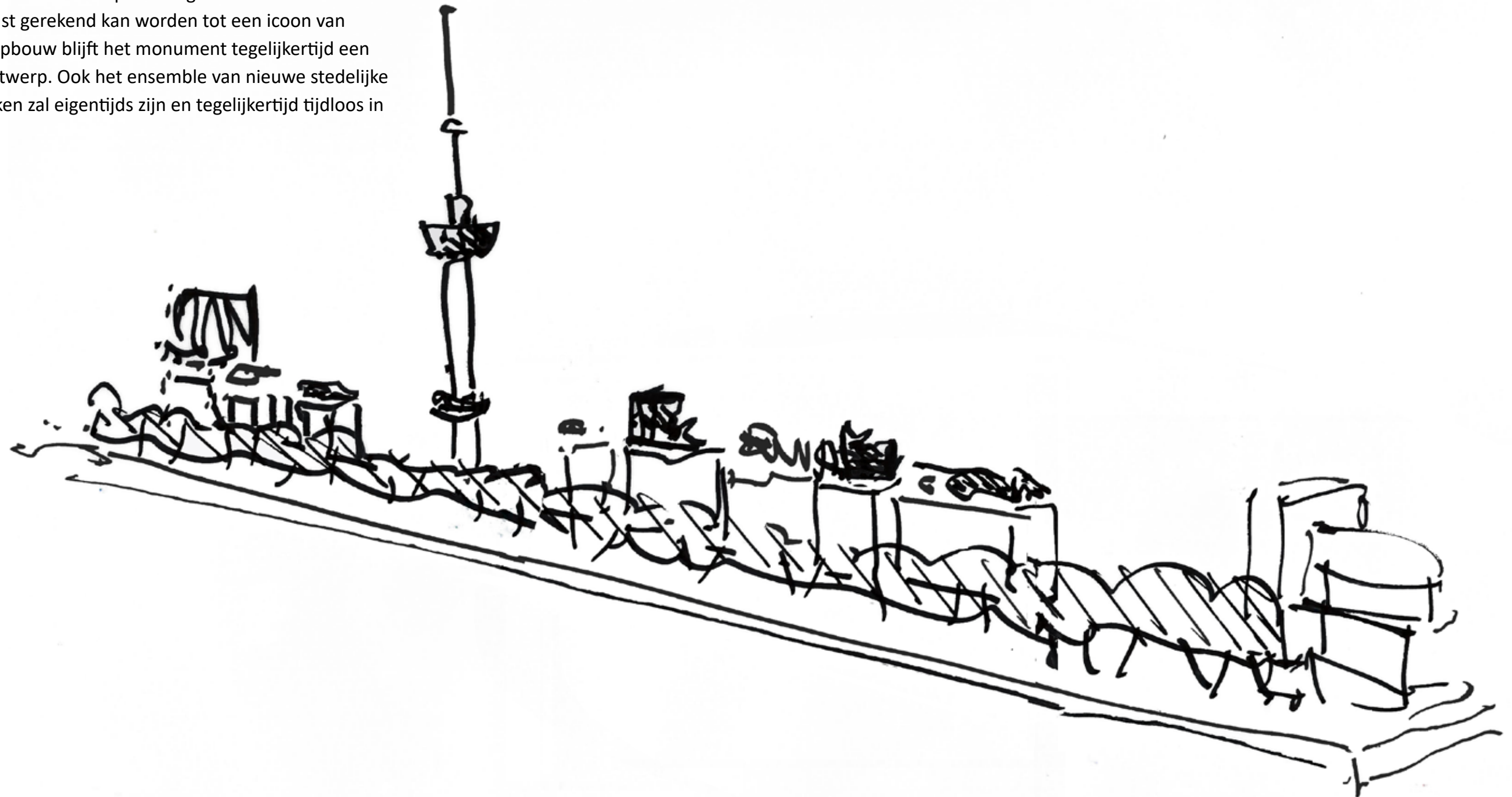
Het bestaande parkeerprogramma op de kade past niet bij deze ambitie. Hiervoor zal in het ontwerp op een integrale wijze een oplossing worden gevonden in de vorm van een ondergrondse parkeergarage.





4.3 Een tijdloos ensemble met de Euromast

De woongebouwen vormen een ensemble met de Euromast, een deel ten noorden en een ten zuiden. De Euromast wordt hiermee opgenomen in een nieuwe stedelijke setting. Het is de ambitie om de Parkhavenstrook als een geheel te blijven zien waarbij de Euromast en de nieuwbouw een vanzelfsprekend geheel vormen. Alhoewel de Euromast gerekend kan worden tot een icoon van de wederopbouw blijft het monument tegelijkertijd een tijdloos ontwerp. Ook het ensemble van nieuwe stedelijke bouwblokken zal eigentijds zijn en tegelijkertijd tijdloos in uitstraling.





4.4 Voor alle Rotterdammers

De Parkhaven is voor alle Rotterdammers. Dat betekent dat het woonprogramma een evenwichtige verdeling krijgt met woningen voor in de sociale sector en woningen de midden- en hogere inkomens. Daarnaast is het uitgangspunt dat ParkHaven woningen biedt die geschikt zijn voor diverse leefstijlen. Kleinere appartementen voor één- of tweepersoons huishoudens én grotere woningen voor gezinnen én woningen die werk- of atelierruimte bieden. De typologie van de woningen wordt telkens zo uitgewerkt dat altijd sprake is van ruim ogende ruimtes met uitzicht op Het Park, op de haven of op de rivier.

Verdeling programma

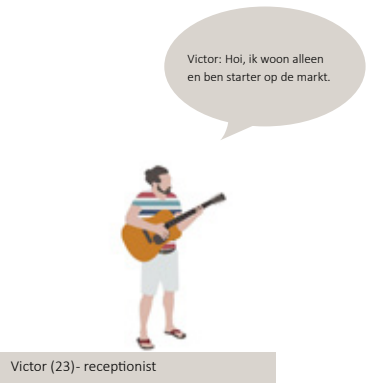
Sociaal segment	- 20%
Midden segment	- 30%
Hoog segment	- 30%
Top segment	- 20%



1 tot 2 persoonshuishoudens

2- 3 persoonshuishoudens

3- 4 persoonshuishoudens



Friendswoning

Topappartement

Gezinswoning / Atelierwoning





4.5 Veerkrachtig en duurzaam

ParkHaven draagt bij aan een gezond Rotterdam

Rotterdam maakt gezond leven in de stad mogelijk. In de gezonde stad vindt elke bewoner groen, sport en zorg in de directe omgeving. Mensen worden er uitgenodigd om te bewegen. Gezond stedelijk leven is een centraal thema in de ontwikkeling van ParkHaven. De volgende uitgangspunten geven daar uitwerking aan.

Mobiliteitscommunity

ParkHaven integreert duurzame en gezonde mobiliteit als sturend ontwikkelingsprincipe. ParkHaven heeft een actieve mobiliteits-community als doel. Onderdeel van ParkHaven is om de toekomstige bewoners vanaf dag één mee te nemen in innovatieve en duurzame manieren om hun mobiliteitsbehoefte in te vullen.

ParkHaven zet in op minimaal energieverbruik

ParkHaven is klaar voor de transitie naar duurzame energie. Dat begint bij het beperken van de energievraag en vervolgens bij het toepassen van duurzame energie, uiteraard gasloos.

Circulariteit

Rotterdam wil als stad voorop lopen in de energietransitie. ParkHaven draagt hier aan bij door te zoeken naar nieuwe circulaire oplossingen. Er is veel ruimte voor experiment en innovatie.

Klimaatadaptatief en natuurinclusief

In ParkHaven wordt een binnenstedelijke plek voor flora en fauna gecreëerd. ParkHaven draagt bij aan de biodiversiteit in de stad. Natuur in ParkHaven heeft naast ecologische kwaliteit ook gebruiks- en belevingswaarde. ParkHaven draagt bij aan klimaatadaptatie, buffert regenwater, verbetert het microklimaat, de luchtkwaliteit en vlakkt hoge temperaturen af.



Gezondheid en comfort

ParkHaven is een fijne plek om te verblijven. Bezoekers, bewoners en gebruikers worden verleid om te bewegen in een gezonde leefomgeving. Niet alleen in Het Park en op de groene kade, maar ook in de gebouwen door aantrekkelijke vormgeving van entreehallen, trappenhuisen en royale fietsenstallingen.





5

Stedenbouwkundig concept

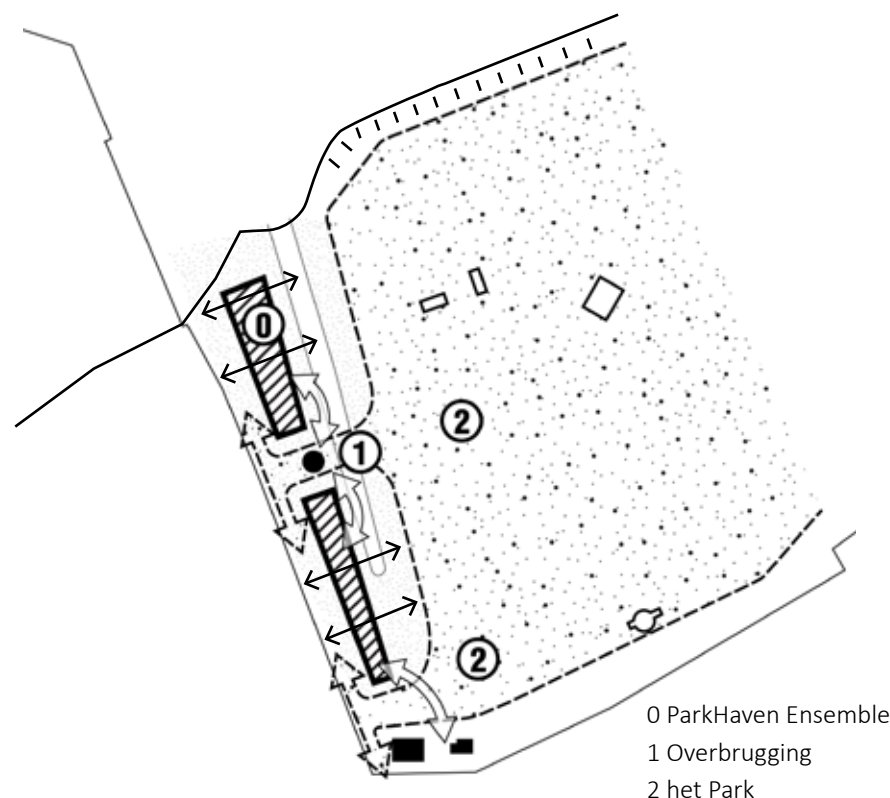
Dit hoofdstuk brengt in beeld hoe de ambities voor ParkHaven vertaald zijn in een ruimtelijke structuur. Het beschrijft de verschillende lagen waaruit het stedenbouwkundig plan is opgebouwd en laat zien hoe ParkHaven zowel stedelijke als groene kwaliteit aan Rotterdam toevoegt.

5.1 Positionering in de stad

Stepping stone

ParkHaven wordt een gebied met een eigen kwaliteit en uitstraling, dat de kwaliteiten van het Park en de kade bij elkaar brengt. De betekenis van ParkHaven voor de stad is die van 'stepping stone' die de sfeer en de ruimtelijke systemen uit de stadsdriehoek (binnenstad, Erasmus MC, Het Park, Scheepvaartkwartier) verbindt met de sfeer van de rivierbekkens en de voormalige havens waar nu gewoond wordt of gaat worden. In de openvolging van buitendijkse gebieden vormen het Scheepvaartkwartier en het Park een eenheid waar ParkHaven op aansluit.

Het plan verbindt verschillende sferen: de groene kade en Het Park, de kloeki gebouwen aan de westzijde op de Müllerpier, 'Puntegale' en de gebouwen op de kop van Little C aan de noordzijde van het Droogleever Fortuynplein. Een drietal gebouwen steekt net iets boven de boomtoppen van het Park uit en legt de link met de faculteitstoren van het Erasmus MC, en de Parkflat en



Conceptschets integratie tussen Het Park en de kade

Vopak-toren, die aan de andere kant van Het Park staan.

De bebouwing is relatief laag ten opzichte van vergelijkbare locaties in Rotterdam. Behalve een hoogteaccent van 70 meter aan het Droogleever Fortuynplein is er geen sprake van hoogbouw. De Euromast torent, in contrast met de nieuwe gebouwen, fier boven het ensemble uit. Ter plaatse van de Euromast wijken de gebouwen. De Euromast staat in een royale, gastvrije en groene ruimte tussen kade en park. Hiermee krijgt de Euromast de bijzondere plek die hij verdient als 'icoon van de stad'. Ook de overige bestaande recreatieve voorzieningen langs de kade en in het groen (partyschepen, splash tours, supermarkt en midgetgolf) hebben baat bij en dragen bij aan de sfeer van de nieuwe kade. ParkHaven wordt een hoogwaardige bestemming voor alle Rotterdammers en de vele bezoekers van deze plek.

Groen en verbindend karakter

Parkhaven is zodanig ingepast dat een groen stadsdeel



ParkHaven met een groen en verbindend karakter

ontstaat verbonden met haar omgeving. Een verfijnd ensemble van gebouwen staat op de strook tussen het Maastunneltracé en de kade, aan weerszijden van de Euromast. De gebouwen staan op enige afstand van elkaar, met ertussen groen ingevulde ruimten met verschillende maatvoering: de 'Greens'. Zo ontstaat transparantie en doorwaadbaarheid tussen kade en park. De 'Greens' filteren licht en zicht en dragen zo bij aan de groene sfeer. Ter plaatse van de Euromast wijken de gebouwen zodat een grote groene ruimte ontstaat die het zicht op het monument vanuit de directe omgeving borgt. De Euromast rijst op uit het groen.

Tussen de kaderand en de gebouwen biedt het brede kadeprofiel ruimte voor flaneren, groen, fietsen, autoverkeer en een royale stoep. Door herinrichting tot groene kade wordt de Parkhaven als verblijfsplek een topbestemming in de stad én brengt het verbindingen tot stand in en met de omgeving.

De locatie ligt strategisch in het fietsnetwerk van de stad. De fietsroutes worden aantrekkelijker en sociaal veiliger naarmate er in de Parkhaven (ook 's avonds) meer te doen is. Datzelfde geldt voor de kaderoute voor de voetganger. Daarom komt op de begane grond in de nieuwe stadsblokken een invullig met kleinschalige bedrijvigheid, waarmee de kade een prettige verblijfsplek wordt voor passanten.

Ter plaatse van de groene ruimte rond de entreetrommel van de Euromast vormt de nieuwe brug voor fietsers en voetgangers over het Maastunneltracé een verbeterde oost-westverbinding tussen rivier, kade en park.

Een tijdloos ensemble tussen het park en de groene kade

De gebouwen in ParkHaven vormen een samenhangend ensemble dat de kade en het park flankeert. De overkoepelende schaal van de bebouwing is middelgroot, die van het stedelijke gebouw. De gebouwen hebben een dubbelhoge plint, een middendeel van zes tot acht bouwlagen en daarboven terugliggende elegante en verfijnd ontworpen toppen. Een uitzondering hierop vormt de toren aan het Drooglever Fortuynplein, die met 'Puntegale' en het zuidelijke gebouw van Little C een leesbaar ensemble vormt dat het Drooglever Fortuyn plein ruimtelijk begrenst.

De architectonische uitstraling van het ensemble is statig en elegant. Geen gebouw is hetzelfde door een grote rijkdom aan vormen. De volumes worden gekenmerkt door losheid en luchtigheid, die ontstaat door verjonging van de toppen. De gebouwen zijn licht van kleur, in contrast met het vele groen van het park, de kade en de 'Greens'.

De uitstraling van de gevels aan de stoep is open, uitnodigend en straalt kleinschaligheid uit. De vormgeving van de plint appelleert aan de menselijke maat door diversiteit in puien en deuren en door de mogelijkheid om terrassen te maken. De middenbouw kent een meer robuuste en tactiele architectuur, passend bij de sfeer van



Positionering van ParkHaven in de stad

een elegante flaneerkade.

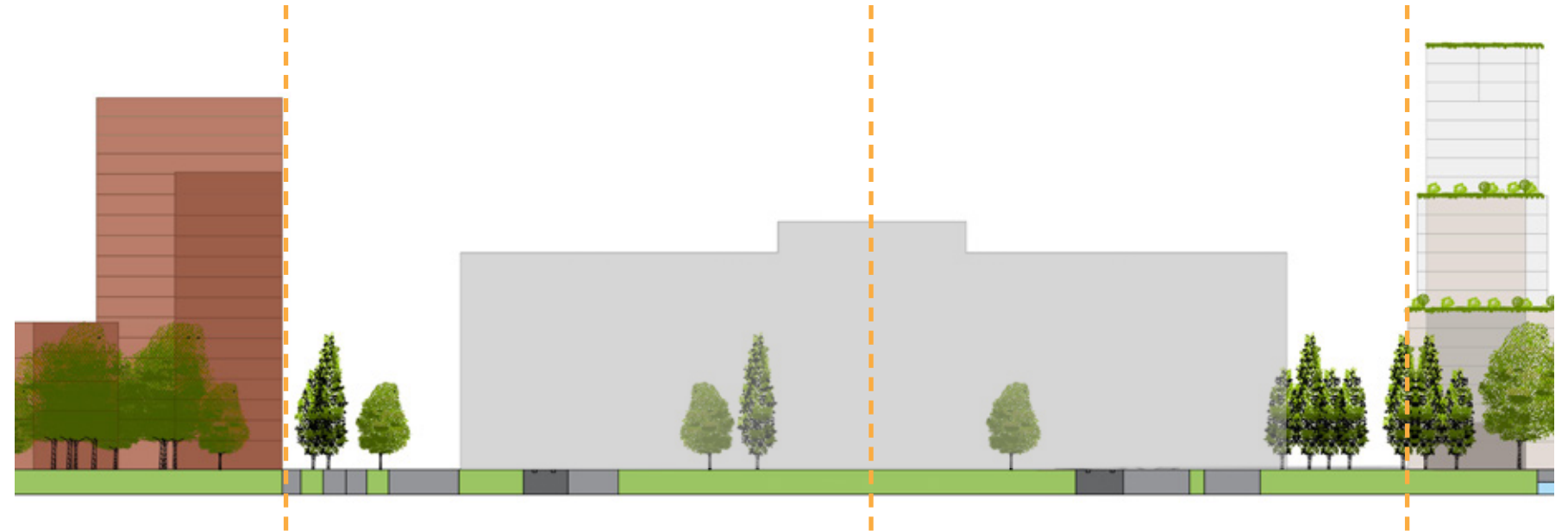
De middenbouw draagt er aan bij dat de gebouwen herkenbaar zijn als ensemble, opgebouwd uit volumes in een groene omgeving.

De toppen van de gebouwen liggen door het gebruik van setbacks terug ten opzichte van het middendeel. De

uitstraling sluit aan op het middendeel maar onderscheidt zich door een verfijnde en elegante detaillering. De combinatie van gevarieerde volumeopbouw, kleurgebruik en opdeling van plint, middendeel en top geven het ensemble de eigen identiteit van ParkHaven. Het plan past hiermee in de Rotterdamse traditie van uitgesproken architectonische plannen die tot de verbeelding spreken.

5.2 De verhouding tot het Droogleever Fortuynplein, de Parkhavensluizen en het gebouw 'De Puntegale'

De noordkant van de Parkhavenstrook grenst aan het ensemble Droogleever Fortuynplein – Parkhavensluizen. In combinatie met het gebouw 'De Puntegale' is hier sprake van een monumentale symmetrische setting die goed beleefbaar is komend van de Westzeedijk. Ten noorden van deze configuratie wordt op dit moment het project Little C gerealiseerd met op de kop een gebouwd accent van 18 verdiepingen. Het Parkhaven ensemble reageert hierop met een hoogte accent van 22 verdiepingen. De totale stedelijke ruimte wordt hiermee in balans gebracht. Het zorgt ervoor dat de symmetrie van het gebouw De Puntegale nadrukkelijker wordt opgenomen in de totale stedelijke setting.



Symmetrie van het gebouw De Puntegale in de stedelijke setting



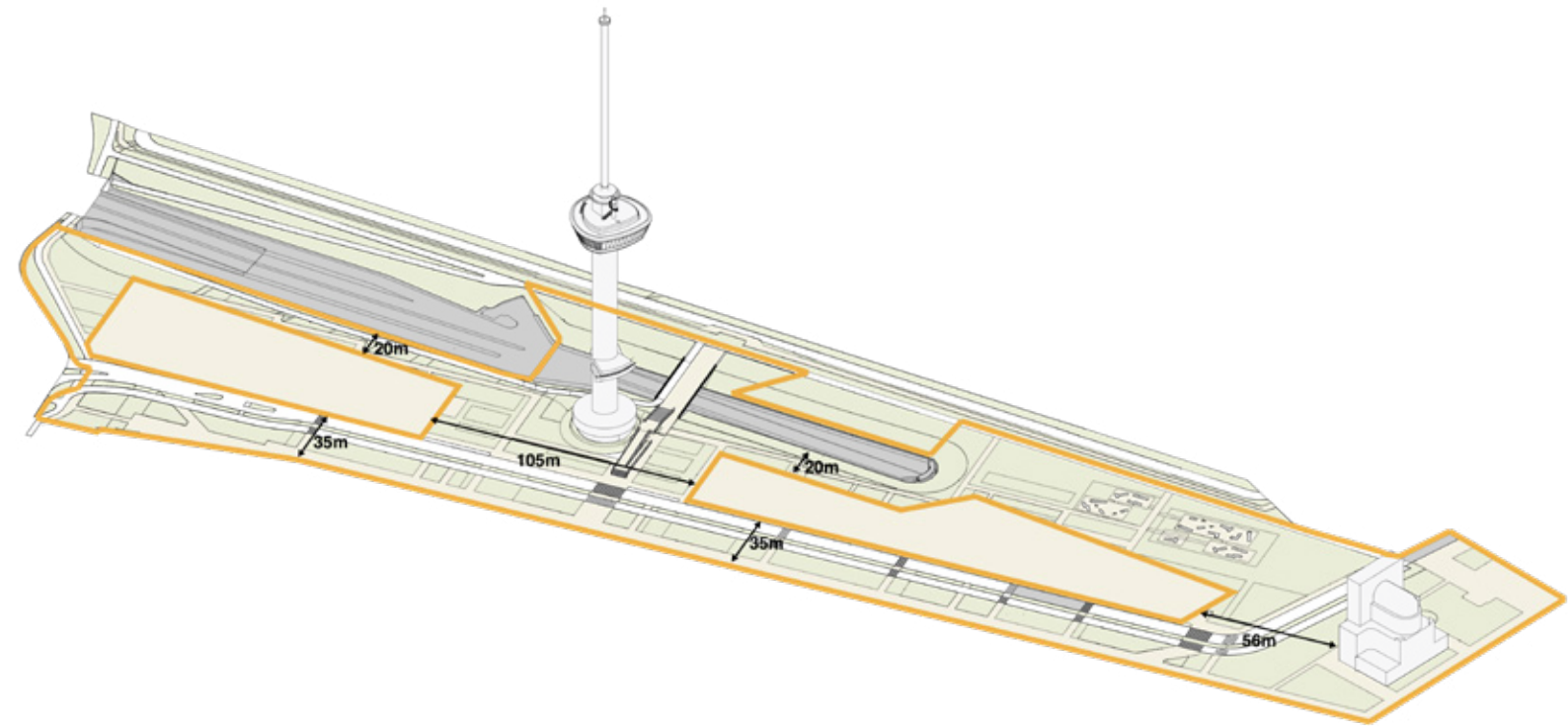
De Puntegale in de huidige situatie



5.3 Het ensemble met Euromast, Maastunneltracé en Ventilatiegebouw

Het stedenbouwkundig concept borgt een aantal ruimtelijke uitgangspunten en kwaliteiten.

- Eigen karakter en identiteit. De typologie van een strookvormig gebouwd ensemble als stepping stone vormt een herkenbare rand aan de monding van de Schie en het 'omarmt' Het Park met een flank van gebouwen en groenstroken.
- De middelhoge bouwvolumes en de groene ruimte van circa 105 meter rondom de voet geven ruimte aan de Euromast als hét icoon van de stad.
- Het ensemble is alzijdig en ruim ingebed in de stad en in het groen. Ten westen van Het Park is in het gebied tot aan de rivier sprake van een strokenstructuur: naast de Baden Powelllaan bevindt zich het Maastunneltracé, daarnaast ligt het ensemble ParkHaven, daarnaast de kade en daarnaast tenslotte de rivier. De maat van de ensemble-strook wordt bepaald door de maatvoering van de openbare ruimte. De ruimte van de kaderand tot aan de bebouwing is 35 meter. De afstand vanaf het ensemble tot aan de rand van het Maastunneltracé is minimaal 20 meter. Ter hoogte van de Euromast bevindt zich een grote open ruimte van 105 meter.
- Aan de rivier is de maat van het kadeprofiel 35 meter. De kade wordt een groene openbare ruimte voor de stad en vormt een onderdeel van de doorlopende openbare kades die het rivierenlandschap in Rotterdam karakteriseren. De inrichting heeft een eigen identiteit en sluit in kwalitatieve zin aan op de uitstraling van de Westerkade en het Coolhavenpark in ontwikkeling.



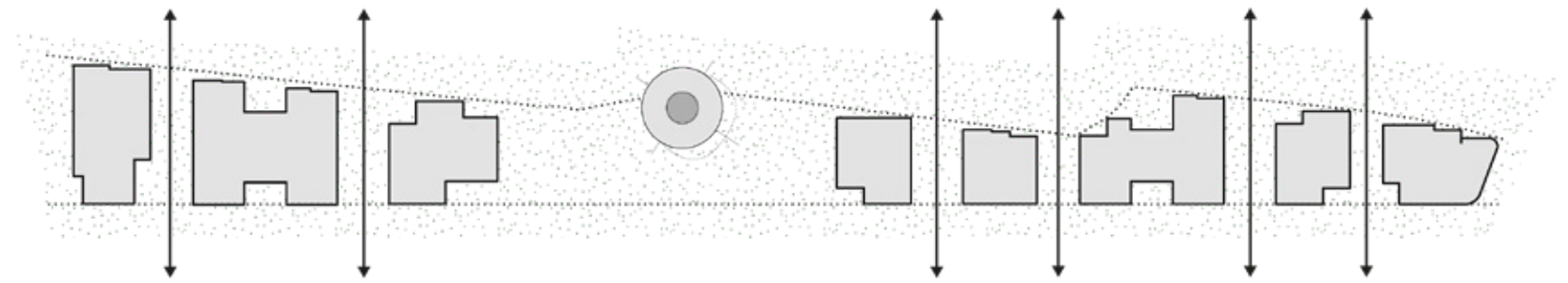
Footprint bouwplot exclusief ondergrondse parkeergarage

- Ten noorden en ten zuiden van de open ruimte bij de Euromast ontstaan twee bouwplots. Ten noorden van de Euromast worden hierop drie losse stadsblokken gerealiseerd en ten zuiden ervan worden vijf losse stadsblokken worden gerealiseerd. De bebouwingsstructuur is helder, daarbinnen wordt het losse karakter verkregen door variatie in de ruimte (maat en inrichting) tussen de gebouwen, het inspringen van de gevel ten opzichte van de rooilijn en variatie in gevelbeleving. Enkele gebouwen (kopgebouw en twee van de losse gebouwen) gaan als hoogte-accenten de relatie aan met gebouwen in de omgeving zoals de Vopak-toren, de Parkflat, Little C en de faculteitstoren van het Erasmus MC.
- ParkHaven draagt sterk bij aan de sociale veiligheid in het gebied en van de doorgaande (fiets-)routes die er doorheen voeren, onder meer naar de Maastunnel. De nieuwbouw is georiënteerd op de kade én op het park en biedt 'ogen op de straat'. De transparante en alzijdige opzet van het ensemble versterkt dit effect.
- Het voorstel draagt bij aan het publiek-recreatieve karakter van het gebied. Naast de gebouwen vormen, aan alle zijden, brede stoepen, pleintjes en groenstroken een aantrekkelijk gebied voor passanten en bezoekers. De inrichting van de kade voorziet in een wandelstrook direct aan de waterkant. Hierdoor is de beleving van het water sterk. De extra verbindingen naar Het Park brengen de beleving van park en rivier dicht bij elkaar.
- In het ensemble is rekening gehouden met inpassing van de monumenten: Voor de aanlandi meter aangehouden, die kade en park visueel en ruimtelijk verbindt. De bebouwing wijkt overal 20 meter ten opzichte van het Maastunneltracé. De bebouwing in het zuidelijke deel staat op een grote afstand (56 meter) van het monumentale Ventilatiegebouw. Hierdoor is de kade op een royale manier en in een groene setting verbonden met het Park. De tussenmaat borgt dat het Ventilatiegebouw altijd als apart object in zijn omgeving wordt gezien. Zie ook hoofdstuk 6 voor de onderbouwing van de inpassing van de monumenten.

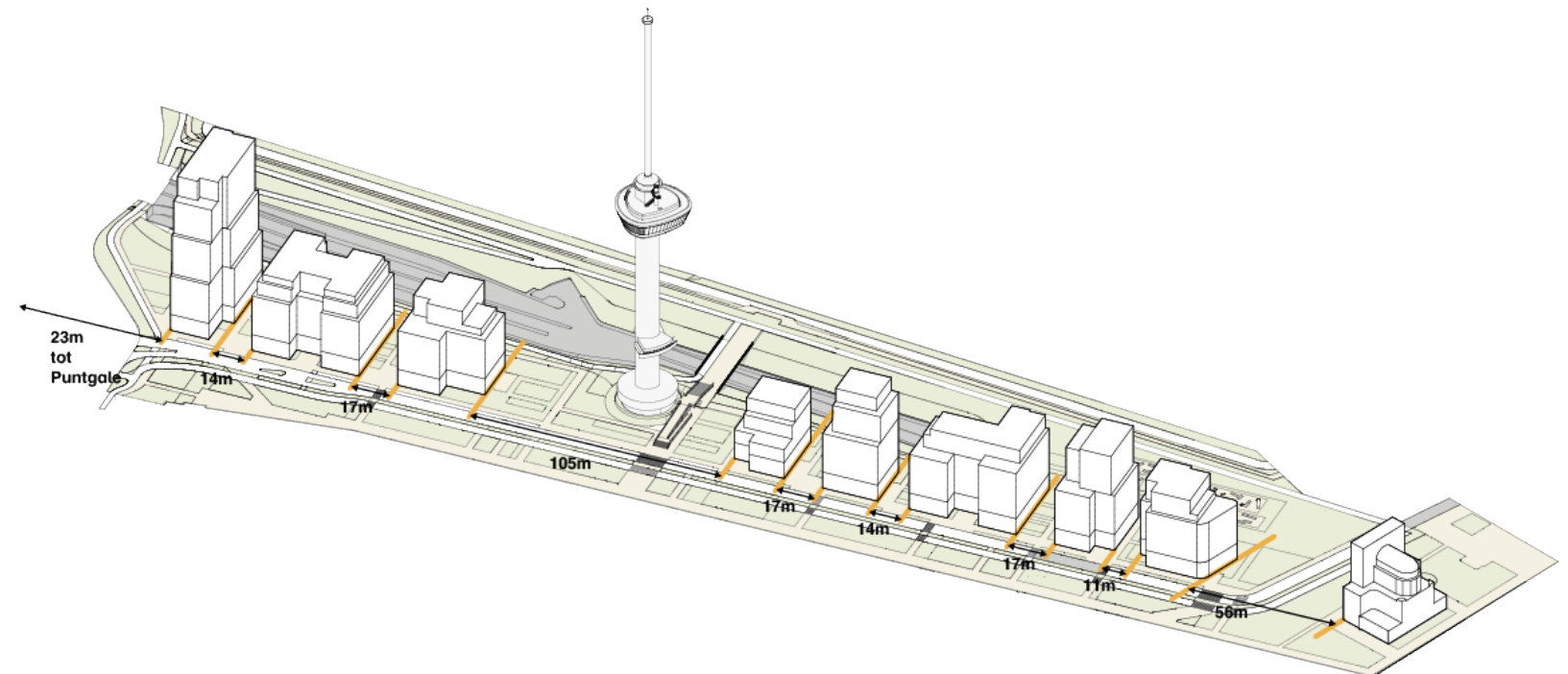
5.4 Groene dooradering door ParkHaven 'Greens'

Het ensemble bestaat uit losse gebouwen waartussen open ruimten, de 'Greens', zorgen voor luchtigheid en transparantie tussen Het Park en de kade.

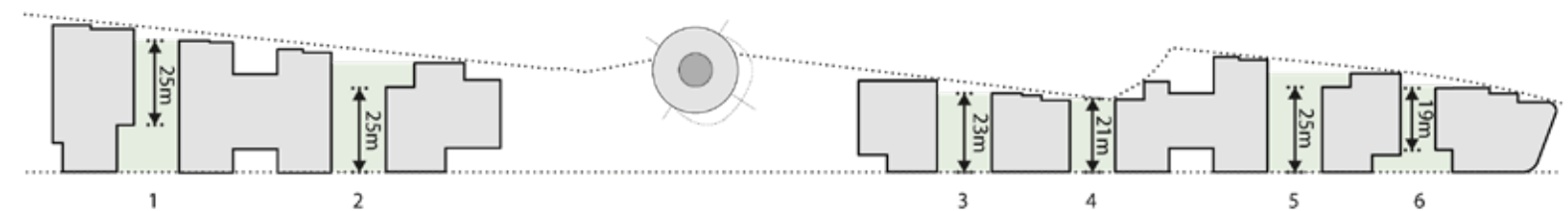
- De 'Greens' zorgen voor zicht- en looplijnen in oost-west richting tussen de gebouwen. Er bevinden zich twee 'Greens' ten noorden van de Euromast en vier 'Greens' ten zuiden van de Euromast. De entrees van de woongebouwen zijn gesitueerd aan de 'Greens' en zijn sociaal veilig: hoogwaardig vormgegeven, zichtbaar en goed verlicht.
- De breedte van de 'Greens' varieert tussen de 11 en 17 meter zoals aangegeven op bijgevoegde tekening.
- De smalste delen van de 'Greens' zijn nooit langer dan 25 meter voor ze zich openen naar de kade en of Het Park



Zicht- en looplijnen tussen de bouwblokken



ParkHaven 'Greens' met een breedte tussen de 11-17 meter

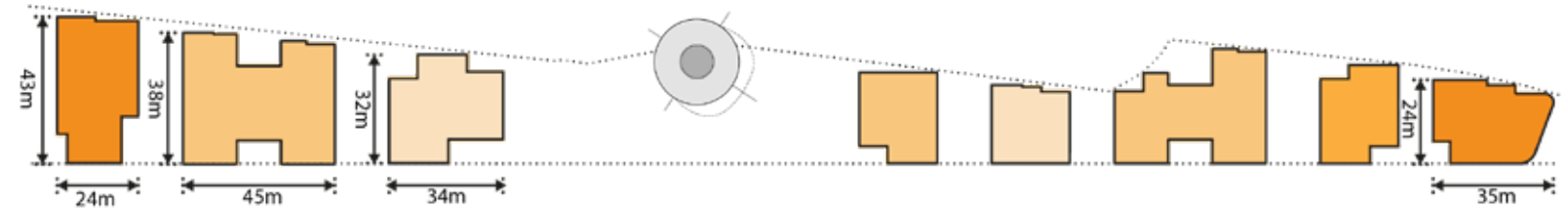


De ParkHaven 'Greens' zijn niet langer dan 25 meter voordat ze zich verbreden

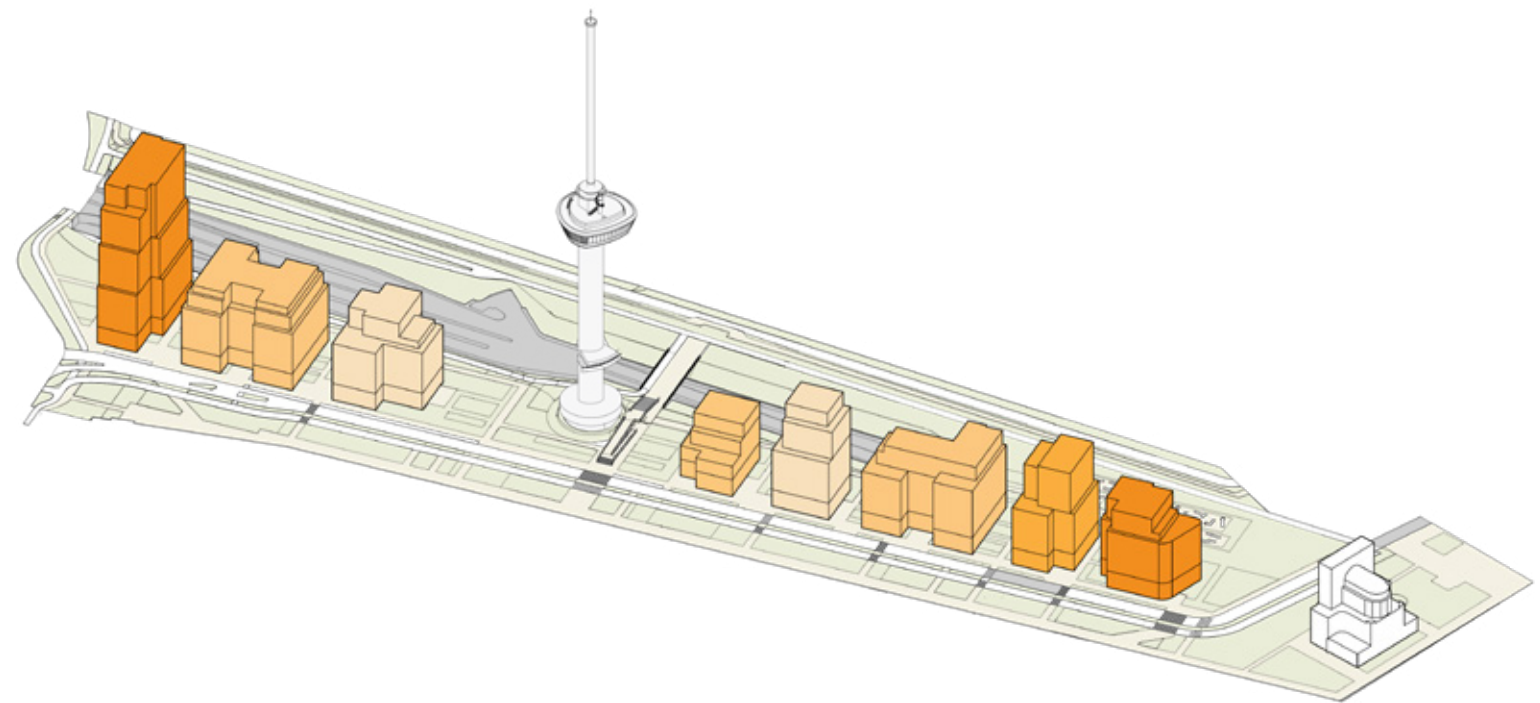
5.5 Maat van de gebouwen

De gebouwen vormen een vanzelfsprekend ensemble, waarbinnen sprake is van variatie. De korrelgrootte van de individuele gebouwen varieert in diepte van circa 20 tot 40 meter en in de breedte van circa 20 tot 45 meter. Deze bouwmaat sluit aan bij de maat en schaal van het gebied. Dit levert een rijkdom van verschillende ruimten en maten op in de openbare ruimte en in de gebouwen. Daarnaast draagt het bij aan het beoogde losse beeld van bebouwing aan de kade en vanuit Het Park.

- Het ensemble van gebouwen voegt zich op een vanzelfsprekende manier in de omgeving omdat het op een logische manier inspeelt op lijnen uit de omgeving en het landschapontwerp. De rooilijn aan de kadezijde is lang en recht en versterkt het kadeprofiel. Aan de parkzijde verspringt de rooilijn, richting het park levert dit een informeel en zachte aansluiting op. De aansluiting op het Maastunneltracé is hierin op een ontspannen wijze opgenomen.
- Elk gebouw is door de specifieke ligging in het bouwplot en door inspringingen in de gevellijn uniek. De combinatie van acht unieke gebouwen in één ensemble is onderdeel van de karakteristiek van Parkhaven.
- De gebouwen zijn alzijdig. Elke gevel is representatief is en er is geen sprake van achterkanten. De bebouwingsvorm leidt niet tot onoverzichtelijke hoeken en is sociaal veilig.



Verscheidenheid in maten van de bouwblokken

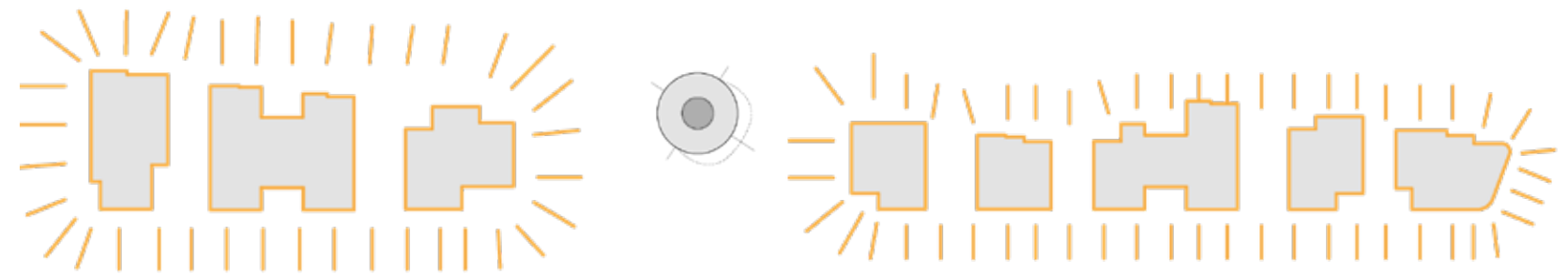


Elk gebouw is uniek in de ParkHaven

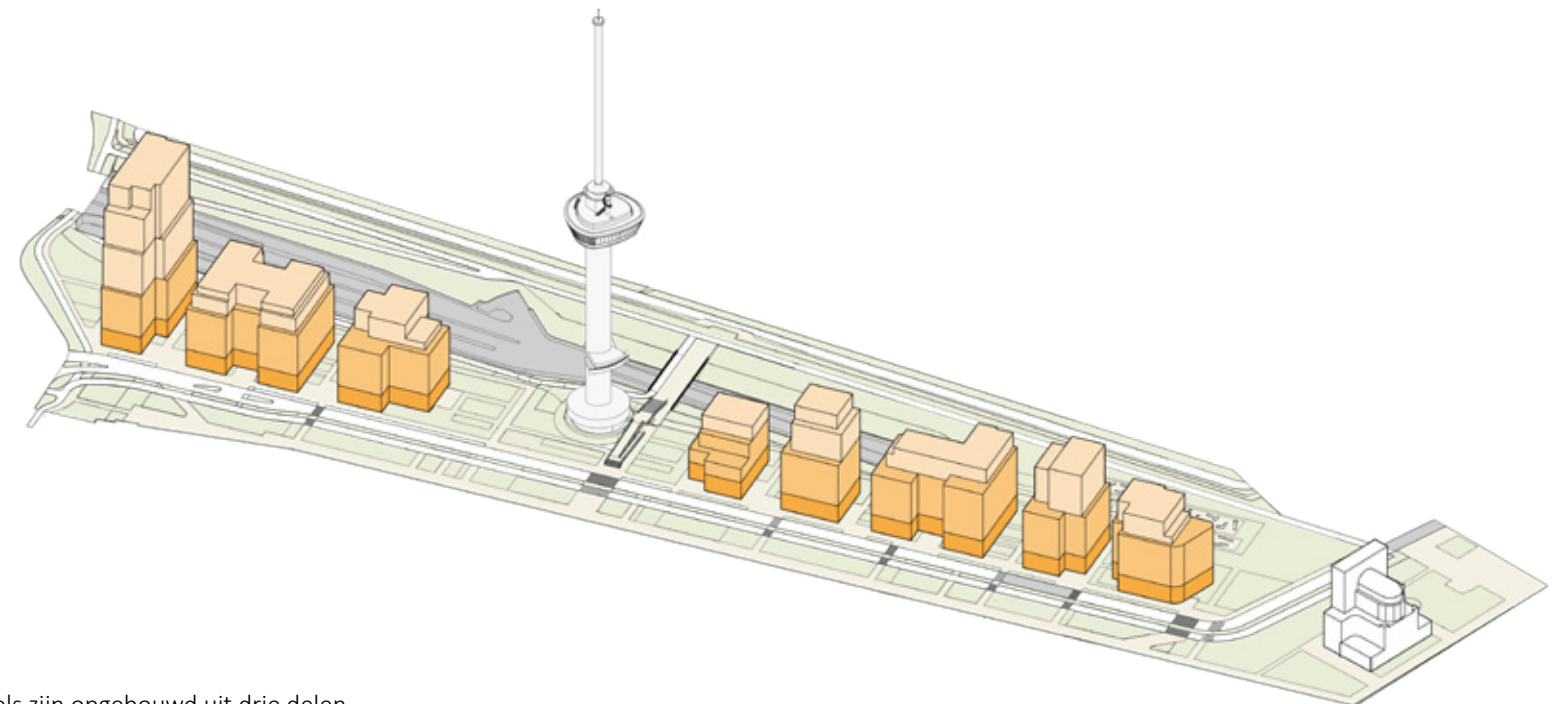
5.6 Gevelopbouw

Het ensemble is opgebouwd uit losse gebouwen, op zodanige afstand van elkaar dat de openbare groene ruimte tussen de gebouwen doorloopt. De gebouwen hebben daarom geen zij- of achterkanten, elke gevel toont zich. De gevelopbouw van de gebouwen bestaat uit een tweelaagse plint, een stedelijke middenlaag en een terug liggende beëindiging.

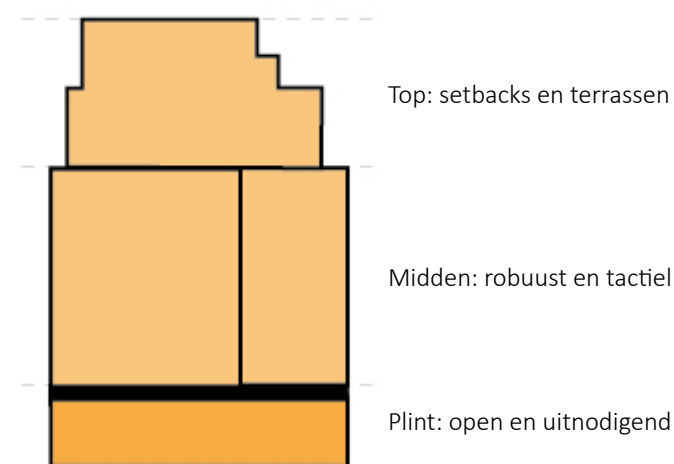
- De gebouwen zijn alzijdig, elke kant is een voorkant en er is geen sprake van achterkanten.
- De gevels van de gebouwen zijn opgebouwd uit drie delen: een plint, een middendeel en een terugliggende beëindiging. Deze drie elementen relateren aan de drie verschillende schalen van beleving van het ensemble.
- De plint bestaat uit de onderste twee lagen van de gebouwen, met een begane grond laag van 4,5 meter hoog. De vormgeving van de plint appelleert aan de menselijke schaal van voorbijgangers. De gevels op de begane grond worden opgebouwd uit leesbare kleinschalige bouwdelen voor een open en uitnodigende uitstraling.
- Het middendeel van de gebouwen maakt de bouwvolumes goed leesbaar ten opzichte van elkaar. Het middendeel zorgt voor de stedenbouwkundige samenhang in het ensemble. De uitwerking is robuust en tactiel, in een lichte kleur.
- De toppen van de gebouwen geven het ensemble uitstraling en identiteit als ensemble in de stad, ten opzichte van de omringende gebouwclusters. De toppen zorgen voor dansende hoogtelijnen in het ensemble, door middel van hoogteverschillen tussen de gebouwen en zelfs per gebouw. De toppen wijken, op speelse en informele wijze, significant terug ten opzichte van de middenbouw, en geven zo ruimte voor terrassen en groen met een royale gebruiksmaat.



De gebouwen zijn alzijdig



De gevels zijn opgebouwd uit drie delen

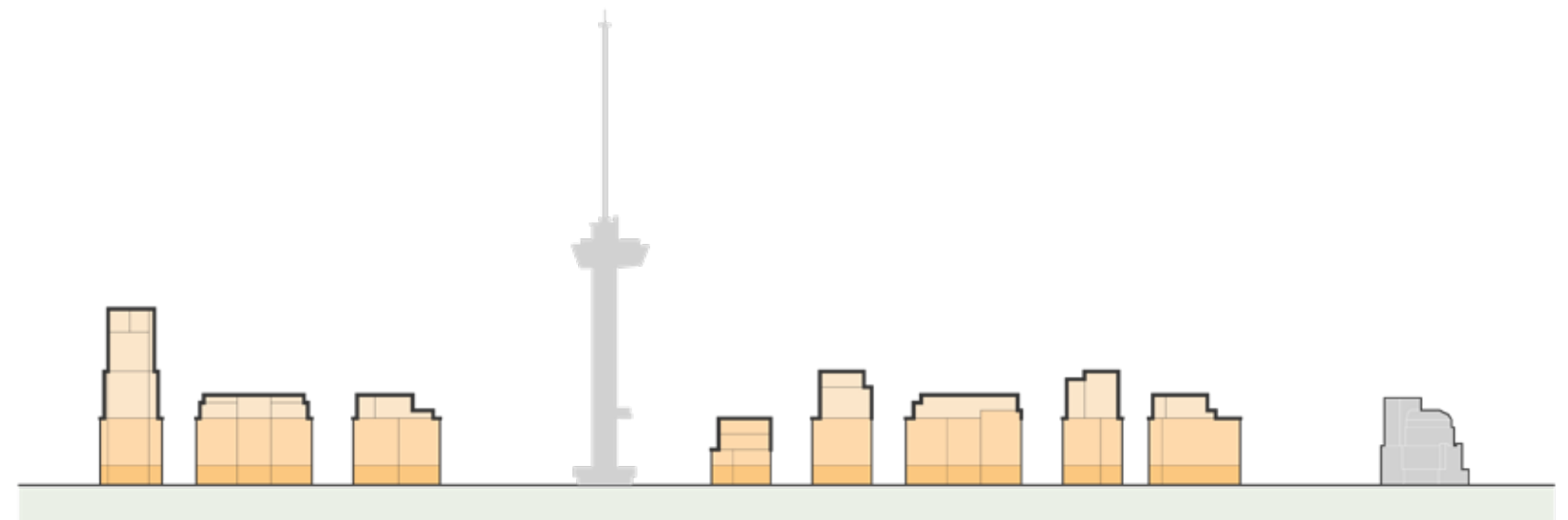


Driedeling van de gebouwen

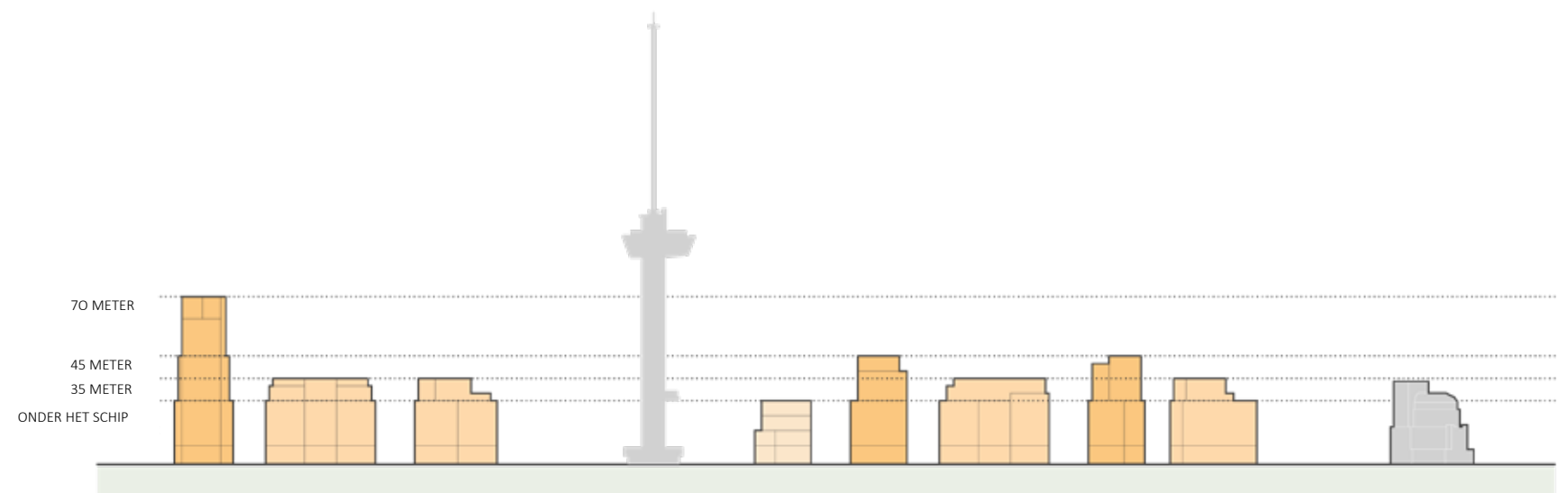
5.7 Hoogtes van de gebouwen

Het doel van een samenhangend ensemble met een divers en informeel karakter, bepaalt de uitgangspunten met betrekking tot de bouwhoogten.

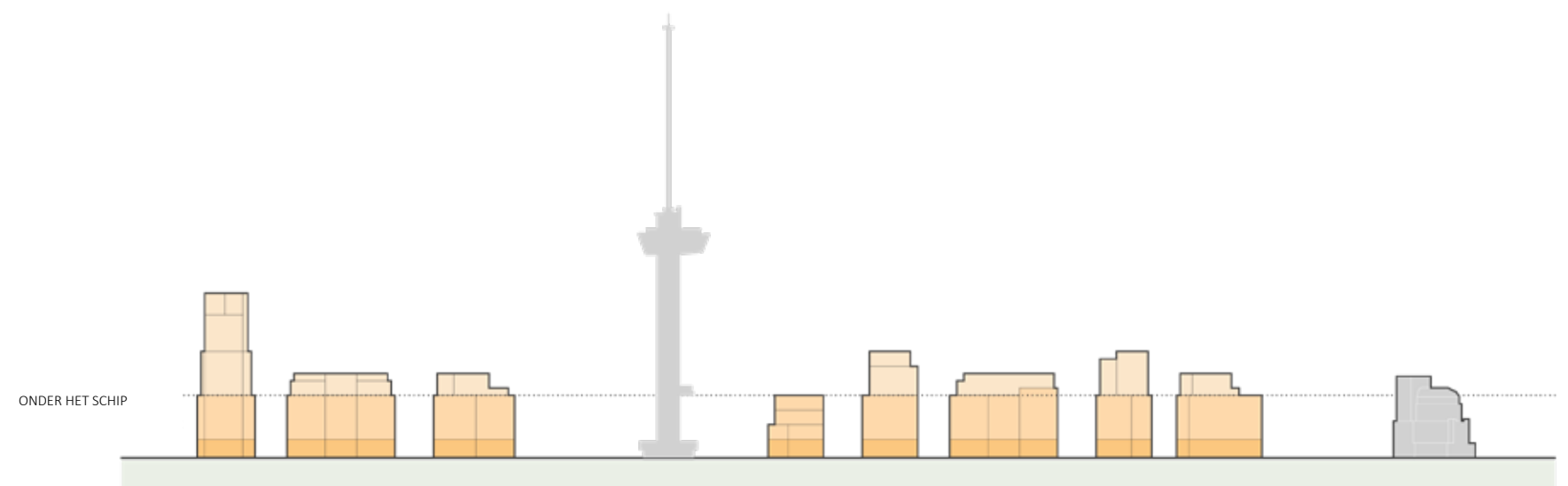
- De gebouwhoogten variëren tussen minimaal 25 en maximaal 35 meter. Op deze regel zijn twee uitzonderingen:
 - Aan het Drooglever Fortuynplein komt een toren van maximaal 70 meter hoog
 - Er zijn 2 accenten van maximaal 45 meter hoog ten zuiden van de Euromast
- Het middendeel van de gebouwen eindigt onder de hoogte van de 'scheepsbrug'. Deze beëindiging is in feite de goothoogte van de gebouwen. De goothoogte-lijn varieert, waardoor deze informeel en als 'dansend' ritme wordt ervaren. De maximale bouwhoogte is altijd inclusief de benodigde dak-opbouwen, zoals installaties en liften. Een uitzondering hierop vormen de trappenhuisen die toegang bieden tot de daktuinen.
- Vanaf de goothoogte beginnen de toppen van de gebouwen. De toppen wijken ten opzichte van de middenbouw terug, doormiddel van setbacks. De setbacks zijn fors, en kunnen worden gebruikt als royale groene terrassen. De setbacks verschillen per verdieping en per gebouw. Zo zullen de toppen niet systematisch ogen, maar krijgt elke 'sculptured top' een eigen logica en karakter. De toppen sluiten qua beeld aan bij de onderliggende gebouwen.
- Het gebouwdeel direct ten zuiden van de Euromast blijft lager dan de 'Scheepsbrug'. Dit borgt het uitzicht op rivier en havens.
- Het uitgiftepeil (aanleghoogte openbaar gebied dat aansluit op de gebouwen) is minimaal + 3,60 NAP.



Verjonging van de bouwmassa naar boven toe



Hoogte van de bebouwing

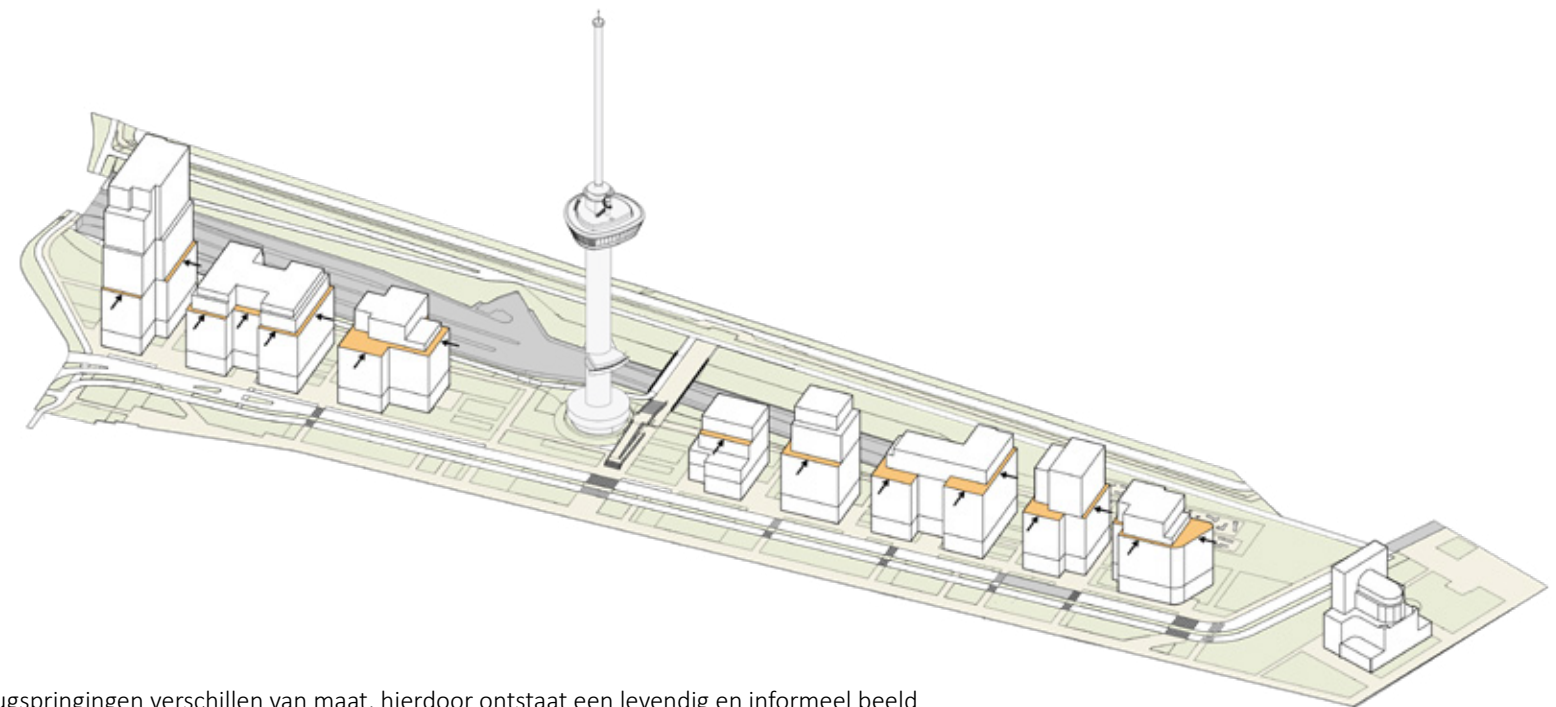
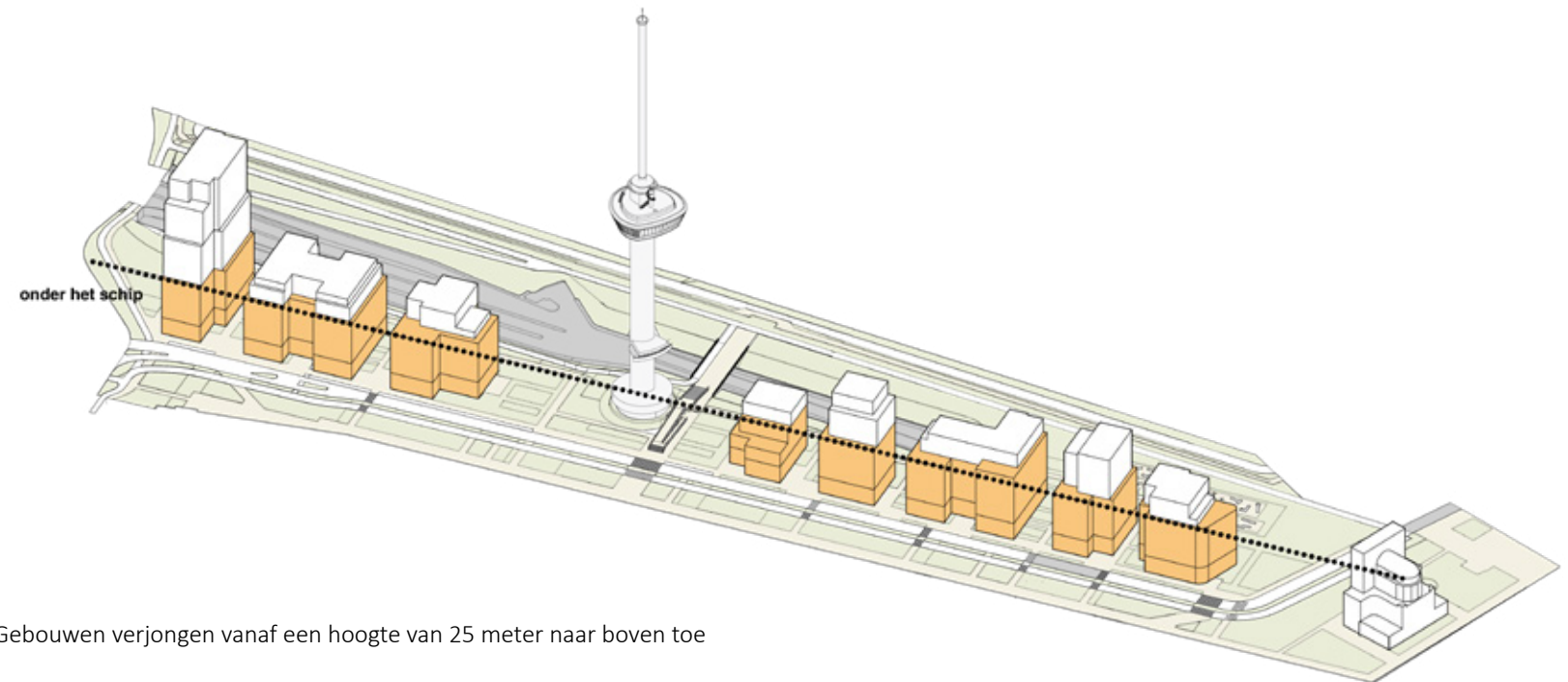


Dansende gebouwen rond de baseline

5.8 Baseline en setbacks

Uitgangspunten:

- De bebouwing heeft een basishoogte van minimaal 25 meter tot maximaal 35 meter, dit zijn de basisvolumes.
- Bovenop de basisvolumes van 25-35 meter staan opbouwen die terug liggen ten opzichte van de gevelrooilijn.
- De opbouwen zorgen voor een significante verjonging van de gebouwen op de bovenste 1 tot 3 lagen.
- De verjongingen in combinatie met de terugspringende geveldelen dragen mede bij aan de uitstraling van dansende hoogtelijnen. Dat betekent dat verjongingen bij minimaal 3 van de gebouwen onder de baseline beginnen.
- De verjongingen worden asymmetrisch ontworpen; dat wil zeggen dat de terugspringingen rondom verschillend van maat zijn. Zie ook de massa-diagrammen.
- In het ontwerp van de gebouwen zal een goede balans moeten worden gerealiseerd tussen de schaal van het gebouw als geheel enerzijds en een fijnzinnig vormgegeven sculpturale top anderzijds.

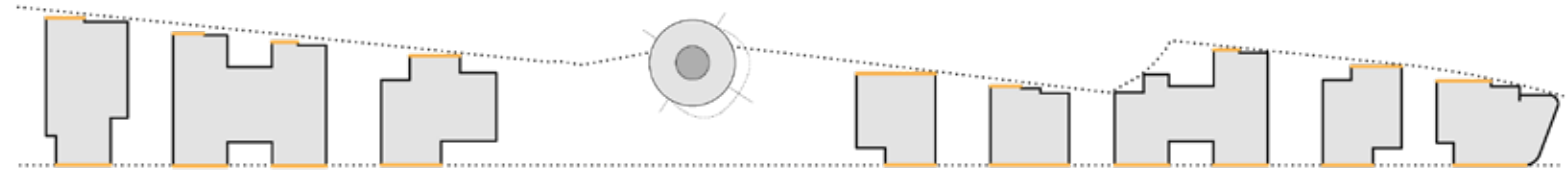


5.9 Terugspringende geveldelen

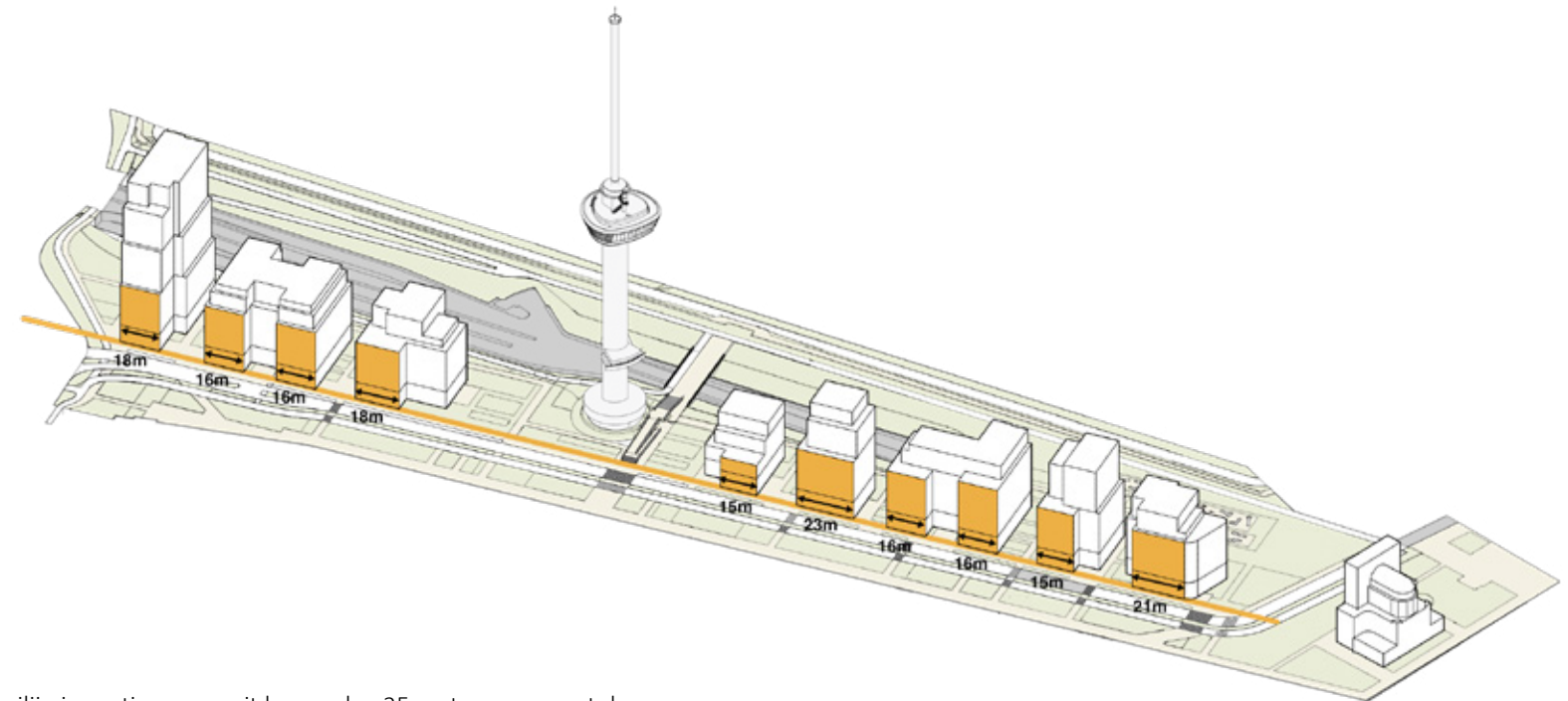
ParkHaven heeft twee verschillende kanten: de kade en het Park. De rooilijn aan de zijde van kade is continu, aan de parkzijde verspringt de rooilijn zodat een informeler beeld ontstaat passend bij de parksfeer. Voor de twee zijden zijn uitgangspunten gedefinieerd, ten aanzien van de rooilijn en terugspringende geveldelen.

Uitgangspunten zijde kade:

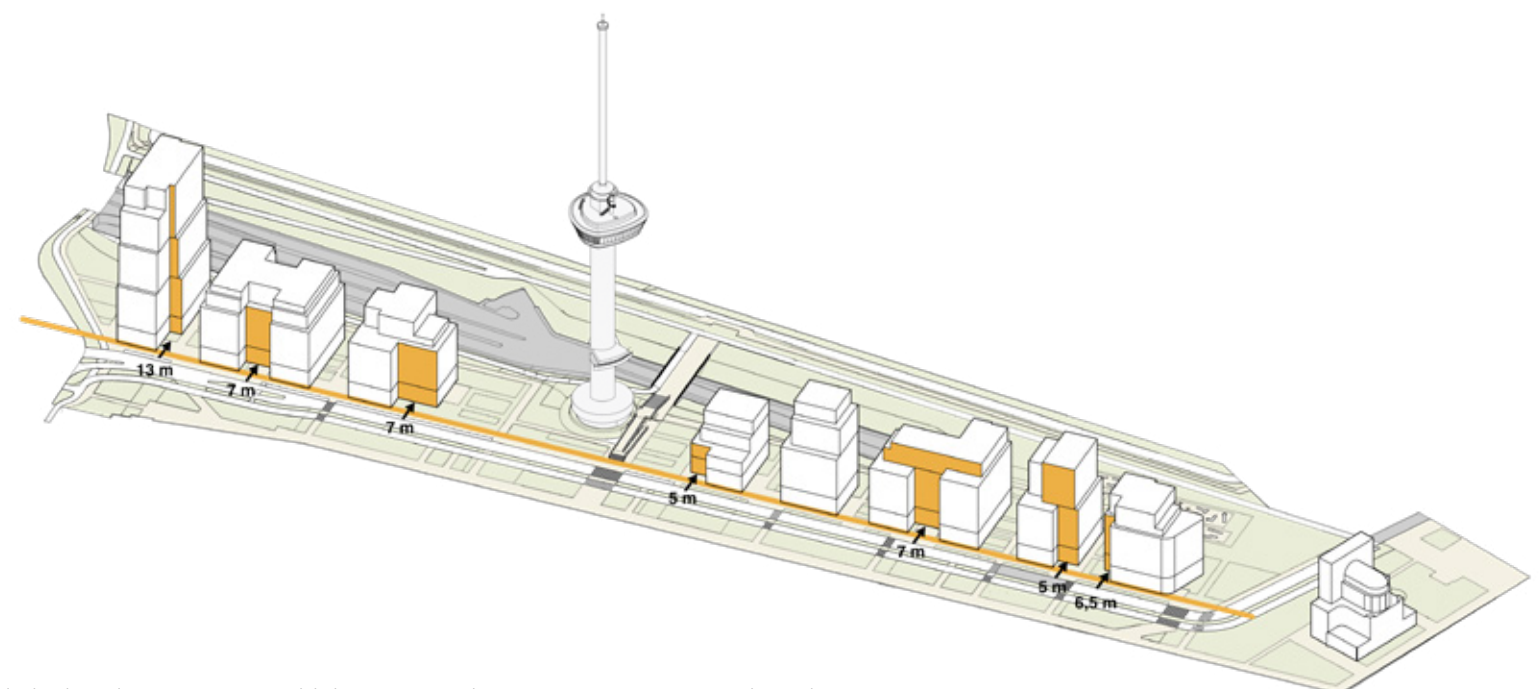
- De rooilijn aan de kade is continu. Om een 'wand-effect' te voorkomen krijgen gebouwen terugspringende geveldelen.
- Een gebouw heeft een doorlopende gevellengte van maximaal 25 meter op de rooilijn.
- Terugspringende geveldelen zijn significant, dat wil zeggen dat een geveldeel terugspringt over een breedte van ten minste 5 meter en met een diepte van ten minste 5 meter.



Rooilijnen aan de park- en kadezijde



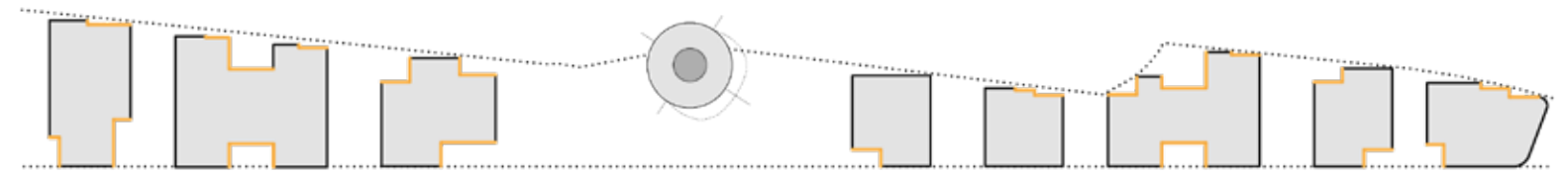
De rooilijn is continu en nooit langer dan 25 meter aan een stuk



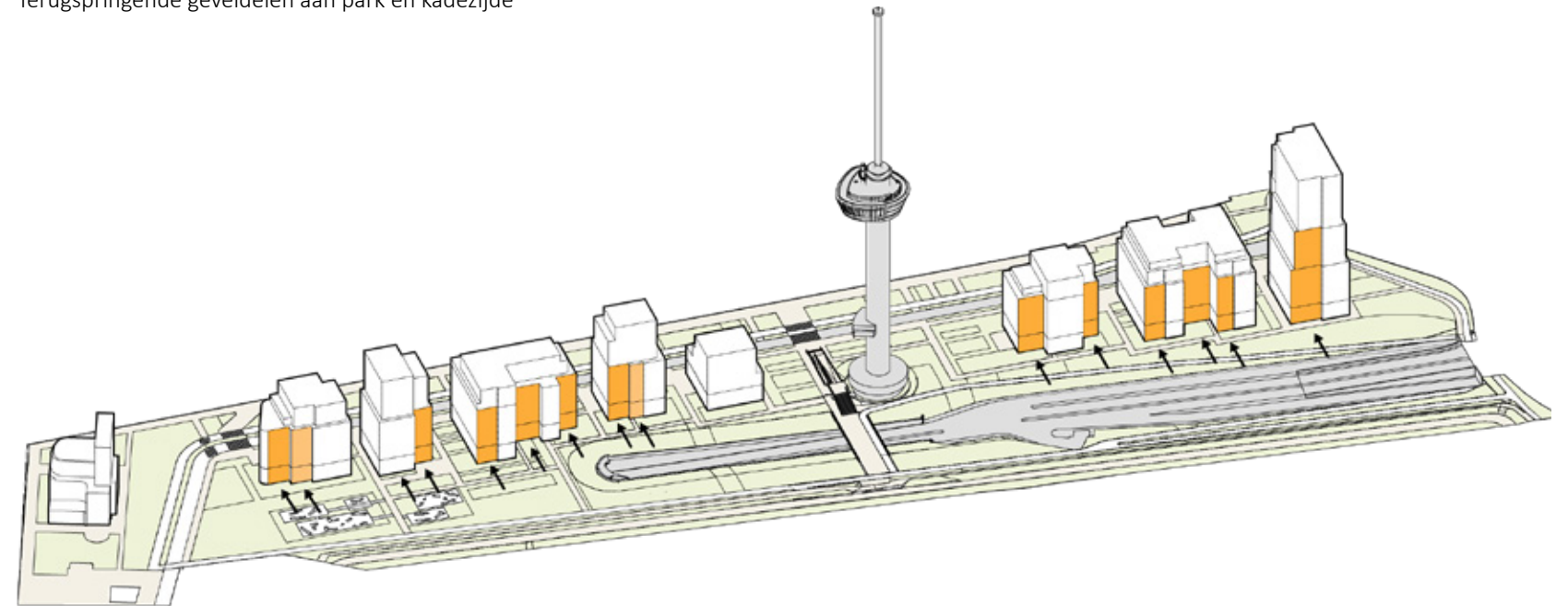
Aan de kadezijde springen geveldelen minimaal 5 meter terug over een breedte van ten minste 5 meter

Uitgangspunten Parkzijde:

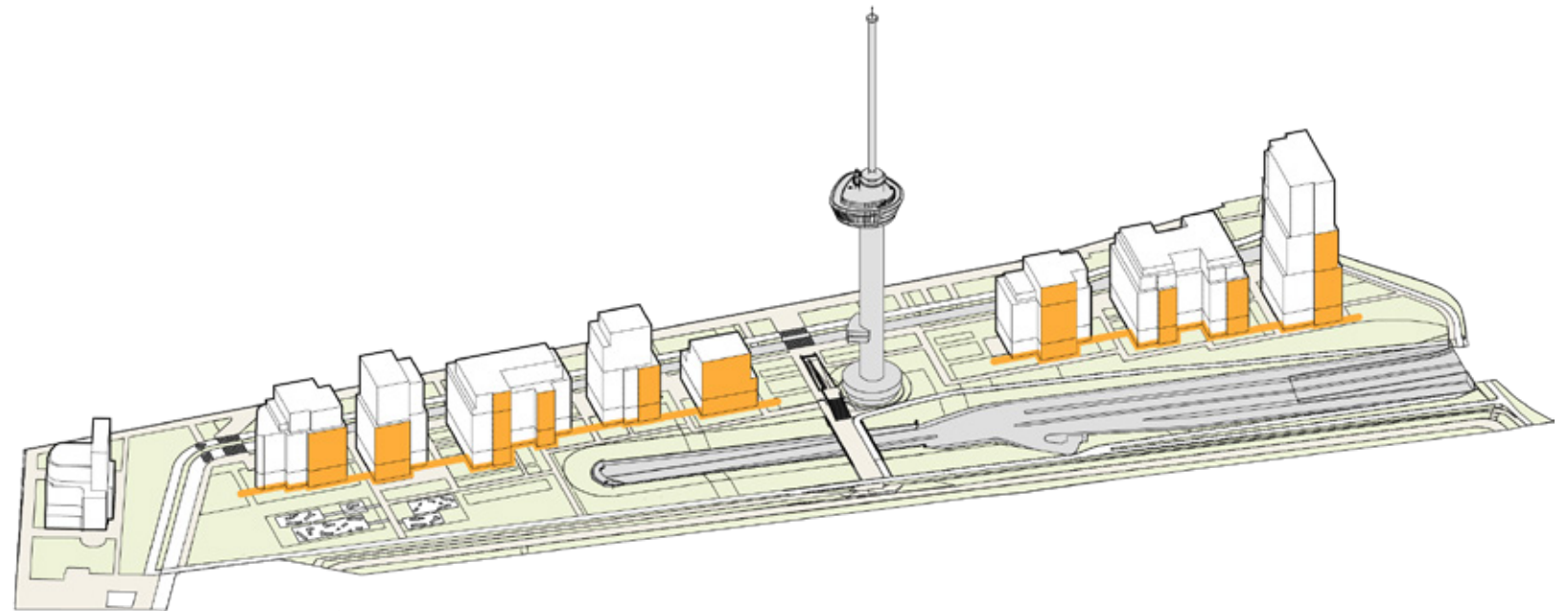
- De rooilijn aan de parkzijde verspringt. Hierdoor is het beeld aan de Parkkant informeel. De rooilijn van de gebouwen ligt, daar waar de tunnelbak nog open is, ten minste 20 meter uit de wanden van het verdiepte Maastunneltracé.
- Aan de parkzijde is sprake van variatie in breedte en diepte van de terugspringende geveldelen.



Terugspringende geveldelen aan park en kadezijde



De rooilijn aan de parkzijde verspringt

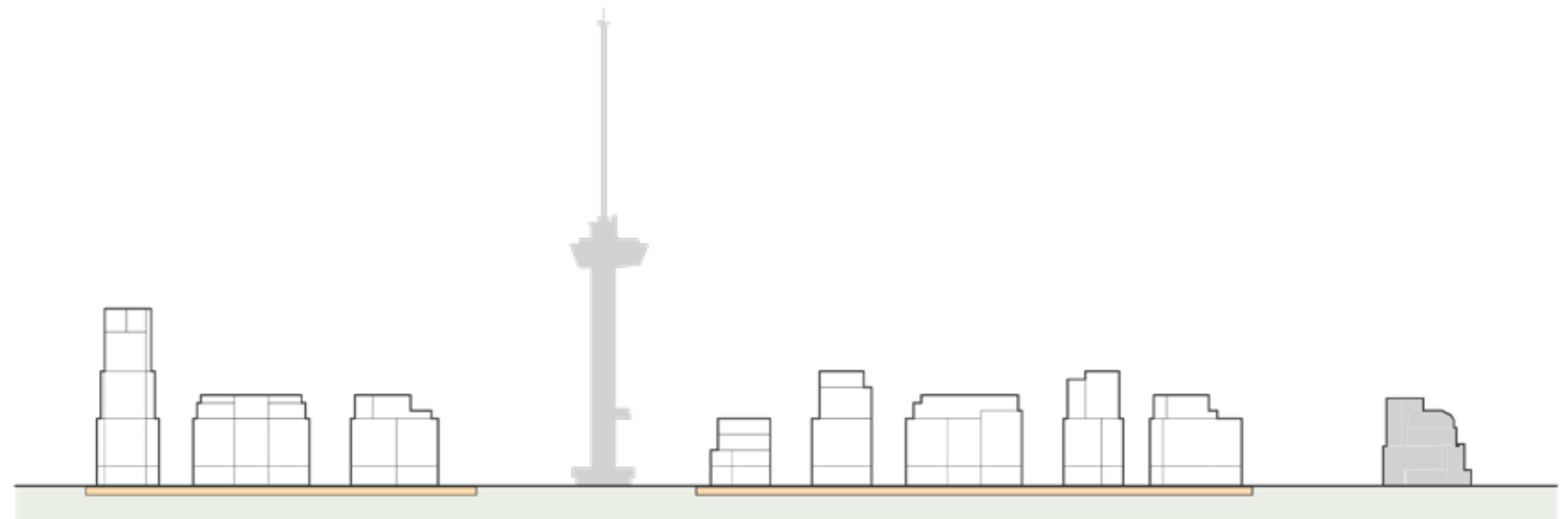


Informeel beeld aan de parkzijde

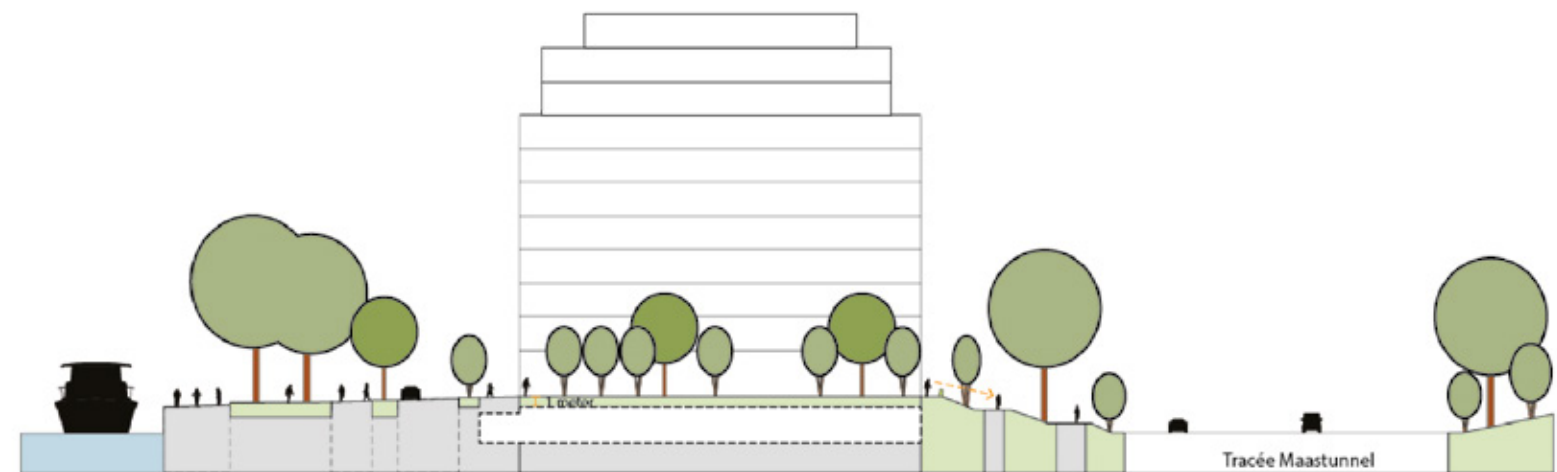
5.10 Stedenbouwkundige inpassing parkeren

Parkeren voor bewoners en bezoekers gebeurt ondergronds, dit geldt voor auto's en fietsen. Onder elk deel van de bebouwing wordt een parkeergarage in één laag gerealiseerd. Voor de stedenbouwkundige inpassing van de garage gelden de volgende uitgangspunten.

- De bovenkant van de garage ligt in zijn geheel onder het maaiveld en heeft een gronddekking van minimaal 1 meter.
- De positionering van de ondergrondse parkeerbak steekt ca. 4,0m uit richting de kade. Aan de kadezijde is de gronddekking minimaal 2,0 meter ten behoeve van inpassing van kabel- en leidingtracés, conform het handboek leidingen. In de vervolgfase zal onderzocht worden of een dekking van 1,50 meter mogelijk is indien acceptabel voor de beheerder.
- Entrees, hellingbanen en opgangen van de garage worden inpandig opgelost, inclusief opstelruimte, automaten, slagbomen/speedgates et cetera.
- De opgangen vanuit de twee parkeergarages komen uit in openbaar gebied, conform het anti-ondermijningsbeleid.
- Routes en entrees zijn sociaal veilig: hoogwaardig vormgegeven, zichtbaar en goed verlicht.



Eénlaagse parkeergarage onder het plan

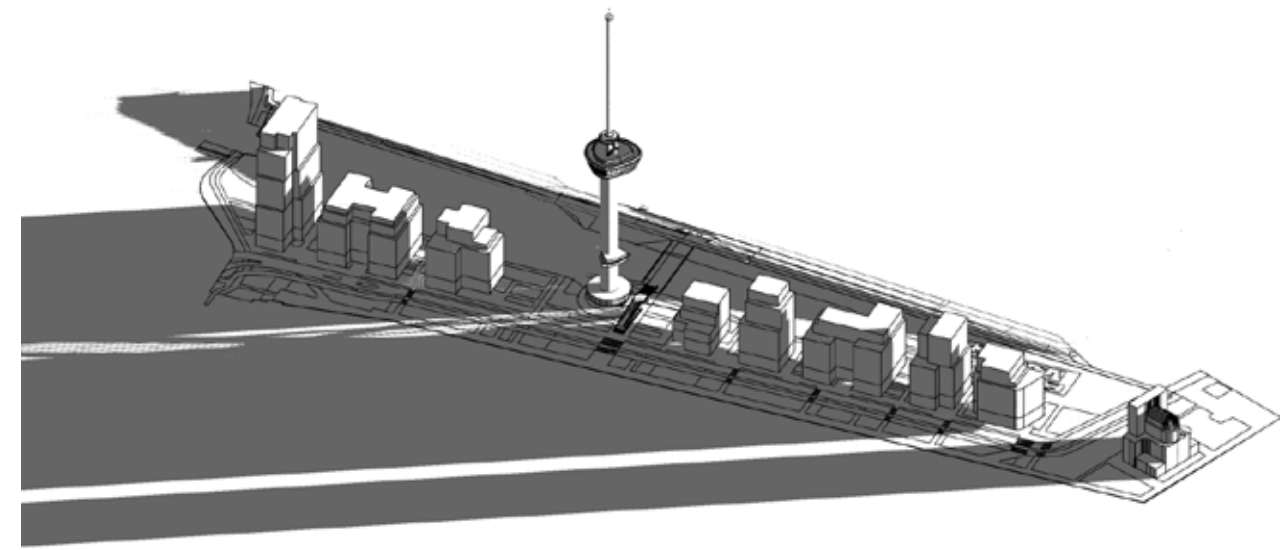


Locatie parkeergarage

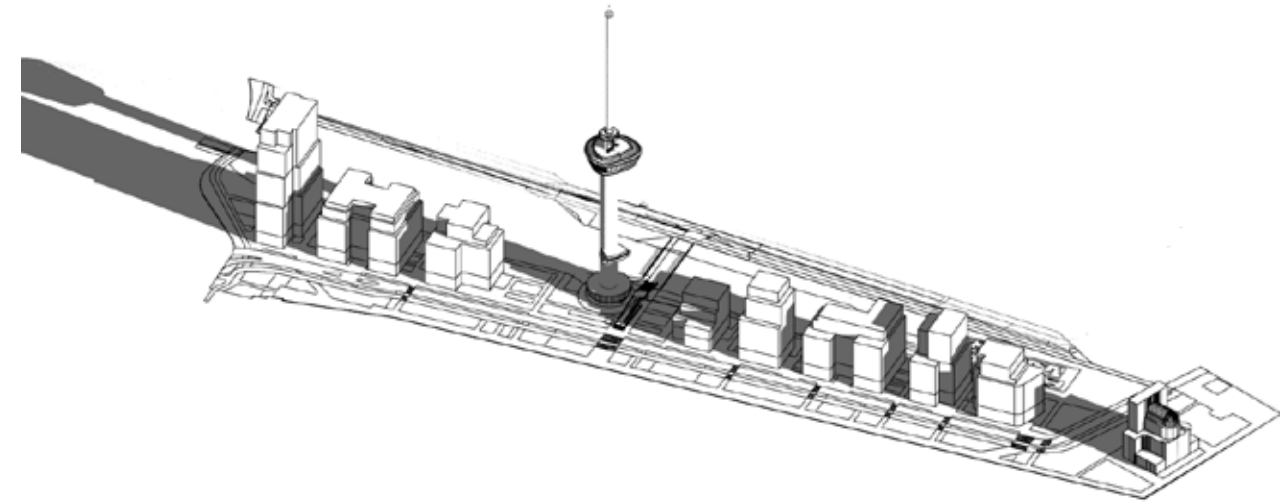


5.11 Bezonning

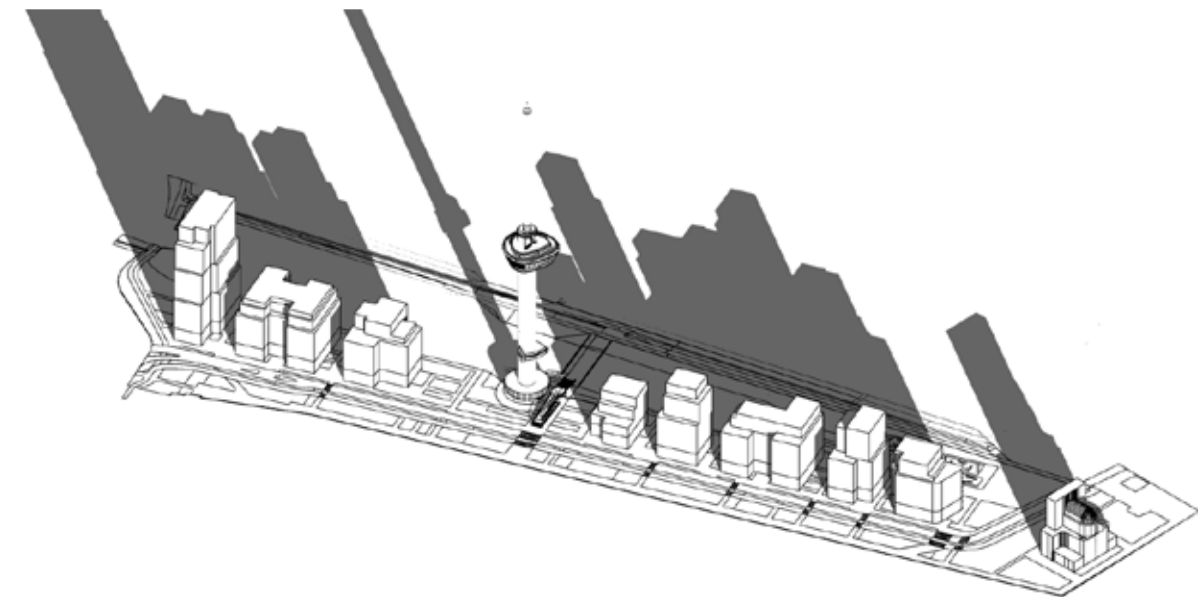
De nieuwbouw van de Parkhaven werpt in de namiddag schaduw in de richting van Het Park. In de zomer blijft de schaduw beperkt tot de Parkhavenstrook zelf. Ook halverwege het jaar (21 maart en 21 september) geeft de bebouwing nauwelijks schaduw in Het Park. Uitsluitend de toren aan de noordzijde op de kop geeft schaduw vanaf 15.00 uur in de middag. In de winter geeft de bebouwing wel schaduw in Het Park. Dit is grotendeels op plekken waar nu bomen en ofvegetatie staan. De grote open plekken in Het Park worden niet geraakt.



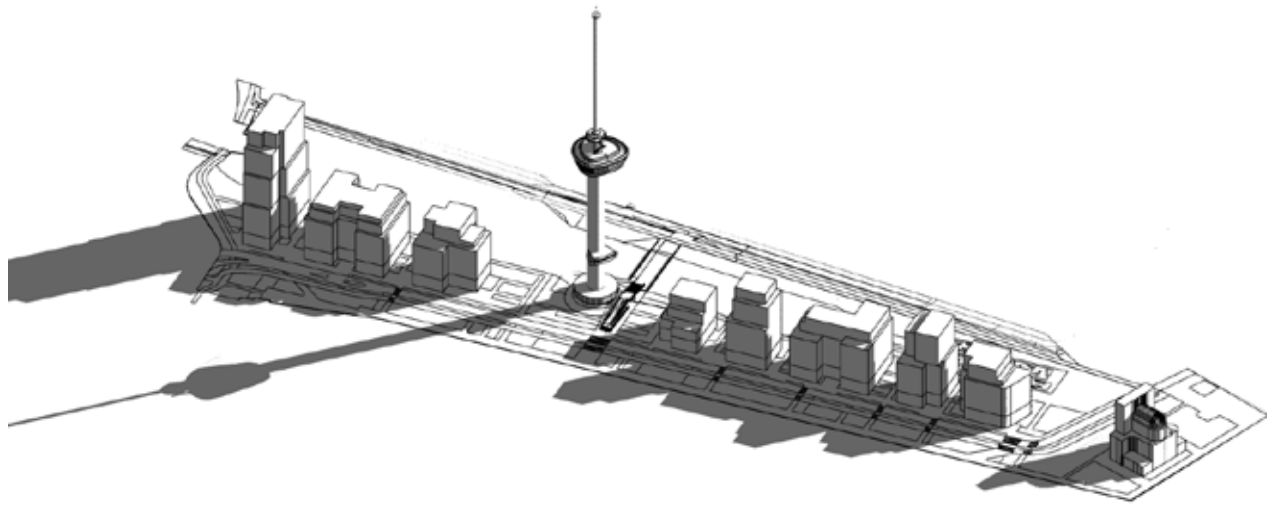
December 09.00 uur



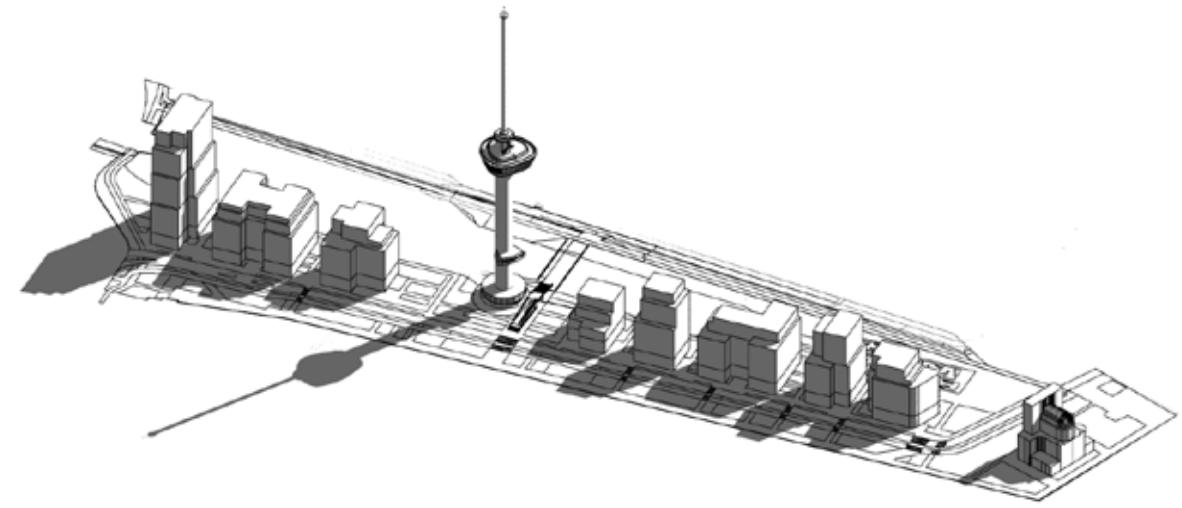
December 12.00 uur



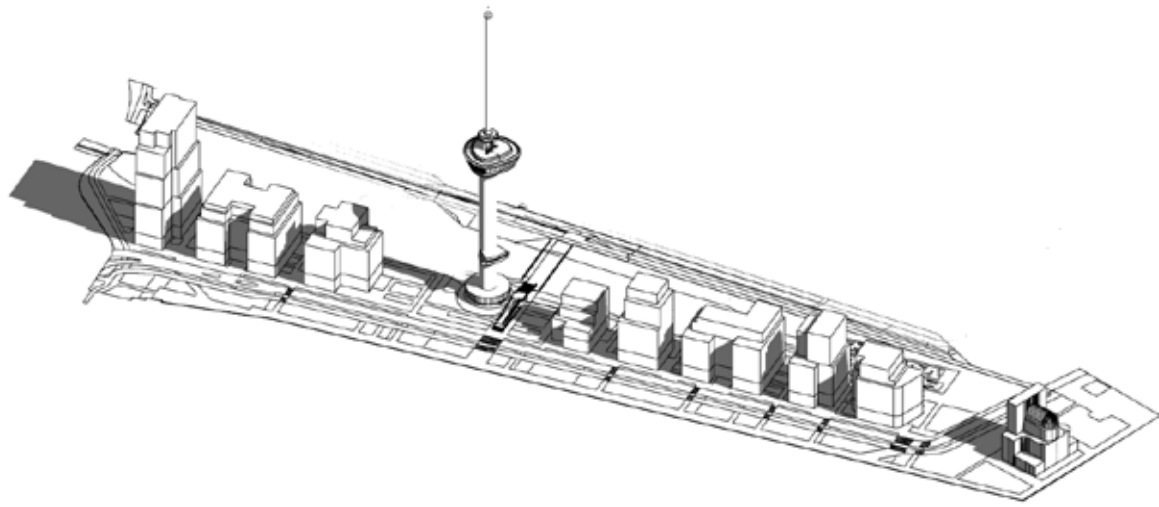
December 15.00 uur



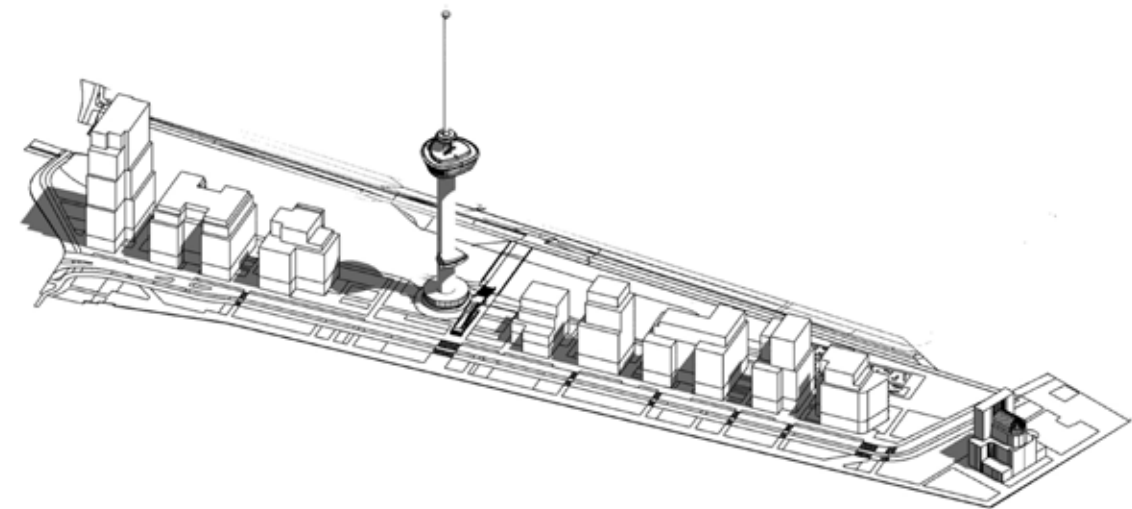
Maart 09.00 uur



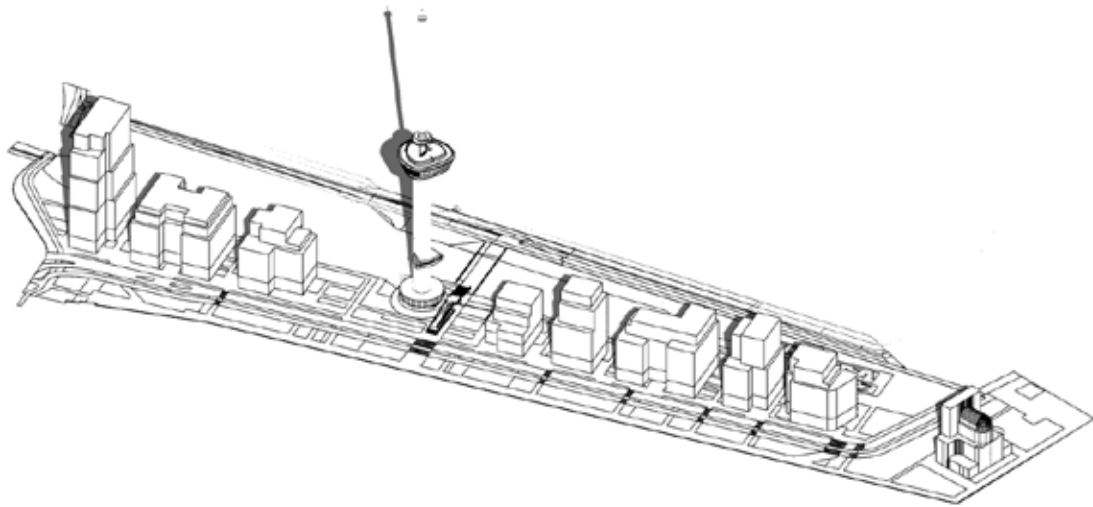
Juni 09.00 uur



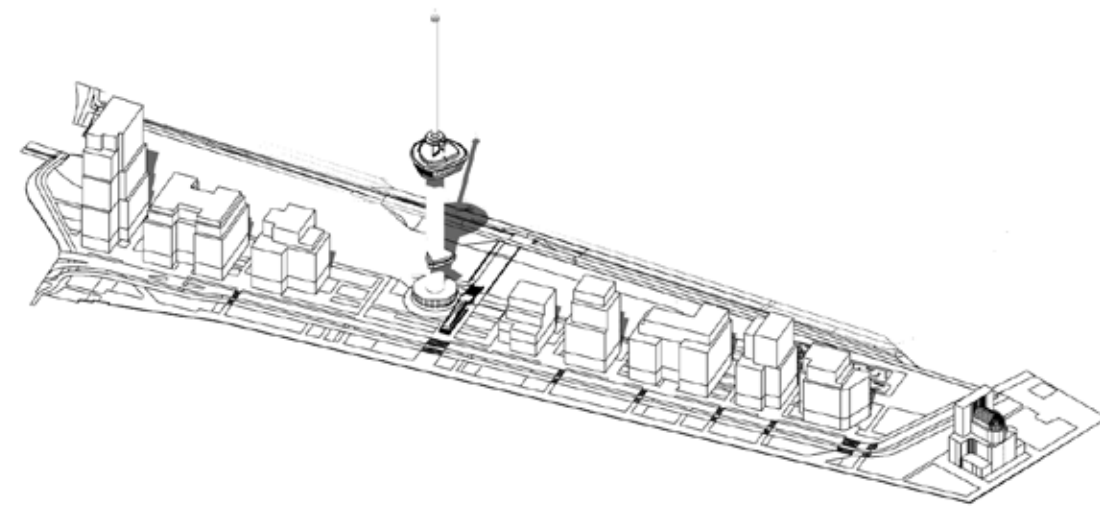
Maart 12.00 uur



Juni 12.00 uur

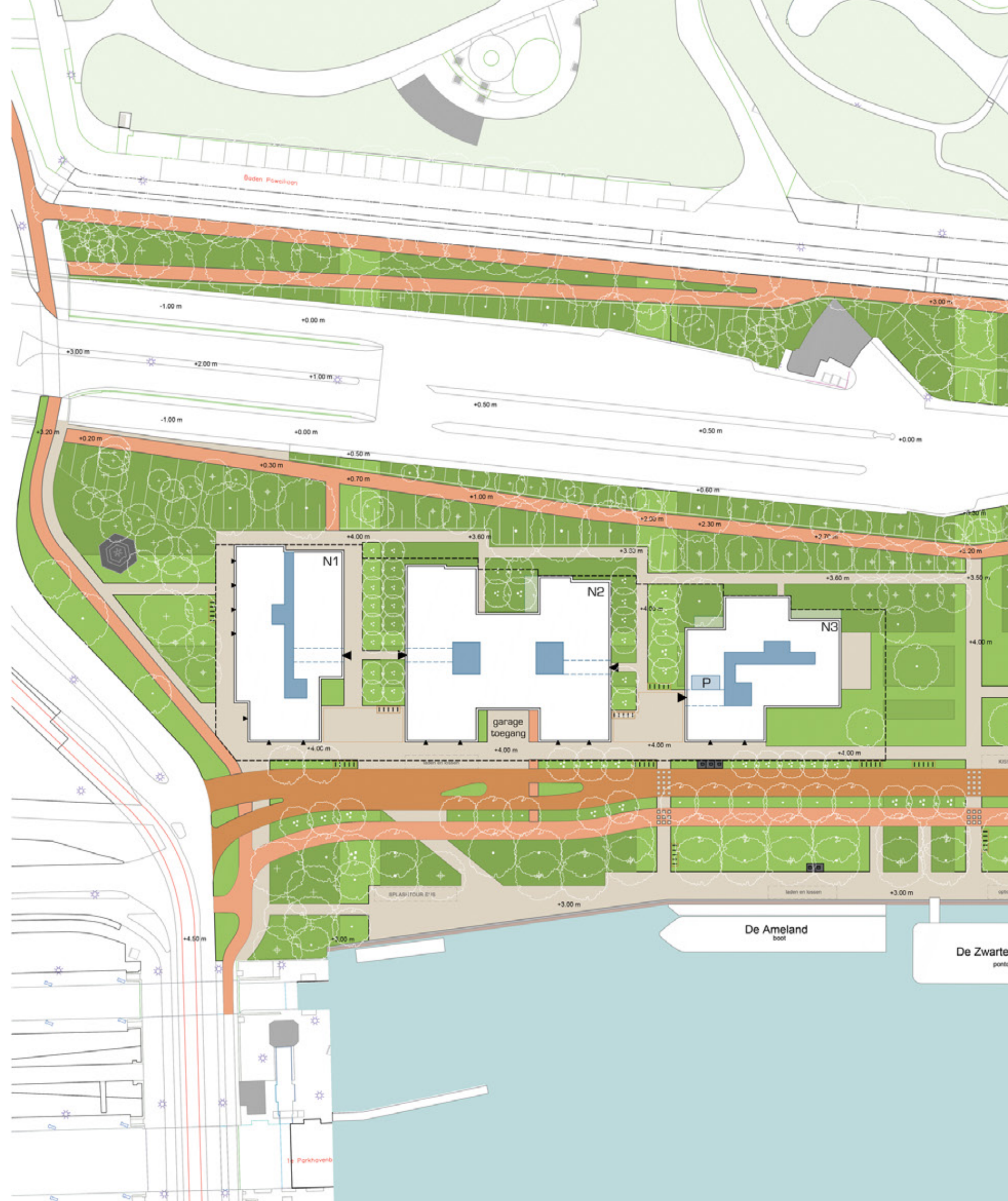


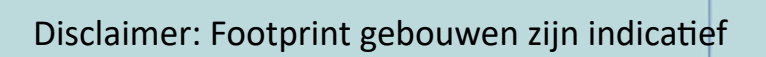
Maart 15.00 uur



Juni 15.00 uur

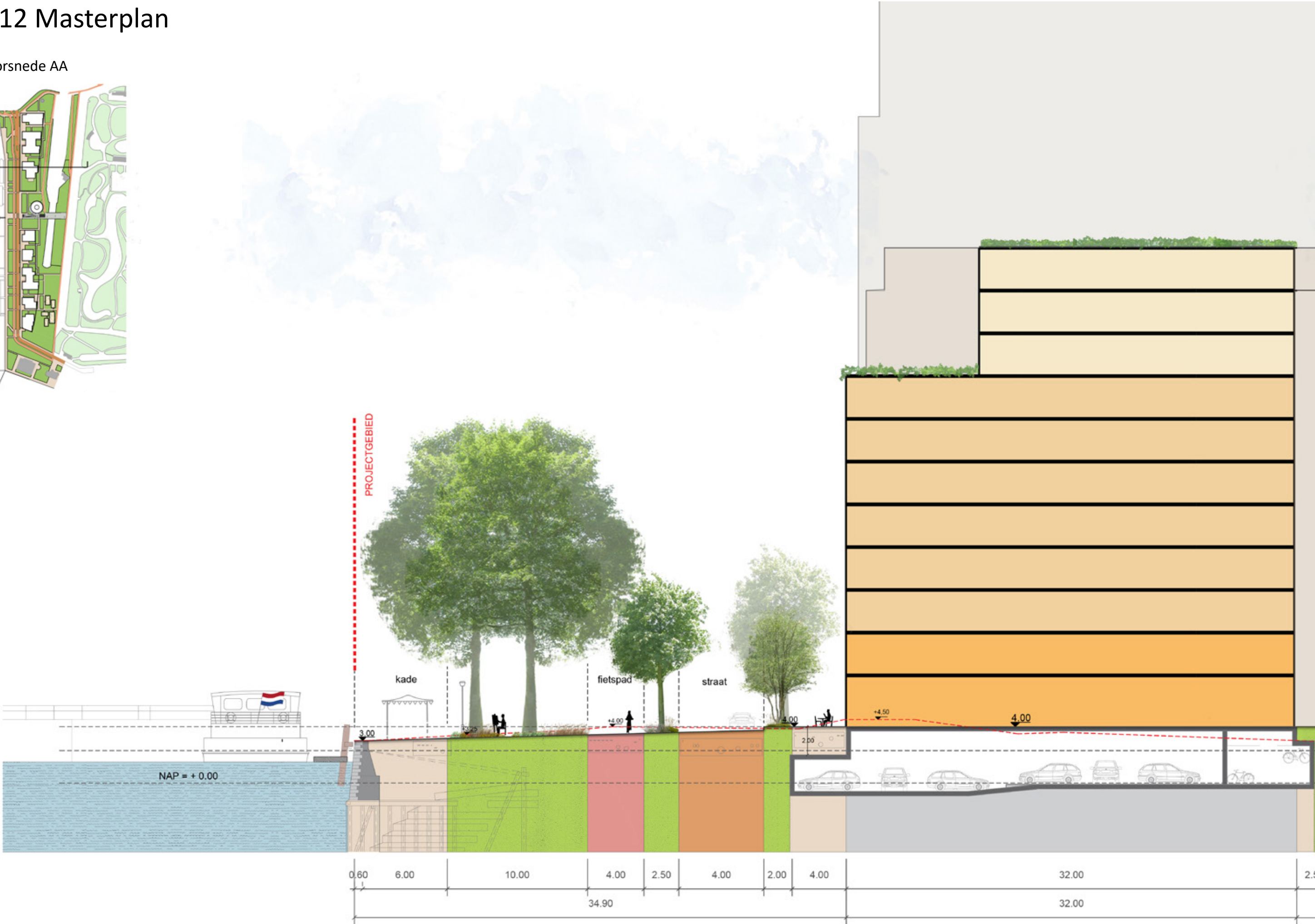
70

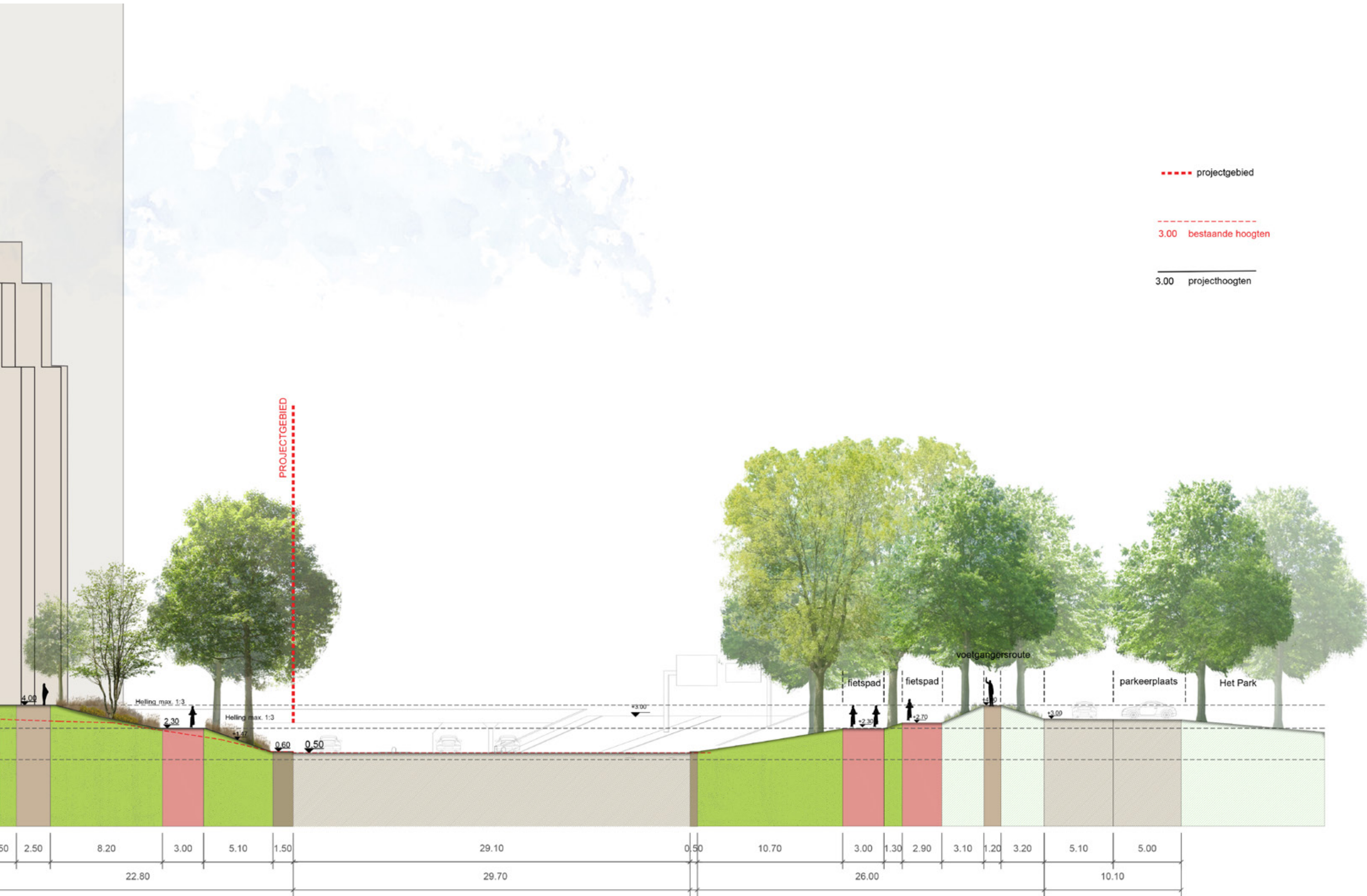




5.12 Masterplan

Doorsnede AA

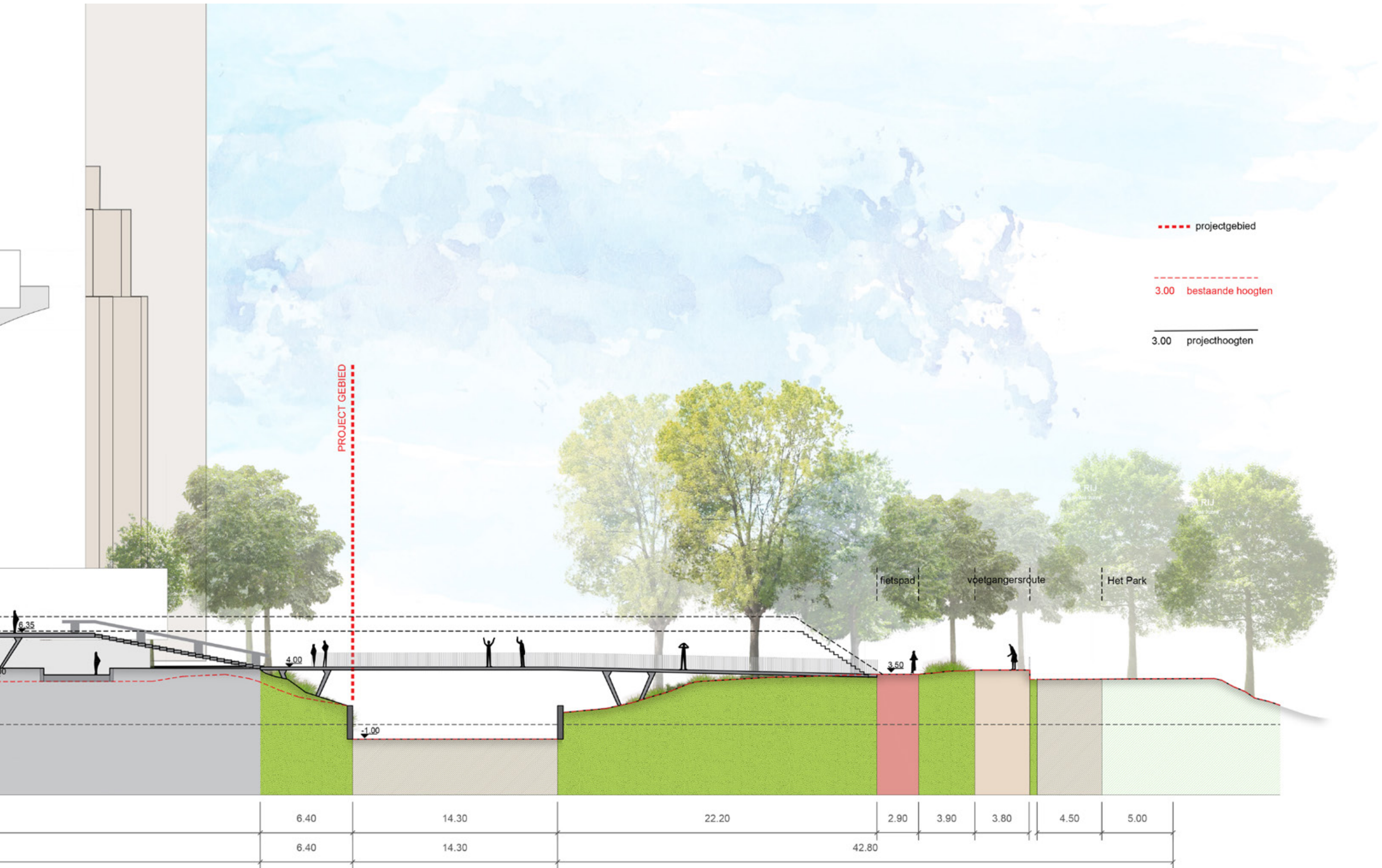




5.12 Masterplan

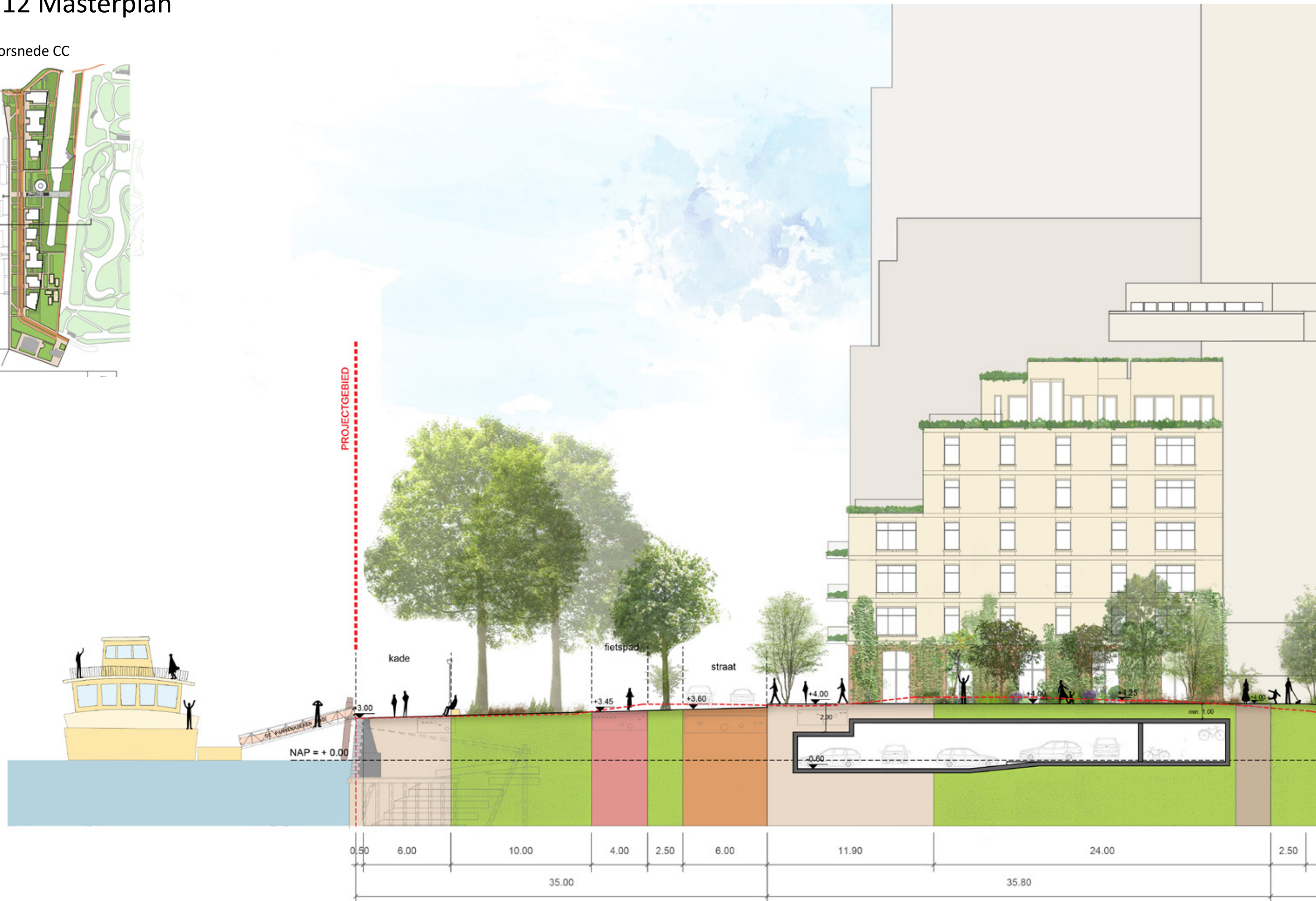
Doorsnede BB

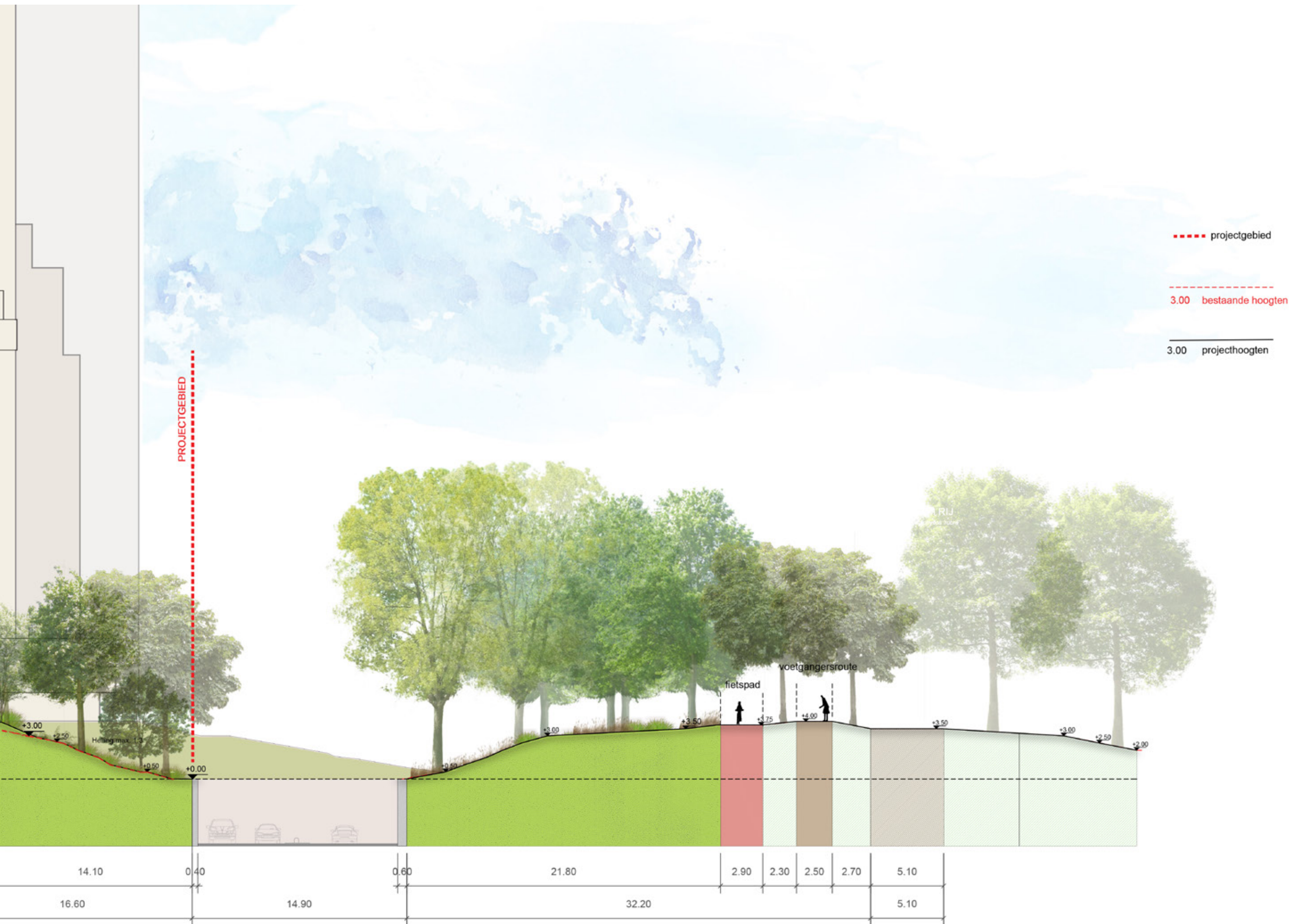




5.12 Masterplan

Doorsnede CC

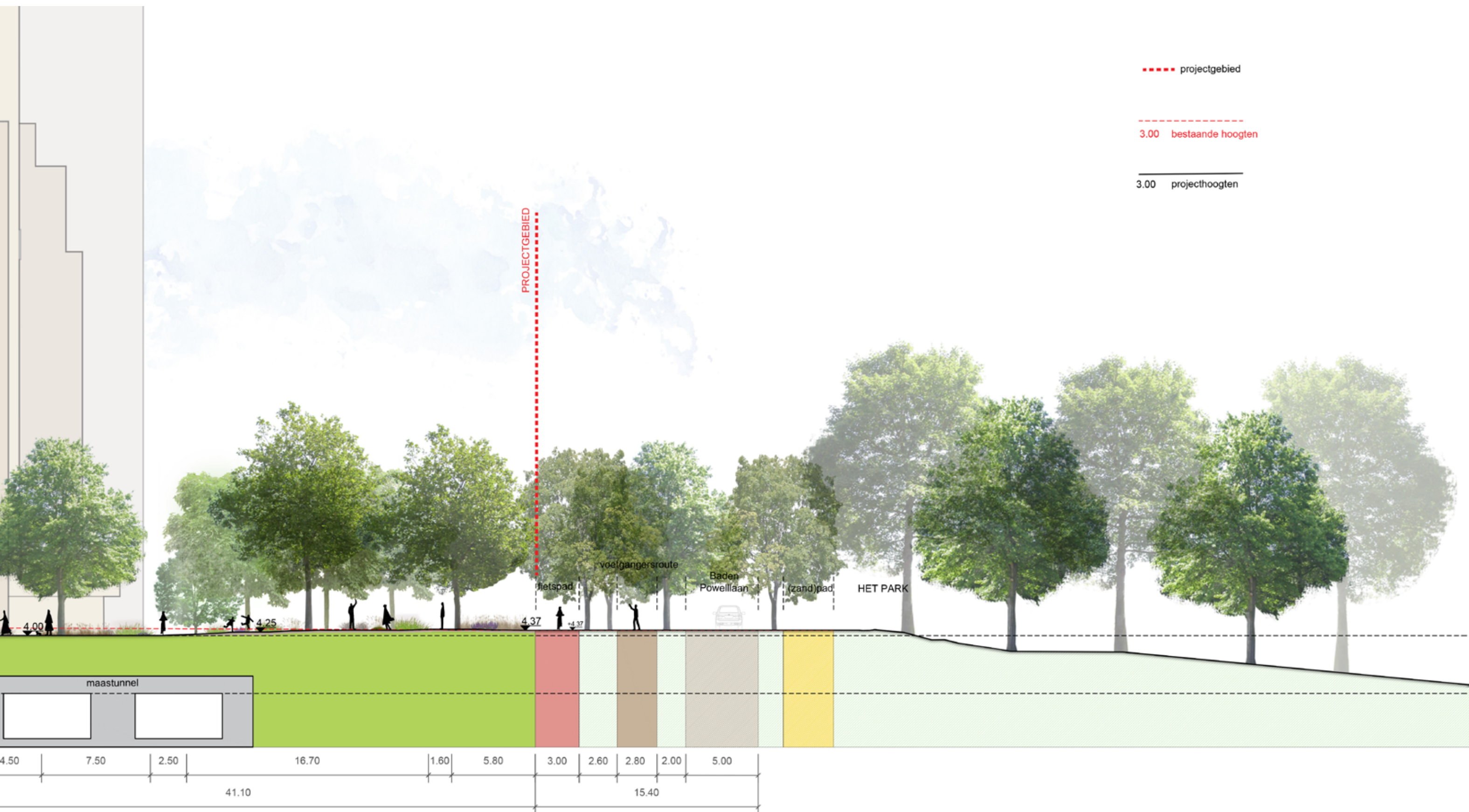




5.12 Masterplan

Doorsnede DD







6

Monumenten

In de directe omgeving van de Parkhavenstrook bevinden zich de volgende rijksmonumenten: Het Park, De Maastunnel met bijbehorende tunneltraverse en gebouwen de Euromast, de Parkhavensluizen en het gebouw Puntegale. De monumenten stammen uit diverse periodes en vormen een inspiratie voor het ontwerp. Ze zijn zorgvuldig ingepast in het plan, met respect voor de respectievelijke cultuurhistorische betekenis per monument. De monumenten zijn geanalyseerd in meerdere studies en beleidsstukken.

6.1 Waardering van de monumenten in analyses en beleid

Cultuurhistorische Analyse Hoboken

De waarde van de ruimtelijke condities en het stedenbouwkundig effect van de monumenten voor het gebied is in kaart gebracht in de Cultuurhistorische Analyse Hoboken (Steenhuis-Meurs, 2008), uitgevoerd als onderdeel van de Gebiedsvisie Hoboken (vastgesteld in 2009). De Cultuurhistorische analyse formuleert een aantal conclusies en aanbevelingen. De volgende aanbevelingen uit deze studie zijn relevant voor de planvorming in het gebied:

Versterk de eigenheid van de stedelijke fragmenten [...].
De Parkhaven (vraagt) om nieuw stedelijk programma

als vervanging van verdwenen of verminderde havendynamiek. Het gaat concreet om intensievere programmering en bebouwing aan De oostzijde van de Coolhaven en Parkhaven. (pag. 9)

Zorg voor goede dwarsverbindingen – liefst als onderdeel van of toevoeging aan het de compositie van tunnel tracé: van het Park naar de parkkade, over het Drooglever Fortuynplein naar de Parksluizen (p. 9)

De Müllerpier is de laatste jaren herontwikkeld tot woongebied met een krachtige baksteen uitstraling. De groenzone tussen Het Park en de Parkhaven wacht op een nieuwe bestemming en betekenis voor de stad. Daarmee kan ook de Parkhaven nieuwe ruimtelijke kwaliteit in de stad opleveren. (pag. 53)

De Parkhaven vraagt om een intensievere programmering van de kades en een plint van bebouwing aan de oostelijke kade. [...] Behalve doorzichten zal ook de bouwhoogte moeten worden onderzocht in relatie tot de omgeving en haar monumenten. (p. 75)

Uit de citaten blijkt dat de historici vinden dat herontwikkeling van de Parkhaven wenselijk is en kan bijdragen aan een herwaardering van de monumenten, als deze goed worden ingepast. De gebiedsvisie Hoboken heeft de aanbevelingen overgenomen en vertaald in de visiekaart Hoboken 2030.

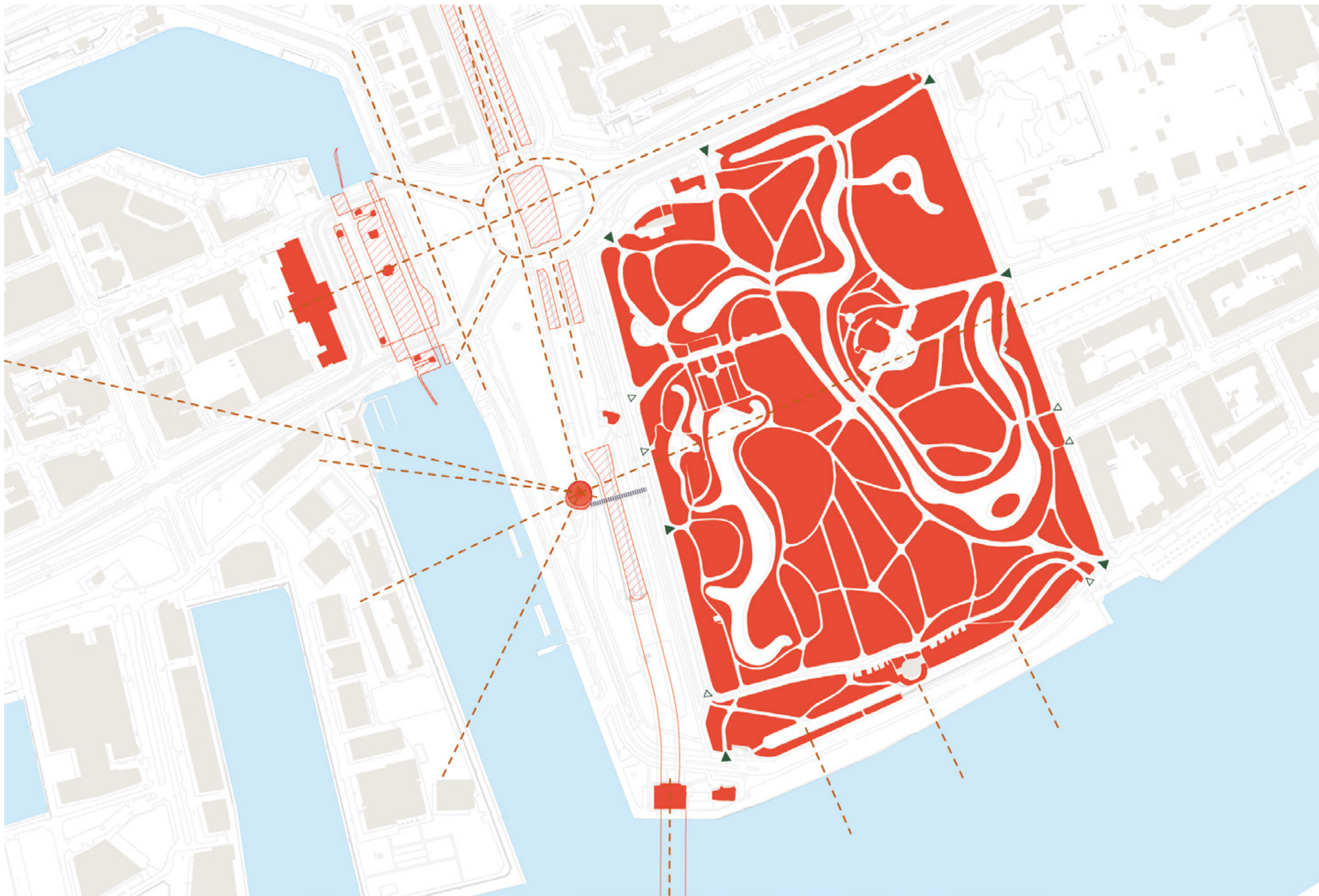
Rijksmonument Euromast

In 2010 is de Euromast een Rijksmonument geworden. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) heeft destijds de cultuurhistorische, architectuurhistorische en stedenbouwkundige waarde van de Euromast als essentieel toonbeeld van de wederopbouwperiode helder onderbouwd. De volgende aanbevelingen uit deze onderbouwing zijn relevant voor de planvorming in relatie tot de Euromast:

De Euromast is een bijzondere uitdrukking van een culturele en sociaal-maatschappelijke ontwikkeling en in het bijzonder een uiting van de herwonnen en groeiende welvaart en vrije tijd als onderdeel van de opbouw van het land en het optimistische geloof in een moderne, open samenleving in deze periode. (p. 3)

Vanwege de betekenis als oriëntatiepunt in het stadssilhouet van Rotterdam heeft de uitzichttoren een hoge stedenbouwkundige waarde en ensemblewaarde, waarin de hoogte, de hoofdvorm en de markante vrije ligging langs de Maasoever alsmede de nog gave relatie met de omgeving waarop de mast vrije uitzichten geeft, zoals het 19e-eeuwse stadspark en het knooppunt van verkeerswegen, een rol spelen. (p. 4)

Uit de citaten blijkt dat de RCE de betekenis van de Euromast waardeert als civiel technisch kunstwerk dat het optimisme van de wederopbouw symboliseert. De betekenis in de stad is – de Euromast als oriëntatiepunt in de skyline en - het uitzicht dat vanuit de Euromast over de stad wordt geboden.

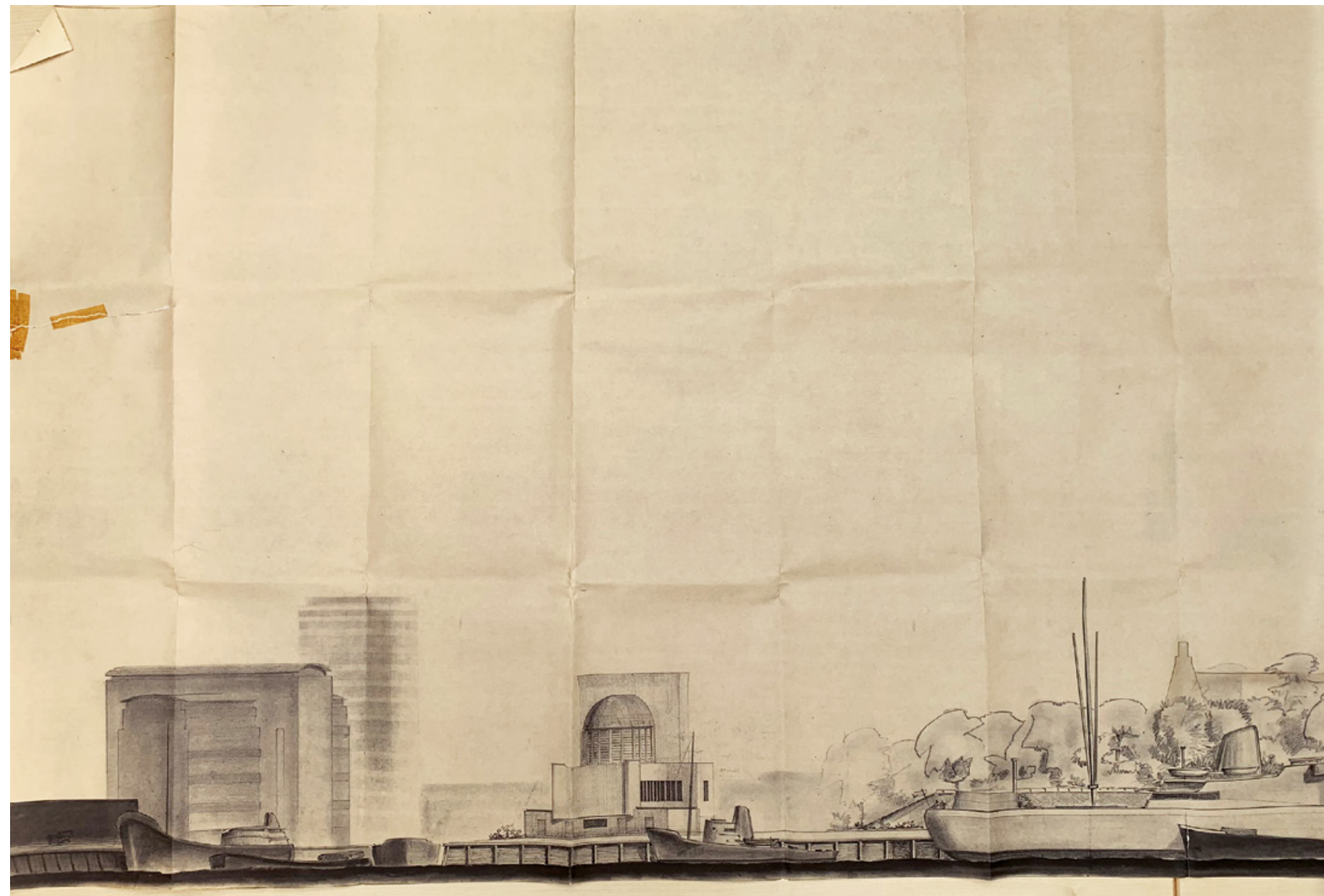
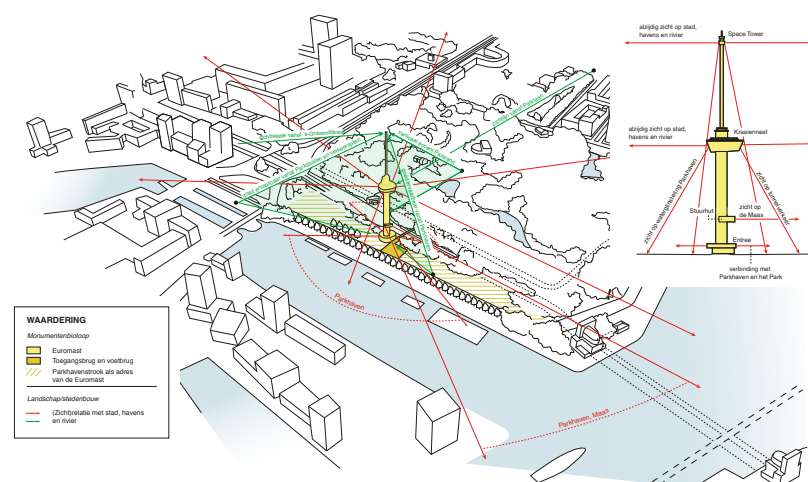


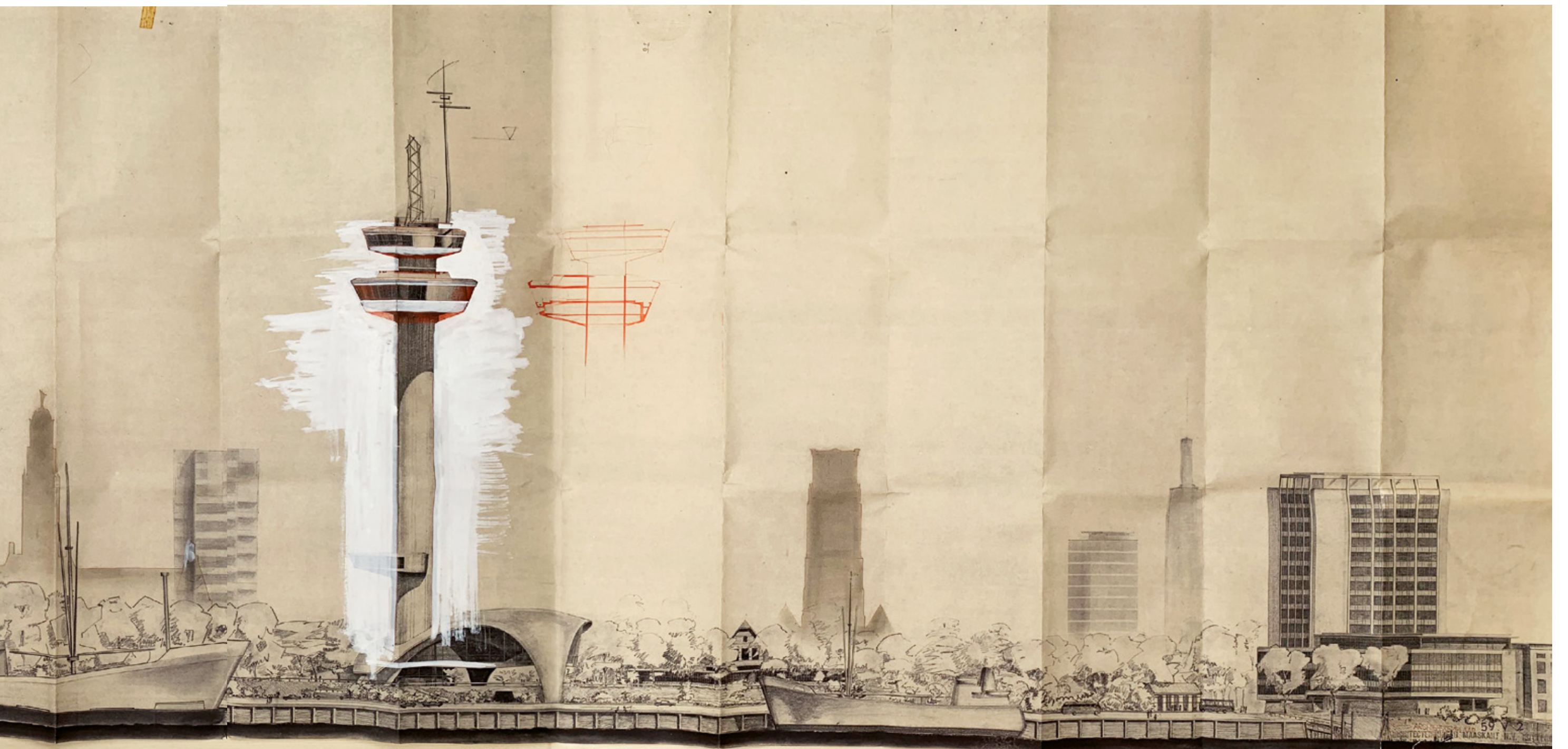
6.2 Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade

In aanvulling op bestaande onderzoeken die zijn gericht op de cultuurhistorische waarde van het gebied is door bureau Steenhuis-Meurs in 2020 een gedetailleerd cultuurhistorisch onderzoek verricht dat specifiek is gericht op de beschrijving van de kernwaardes van de Parkhavenstrook. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 14.2.

Het onderzoek is opgebouwd uit drie onderdelen: een beschrijving van de historische context in 5 episodes (tot 1872, 1872-1926, 1926-1950, 1950-1985, 1985-heden), een beschrijving van de 4 rijksmonumenten en de stedenbouwkundige setting hiervan rondom de Parkhavenkade (Het Park, Parksluizen, Maastunnel, Euromast), en het formuleren van uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Parkhavenkade.

Anticiperend op een ontwikkeling zijn door Steenhuis-Meurs 11 punten geformuleerd, die het verband tussen de vier monumenten en de Parkhavenzone expliciteren en waarin de te borgen waarden zijn samengebracht. Aan de hand van de 11 punten wordt in dit hoofdstuk toegelicht hoe in het masterplan de cultuurhistorische waarden zijn geborgd.





6.3 De verhouding tot Het Park

Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade;
punt 1: Het Park, 'illusie' van de Zochers, accenten op de tweede lijn.

Het Park sluit de luxe woonbuurten rondom de Parklaan visueel en programmatisch af. Het Park is geen Central Park, eerder een 'Edge Park' met vier randen, die elk een eigen afhechting naar hun omgeving hebben. De westelijke parkrand markeert een grens in de stad, een beëindiging. Deze rand bestaat uit een dicht aangeplante strook met struiken en bomen, die de achterliggende stad (eertijds de havens van Delfshaven) aan het zicht onttrekt. Alleen de Euromast is (prominent) uit het Park zichtbaar, als een naald op de achtergrond.

Te borgen waarden: a) de 'illusie' van de Zochers (de besloten wereld van het Park) en b) de eigenheid van de westelijke parkrand, die vanuit het Park gezien de achterliggende stad afdekt, met in de tweede lijn een accent (een naald of punctuele toevoeging).

Kijkend vanuit de belangrijkste open ruimtes in Het Park richting het westen blijft de Euromast als icoon de grote aandachtstrekker. De nieuwbouw van de Parkhaven valt grotendeels weg achter de boomtoppen. Alleen de toren op de kop bij het Droogleever Fortuynplein zal zichtbaar zijn. In de winter zal bij een laaghangende zon iets van het silhouet van de bebouwing zichtbaar zijn door de bomen heen. Dat is overigens nu ook al het geval met het silhouet van de bebouwing op de Müllerpier.

De nieuwbouw van de Parkhaven werpt in de namiddag schaduw in de richting van Het Park. In de zomer blijft de schaduw beperkt tot de Parkhavenstrook zelf. Ook halverwege het jaar (21 maart en 21 september) geeft de bebouwing nauwelijks schaduw in Het Park. Uitsluitend de toren op de kop geeft schaduw vanaf 15.00 uur in de middag. In de winter zal de schaduw gedeeltelijk in Het Park terechtkomen. Overigens alleen op plekken waar nu ook bomen staan. De open ruimtes in Het Park worden niet geraakt.

Met de introductie van de nieuwbouw krijgt Het Park een nieuwe parkrand. Aan de donkere, meer lommerrijke kant van Het Park wordt de omgeving daarmee sociaal veiliger en daarom meer laagdrempelig in gebruik.

De Parkhavenstrook grenst voor de helft aan de tunneltraverse en voor de helft direct aan Het Park. Het Park heeft aan de westelijke zijde een duidelijke begrenzing met een dijk. Deze dijk maakt deel uit een serie dijken rondom Het Park. Deze waren van oorsprong ingericht als wandeldijken met uitzicht over Het Park. Langs de dijk ligt de Baden Powelllaan. Op de dijk ligt een fietspad dat wordt geflankeerd door een dubbele bomenrij. Het ontwerp van de Parkhaven sluit hier op aan met een nieuwe riante overbrugging op maaiveldniveau en aanvullende wandelroutes die zijn afgestemd met de routes in Het Park.



Illustratie behorende bij punt 1 uit cultuurhistorisch onderzoek ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs



Zicht vanaf de tuin bij Dudok op de Euromast in Het Park



Zicht vanuit Het Park in de zomer



Zicht vanuit Het Park in de winter

6.4 De Parkhavenkade heeft een open groene sfeer

Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade;
punt 2: Parkhaven: open, groene sfeer.

De Parkhavenkade is onderdeel van het panorama vanaf de Parksluizen richting de Maas. De haven heeft een breed profiel, met de groene zoom van Het Park, een pontificaal zicht op de Euromast en een vizier naar de rivier. Vanaf de Maas (en de overkant van de rivier) biedt de Parkhavenkade een groene aanblik op de stad door de prominente aanwezigheid van de parkrand, met de Euromast als baken. De Parkhavenkade contrasteert met de 'stenige' en monumentale sfeer van de Coolhaven.

Te borgen waarden: a) de open, 'landschappelijke' sfeer van de Parkhaven (oostzijde); b) de groene aanblik vanaf de rivier en de Parksluizen, en c) een zekere openheid van de Parkhavenkade in relatie tot het Park.

De gewenste open en groene sfeer wordt geborgd door een aantal ingrepen. De eerste ingreep is de transformatie van een brede stenige kade waarop geparkeerd wordt naar een groene kade met een dubbele bomenrij van de 1e categorie bomen. Op de kade wordt niet geparkeerd en is uitsluitend bestemd voor voetgangersverblijf. De Euromast blijft onderdeel van de groene ruimte door de introductie van een landschappelijke voet van 105 meter. De nieuwbouw vormt een ensemble van 8 herkenbare gebouwen met riante tussenruimtes die gemiddeld 15 meter breed zijn. Het geheel ademt hiermee de gewenste openheid in relatie tot Het Park.



Illustratie behorende bij punt 2 uit cultuurhistorisch onderzoek ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs



Open groene sfeer Parkhavenkade

6.5 De Parkhavenkade als recreatief onderdeel van Het Park

Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade;
punt 3: ParkHaven: side-kick van Het Park.

De Parkhavenstrook (oostzijde) heeft een openbaar karakter en een aanvullende recreatieve programmering, als een soort 'side-kick' van Het Park.

Te borgen waarden: a) de openbare toegankelijkheid en b) de recreatieve gebruiksmogelijkheden van de zone tussen Parkhaven en tunneltraverse.

Het masterplan voorziet in een ensemble van 8 gebouwen die nadrukkelijk het publieke recreatieve karakter van de strook moeten ondersteunen. De ingrepen, die hiervoor worden gedaan, zijn zowel programmatisch als ruimtelijk van aard. Denkend vanuit het programma zijn de plinten van de gebouwen 50% gevuld met commercieel of maatschappelijk programma in een fijne stedenbouwkundige korrel. Dit maakt het mogelijk dat de bezoekers van de Parkhavenstrook meer kunnen gaan beleven dan uitsluitend een bezoek aan de Euromast en of de boten. In de strook is momenteel een Midgetgolfbaan aanwezig. Deze wordt in een nieuwe vorm terug gebracht.

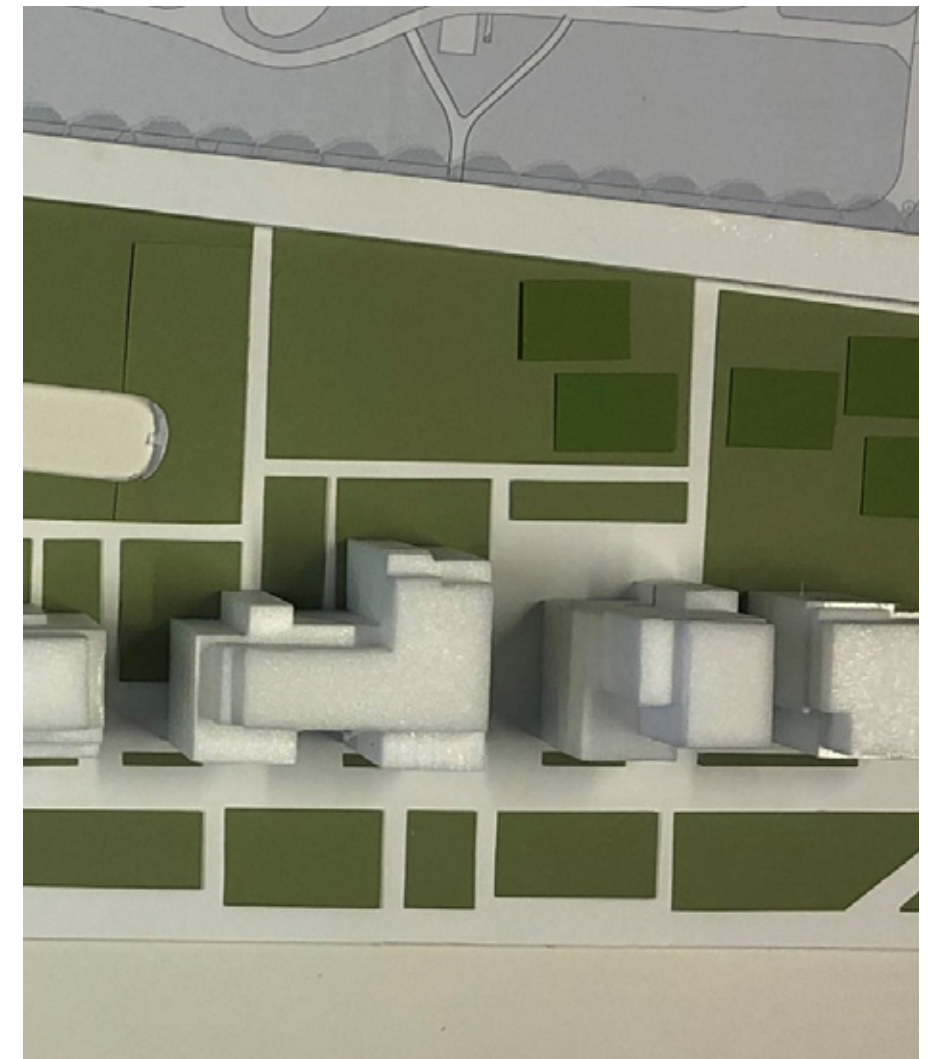
Het publieke karakter wordt tevens ondersteund door de introductie van een eenduidige paden/verharding structuur in het maaiveld. Het zorgt ervoor dat de gehele strook als openbaar zal worden ervaren. Door de verharding niet alleen aan de kadezijde neer te leggen, maar deze soms te laten omklappen naar de parkzijde ontstaan twee voorzijdes die worden ondersteund met publiek plintprogramma. De midgetgolfbaan krijgt hiermee een publiek adres.

De recreatieve waarde van de Parkhavenstrook zal sterk verbeteren als de strook veel beter wordt aangesloten op Het Park. Hiervoor voorziet het masterplan in de introductie van een nieuwe riante overbrugging voor voetgangers en fietsers op maaiveld niveau.

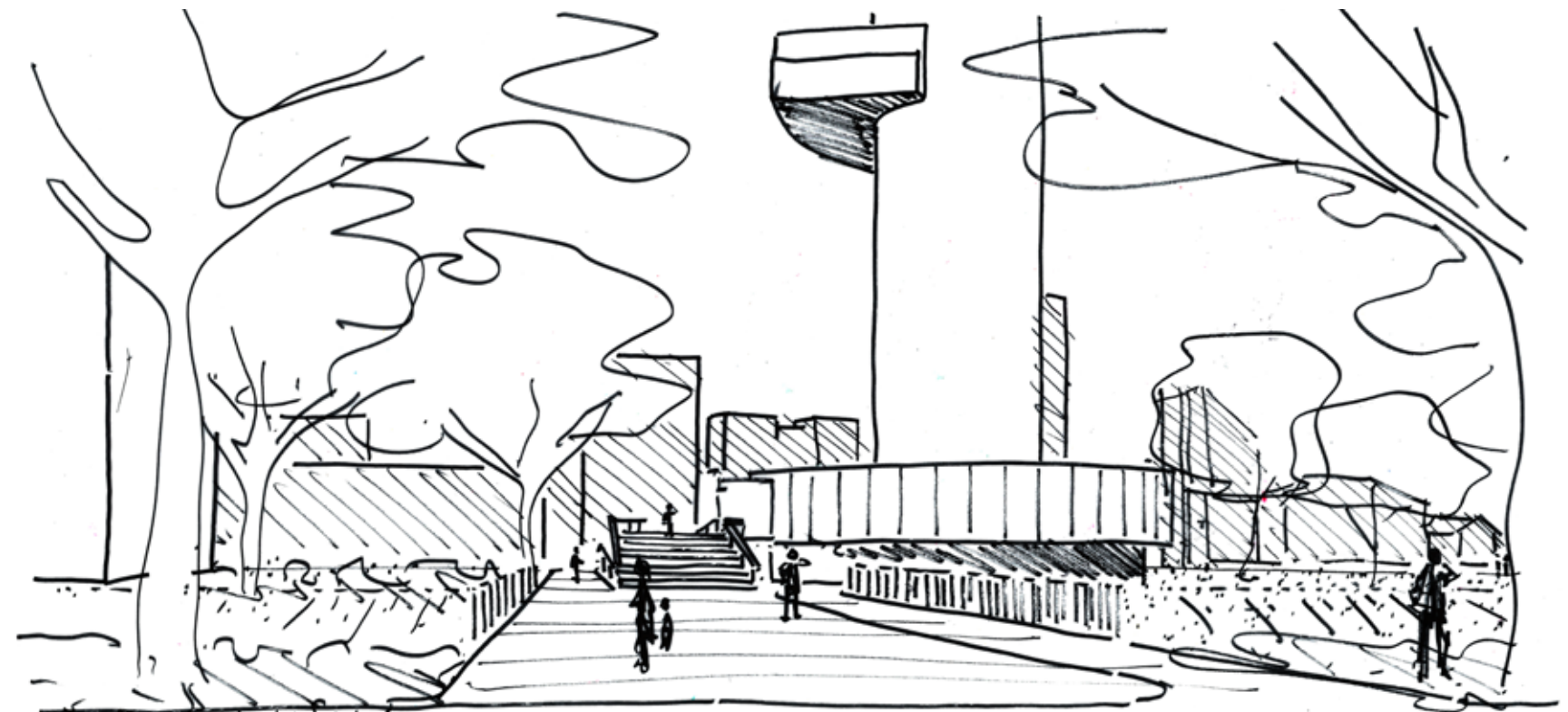
Rondom de Euromast wordt een landschappelijke ruimte gemaakt van 105 meter. Deze ruimte wordt ingericht met gazons, paden, heesters en bomen. Direct ten noorden van de Euromast zal de ruimte vooral gazon zijn. Het geeft de mogelijkheid deze te gebruiken als ligweide, maar ook als 'landingsruimte' voor recreanten die willen abseilen vanaf de Euromast.



Illustratie behorende bij punt 3 uit cultuurhistorisch onderzoek ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs



Midgetgolf baan inpassing in het ParkHaven masterplan



ParkHaven als recreatief onderdeel van Het Park

6.6 De landschappelijke inbedding van het Maastunnelcomplex

Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade;
punt 4: Maastunnelcomplex: de groene inrit

Het Maastunnelcomplex heeft tussen het Droogleever Fortuynplein en de ingang van de Maastunnel een groen karakter. Het talud vormt een 'groene vangrail', waar de voetgangersbrug van de Euromast naar het Park overheen steekt.

Te borgen waarden: a) het groene karakter van het talud, met aan de oostzijde de groene rand van het Park en aan de westzijde de Euromast; b) de verbinding tussen Parkhavenkade en het Park als een los (zwevend) element over de traverse, in samenhang met de zwevende sokkel (onderbouw) van de Euromast.

Het Maastunneltracé wordt gezien als een aparte entiteit met een eigen beeldtaal. Alle gebouwen zijn daarom op gepaste afstand van de tunnelwanden en -gebouwen gepositioneerd. Op deze wijze wordt het Maastunneltracé noch fysiek, noch in de beleving aangetast door de nieuwbouw. De gehanteerde afstand is 20 meter van de open tunnelbak.

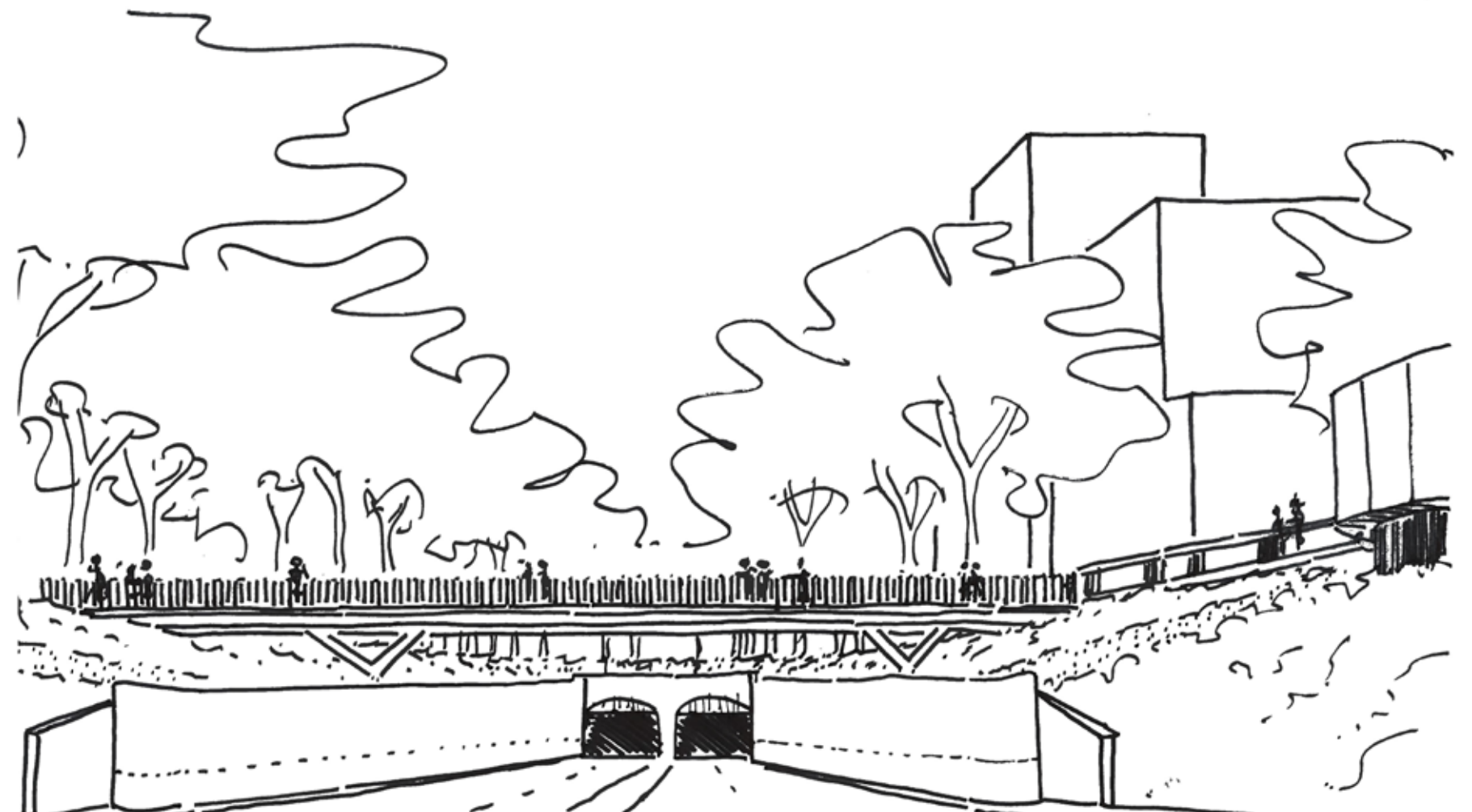
De taluds vanaf het maaiveld peil naar de tunnelranden hebben een dermate flauwe helling dat keerwanden niet nodig zijn en dat bomen er natuurlijk op kunnen groeien. De beplanting van de taluds zal qua assortiment worden afgestemd op zowel het oorspronkelijke beplantingsplan als op de wens maximaal te mitigeren op fijnstof.

Er is een riante overbrugging voor voetgangers en fietsers voorzien over het Maastunneltracé. Deze overbrugging wordt subtiel en ingetogen ontworpen zodat duidelijk is

dat deze geen onderdeel uitmaakt van het monumentale Maastunneltracé. De beleving van tunnelmond door de naderende automobilist blijft goed. De overbrugging heeft een breedte van circa 12 meter, een profiel waar zowel een fietspad als een ruim voetpad op kan worden gerealiseerd. De randen van de overbrugging verjongen vanuit de tunnel gezien naar boven toe, waardoor de zichtlijnen van de automobilist maximaal gehandhaafd blijven. De overbrugging wijkt qua materialisatie, kleurstelling en beeldtaal af van de betonnen structuur en beeldtaal van het Maastunneltracé. De aanlanding van de overbrugging zal fysiek worden vrij gehouden van de randen van het Maastunneltracé, waardoor concurrentie in de beeldtaal wordt voorkomen.



Illustratie behorende bij punt 4 uit cultuurhistorisch onderzoek ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs



Overbrugging voor voetgangers en fietsers over het Maastunneltracé

6.7 De routebeleving vanuit het Maastunnelcomplex

Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade;
punt 5: Maastunnelcomplex: routebeleving

Vanuit de tunneltraverse is de aanwezigheid van het water van de Parkhaven en de Maas voelbaar als openheid. Dat geldt in beide richtingen, naar het noorden en naar het zuiden. Sporadisch is er een doorzicht richting Parkhaven en is ook de Euromast te zien.

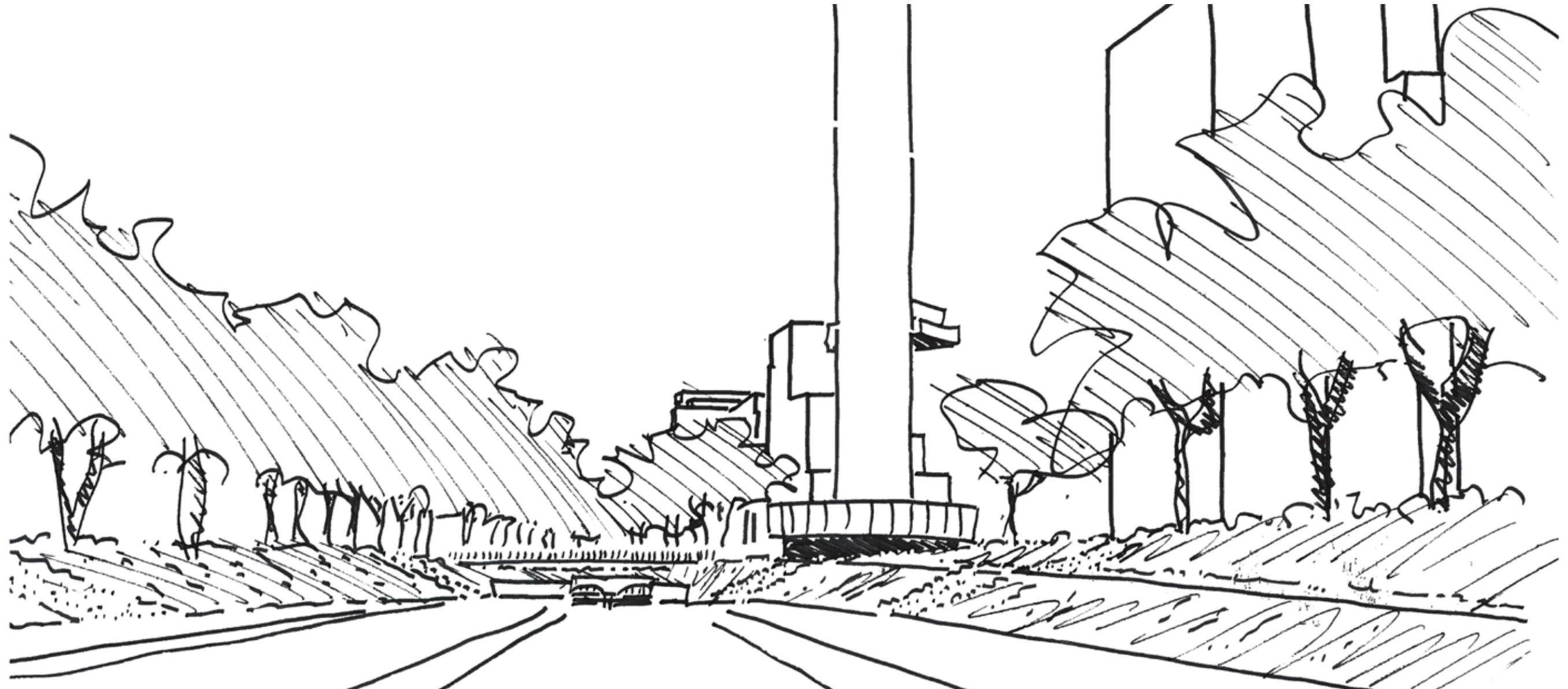
Te borgen waarde: het gevoel van openheid van de rivier

en de Parkhaven vanuit de tunneltraverse.

Het masterplan voorziet in een open landschappelijke ruimte rondom de Euromast. In deze ruimte krijgt de Euromast een asymmetrische ligging, waarbij de nieuwbouw van ParkHaven aan de zuidzijde circa 40 meter afstand heeft vanaf het hart van de mast en aan de noordzijde circa 65 meter. Dit zorgt ervoor dat het rijdend perspectief vanuit de tunneltraverse bij de Euromast relatief veel openheid laat zien.



Illustratie behorende bij punt 5 uit cultuurhistorisch onderzoek ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs



Routebeleving van ParkHaven vanuit het Maastunneltracé

6.8 De riante inpassing van de gebouwen van het Maastunnelcomplex

Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade; punt 6: Gebouwen Maastunnelcomplex: alzijdig en vrijstaand

In de omgeving van de Parkhavenkade zijn het garagegebouw, het Ventilatiegebouw en het toegangsgebouw beeldbepalende objecten van het Maastunnelcomplex met stedenbouwkundige en ensemblewaarde. Deze waarde manifesteert zich door de plaatsing van de gebouwen als alzijdige, vrijstaande elementen ingebed in het groen. De gebouwen zijn zichtbaar vanaf de traverse en aanrijroute voor langzaam verkeer en hebben een samenhangende vormgeving en materialisatie. De ventilatie- en entreegebouwen markeren vanaf de rivier, vanwege de markante ligging aan de kade en de gelijke vormgeving, de entree tot de stad.

Te borgen waarden: stedenbouwkundige en ensemblewaarden van de gebouwen van het Maastunnelcomplex.

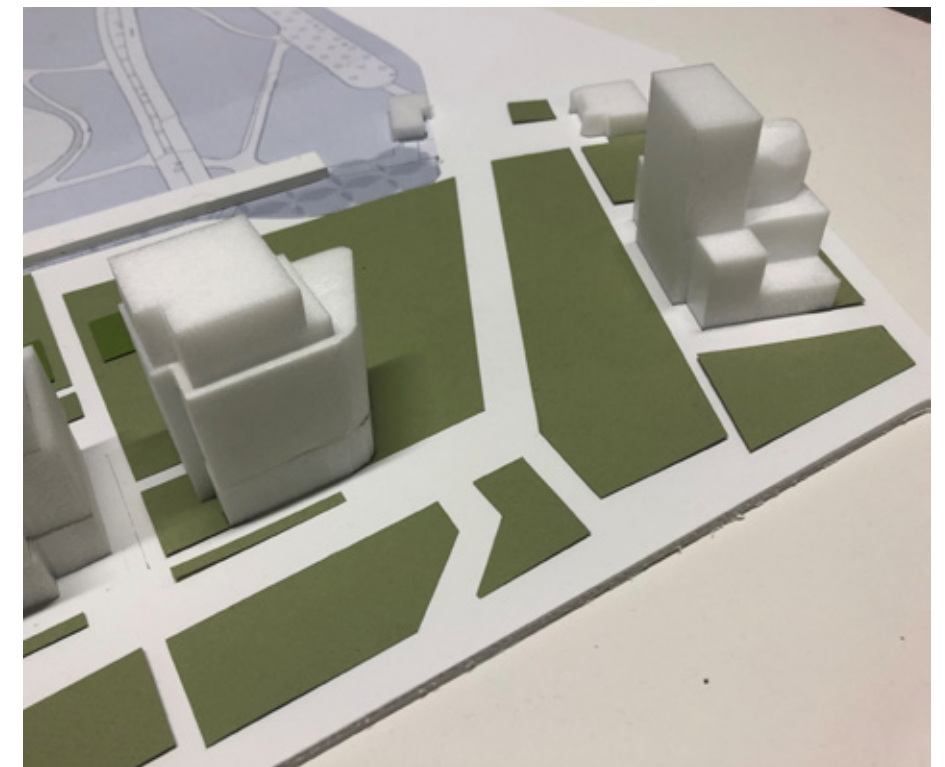
Het Ventilatiegebouw is het meest opvallende gebouw van het Maastunnelcomplex. Samen met het Ventilatiegebouw aan de overzijde van de Maas vormt het een iconisch duo dat vooral vanaf de rivier als ensemble kan worden ervaren. De nieuwbouw van Parkhaven wordt zodanig gepositioneerd dat er sprake is van een gepaste afstand. Los van de ruimtelijke samenhang van de volumes is de ruimte tussen het meest zuidelijk gelegen gebouw van Parkhaven en het Ventilatiegebouw ook bedoeld als parkachtige, en dus royale groene verbinding tussen Het Park en de kade van de Parkhaven.

Om deze groene verbinding gestalte te kunnen geven

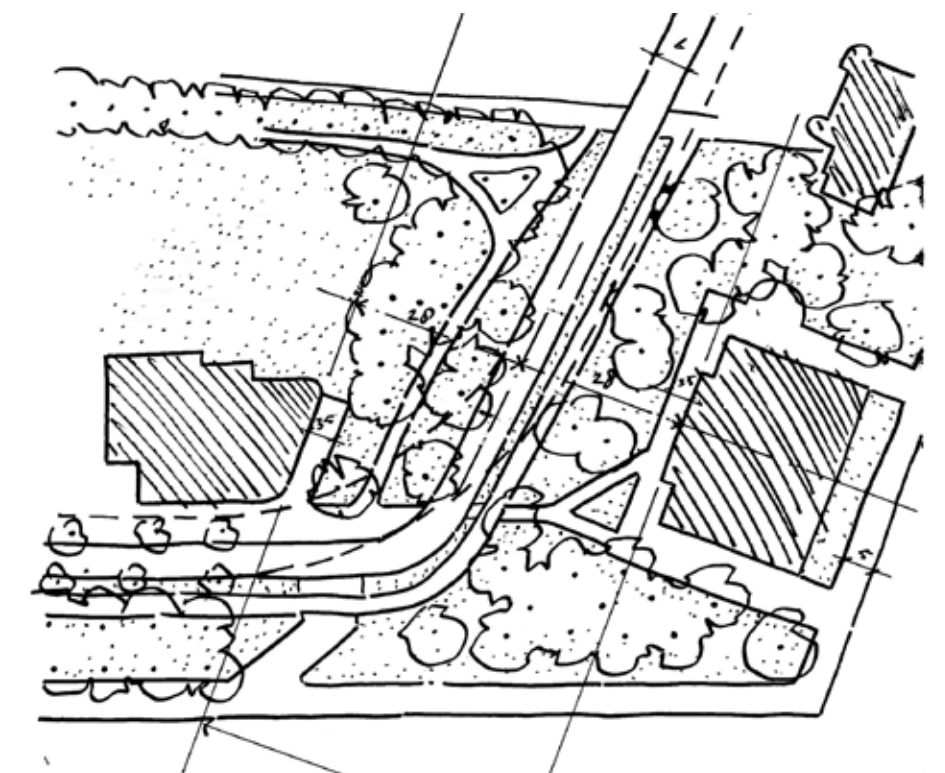
is de ruimte gedimensioneerd op 56 meter. Dit is de afstand tussen het Ventilatiegebouw en het kopgebouw van ParkHaven, gemeten met een zogenaamde evenwijdige "offset" die is opgehangen aan de richting van het Ventilatiegebouw. De ruimte is gekozen met in het achterhoofd een evenwichtige groene invulling aan beide zijden van de weg die hier een compact profiel krijgt van 6 meter. Door een haakse lijn te trekken vanuit het hart van het Ventilatiegebouw tot aan het hart van de weg kan een afstand gemeten worden van 28 meter. Dezelfde afstand zal ook aan de andere kant van de weg worden gemaakt. Het resultaat is een weg die op een symmetrische wijze in het groen is opgenomen. Om het groen in deze zone de overhand te laten hebben zullen overige verhardingen zoals het trottoir rondom het Ventilatiegebouw en het terras bij het kopgebouw relatief compact worden gehouden met een breedte van 3,5 meter. Ook de inpassing van de midgetgolfbaan begint achter de 56 meter zone zodat het parkachtige karakter in zijn geheel van Park tot kade is te beleven. De bestaande boomgroepen van met name populieren kunnen hier blijven gehandhaafd en worden aangevuld met een tiental nieuwe bomen om de zone meer tot een geheel te smeden.



Illustratie behorende bij punt 6 uit cultuurhistorisch onderzoek ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs



Inpassing van gebouwen van het Maastunnelcomplex in ParkHaven



Schets inpassing van gebouwen van het Maastunnelcomplex in ParkHaven

6.9 De Euromast als dominante factor in de Rotterdamse skyline

Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade;
punt 7: De Euromast: moeder aller bakens Rotterdam

In relatie tot zijn omgeving is de Euromast het dominante gegeven: een mast waarmee het kraaiennest ver boven alles in de directe omgeving wordt uitgetild.

Te borgen waarden: a) de grootsheid van de toren (een mast met kraaiennest), die bovendien uitrijst boven zijn omgeving; b) de lucht rondom de Euromast.

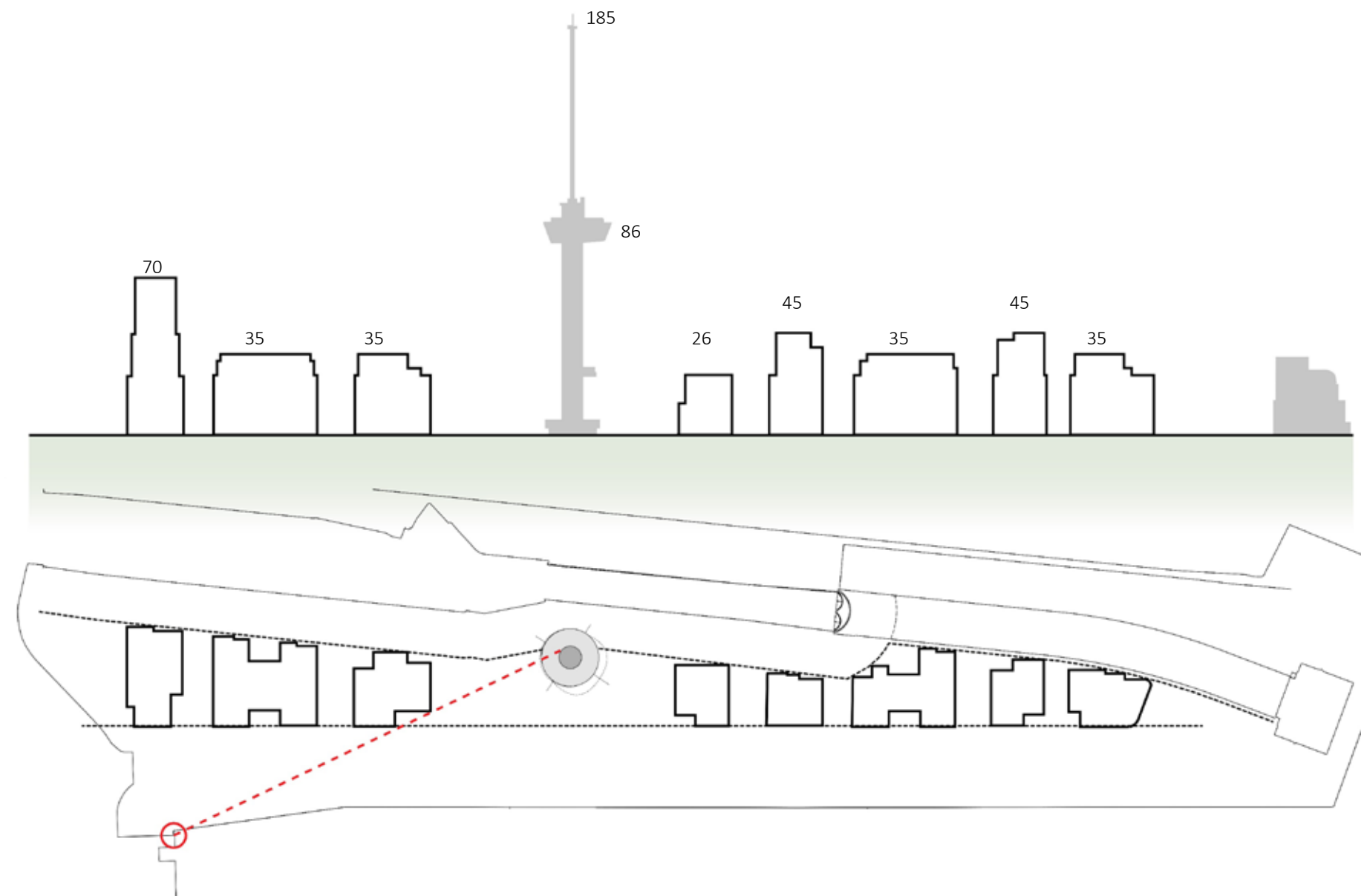
Icoon voor de stad

Als icoon en oriëntatiepunt voor de stad blijft de betekenis van de Euromast vrijwel ongewijzigd. Het markante silhouet is één van de belangrijkste symbolen van de stad en hoort bij de 'mental map' van de Rotterdammer. Vanuit de directe omgeving is de Euromast een ranke toren die tussen park en kade oprijst uit het groen. De bebouwing aan weerszijden van de mast is ten opzichte van zowel de korf die begint op 86 meter als de masthoogte van 185 meter laag te noemen. De bebouwingshoogte van de nieuwbouw varieert voor zeven gebouwen van 26 meter (direct ten zuiden van de Euromast), 35 meter (basishoogte) tot 45 meter (twee gebouw accenten). Het gebouw op de kop van het ensemble is 70 meter hoog. Deze heeft echter zoveel afstand tot de Euromast dat dit niet met elkaar concurreert. In het totale ensemble is de Euromast duidelijk de baas.

Voor de positionering van de twee gebouw accenten met een hoogte van 45 meter is er rekening mee gehouden dat deze niet direct gelegen zijn naast de Euromast maar geplaatst zijn in de 2e lijn. De 45 meter gebouwen bevinden zich daardoor beide aan de zuidzijde van de Euromast.



Illustratie behorende bij punt 7 uit cultuurhistorisch onderzoek ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs



Inpassing van de Euromast als dominante factor in de Rotterdamse skyline

6.10 De Parkhavenkade is het adres van de Euromast

Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade;
punt 8: Parkhavenkade: het 'adres' van de Euromast

De Parkhavenkade is het adres van de Euromast, met de brug naar het Park als achterom. Bezoekers bereiken de toren via het plantsoen, met zicht op het groen en de Parkhaven. Vanaf de Westzeedijk en het Droogleevers Fortuynplein is de Euromast in zijn geheel te ervaren.

Te borgen waarden: a) voldoende ruimte rondom de entree van de Euromast, om de toren vrij te houden van eventuele nieuwe ontwikkelingen, b) de verankering van de Euromast op het maaiveld, in relatie tot de buitenruimte, c) de verbinding over de tunneltraverse naar het park, d) het groene talud van het Maastunnelcomplex en de Parkhavenkade.

Zichtbaarheid vanuit de stad

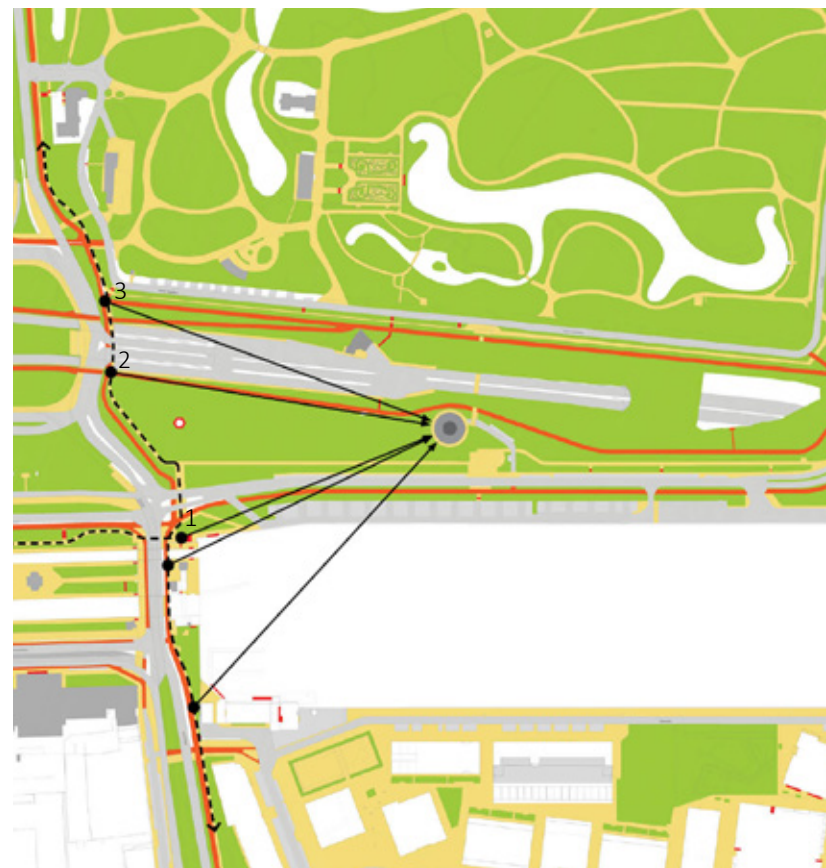
De nieuwe ontwikkeling dient zodanig ingepast te worden dat vanuit de belangrijkste bewegingslijn (de Westzeedijk) de Euromast in zijn geheel goed zichtbaar is. Voor deze zogenaamde dynamische zichtlijn zijn in het masterplan drie punten aangewezen waarop de mast, de korf, de scheepsbrug en minimaal de helft van de trommel zichtbaar dient te zijn. Twee van zichtpunten zijn bepaald vanuit de oost-west route: aan de westzijde tussen de havenpolitie en het sluizencomplex en aan de oostzijde daar waar de oversteek plaatsvindt met de tunneltraverse. Een derde zichtlijn is opgebouwd vanuit de noord-zuid gelegen voetgangersroute komend vanaf het Coolhavenpark en het sluizencomplex.

Op basis van de gewenste zichtlijnen zijn de gebouwen zodanig gepositioneerd dat ze allemaal een adres aan de

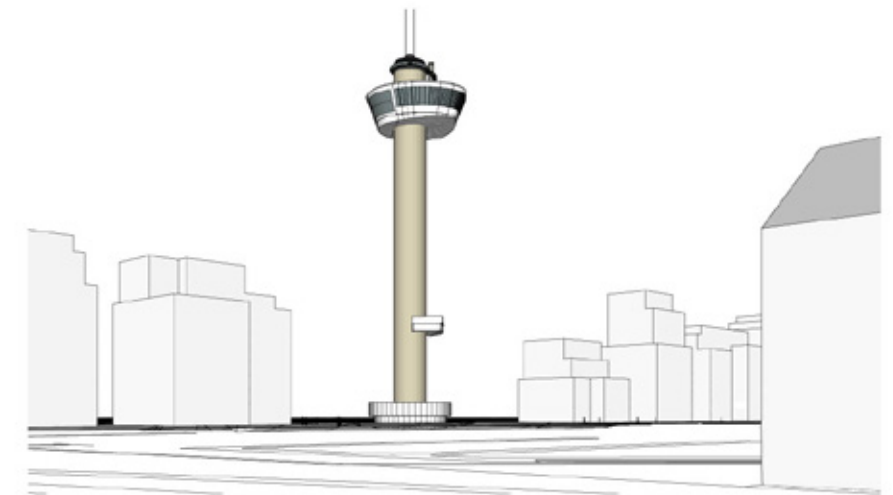
kade krijgen. De gebouwen die aan deze ruimte liggen rondom de Euromast hebben terugliggende hoeken zodat de diagonale zichtlijnen op de mast in zijn geheel maximaal vanaf de kade kunnen worden ervaren.



Illustratie behorende bij punt 8 uit cultuurhistorisch onderzoek ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs



Plattegrond met zichtlijnen op Euromast



Zichtlijn 1



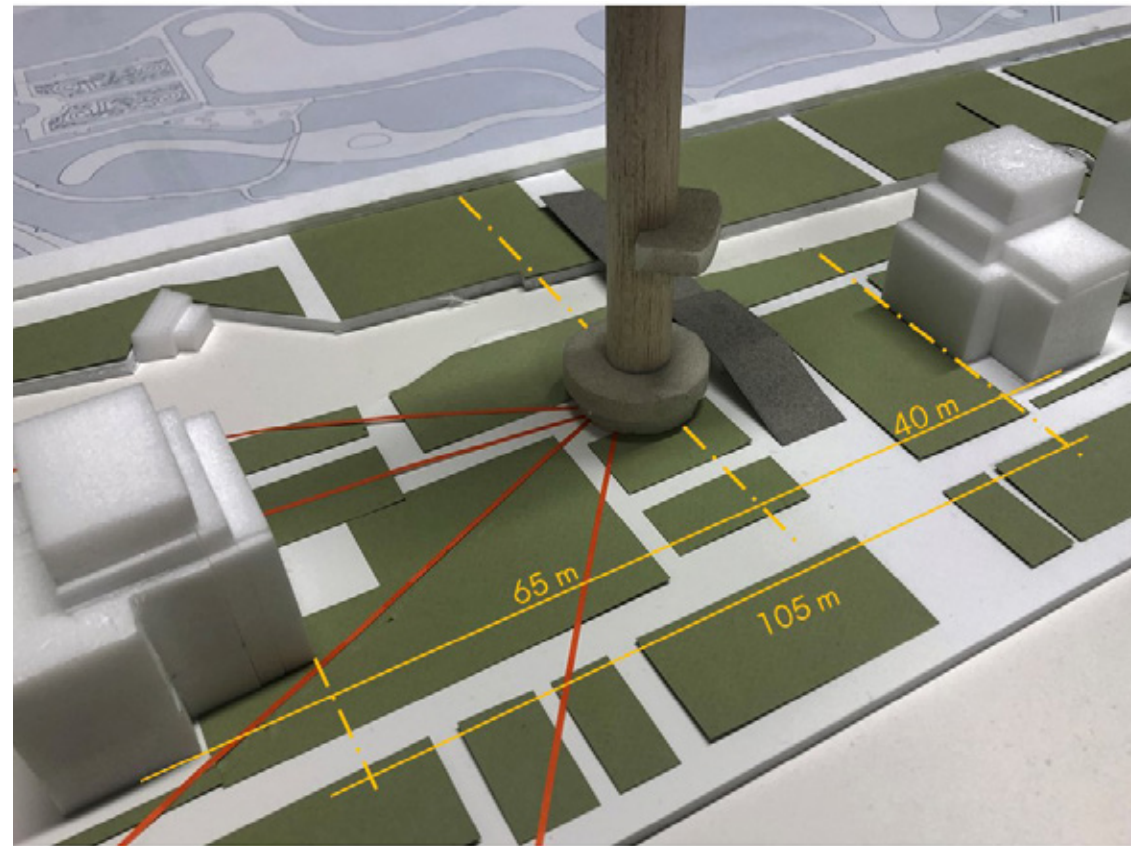
Zichtlijn 2



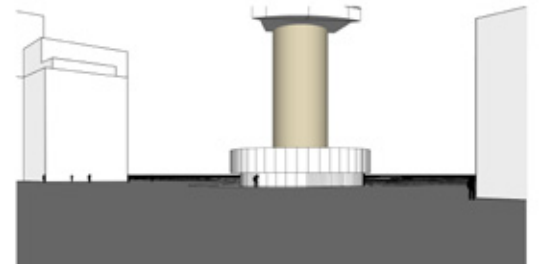
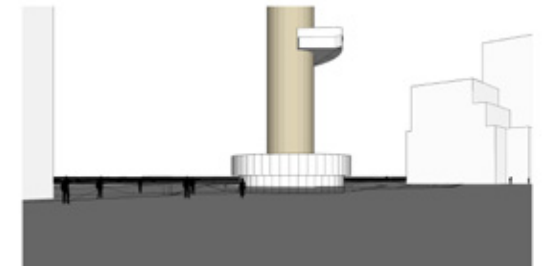
Zichtlijn 3

Aan de voet van de mast

De directe ervaring van de Euromast vanaf de kade en vanaf de Baden Powelllaan, is voornamelijk de voet van de mast. Van nabij bestaat de ervaring van de Euromast uit de elegante, zwevende 'entreetrommel' op de aankomstruimte. Vanaf de voet daar rijst de mast omhoog, met als eerste stop de scheepsbrug en daarboven de uitzichtkoepel. Voor deze ervaring biedt een stedelijke maat van de aankomstruimte met circa 105 meter de juiste landschappelijke schaal. De aankomstruimte is nadrukkelijk asymmetrisch verdeeld met een ruimte van circa 65 meter ten noorden van de Euromast en circa 40 meter ten zuiden van de Euromast. Deze opbouw van de ruimte geeft de Euromast maximaal ruimte en zicht naar de stad zonder dat het totale ensemble van bebouwing uiteen valt in een noordelijk deel en een zuidelijk deel. De asymmetrische opbouw van de ruimte past heel goed bij het gedachtegoed van de jaren '60 en de asymmetrische opbouw van de Euromast.



Inpassing voet van de mast in ParkHaven masterplan



Zicht op voet van de mast in ParkHaven masterplan



Schets voet van de mast in ParkHaven vanaf zuidzijde



Schets voet van de mast in ParkHaven vanaf noordzijde

Overbrugging en entree

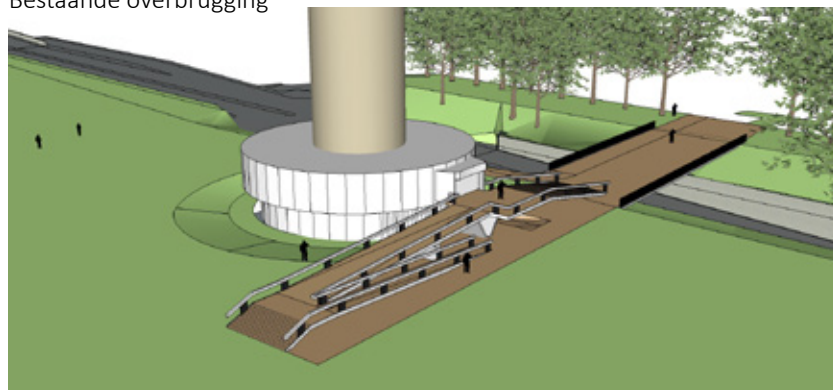
In de 40 meter brede ruimte ligt tevens de overbrugging die op die manier goed aansluit bij de huidige opgang. De overbrugging en de entree die wordt aangepast op rolstoelvriendelijke hellingen vormt hiermee een eenvoudig geheel dat vanzelfsprekend in de ruimte komt te liggen. De breedte van de overbrugging is met circa 12 meter een riante maat voor zowel de voetganger als de fietser. De hoogte van de overbrugging is op maaiveld niveau gelegen. Hierbij biedt deze maximaal comfort voor voetganger en fietser.



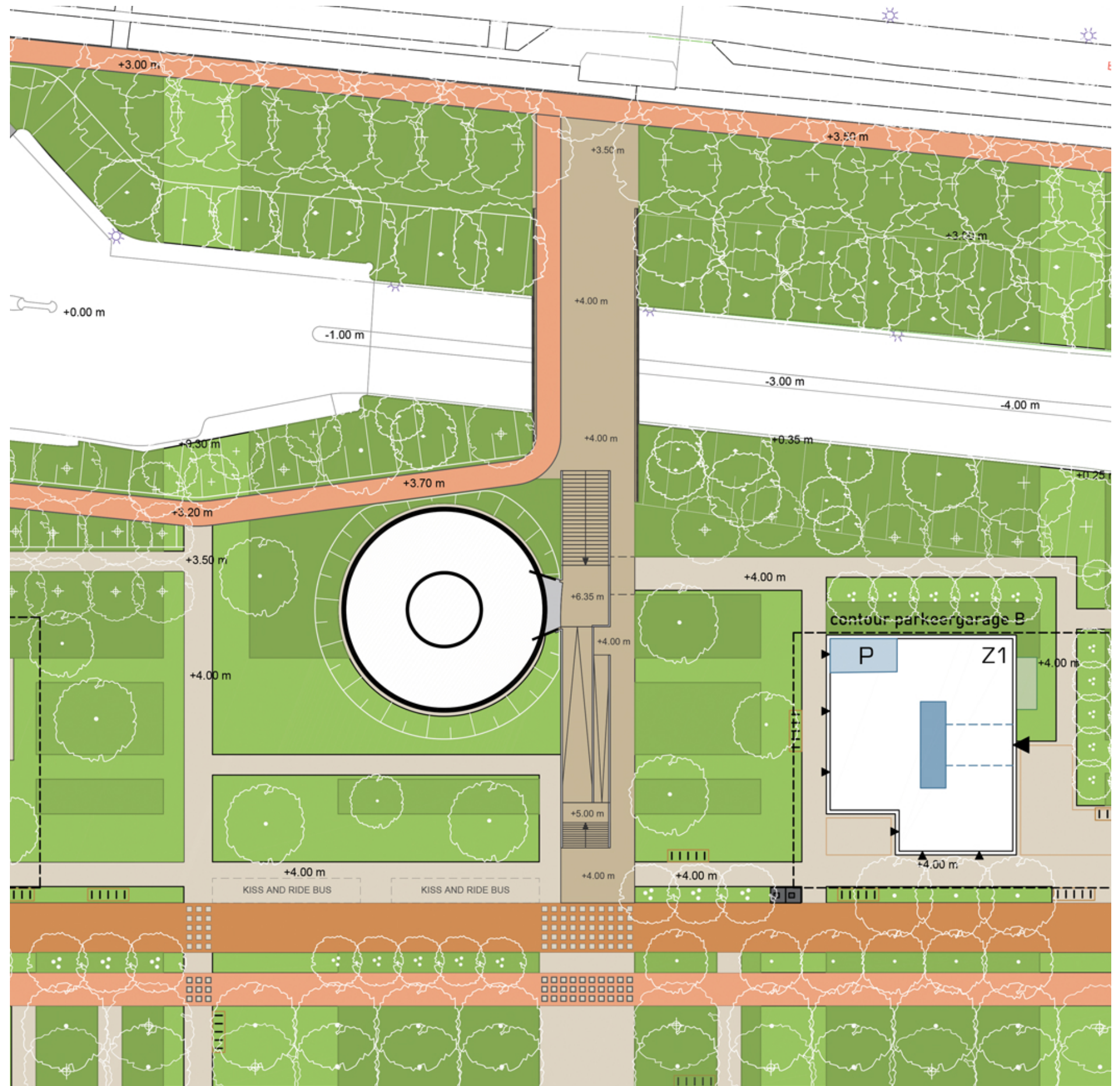
Aanbouw van bestaande overbrugging



Bestaande overbrugging



De overbrugging in het ParkHaven masterplan



De overbrugging in het ParkHaven masterplan



6.11 De Euromast heeft 3 accenten in het gebouw

Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade;
punt 9: De Euromast: drie biotopen boven elkaar

De Euromast is als een woudreus, met op verschillende hoogtes een andere biotoop (leefwereld). Op het maaiveld is dat een sokkel in de vorm van een zwevende trommel met de entree, omringd door tuinen en de voetgangersbrug naar Het Park. Op 30 meter hoogte is een scheepsbrug aan de mast gehangen, als een broche, vrij zichtbaar vanaf de Parkhaven en de Maas. Boven is het kraaiennest (de korf), met een alzijdig uitzicht en een architectonische oriëntatie op de rivier en de haven, bekroond door de Space Tower.

Te borgen waarden: de drie biotopen van de Euromast, elk met een omvang, afwerking en zichtlijnen (sokkel, scheepshut, korf met Space Tower).

Naast de ruimte voor de toren en korf in de totale skyline, en de riante landschappelijke setting op de grond bij de trommel is er bij de volumeopbouw van de twee gebouwen direct naast de Euromast specifiek gelet op een aflopend volume. Met name het gebouw aan de zuidzijde van de Euromast is zodanig ontworpen dat het zicht op de scheepsbrug vanaf de rivier in tact blijft. Hierdoor is het gebouw lager uitgevoerd (26 meter) en heeft het een dubbele set back gekregen.



Illustratie behorende bij punt 9 uit cultuurhistorisch onderzoek
ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs

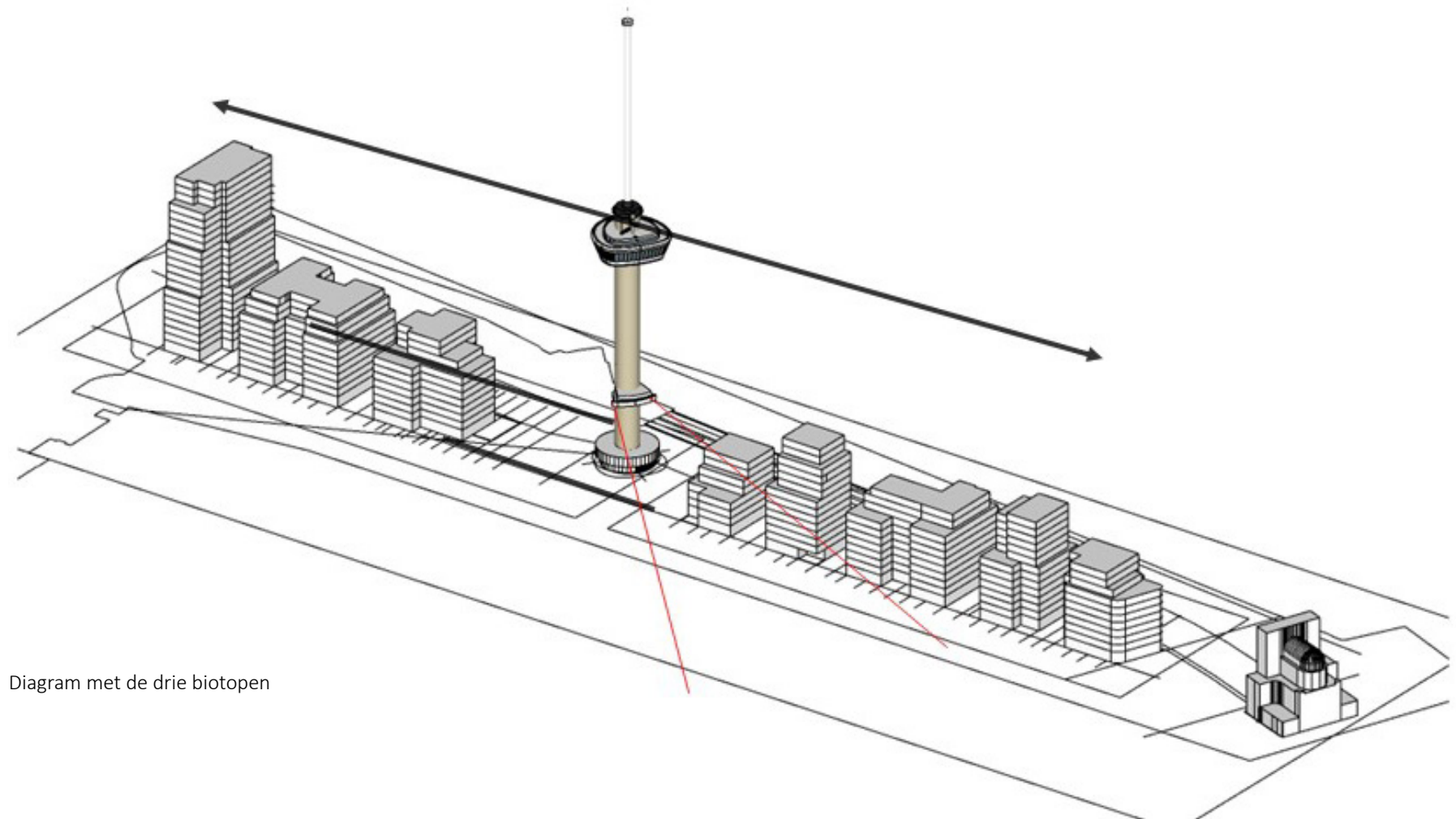


Diagram met de drie biotopen

6.12 De Parkhavenstrook heeft een eigen identiteit

Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade;
punt 10: De Parkhavenstrook als grondvlak van de Euromast

De Parkhavenstrook was achtereenvolgens ingericht met a) een reeks lage havenloodsen met daarachter tennisbanen, b) een buitendijkse Parkway (traverse en maaiveld) naar de Maastunnel, c) een expoterrein met een lappendeken van tuinen (Floriade) en d) een plantsoen met recreatieve functies. De constante factoren zijn de kade, het groene karakter, de openheid en de ruimtelijke samenhang. Sinds 1960 is de Euromast het centrale en dominante gegeven. De mast landt in het talud van de tunneltraverse, waarbij de ontsluiting en de voetgangersbrug naar het Park in de groenaanleg zijn opgenomen. Ten tijde van de Floriade leverde dit een soort tuin op, die onderdeel was van het stelsel van tuinen en buitenruimten van de expo. Later veranderde de strook in een plantsoen met paden en wegen, het decor en grondvlak waarin de landing van de Euromast was ingebed.

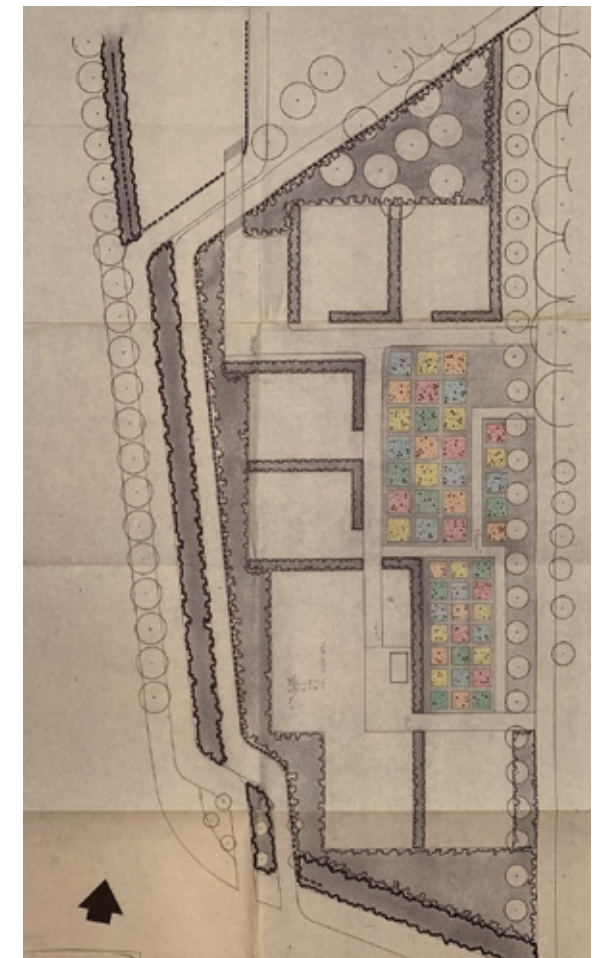
Te borgen waarden: de open groene ruimtelijke samenhang en beleving tussen de Euromast en het groene grondvlak (de Parkhavenstrook), waar de mast in het plantsoen landt.

De landschappelijke inrichting van de Parkhaven is ontworpen in een ontwerptaal dan die past bij de jaren '60 van de vorige eeuw. Hiermee wordt nadrukkelijk het contrast gezocht met de ontwerptaal van Het Park die kan worden geduid als een laat 19e-eeuwse landschapstijl. De twee gebieden sluiten hierdoor wel goed aan, maar het is direct duidelijk in welk gebied men zich bevindt. De orthogonale compositie van groen en paden is een ontwerpstijl die is toegepast in de tijd dat de Parkhavenstrook onderdeel was van de Floriade.

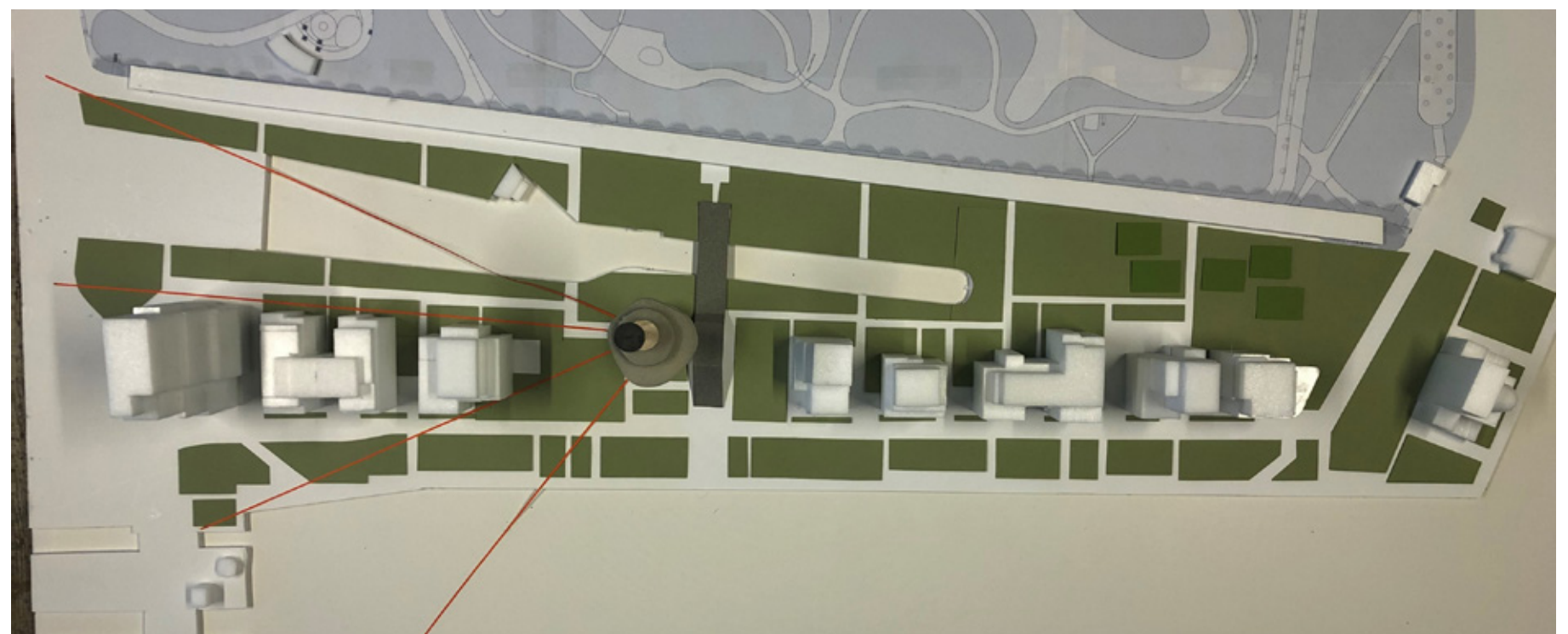
De strakke orthogonale compositie komt ook terug in het ontwerp van de gebouwen. Het gehele ensemble oogt hiermee als een vanzelfsprekend landschap dat hoort bij de Euromast. Het strakke landschapsonderwerp maakt één geheel van de kade, de tussenruimtes, de directe ruimte rondom de Euromast en de parkstrook met de midgetgolfbaan.



Illustratie behorende bij punt 10 uit cultuurhistorisch onderzoek ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs



Volks- en Schoolwerktuinen op de zuidelijke punt van de Parkhavenstrook uit: cultuurhistorisch onderzoek van Parkhaven Rotterdam, door SteenhuisMeurs



De Parkhavenstrook in het masterplan ParkHaven

6.13 Het uitzicht vanaf de Euromast

Cultuurhistorische waarden van de Parkhavenkade;
punt 11: De Euromast: uitzicht op Rotterdam en omstreken

Het uitzicht vanaf de Euromast heeft een hoge attractiviteit: op afstand de havens, de Rotterdamse wijken en buurten en de zuidvleugel van de Randstad, dichtbij de rivier, het water van de haven, de stromen van de scheepvaart en het wegverkeer, het Park en de kades.

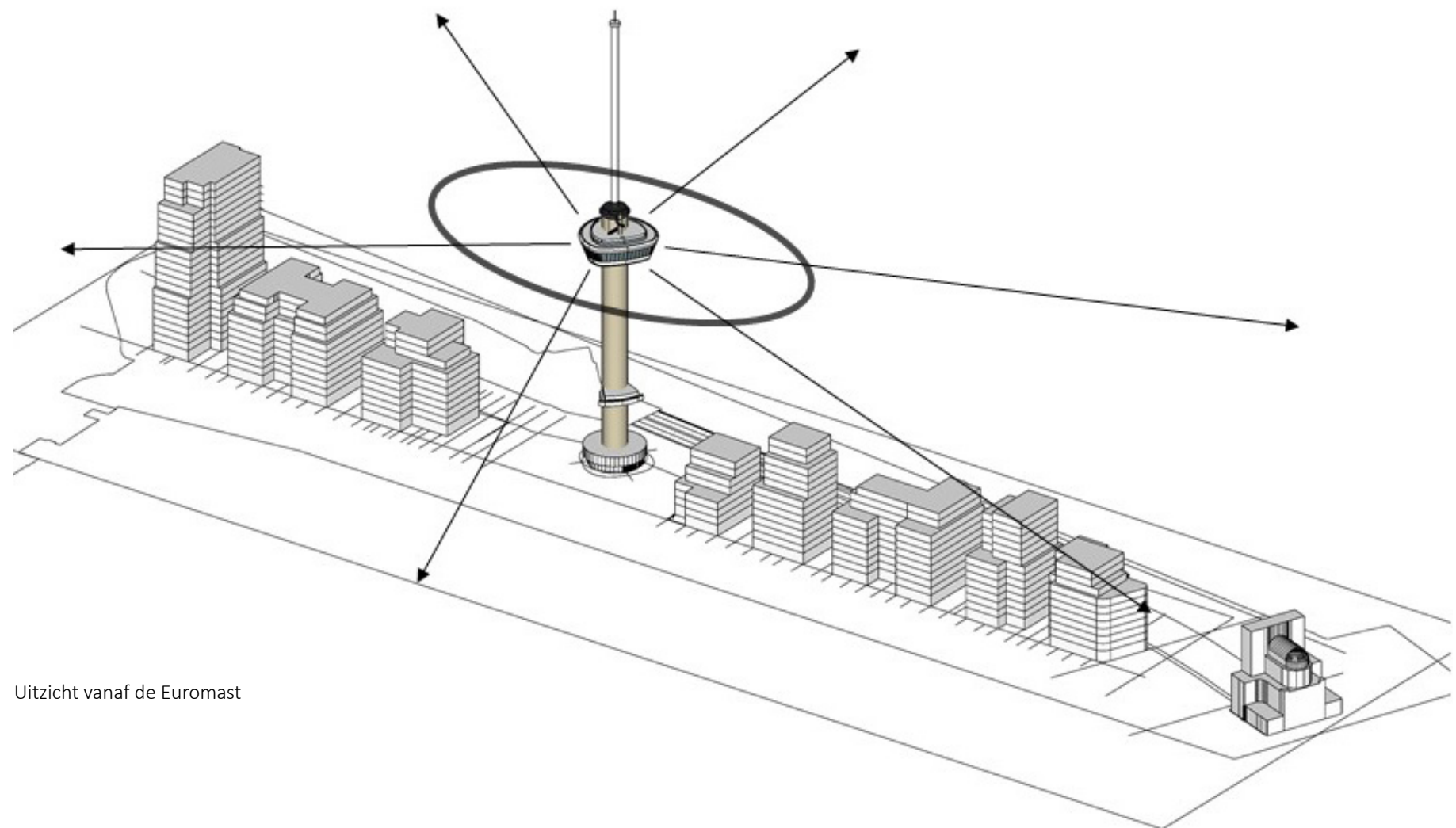
Te borgen waarden: het diverse en Rotterdamse uitzicht vanaf de Euromast.

Panoramische vergezichten

De ervaring van de Euromast met het uitzicht op haven en stad bevindt zich op twee niveaus: de panoramakoepel met terras op 112 meter hoogte en de uitzichtlift Euroscop naar de top van 185 meter. Het zicht vanuit de bovenste twee niveaus wordt met de nieuwbouw niet belemmerd door de beperkte hoogte (26-45 meter met een uitzondering naar 70 meter) van de nieuwbouw.



Illustratie behorende bij punt 11 uit cultuurhistorisch onderzoek ParkHaven Rotterdam door SteenhuisMeurs



Uitzicht vanaf de Euromast







7. Groene buitenruimte

7

Groene buitenruimte

7.1 Groenconcept

Het ruimtelijk concept voor het groen van de Parkhaven strook kan worden omschreven als een openbare parkachtige omgeving met een duidelijke signatuur die past bij de belangrijke identiteitsdrager van de strook: de Euromast. De groene kwaliteit in dit stadsdeel is een samenspel tussen bestaande groene entiteiten (Het Park, rondom de Maastunnel, de Westzeedijk, het Coolhavenpark) en de nieuw toegevoegde groene ruimtes van de Parkhaven. Deze nieuwe toevoegingen zijn een Groene kade, een Landschappelijke ruimte rondom de Euromast, een Comfortabele overbrugging, een Groene dooradering met grote en kleine ruimtes en Groene architectuur (met verticaal groen en daktuinen).

Het totaal aan groene ingrepen dient meerdere doelen. Op stedelijk niveau speelt zowel de verbinding als het verblijf een belangrijke rol. De strook heeft een strategische ligging voor zowel fietsersstromen als voetgangersroutes. Tegelijkertijd is de strook een recreatieve trekker met de Euromast en kadeboten waar in het masterplan een woon- en voorzieningenprogramma aan wordt toegevoegd.

Het landschappelijk ontwerp voor de Parkhavenstrook heeft een duidelijke eigen signatuur met een orthogonale vormgeving van verharding en groen. Het ontwerp versterkt hiermee de eigen identiteit van de strook. Het zorgt er tevens voor dat alle ruimtes optimaal met elkaar zijn verbonden.



Kaart groenconcept

De verbindende rol van de strook is ook belangrijk vanuit een ecologisch perspectief. Hiervoor kan op meerdere manieren naar de strook worden gekeken. Zo liggen er kansen om verbindingen te leggen tussen Het Park en de rivier, maar ook langs het water richting het noorden langs de Schie.

Bij de vormgeving van de groene dooraderingen is gekeken naar riante afmetingen en wordt er gereageerd op bestaande gebouwen. Daar waar ruimte nodig is, zoals rondom de Euromast, wordt een riante open ontvangstruimte gemaakt. Dit geldt ook voor de beide koppen van het gebied, waarbij de ruimtelijke opzet van het Droogleever Fortuynplein en de kop van de kade aan de zuidzijde op een vanzelfsprekende wijze worden verankerd in het masterplan. Het geheel is een samenspel tussen sociaal aantrekkelijke ruimtes die 'natuurinclusief' zijn vormgegeven. Het

masterplan vormt hiermee een significante bijdrage aan Rotterdamse duurzaamheidsambities zoals het vergroten van de biodiversiteit, de toename van ecologische kwaliteiten en het tegengaan van hittestress.

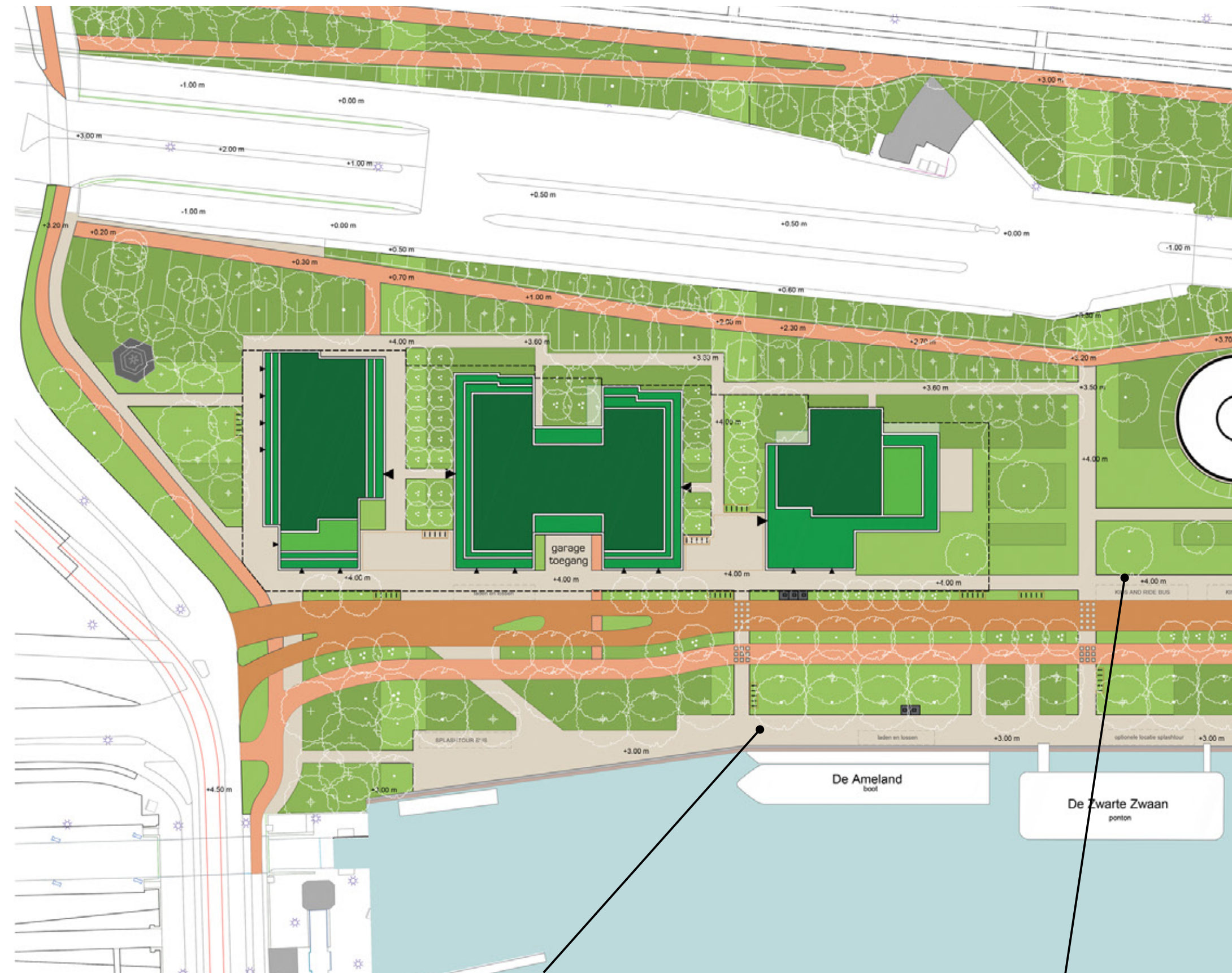
Aan de zuidzijde wordt de bestaande midgetgolfbaan een nieuwe plek gegeven zodat ook deze goed is geïntegreerd in de omgeving.

Het groenconcept is gevisualiseerd in deze visiekaart die de ruimtelijke basis vormt voor het masterplan. Het groenconcept is een integrale visie op zowel het publieke maaiveld, het semi-openbare gebied, de gevels en de daken. Het groenconcept heeft een duidelijke signatuur die qua lijn en vlakvorming goed aansluit op de vormgeving zoals die bekend is van de jaren '60 van de vorige eeuw. Het sluit daarmee aan op een sfeer die ook aanwezig was ten tijde van de Floriade uit 1960, een moment waarop de Euromast zijn intrede heeft gedaan.

Alle getoonde beelden in het masterplanboek geven een situatie weer van de groenwaliteit zoals die aanwezig zal zijn in de periode 15 jaar na oplevering. In het vervolgtraject zal het groenconcept verder worden uitgewerkt in diverse ontwerpen voor de verschillende onderdelen. De exacte maatvoering, ligging van de paden, positie van de bomen, etc. zal daarin worden vastgesteld.



7.1 Groenconcept



groene en levendige kade

landschappelijke ruimte rond

een comfortabele overbrugging

groene dooradering met grote en kleine ruimtes



de Euromast

groene daken en gevels

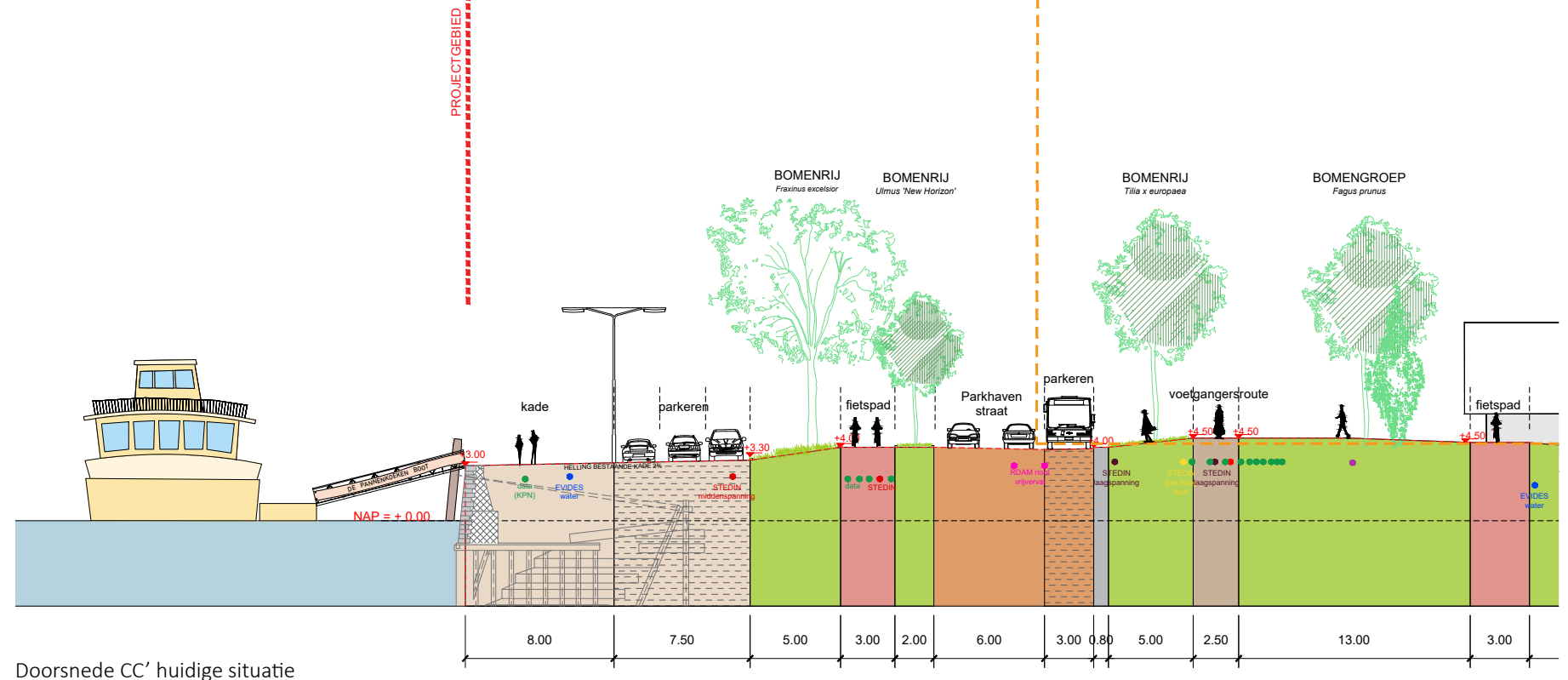
7.2 Groene en levendige kade

De kade langs de Parkhaven is op dit moment een verharde zone van 15 meter, die vooral wordt gebruikt voor parkeren, waarlangs een doorgaande asfaltweg ligt met een vrijliggend fietspad en een trottoir. De weg wordt begeleid door grasstroken met bomen die een combinatie zijn van oude essen en recent geplante iepen. Het geheel oogt comfortabel om je er snel doorheen te kunnen bewegen of eenvoudig te kunnen parkeren.

In het masterplan wordt het gebruik en beeld van de kade getransformeerd naar een groen stedelijk verblijfsgebied waar het fijn wandelen, fietsen en verpozen is. De auto wordt minder dominant door het verplaatsen van het buiten parkeren naar een ondergrondse parkeergarage. Bovendien wordt de bestaande rijweg getransformeerd naar een klinkerweg waardoor het kadeprofiel als geheel in vormgeving familie wordt van de reeks Willemskade – Veerkade – Westplein – Veerhaven – Westerkade – Parkkade.

De groene kwaliteit van de kade wordt vormgegeven met bomen, heesters en vaste planten. De basis wordt gelegd met een doorgaande dubbele bomenrij met groene onderbeplanting in een strook van 10 meter. De bomen zijn van de eerste grootte. Het idee is om de recent geplante iepen hiervoor te hergebruiken en aan te vullen met diverse soorten van de iep ten gunste van biodiversiteit en het minder gevoelig zijn voor ziektes. Langs de straat worden aan beide zijden groenstroken van 2,5 meter opgenomen die worden beplant met kleinere bomen of meerstammigen.

Het gebruik van de kade is divers. Ondanks een sterk accent op de groene kwaliteit van de kade zullen diverse gebruiksvormen worden opgenomen in het ontwerp. Voor de aangemeerde boten en pontons zal de kade geschikt blijven voor het afzetten van mensen die slecht ter been zijn, voor bevoorrading en voor het ophalen van afval.



Doorsnede CC' huidige situatie



Doorsnede CC' masterplan

Tevens zal de kade worden ingericht voor verblijf en zullen fietsparkeerplaatsen (fietsnietjes) voor bezoek van de plinten worden gerealiseerd. Een nadere onderbouwing voor de hoeveelheden en intensiteit van het gebruik van

de kade is opgenomen in een draaiboek in hoofdstuk 8.7 Gebruik van de kade.



Aanzicht van de groene kade

De Groene kade wordt de schakel tussen het Droogleeveer Fortuynplein (DF-plein) aan de noordzijde en de kop van de Parkkade aan de zuidzijde. Naar ons idee is het goed mogelijk de verschillende plekken ook van een diverse boombeplanting te voorzien. Zo kan het DF-plein verder worden “vergroend” met voornamelijk piramidale bomen en blijft de kop van de Parkkade monumentaal met populieren. Hiertussen ligt de Parkhaven met een aanplant van diverse soorten iepen van de eerste grootte die een hoogte kunnen bereiken tussen de 18-25 meter. De nieuwe stedelijke blokken vormen een samenspel met de bomen. De blokken zijn opgebouwd met een plint en een hoofdvolume (baseline) die worden aangevuld met “setbacks”. Door de aanwezigheid van deze ‘tactiele gevels’ zal ook groen op de gevel hier een rol gaan spelen. Het totale aanzicht van de Parkhavenstrook wordt hiermee divers en verzacht.



Aanzicht op de groene kade vanaf de Müllerpier

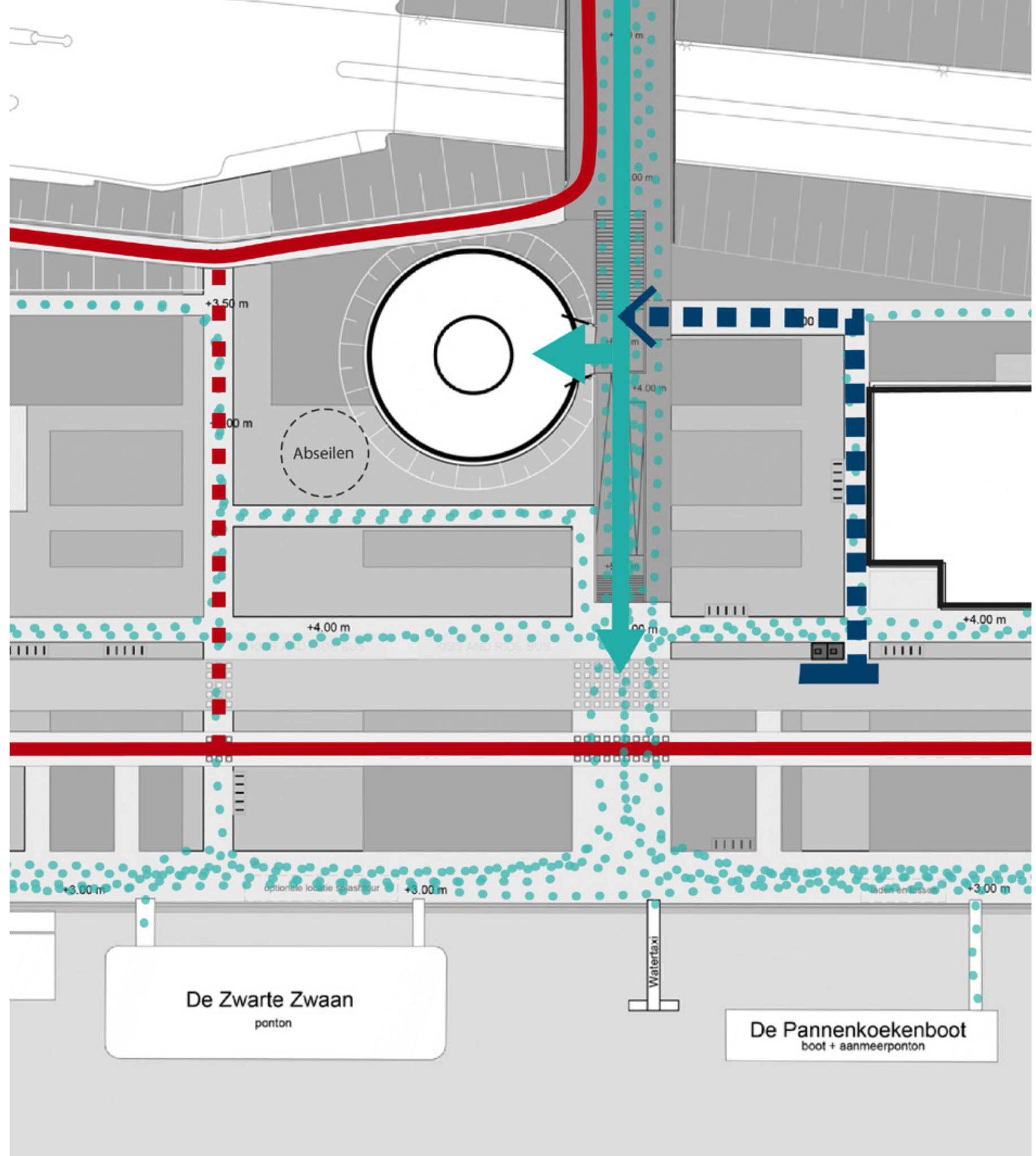


7.3 Landschappelijke ruimte rond de Euromast

Groene ontvangstruimte

De bestaande ontvangstplek rond de Euromast wordt getransformeerd naar een riante groene ontvangstruimte rond de Euromast. Met een breedte van ca. 105 meter bij ca. 50 meter ontstaat een ruimte die zowel riant oogt als uitnodigend is voor een horecaprogramma in de plinten van de bebouwing. De maat van de ontvangstruimte is vergelijkbaar met andere stedelijke ruimtes rondom torens zoals de Fernsehturm in Berlijn en de CN Tower in Toronto, iconische torens die liggen in het centrum van de stad. De mast staat nadrukkelijk asymmetrisch in de nieuwe ruimte geplaatst zodat er meer ruimte ontstaat richting de stad. Het thema asymmetrie is veel gebruikt in de jaren '60 van de vorige eeuw en komt ook terug in het ontwerp van architect Maaskant voor de Euromast.

Omdat het fijn is je een poosje aan de voet van de Euromast te bevinden wordt de groene ontvangstruimte uitgevoerd als een eenvoudig vormgegeven ligweide met bomen. De rustige uitstraling geeft ruimte aan de zwevende trommel. Het gebruik van de ruimte is multifunctioneel en biedt nog steeds de mogelijkheid om te kunnen abseilen vanaf de mast. De groene ontvangstruimte van de Euromast wordt hiermee een fenomeen dat een goede aanvulling is op andere stedelijke ruimtes van betekenis in Rotterdam.



De verschillende verkeersstromen rondom de groene ontvangstruimte bij de Euromast



Sfeerimpressie van de groene ontvangstruimte rondom de Euromast

7.3 Landschappelijke ruimte rond de Euromast

Groen op dek Parkeergarage

Het masterplan voorziet in een ondergrondse parkeergarage (zie hfst. 8.2). Om het gevraagde programma ondergronds te kunnen accommoderen voorziet het masterplan in een ruimtebeslag dat gedeeltelijk onder het maaiveld ligt van de landschappelijke ruimte bij de Euromast.

Voor de exacte positionering van de garage voorziet het masterplan in twee varianten. In beide varianten steekt de garage 4 tot 10 meter door in het openbaar gebied.

Voor beide varianten geldt het uitgangspunt dat bovengronds geen verschil zichtbaar mag zijn tussen het groen op of naast de parkeergarage. Om dit te borgen wordt in beide varianten een leeflaag aangebracht van minimaal 1 meter aan de parkzijde en op de Greens, en minimaal 2 meter aan de kadezijde en minimaal 1,6 tot 2 meter bij de landschappelijke ruimte rond de Euromast.

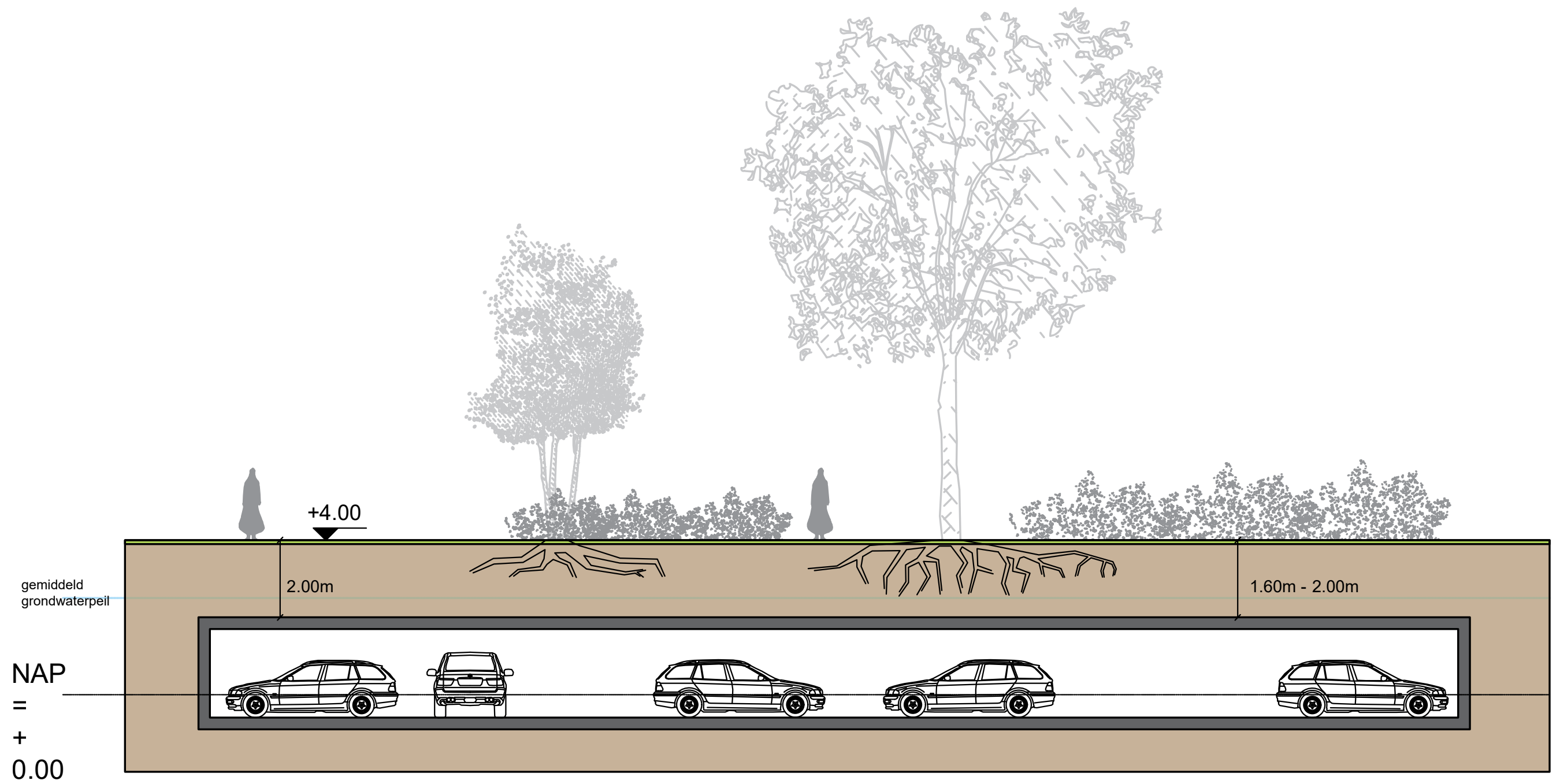
Op deze manier kunnen zowel laag groen als opgaande heesters, meerstammigen en kleinere bomen van de 2e categorie worden toegepast in de Greens, en grote bomen in de landschappelijke ruimte van de Euromast. De maat van minimaal 2 meter aan de kade en minimaal 1,6 tot 2 meter aan de Euromastzijde is eveneens van belang voor de inpassing van kabels en leidingen.

Naast een goede technische oplossing voor het groen dient in de uitwerking tevens nader onderzocht te worden hoe om te gaan met mogelijk zettingsverschil. In het ontwerp kan bijvoorbeeld worden onderzocht of de positionering van de paden precies op de grens kan worden gelegd. Tevens zal worden bekeken hoe in de ondergrond het zettingsverschil kan worden genivelleerd, bijvoorbeeld door de toepassing van overgangsplaten.

Voor het beheer van de ruimte geldt het uitgangspunt dat er sprake moet zijn van een eenduidig beheer met 1 beheerder. Aanvullende afspraken die hiervoor nodig zijn (van wie is de grond, hoe gaan we om met de kosten, wie is aansprakelijk voor mogelijke schade) dienen in een vroeg stadium te worden gemaakt.



Aanlanding overbrugging bij de Euromast



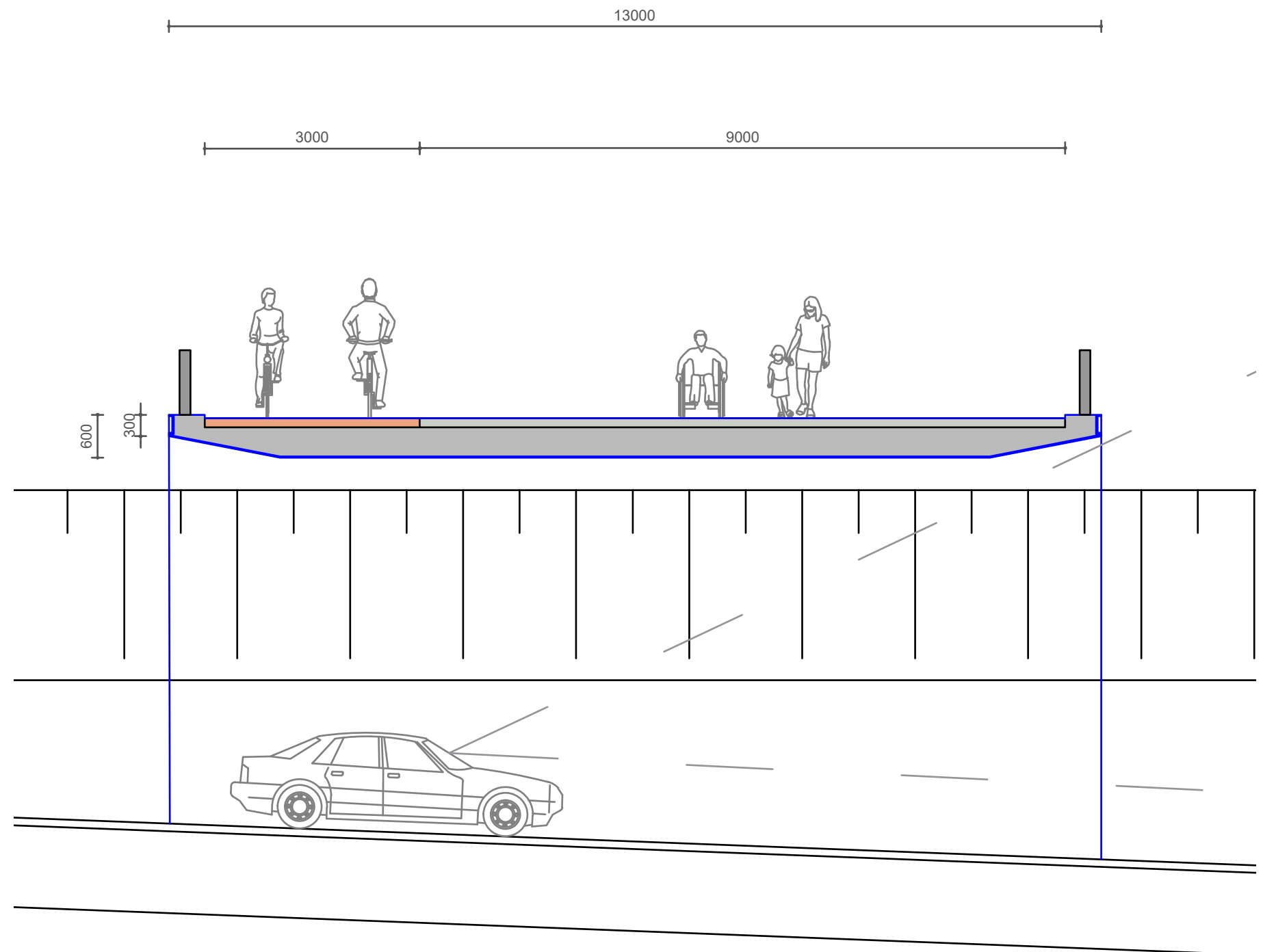
Principe doorsnede van bomen in uitsparingen in de parkeerbak

7.3 Landschappelijke ruimte rond de Euromast

Comfortabele overbrugging bij de Euromast

Tussen de Euromast en Het Park ligt de tunneltraverse al diep ingesneden in het maaiveld. Bij de aanleg van de Euromast is er tevens een voetgangersbrug aangelegd die aansluit op de entree van de Euromast. De parkzijde van de brug eindigt in een steile trap. De betekenis van beide grootheden (Het Park en de Euromast) vraagt naar ons idee om een betere verbinding voor zowel de voetganger als de fietser. Het masterplan voorziet daarom in een comfortabele overbrugging van circa 12 meter breed op een verlaagd niveau. De strook van 12 meter wordt in zijn geheel doorgezet langs de Euromast. Hierin wordt de bestaande opgang geïntegreerd en aangepast naar een helling die vriendelijk is voor rolstoelgebruikers. Door over de gehele breedte een strook toe te passen die een zelfde breedte heeft, oogt het geheel vanzelfsprekend en past het goed in de totale orthogonale configuratie van de Parkhavenstrook.

De vormgeving van de overbrugging is eenvoudig en vanzelfsprekend. De opbouw van het dek is zodanig dat de constructie naar beide zijden verjongt. Hiermee oogt de overbrugging vanuit het perspectief van de tunneltraverse zo rank mogelijk. De overbrugging vormt een ensemble met de opgang van de Euromast die zowel met een hellingbaan vanaf de westkant als met een brede trap vanaf de oostkant kan worden benaderd. De nieuwe helling is een aanpassing van de huidige helling zodat de entree van de Euromast rolstoelvriendelijk wordt. Het geheel van helling, trap en langs passage komt allemaal samen in een eenduidig element van ca. 20m breed. De leuningen van zowel de brug als de nieuwe hellingen en de trap zijn afgeleid van de vormgeving van de huidige helling die is ontworpen door Maaskant en onderdeel vormt van het monument. Het geheel heeft hiermee een duidelijke relatie naar de vormgeving van de jaren '60 van de vorige eeuw.

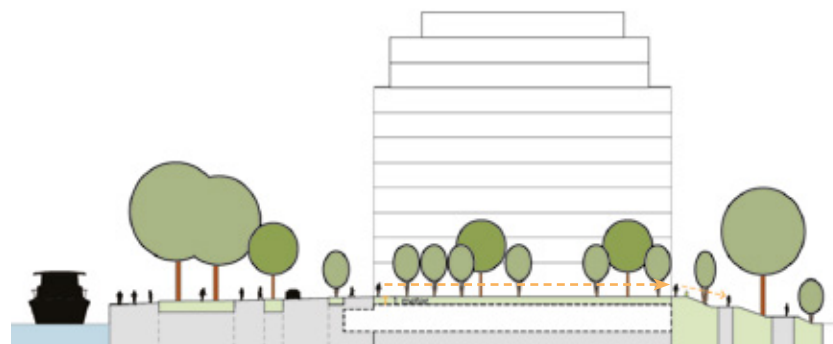


Overbrugging van ca. 13 meter met inpassing van voet- en fietspad

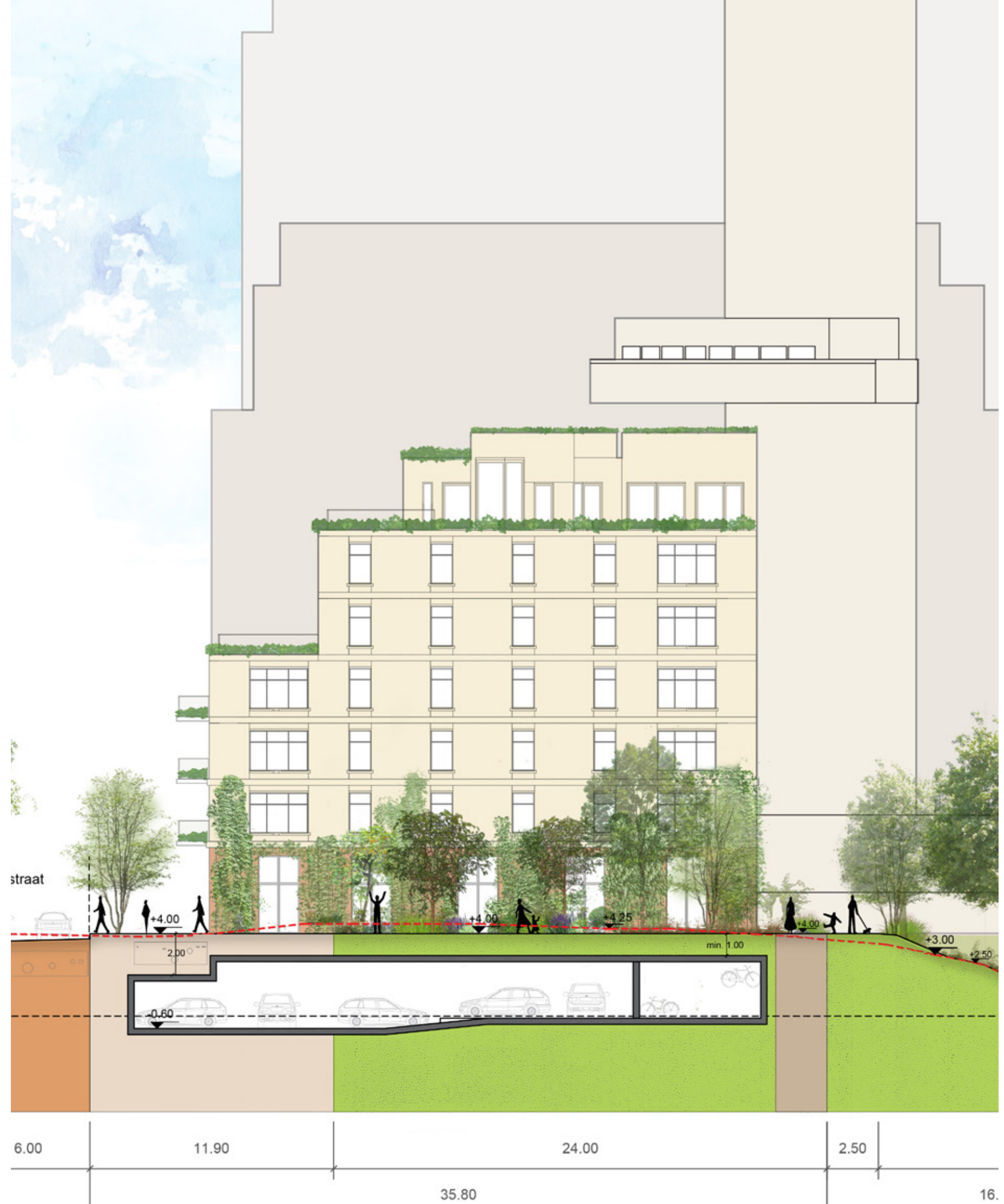


Rechts: Sfeerimpressie van overbrugging bij de Euromast

De stedenbouwkundige setting van het masterplan voorziet in acht stadsblokken omgeven door groen. De grootste groene ruimtes bevinden zich aan de noord en zuidzijde van de blokken en bij de Euromast die een landschappelijke ruimte krijgt. Tussen de blokken bevinden zich nog zes groene tussenruimtes: de ParkHaven 'Greens'. Op het hoogste schaalniveau zorgen de 'Greens' ervoor dat er sprake is van een zogenaamde groene dooradering. Het Park en de Groene kade zijn hiermee stevig met elkaar verankerd. Op het kleinere schaalniveau hebben de 'Greens' de rol van zowel een doorgaande route voor de voetganger als toegang tot de publieke plinten en als entree van de stadsblokken. Op de begane grond zijn zowel voorzieningen als woningen aanwezig die zorgen voor een natuurlijke sociale waarde ("eyes on the street"). De 'Greens' zijn niet allemaal hetzelfde maar variëren in breedte tussen 11 en 17 meter, gemiddeld zijn ze 15 meter breed. De 'Greens' liggen op het dak van de ondergrondse parkeergarage. Het uitgangspunt is dat de 'Greens' worden ervaren als toegankelijk, openbaar en goed verankerd met hun omgeving. Om de groene kwaliteit te kunnen waarmaken wordt op de parkeergarage een pakketdikte opgebracht van 1 meter die zorgt voor een voedingsbodem voor zowel lage beplanting als voor bomen van de 2e categorie met een flinke kroon.

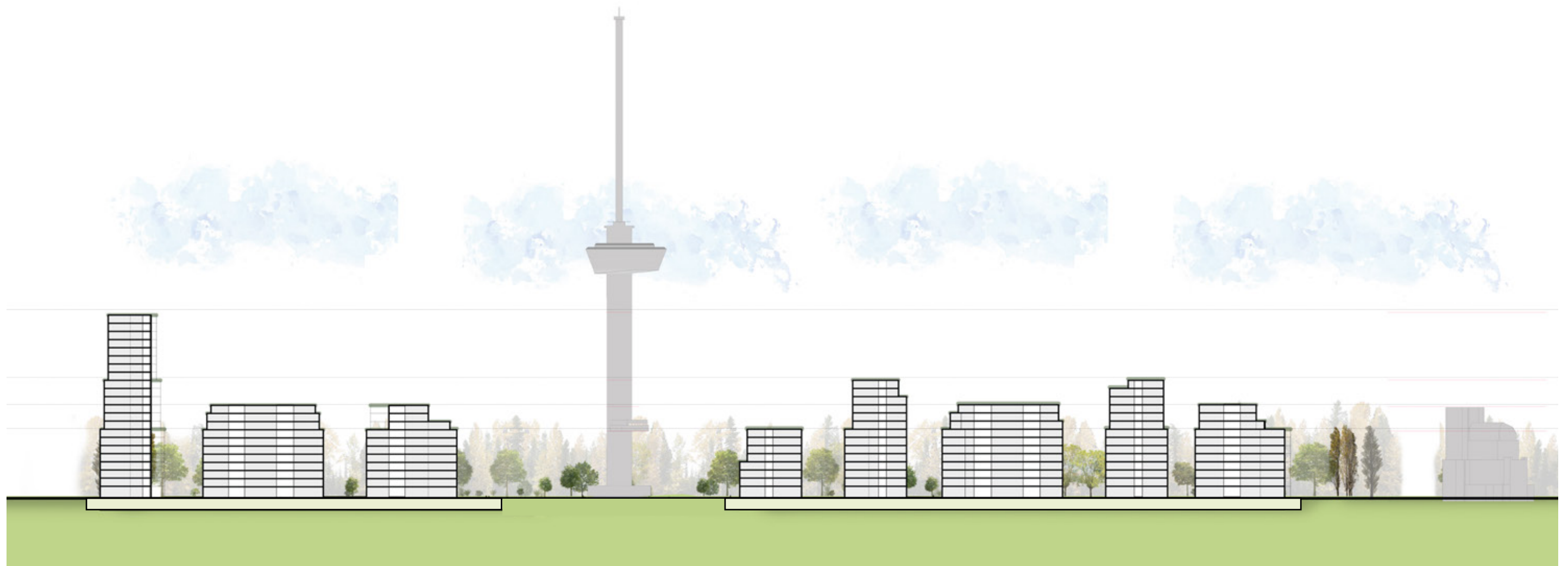


Boven: In de ParkHaven 'Greens' is overal een dekking van 1 meter
Rechts: Doorsnede door een van de ParkHaven 'Greens' met daaronder de parkeergarage

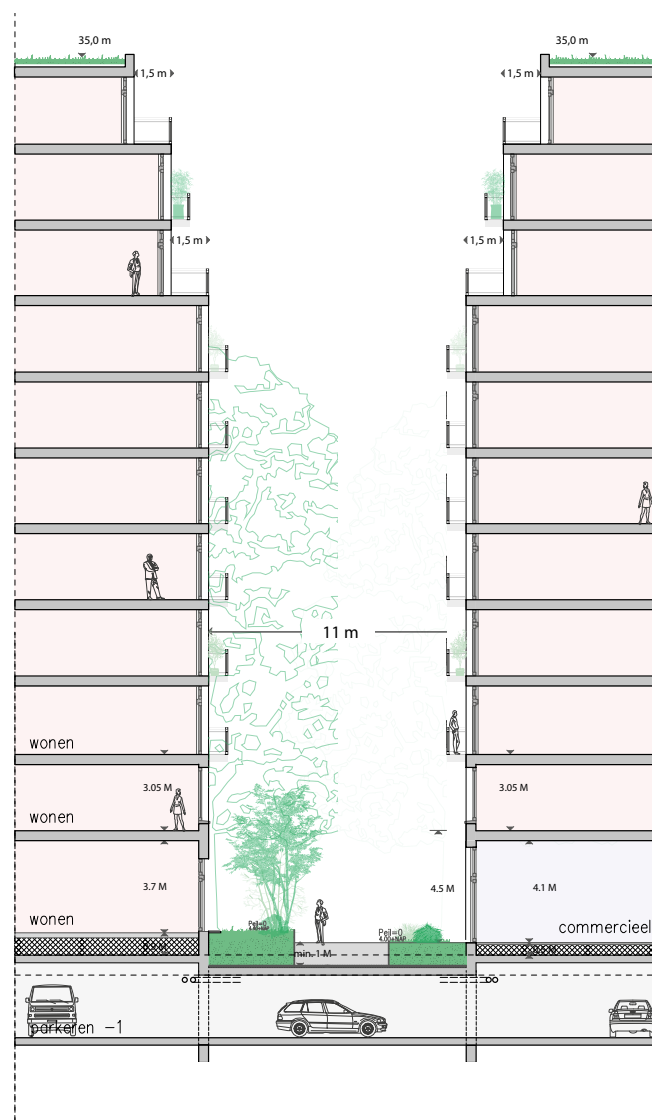




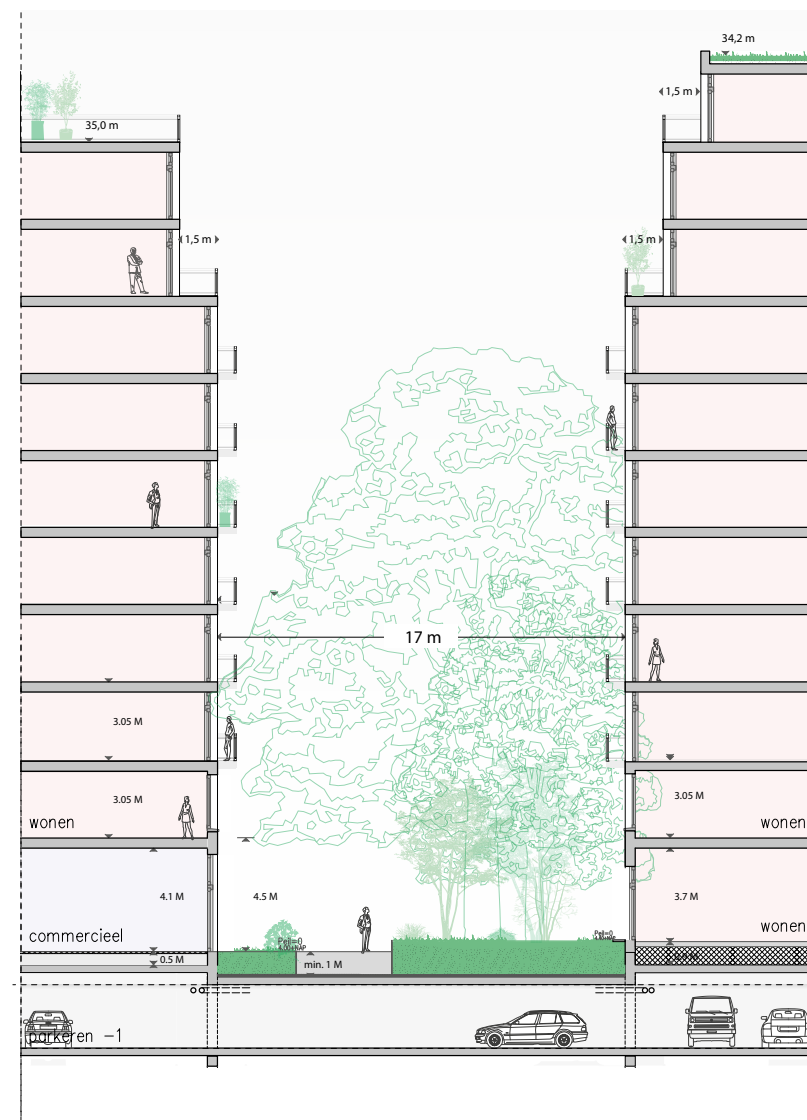
7.4 ParkHaven 'Greens'



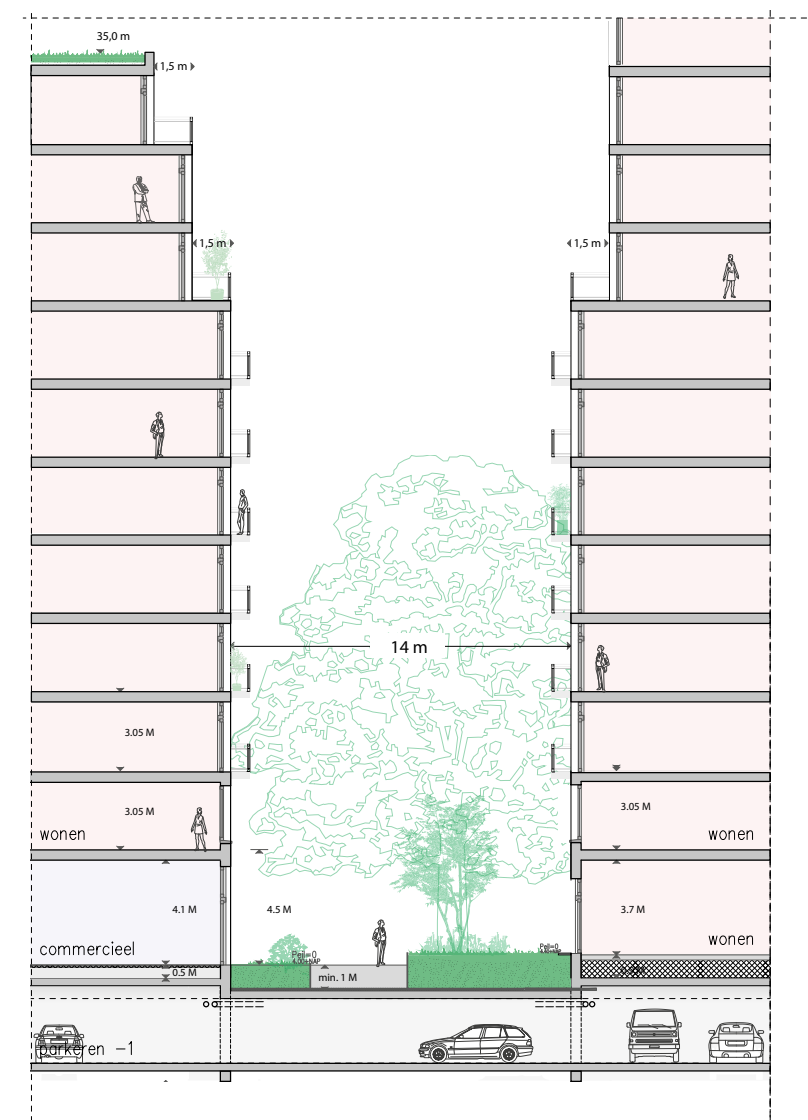
Principe doorsnede met de ParkHaven 'Greens'



ParkHaven 'Greens' 11 m



ParkHaven 'Greens' 17 m

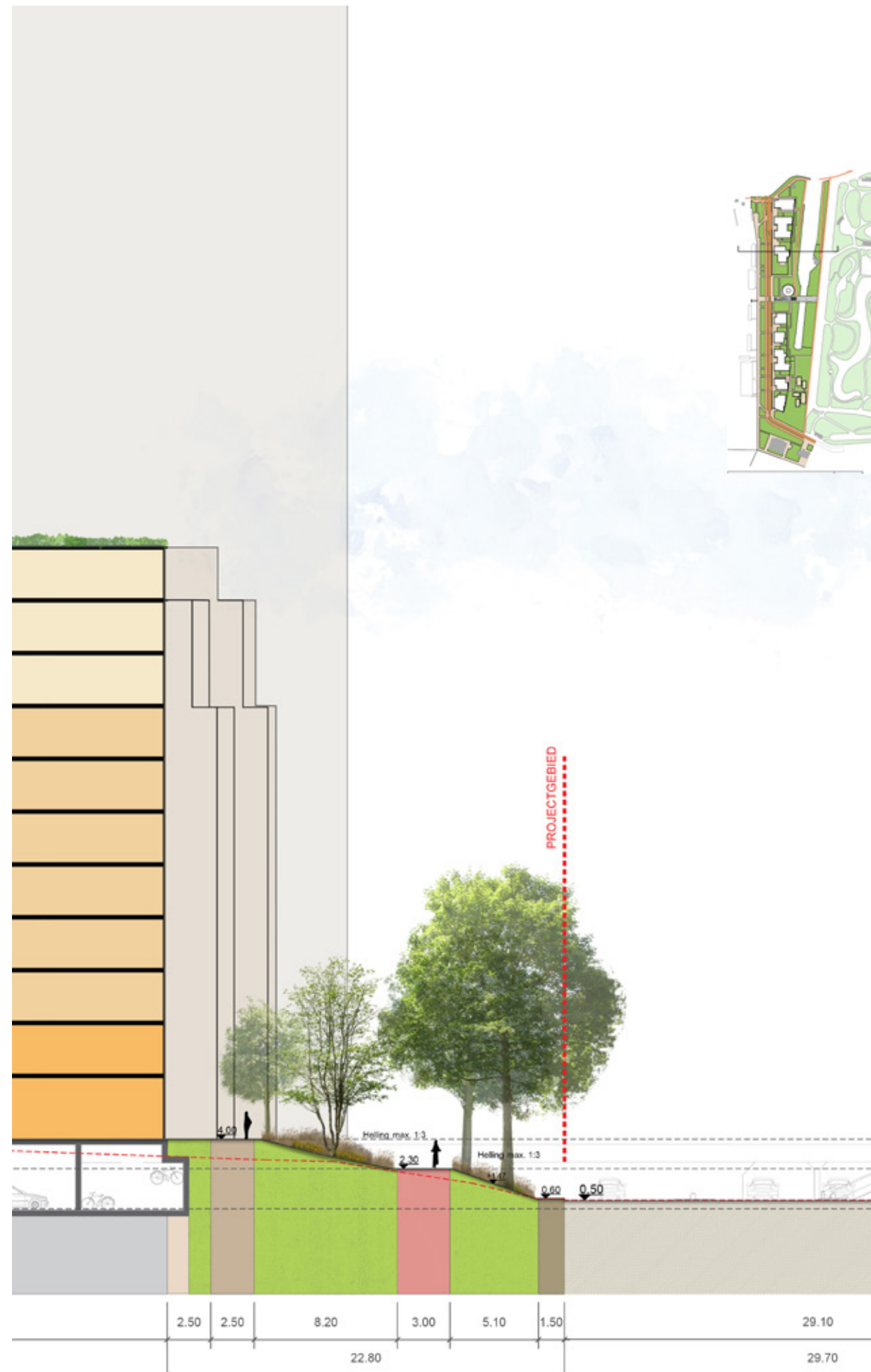


ParkHaven 'Greens' 14 m

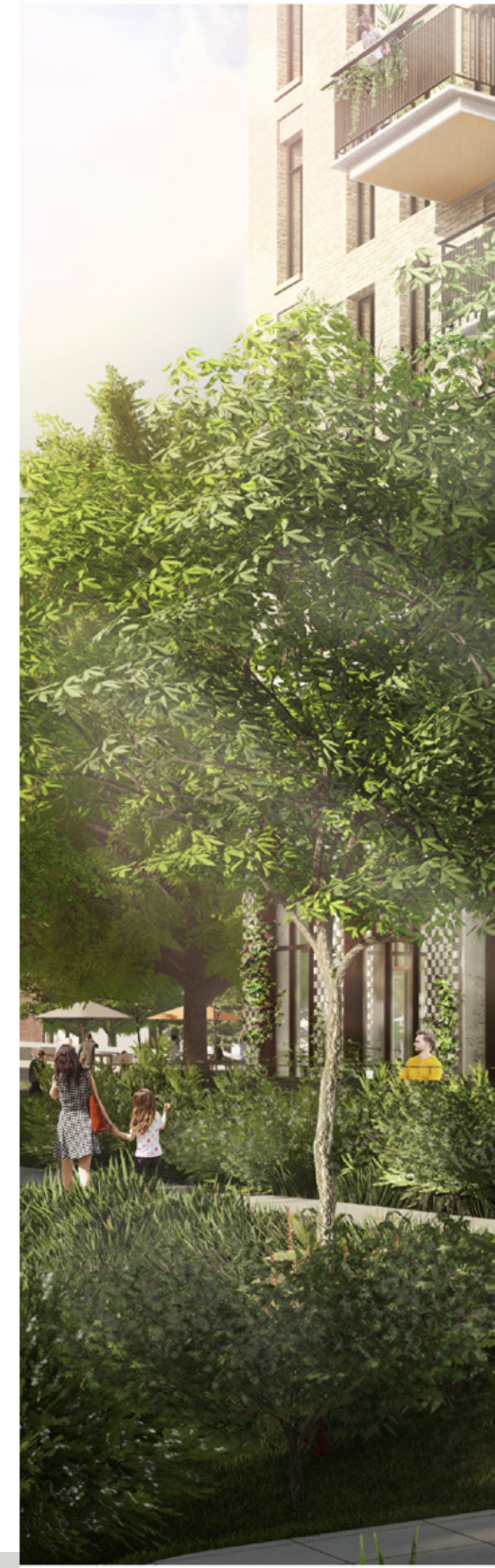
7.5 Informeel wonen aan de parkzijde

Groene omzoming

De ParkHaven ontwikkeling kent een alzijdige oriëntatie met voorkanten naar alle zijdes. De aangrenzende groene ruimtes hebben een verschillende uitstraling. Zo is de Groene Kade een formele groene ruimte en hebben de 'Greens' een uitstraling die uitnodigend is voor de bezoeker maar geborgen voor de bewoner. Aan de oostzijde is de uitstraling veel informeler. Hier bevindt zich wonen op de begane grond waarlangs op een riante manier de voetpaden en fietspaden zich op gepaste afstand van de bebouwing bevinden. Met de aanwezigheid van de tunneltraverse is ook een verlopend hoogteverschil in het gebied aanwezig. Dit hoogteverschil zorgt ervoor dat de privacy van de woningen is geborgd en tegelijkertijd de ruimte uitnodigend is voor het langzaam verkeer. In het masterplan gaan wij ervan uit dat de taluds een maximaal hellingspercentage hebben van 1:3, zodat beplanting ook in de taluds kan worden toegepast. Voor de aansluiting van de voetpaden is een helling van 1:10 voorzien. Bovenop de parkeergarage zal de gronddekking altijd minimaal 1 meter bedragen, dit geeft tevens ruimte om de overgang tussen de 'Greens' en de parkomgeving op een aangename manier vorm te geven. Een combinatie van grassen, opgaande beplanting en verspreid staande bomen geeft het geheel een parkachtig karakter zodat er een makkelijke verbinding kan worden gemaakt met Het Park.



Rechts: Sfeerimpressie aan de parkzijde





7.5 Informeel wonen aan de parkzijde

Informeel wonen aan de parkzijde

De overgang tussen de bebouwing van ParkHaven en de groene ruimte die grenst aan Het Park is informeel. Het nodigt uit om buiten te verblijven en tegelijkertijd is het aantrekkelijk om als voetganger of fietser te passeren. De doelstelling is hier een sociaal aantrekkelijke route te maken die ook graag in de avond wordt gebruikt. Het spanningsveld tussen privacy en openbaarheid is daarom nadrukkelijk vormgegeven. In de gevel worden op de begane grond grote puien gemaakt met openslaande deuren. De terrassen sluiten hierop aan en worden omzoomd door bijvoorbeeld een rank stalen hekwerk. Aan de parkzijde zorgt compact opgaande beplanting met een hoogte tussen 1 en 1,5 meter voor zowel de gewenste privacy als het gevoel nog steeds “eyes on the street” te hebben. Het natuurlijke hoogteverschil zorgt er vervolgens voor dat de begane grond van de woningen altijd hoger ligt dan de groenzone ernaast. Om de gewenste informele sfeer te versterken en tevens de ecologische kansen te stimuleren worden de gevels voorzien van diverse klimplanten die zowel direct tegen de gevel kunnen opgroeien als langs voorgespannen draden. De precieze vormgeving van de overgang tussen openbaar en privé is een belangrijk onderdeel van de uitstraling van het ensemble richting Het Park. In de uitwerkingsfase zal dit opgenomen worden bij het opstellen van het IP.



Aan de parkzijde gewenste privacy en ‘eyes on the street’ door compact groen



De ligging van de woningen aan de parkzijde: een balans tussen openheid en privacy



Bekadering door een rank stalen hekwerk



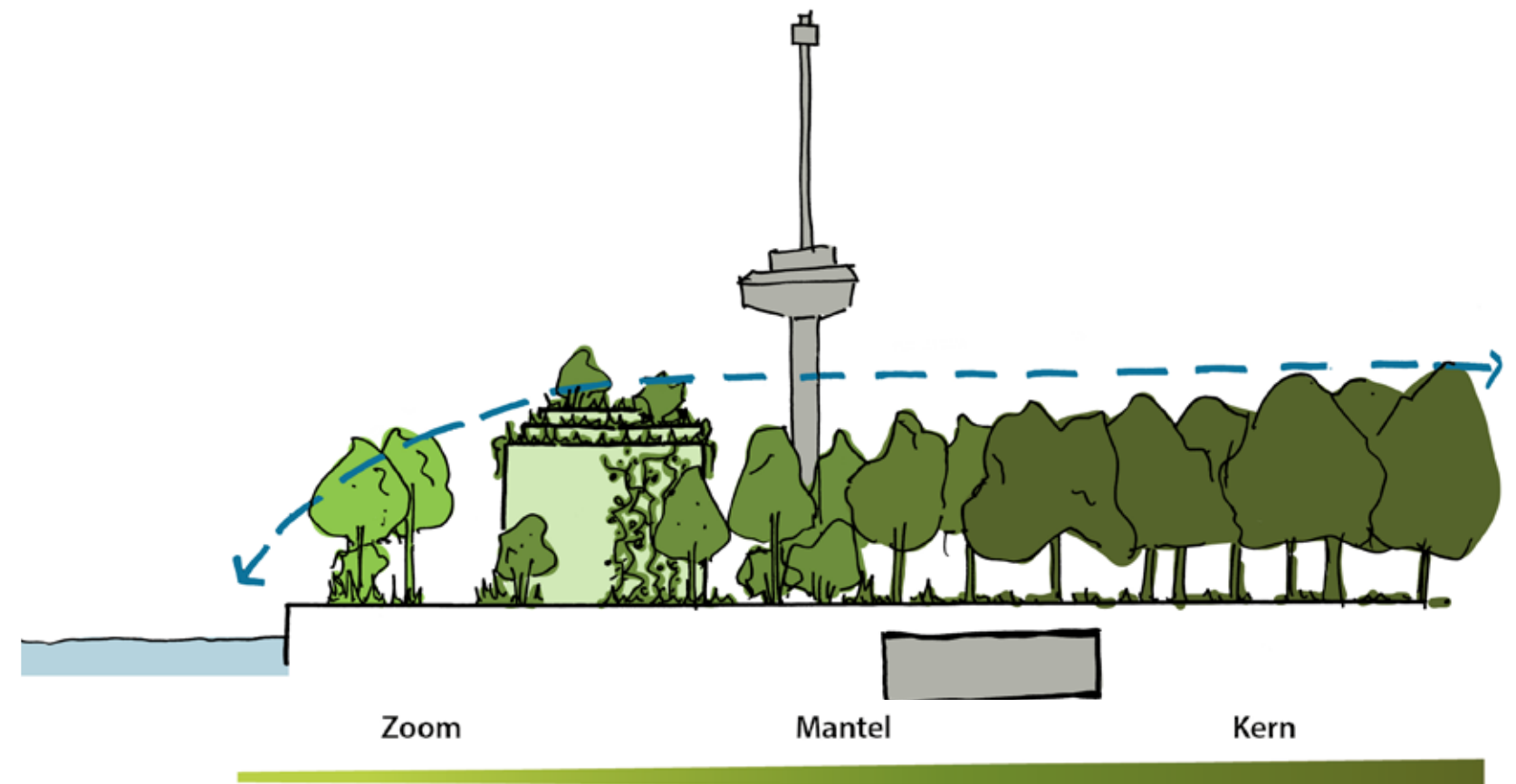
Grote puien met openslaande deuren op de begane grond

7.6 ParkHaven natuurinclusief

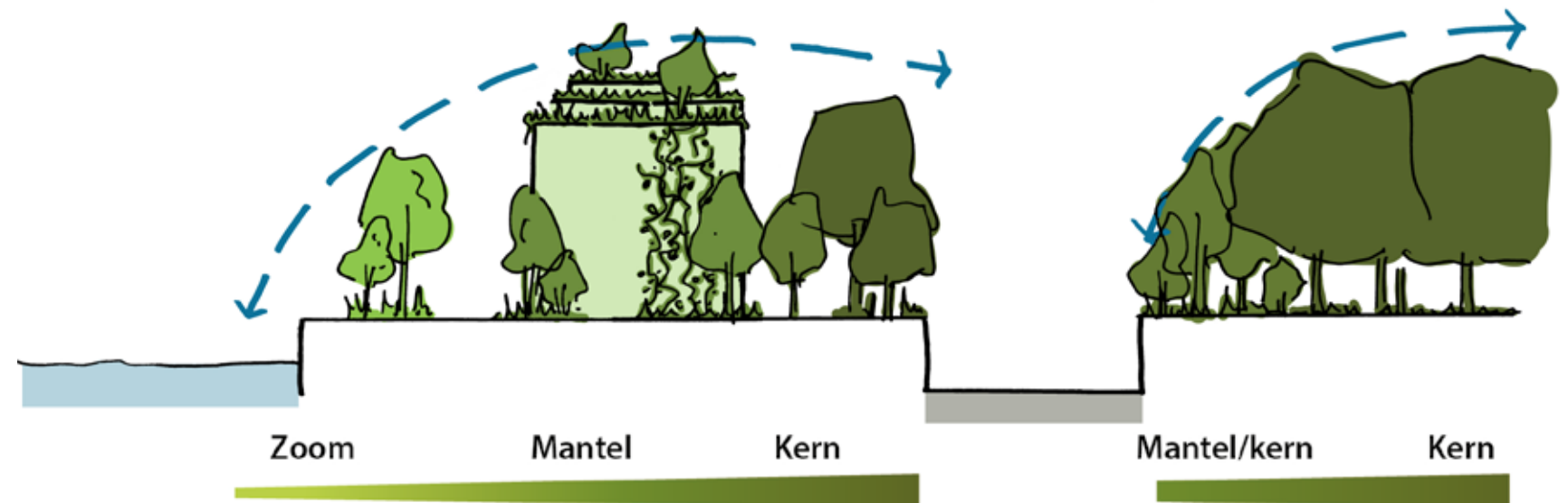
Stedelijke ecologie en vergroten van de lokale natuurwaarde is goed verankerd in het ontwerp van de groene buitenruimte. Een nadere studie van de huidige situatie en groenambities voor dit deel van de stad laten goede potenties zien voor de ontwikkeling van het gebied. De grootste meerwaarde voor de lokale natuurwaarde betreft het toevoegen van een zogenaamde 'Limes Divergens', een opbouwende overgang van het maaiveld tot de boomkronen van Het Park. In een natuurlijk systeem is de grootste biodiversiteit in de rand van een bos aanwezig, waar de kruid-, struik- en een jonge boomlaag elkaar opvolgen. Door juist deze lagen van de kade van Parkhaven tot aan de boomkronen van Het Park geleidelijk op te bouwen, wordt een sterke impuls gegeven aan de natuurwaarde. De invulling hiervan vindt plaats door speels om te gaan met borders, heesters, bloemrijke kruiden en bomen. Ook aanwezigheid van verticaal groen en dakgroen kan hierin een sterke ondersteuning zijn.

De beplanting rond de gebouwen wordt gevarieerd en draagt bij aan een functionele leefomgeving voor stadsecologie. Hetzij in vorm van voedselvoorziening, schuilgelegenheid, potentiële nestlocatie of als onderdeel van de fysieke leefomgeving door een substantieel deel van de planten van inheemse oorsprong te laten zijn. Voor een succesvolle, gevarieerde en vitale beplanting zal een gezonde groeiplaats worden ingericht. Voor planten is een toereikend bodemvolume met actief bodemleven, een vochtbalans en organisch stof gehalte hiervoor van doorslaggevend belang.

Stedelijke ecologie wordt gekenmerkt door soorten die onze versteende omgeving ervaren als kunstmatige rotsen. Planten, vogels, zoogdieren en insecten bijvoorbeeld, die zich comfortabel voelen in onze steden. Voor het kunnen versterken van dit ecosysteem, is beplanting van groot belang. Hierdoor kunnen kwetsbare maar nuttige soorten zich vestigen, waardoor plaagsoorten onder controle blijven. Het groen en de natuurinclusieve voorzieningen dienen zodanig op elkaar afgestemd te zijn, dat ze elkaar versterken. De soorten die



ParkHaven functionerend als ecologische zoom/mantel voor het Park

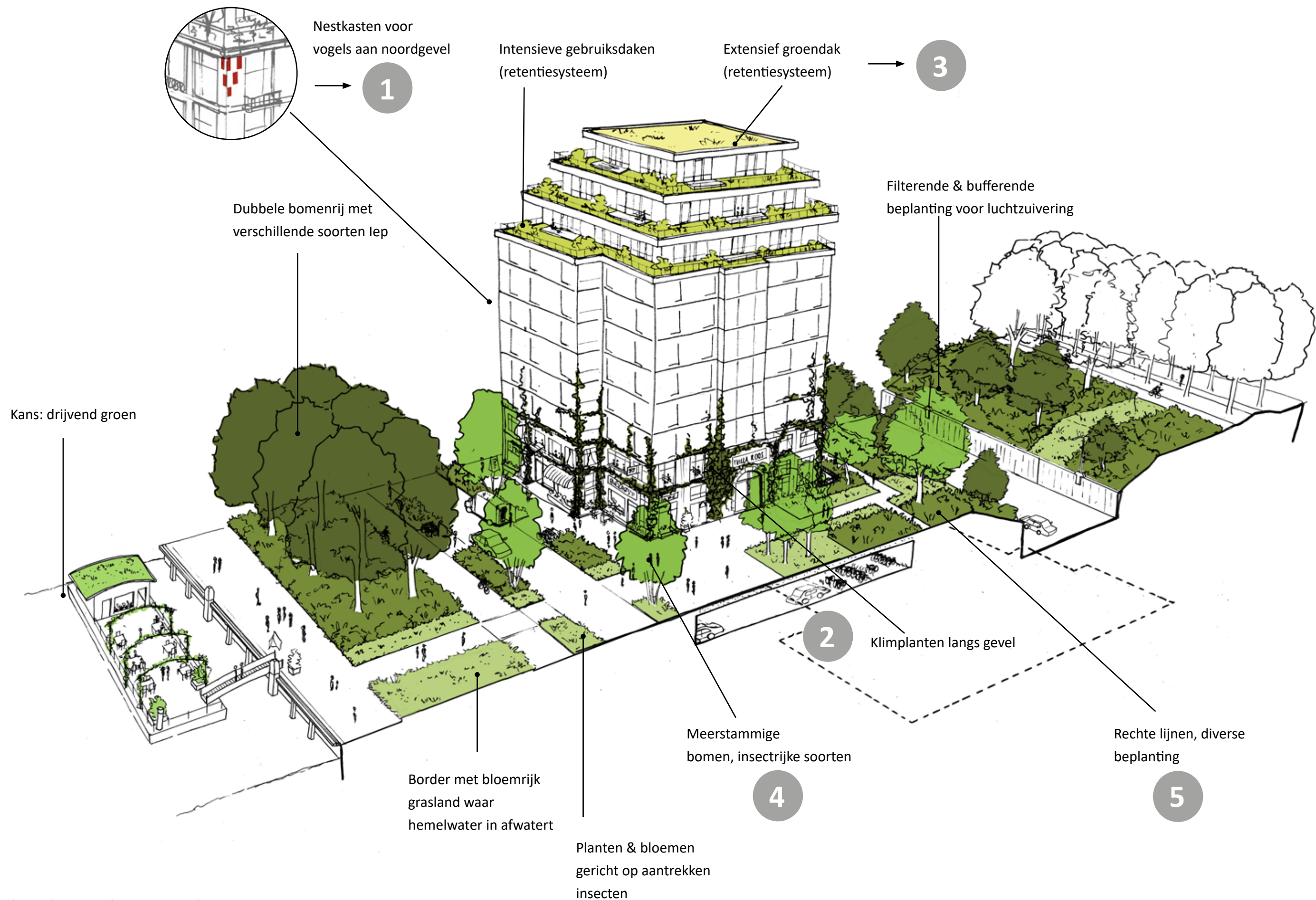


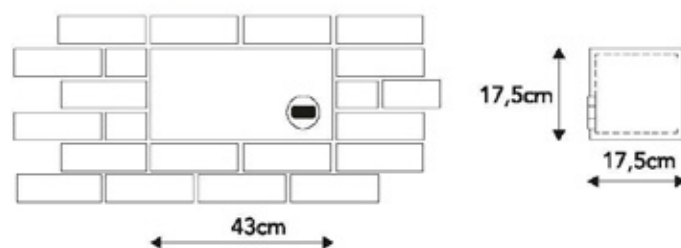
ParkHaven functionerend als ecologische zoom/mantel voor Het Park

behoren tot urbane ecologie krijgen door een juiste maatvoering gebiedsfuncties als rust, voedsel en verblijfplaats in het plan aangeboden. Het is van groot belang dat deze functies 'jaarrond' worden ingevuld.

Bepaalde soorten diergroepen zoals stadsvogels, vleermuizen en insecten kunnen aan specifieke locaties in de ontwikkeling gekoppeld worden. Hierdoor ontstaan uitgesproken locaties waar rekening is gehouden met de levensbehoeftes van deze iconsoorten voor de stadse ecologie.

Passend in de architectuur worden op basis van de soortgroep keuzes voor bijvoorbeeld verlichting, gevelgroen, beplanting en inpanidige verblijfsvoorzieningen gemaakt.





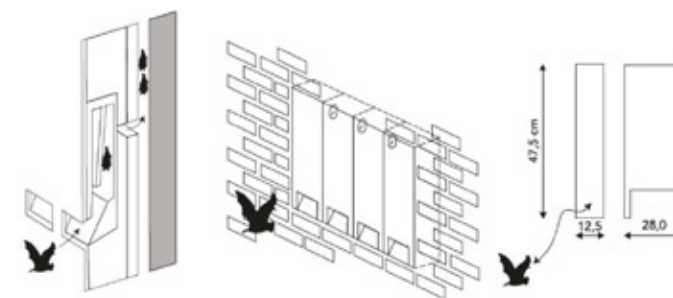
Nestkast voor gierzwaluw

Oriëntatie: noordoost - noordwest gevel
 Locatie: aan gevel of onder dak
 niet boven ramen
 vrije aanvliegroute van 4 m
 bij voorkeur op
 hoek of kopse kant gebouw
 Hoogte: min. 4, max. 40 meter
 Aantal: min. 6 bij elkaar



Nestkast voor huismus

Oriëntatie: noordoost - noordwest gevel
 Locatie: aan gevel of onder dak niet
 boven ramen in de buurt van
 de klimplanten op gevel
 (min. 3 meter hoogopgaand
 groen binnenafstand van
 5 meter)
 Hoogte: min. 3 - max. 15 meter
 Aantal: min. 6 bij elkaar



Nestkast voor vleermuis

Oriëntatie: zuid- of westzijde
 voor kraamkast.
 noord- of oostzijde voor
 winterkast
 Locatie: niet boven ramen
 niet in buurt van verlichting
 vrije valruimte min. 2 meter
 Hoogte: min. 4 - max. 50 meter
 hoge gebouwen (min 30m)
 met name geschikt voor
 tweekleurige vleermuis

Klimplanten langs gevel



Klimplanten op de hoeken

Het masterplan voorziet in een diverse aanpak van klimplanten langs de gevel. De verticale beplanting dient meerdere doelen: het versterkt een informele en zachte sfeer op het maaiveld en tegelijkertijd simuleert het de ontwikkeling van ecologische waarden doordat vogels en insecten hier gebruik van gaan maken. De uitstraling van de klimplanten is nadrukkelijk bedoeld als divers en mag ogen alsof het daar toevallig is ontstaan. Om de diversiteit te benadrukken worden verschillende soorten toegepast die zowel 'rankend' zijn als 'nappend'. Beide type klimplanten hebben een andere basis nodig, zo zullen de 'nappers' zich hechten aan de muur en hebben de 'rankers' een geleiding nodig. Op verschillende plekken langs de gevel zullen klimmende planten groeien.

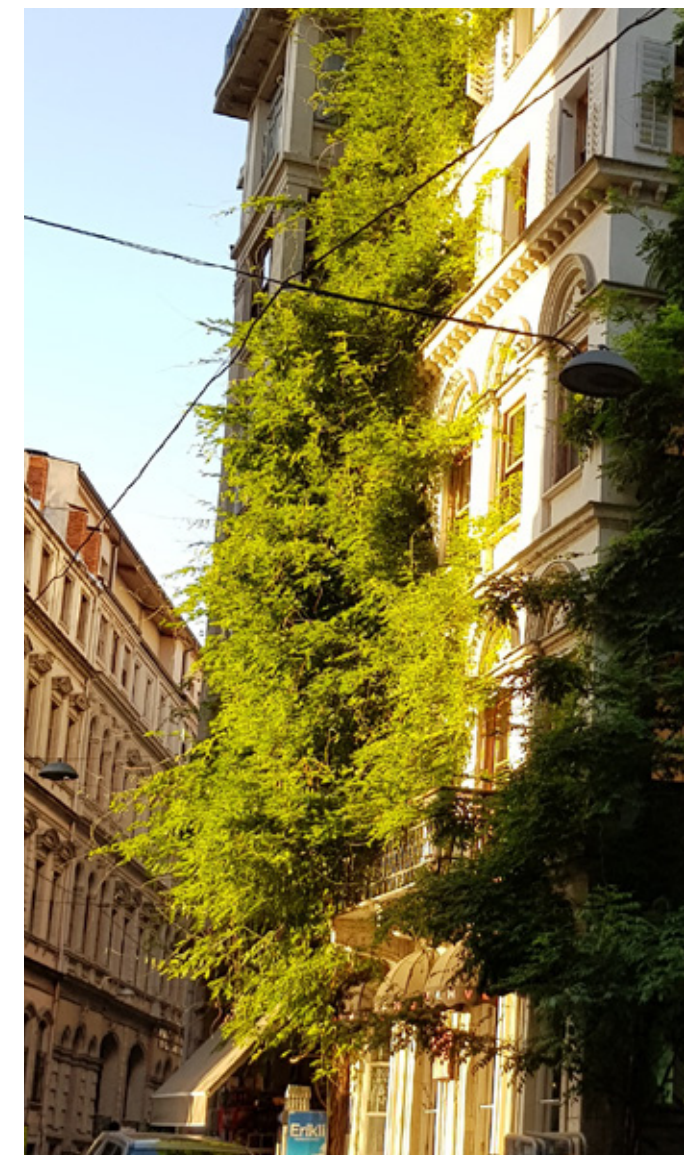


Klimplanten rond entrees

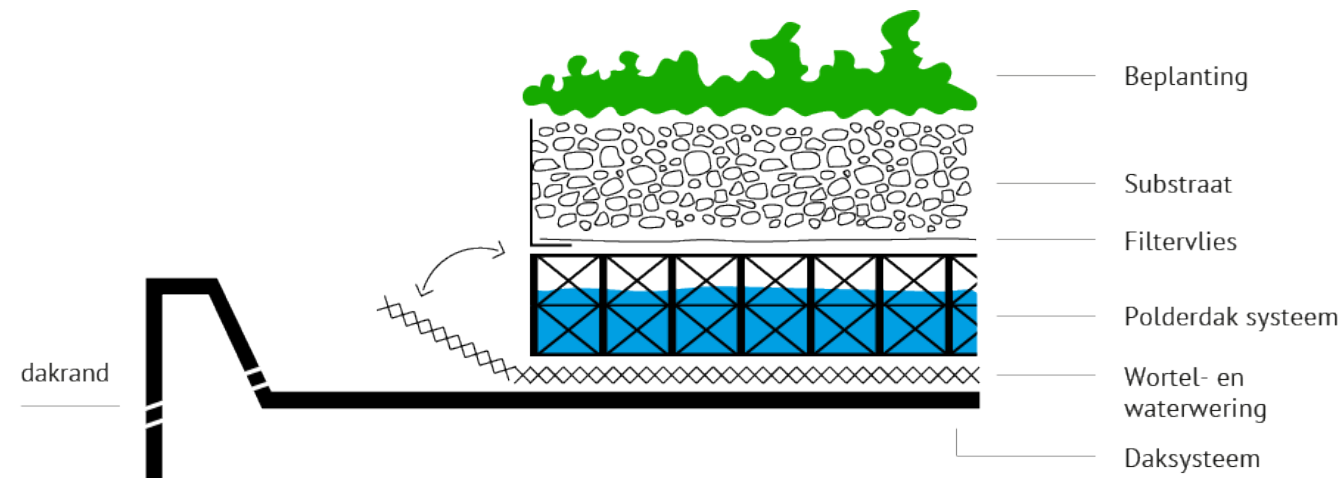
Deze locaties zijn:

- naast de entreehallen van de woningentrees
- op de hoek
- bij verspruingen in de gevel

De klimplanten tellen ook mee in de totale aanpak van de groencompensatie. Het uitgangspunt is dat er minimaal 1.500m² verticaal groen wordt gerealiseerd. Dit is vergelijkbaar met het project 'Little-C' waar eveneens significant verticaal groen wordt gerealiseerd. Voor de groencompensatie wordt 50% van 1.500m² gevelgroen meegenomen omdat de gevels zelden voor 100% begroeid zijn. De groeiruimte voor de klimplanten varieert van 1-1,5 meter waardoor de gewenste hoogte aan de gevel goed kan worden gerealiseerd.



Klimplanten in verspruingen gevel



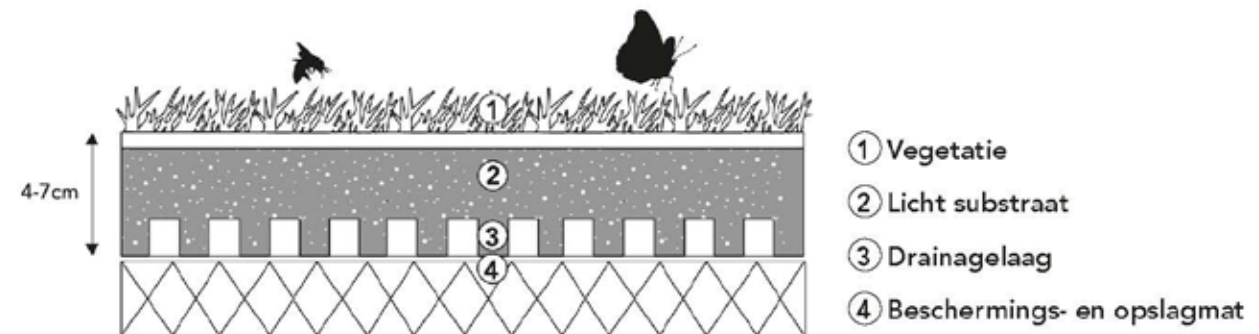
* Afbeelding Polderdak (Metropolder company)

Vegetatiedak

De hoogst gelegen daken worden extensieve vegetatiedaken waarop sedum, mossen, kruiden en grassen groeien. De beplantingsopbouw wordt uitgewerkt met een gevarieerde soortkeuze zodat ook hier sprake is van een goede biodiversiteit.

Retentiedak

Alle daken worden uitgevoerd met een retentiedak systeem waarbij regenwater wordt gebufferd. Het systeem slaat al het water op en voert het af op een rustig moment. De beplanting die op de retentiedaken komt verschilt per gebouw. Dit kan een 'bruindak' of een vegetatiedak zijn.

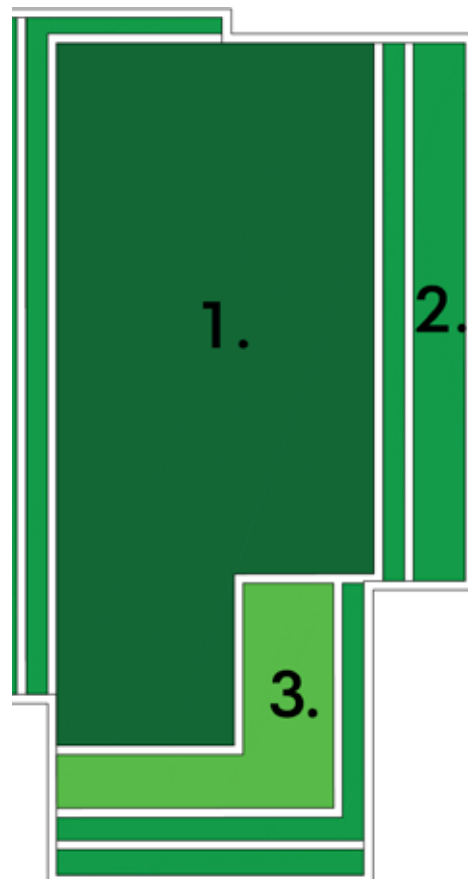


Groendak (extensief retentiedak)

Kwalitatieve opbouw groene daktuinen

De daktuinen van de nieuwe stadsblokken zullen maximaal groen worden ingericht. De topdaken worden uitgevoerd als 'bruin dak' of als 'vegetatiedak', die geschikt is voor alle typen kruiden. Daarnaast zullen de daken gedeeltelijk nodig zijn voor installaties ten behoeve van de warmte/koeling van de gebouwen. De ervaring bij andere bouwprojecten met een soortgelijke ambitie leert ons dat een verhouding 80% groen en 20% installaties/verharding hier een realistische aanname is.

Naast de topdaken zijn er twee andere daktuin-typologieën te onderkennen: de 'zijtuin' en de 'gebruikstuin'. De zijtuinen zijn niet betreedbaar en zullen geheel groen worden ingericht. De gebruikstuinen zijn wel betreedbaar en zullen gedeeltelijk met een verblijfsterras worden ingericht. Het uitgangspunt is dat de verblijfstuinen 70% groen zijn.



Drie verschillende soorten daken

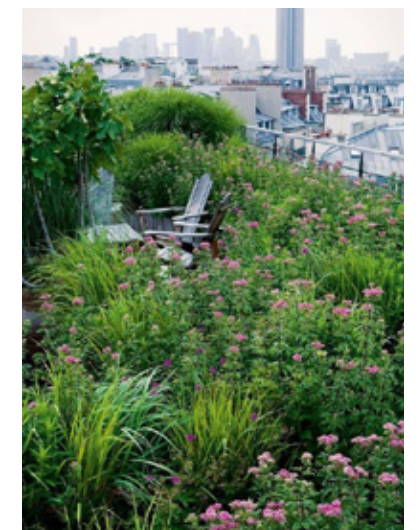
1. Topdaken 80% groen extensief groendak sedum en grassen



2. Zijtuin 100% groen extensief groendak sedum en grassen



3. Gebruikstuin 70% groen





Amelanchier lamarckii



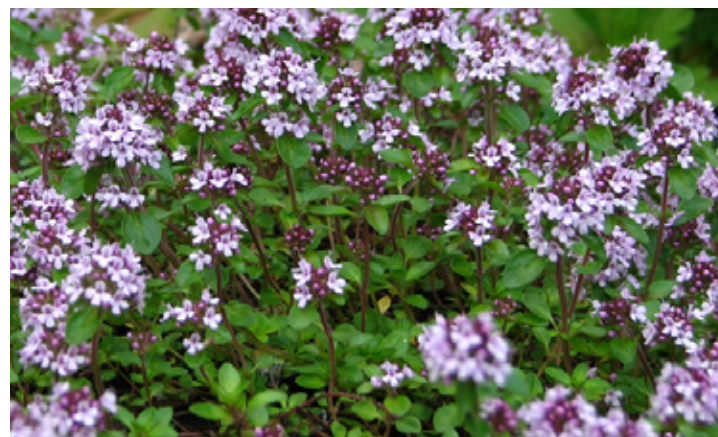
Cornus mas



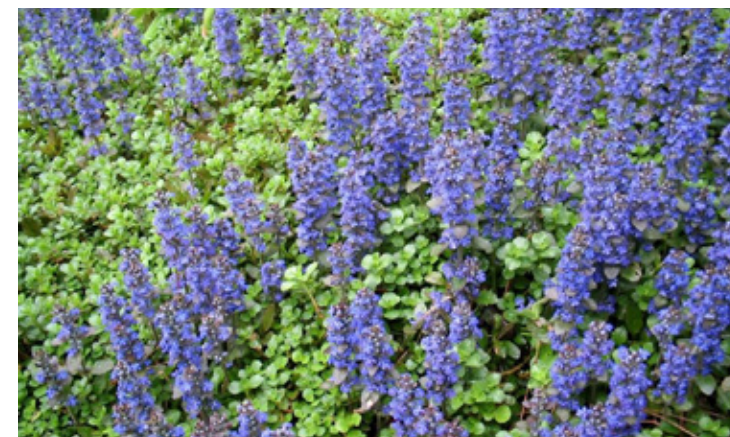
Prunus padus



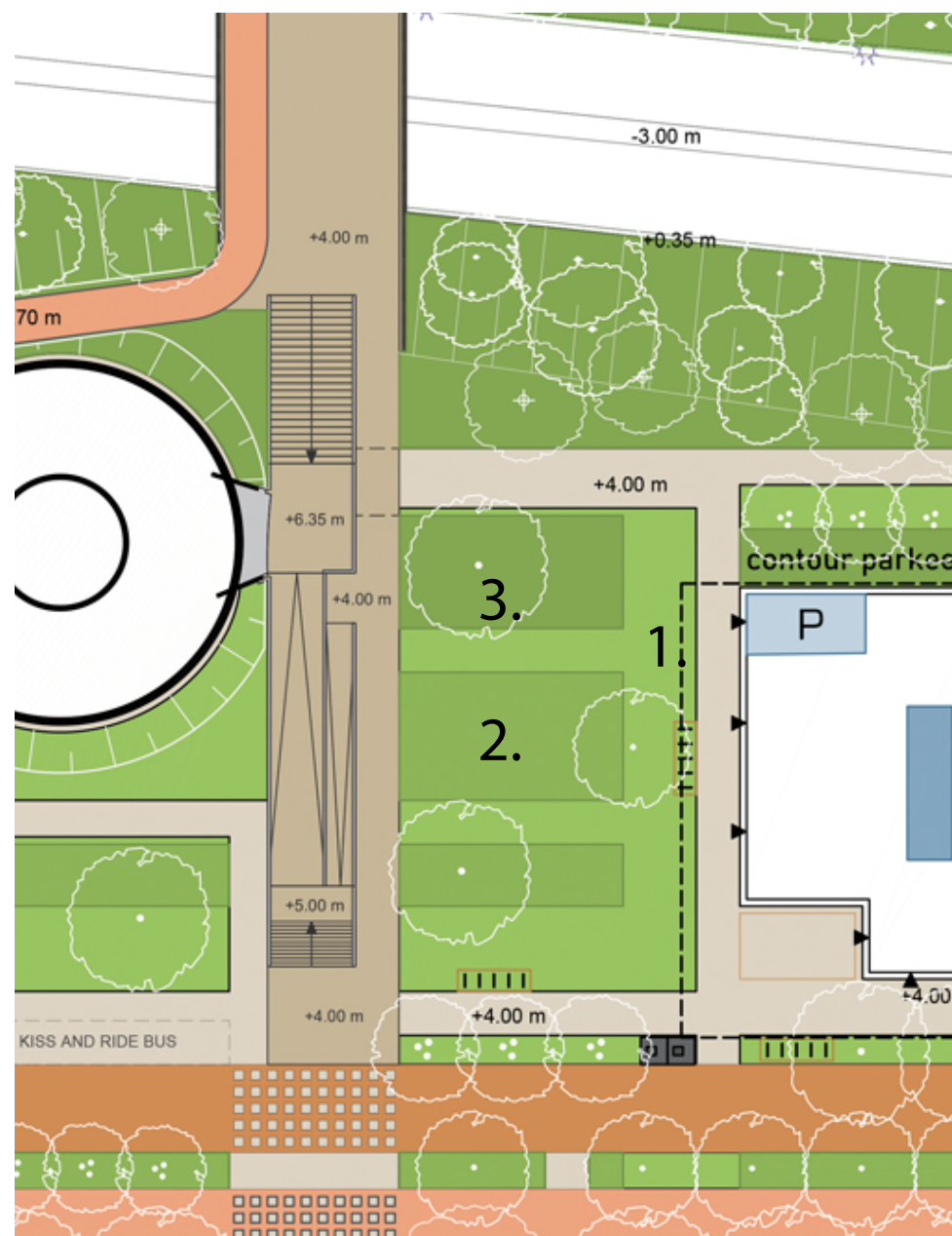
Lythrum salicaria



Thymus serpyllum



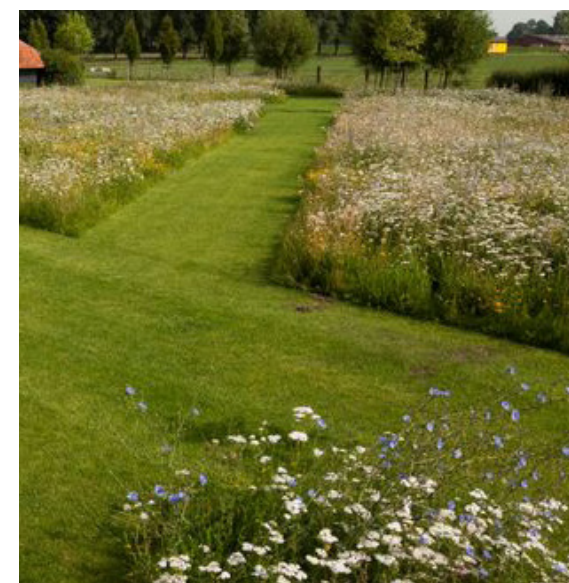
Ajuga reptans



1. Kruidenrijk gras



2. Hogere grassen en kruiden (30-80 cm)



3. Struweel met open karakter (1-1.5 m)

Langs de randen krijgen deze struwelen een hardere geschoren grens



7.7 Groentransformatie

Huidig groen Parkhaven

De locatie Parkhaven valt uiteen in meerdere delen: een grasstrook aan de noordzijde van de Euromast met opgaande beplanting langs de tunneltraverse, een dichter beplant deel aan de zuidzijde van de Euromast, een open zone rondom de bestaande midgetgolfbaan, een cluster populieren rondom het tunnelgebouw en een begeleidende boombeplanting van es en iep langs de asfaltweg. Het geheel oogt als een groene ruimte met een stenige kade.

Bij het opstellen van het masterplan zijn de bestaande groene kwaliteiten nauwkeurig geïnventariseerd. Het uitgangspunt is handhaven waar het kan en verplanten waar het kansrijk is voor de toekomst. Ten opzichte van de huidige hoeveelheid aan vierkante meters groen oppervlak is het uitgangspunt dat de bestaande oppervlakte aan groen 1:1 wordt teruggebracht. Dit is vertaald naar maaiveld groen, groene daken en verticaal groen. De inventarisatie van het bomenbestand laat een divers beeld zien. De oudste bomen, hoofdzakelijk populieren, dateren uit de jaren '60. Verder staan in het gebied onder andere esdoorns, essen, sierkersen en meerdere zuilvormige bomen. Recentelijk is de beplanting aangevuld met een rij iepen en zijn er tien lindes verplant. Ten aanzien van het huidige bomenbestand is het uitgangspunt dat er een bomenbestand wordt gerealiseerd dat een vergelijkbare waarde heeft. Aspecten die hierbij aan de orde komen zijn aantal bomen, soort bomen (categorie 1,2,3) en toekomstwaarde van de bomen.

Aantal bomen per geslacht

Fraxinus	107
Populus	58
Ulmus	49
Prunus	30
Acer	24
Tilia	17
Fagus	11
Quercus	11
Betula	11
Pinus	10

Carpinus	10
Malus	6
Magnolia	3
Liquidambar	3
Alnus	2
Sorbus	2
Platanus	1
Corylus	1
onbekend	1

Huidige groen van de Parkhaven in kaart gebracht





Legenda



Bestaande boom

Verplaatste boom

Nieuwe boom



Middelhoge beplanting 0.5 - 1m



Gazon



Minigolf, beplanting onbekend

7.7 Groentransformatie

Bomenstrategie ParkHaven

Voor de aanplant van nieuwe soorten in het Parkhaven gebied wordt ingezet op het samenbrengen van verschillende ambities. Naast een voorkeur voor handhaven en of verplanten van bomen met een hoge toekomstwaarde wordt bij de keuze van de nieuwe soorten gekeken naar diversiteit, geschiktheid voor de stad, het bestand zijn tegen ziektes, hoge ecologische waarden en ruimtelijke kwaliteit.

Diversiteit heeft vanuit ecologisch perspectief een voorkeur, maar ook om de stadsbewoner de natuur in de stad divers te laten beleven. Op dit moment zijn er in Rotterdam een aantal soorten dominant aanwezig in de binnenstad, zoals de plataan en de robinia. Het zoeken is naar een bomenbestand dat hier een mooie aanvulling op vormt. De geschiktheid voor de stad heeft te maken met natuurlijke omgevingsfactoren zoals wind, grondwaterstand en bodemsoort. Het bestand zijn tegen ziektes valt goed samen met de diversiteitsambitie. Toepassing van een verscheidenheid aan soorten maakt immers minder gevoelig voor ziektes. De soortkeuze valt sowieso niet op boomsoorten waar momenteel ziektes bij voorkomen, zoals de kastanje en de es.

De hoge ecologische waarde van een boom, heester of kruidenbeplanting houdt vaak verband met het feit hoe lang deze soort al in Noord-West Europa aanwezig is. Soorten die hier al lang voorkomen, bijvoorbeeld de wilg, de abeel en de eik, vormen een habitat voor vele diersoorten. Soorten die hier relatief nog kort verblijven, exoten zoals bijvoorbeeld de plataan en de Canadese populier, trekken weinig dieren aan.

Met deze uitgangspunten in gedachten ontstaat een 'shortlist' voor de soortkeuze van bomen en beplantingen

STRATEGISCHE WAARDEN

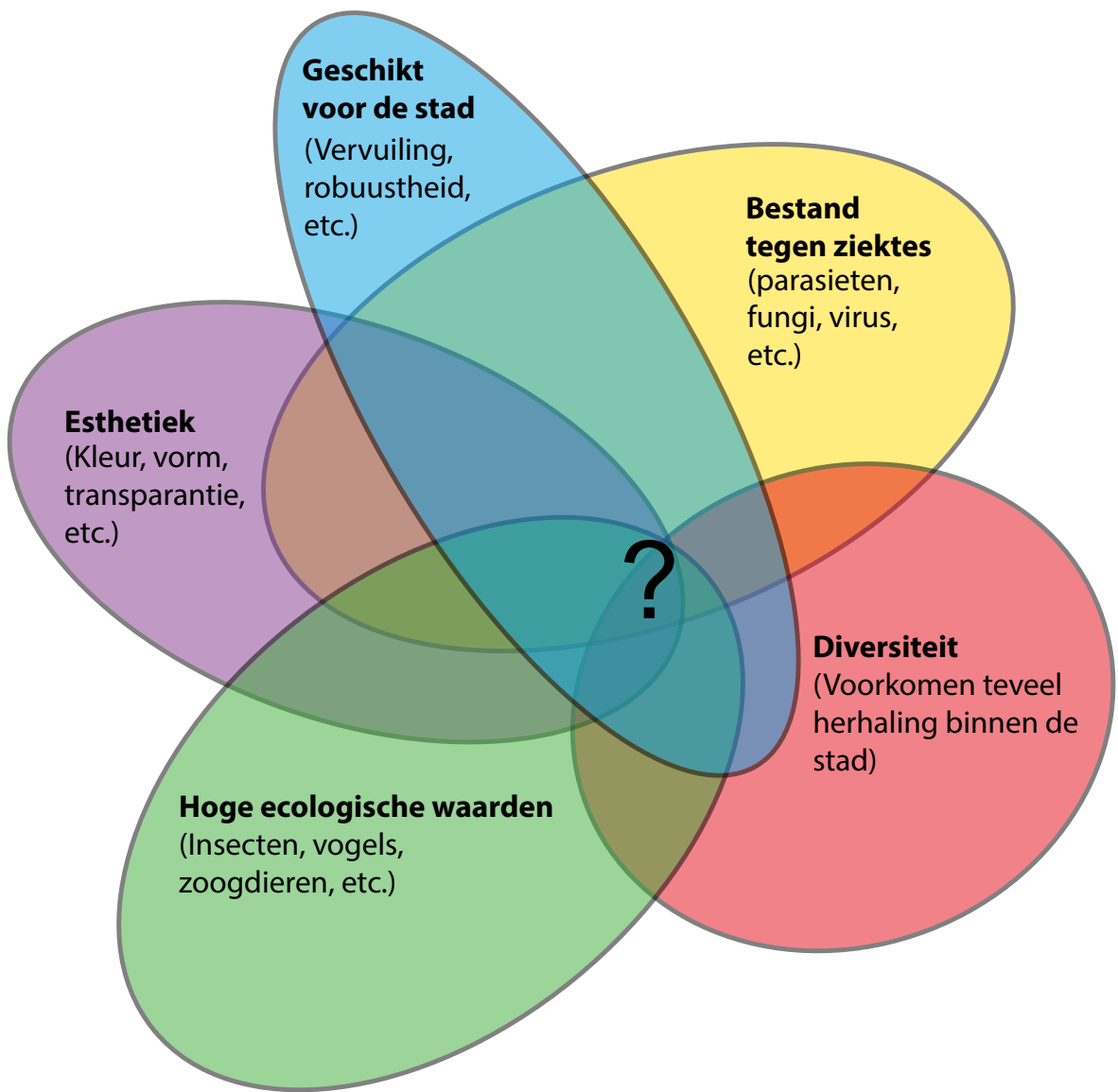
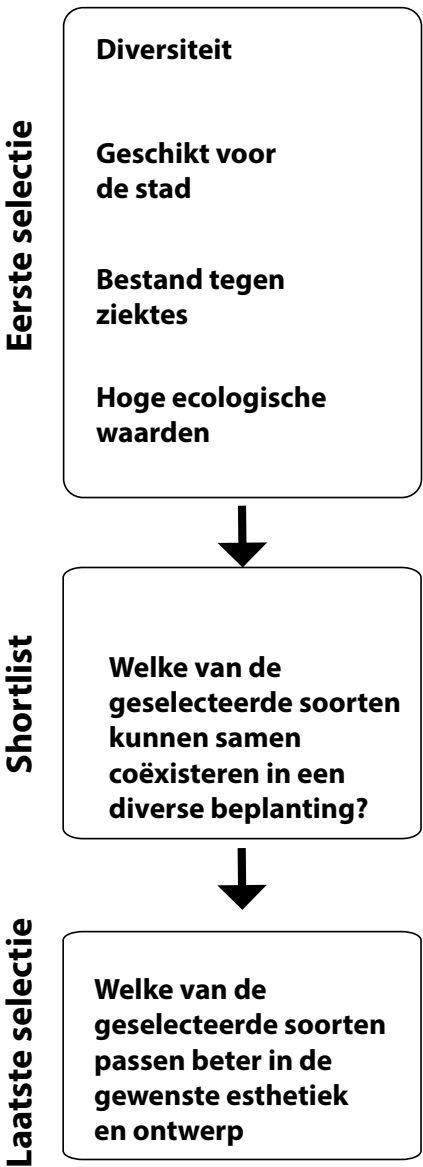


Diagram met strategie voor de bomenkeuze

SELECTIE PROCES



waarbij vervolgens wordt gekeken in hoeverre deze soorten elkaar goed verdragen in een diverse beplanting. De ruimtelijke kwaliteit zal vervolgens de doorslag geven in de toepassing en positionering van de soorten.

4

Luchtzuiverende
beplanting langs de
tunnelbak

Het Park wordt uitgebreid en verbonden met
de Euromast. Met dit in gedachten wordt de
nieuwe beplanting gekozen.

2

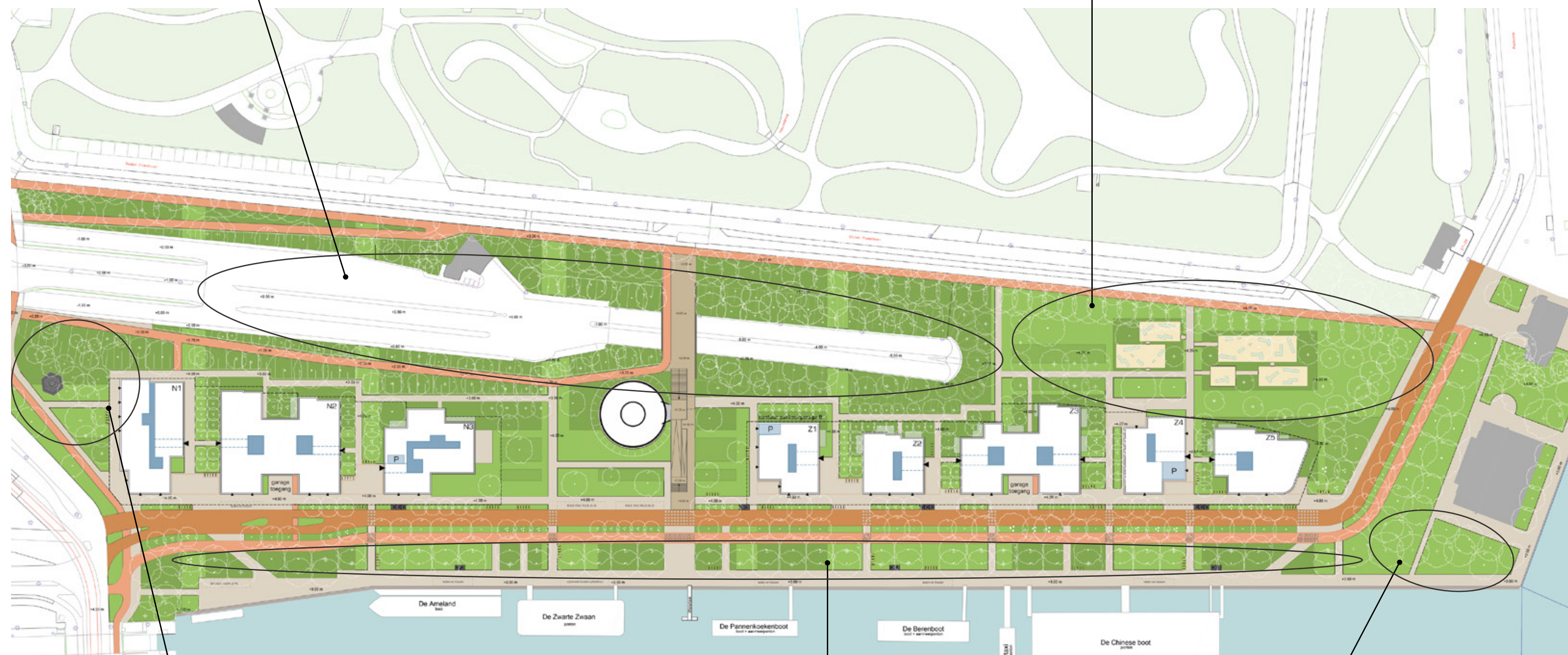
Dubbele bomenrij met
verschillende soorten iep

1

Behoud en later herplant van
de huidige beeldbepalende
bomengroepen

3

Herplant van de huidige zuilvormige bomen
binnen ParkHaven.



1

Behoud en later herplant van de huidige beeldbepalende bomengroepen

De huidige inventarisatie van het bomenbestand laat een grote hoeveelheid van diverse soorten bomen zien. Op een aantal locaties staan monumentale bomen die beeldbepalend zijn voor de uitstraling van de Parkhavenstrook. Zo staat er op de kop van de kade aan de noordzijde een monumentale zuilvormige populier, zijn er monumentale populierengroepen aanwezig aan de zuidzijde van de strook en bevindt zich een groep mooi uitgegroeide esdoorns in het midden van de strook. Het masterplan voorziet zoveel mogelijk in het behoud van deze bomen. Indien dit niet mogelijk is zullen voorzieningen worden getroffen om deze bomen te verplanten, mits dit kan plaatsvinden op een manier dat de boom een grote toekomstwaarde behoudt.



De huidige populieren (*Populus x canadensis*) op de kop van de Parkhaven



De huidige populier (*Populus nigra 'italica'*) aan de noordzijde van Parkhaven



De huidige groep esdoorns (*Acer*) aan de noordzijde van de Maastunnelzijde

2

Gemengde bomenrij van Ulmus

Bij de recente herinrichting van de Parkhaven zijn nieuwe iepen geplant. Deze iepen worden hergebruikt in het plan en opnieuw toegepast op de groene kade. Om de biodiversiteit ook hier tot zijn recht te laten komen voorziet het masterplan in de toepassing van een dubbele bomenrij van drie soorten iep: *Ulmus 'New Horizon'*, *Ulmus 'Homestead'* en *Ulmus 'Plantijn'*.



Ulmus 'New Horizon'



Ulmus 'Homestead'



Ulmus 'Plantijn'

3

Herplant van de huidige zuilvormige bomen binnen Parkhaven

De huidige inventarisatie van het bomenbestand laat een grote hoeveelheid van diverse soorten zuilvormige bomen zien, zoals zuileiken, zuiliepen en zuilbeuken. Naast het feit dat deze bomen blijkbaar ruimtelijk gepast werden bevonden in de buurt van de Euromast, zijn ze ook goed te verplanten. Het masterplan voorziet in de verplant van deze bomen waarbij ze, net zoals in de huidige situatie, zoveel mogelijk in groepen per soort bij elkaar worden gezet.



Quercus robur 'Fastigiata Koster'



Ulmus 'Columella'



Fagus sylvatica 'Dawyc'

4

Luchtzuiverende beplanting langs de tunnelbak

Bij het ontwerpen van de tunneltraverse is ook een specifiek beplantingsplan gemaakt. Een opvallende verschijning in het traject is de zwarte den, Pinus nigra. Naast zijn opvallende verschijningsvorm heeft de zwarte den ook een belangrijke eigenschap om gedurende het hele jaar fijnstof af te kunnen vangen. Er zijn meerdere soorten die deze eigenschap hebben. Het masterplan voorziet in de toepassing van deze soorten specifiek in de strook die de tunneltraverse omzoomt.



Pinus nigra

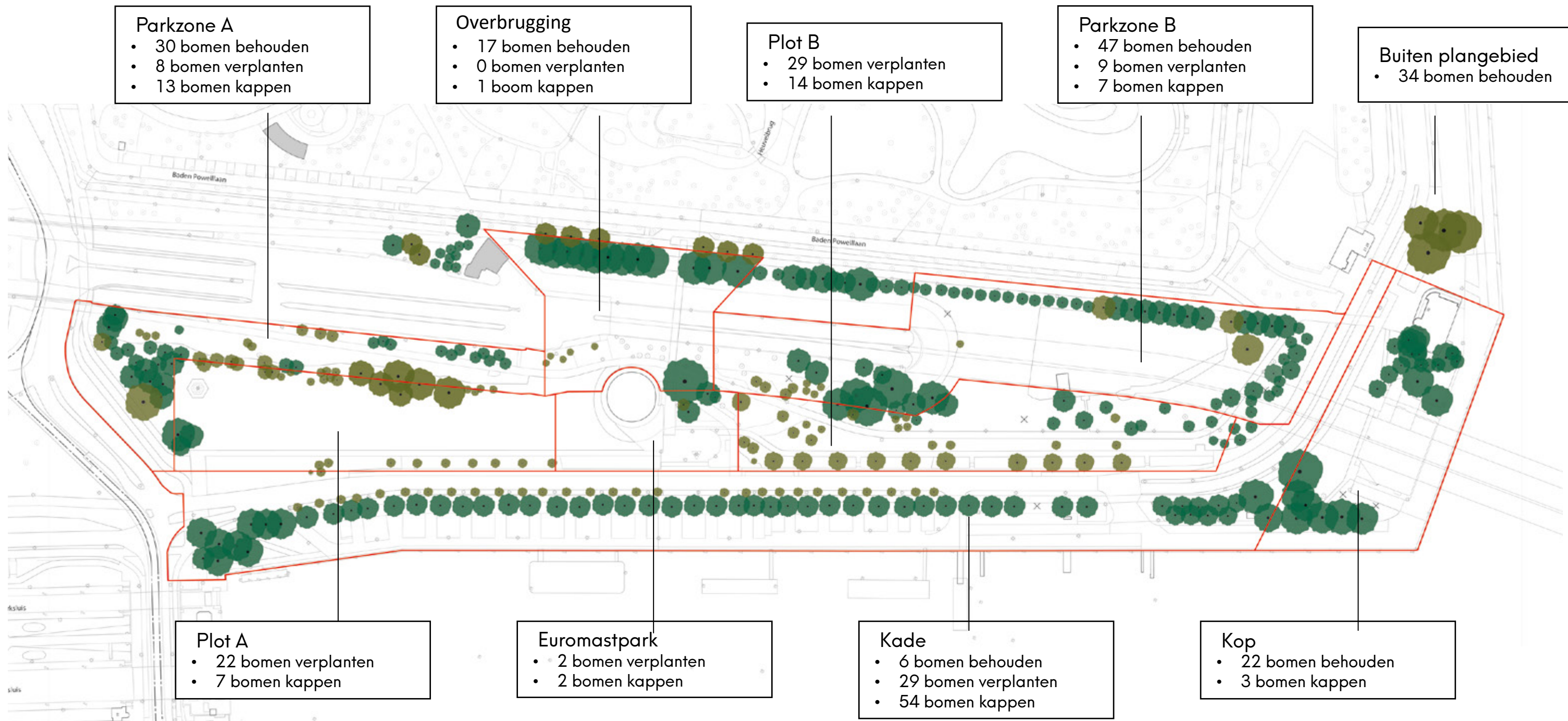


Taxus baccata



Alnus x spaethii

Bomen - Parkhaven huidige situatie



Totaal aantal bomen: 355

waarvan 124 verplantbaar op basis van gegevens Terra Nostra

Totaal te behouden: 156

Totaal te verplanten: 101

Totaal te kappen: 98

op basis van masterplan 006

Classificatie (op basis van gegevens Terra Nostra)

Categorie 1: 123 bomen (35%)

Categorie 2: 148 bomen (41%)

Categorie 3: 28 bomen (8%)

Categorie 0 (populieren): 56 bomen (16%)

Legenda

-  Bestaande boom
-  Bestaande, herplantbare boom

Bomen - ParkHaven masterplan



Totaal aantal bomen: 555	
Totaal behouden:	156
Totaal verplant:	101
Totaal nieuw:	298

Classificatie totaal	
Categorie 1:	205 bomen (37%)
Categorie 2:	221 bomen (40%)
Categorie 3:	106 bomen (19%)
Categorie 0 (populieren):	23 bomen (4%)

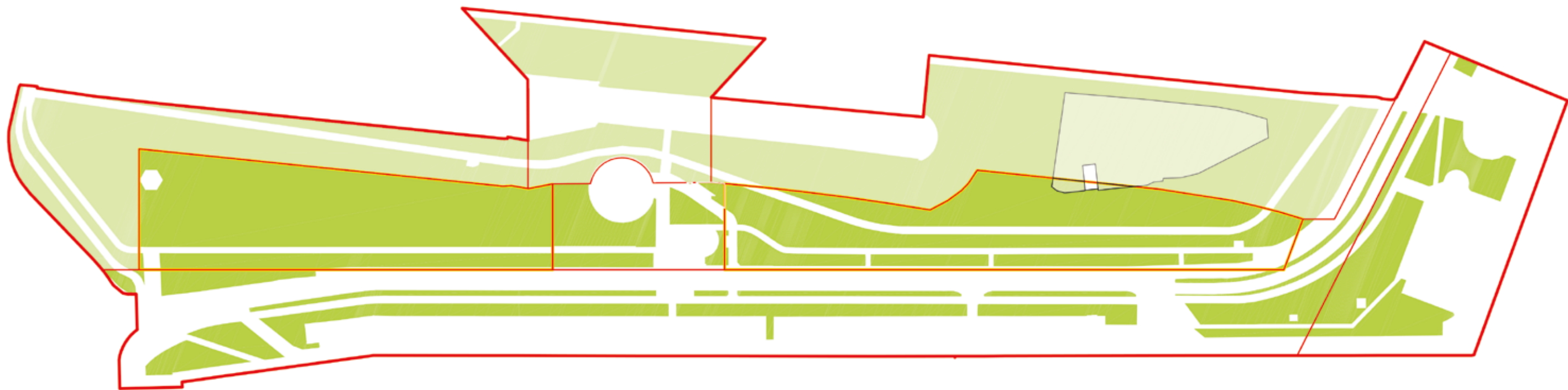
Legenda

 Bestaande boom

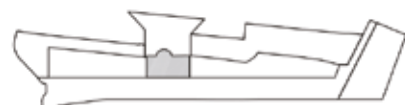
 Verplaatste boom

 Nieuwe boom

Groen - Parkhaven huidige situatie



GEBIED 1 : EUROMASTPARK



TOTAAL: 2448 m²

 **GROEN** 1181 m²

GEBIED 2 : PLOT



TOTAAL: 13044 m²

 **GROEN** 10621 m²

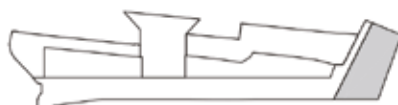
GEBIED 3 : KADE



TOTAAL: 17584 m²

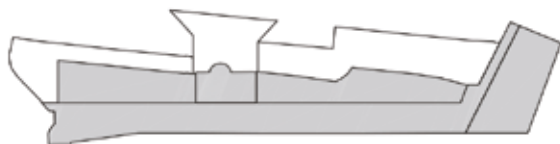
 **GROEN** 4462 m²

GEBIED 4 : KOP



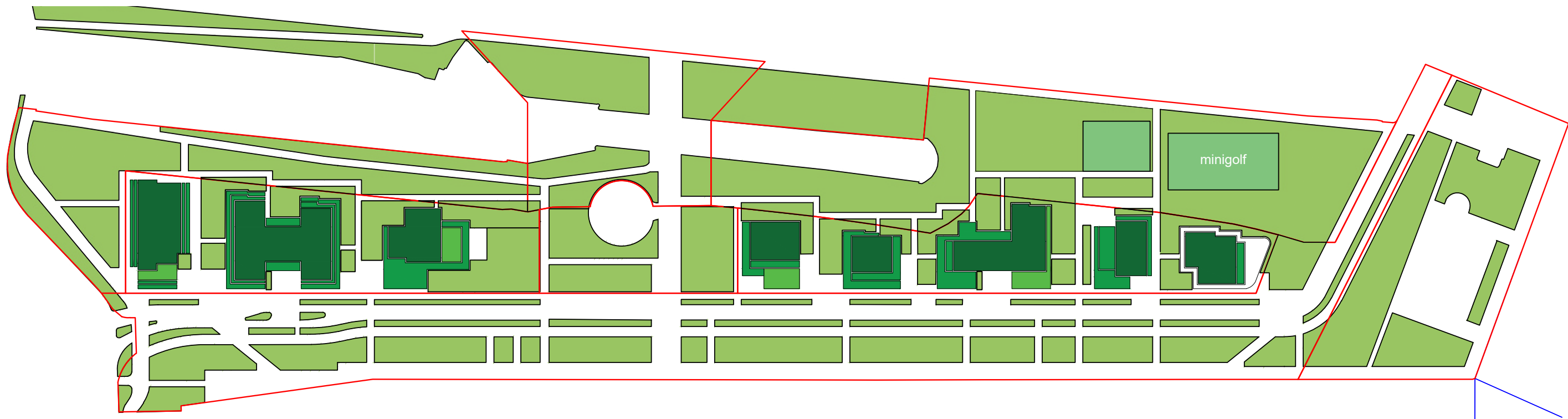
TOTAAL: 6672 m²

 **GROEN** 2236 m²

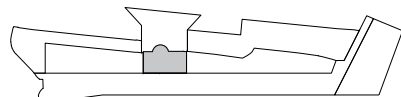


Totaal groen
Parkhaven huidige situatie : 18500 m²

Groen - Parkhaven masterplan



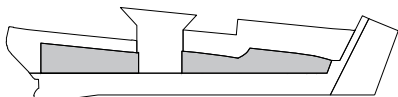
GEBIED 1 : EUROMAST



totale opp: 2786 m²

GROEN 2025 m²

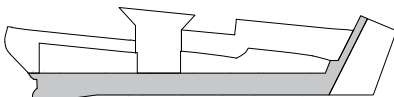
GEBIED 2 : PLOT



totale opp: 12702 m²

GROEN 8651 m²
 maaiveld 3578 m²
 groen daken 4250 m²
 gevelgroen 961 m²

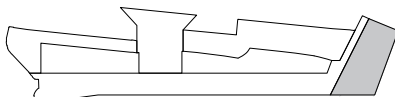
GEBIED 3 : KADE



totale opp: 17819 m²

GROEN 6419 m²

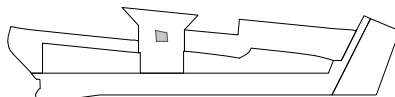
GEBIED 4 : KOP



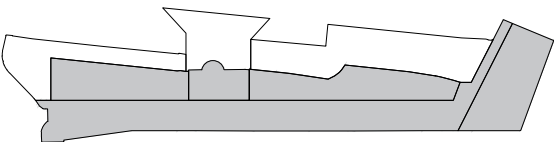
totale opp: 6672 m²

GROEN 3145 m²

BONUS : BRUG



GROEN 0 m²



Totaal groen
Parkhaven masterplan : 20240 m² 108 %

7.8 Uitstraling openbare ruimte en beheer

Verhardingen

Het ontwerp van de verhardingen in de Parkhaven is zoveel mogelijk een continuering van reeds in het Scheepvaartkwartier aanwezige materialen. Voor de kade is de keuze van de verhardingen geïnspireerd op de Westerkade. In het profiel wordt onderscheid gemaakt tussen trottoirs met een Granito tegel, de rijweg met gebakken klinkers en de kade met kinderkoppen. Het gehele ontwerp van verhardingen is erbij gebaat dat er gebruik wordt gemaakt van zoveel mogelijk eenduidige verharding. De ‘Greens’ en alle paden in het groen zullen daarom aansluiten op de basaltsplit tegel. Ook de fietspaden zijn op een standaard manier gematerialiseerd met rood asfalt. Voor de nieuwe overbrugging bij de Euromast zal een meer specifieke materialisering worden gezocht die goed aansluit op de gewenste uitstraling van de jaren ’60.

Voor de rijweg met gebakken klinkers geldt dat deze waarschijnlijk alleen zo kan worden uitgevoerd als er een 30km/u regime voor de rijweg wordt gehanteerd. Dit heeft de voorkeur. Het toepassen van een 30km/u of een 50km/u regime is echter afhankelijk van meer afwegingen in de stad waar nog aanvullend overleg en onderzoek voor nodig is.

Verlichting

Voor de verlichting geldt hetzelfde uitgangspunt als voor de verhardingen. Het ontwerp van de verlichting van de kade zal een logische voortzetting zijn van toegepaste armaturen in het Scheepvaartkwartier. Aan de Parkzijde geldt als uitgangspunt dat de routes voor voetganger en fietser vooral als sociaal veilig worden ervaren. De ‘Greens’ zullen verlicht worden

met een armatuur die gekoppeld is aan de gevel of een hangarmatuur. Hier is het uitgangspunt zo min mogelijk obstakels in de ruimte te plaatsen. Voor het groene plein bij de Euromast zal een verlichting worden opgenomen die past bij de bijzondere status van het plein. Deze verlichting dient afgestemd te zijn met verlichting van de Euromast zelf.

Nutsvoorzieningen

Nutsvoorzieningen kunnen worden opgedeeld in drie categorieën gebruikers: de voorzieningen die nodig zijn ter ondersteuning van de nieuwbouw, voorzieningen die nodig zijn voor het gebruik van de kade (voorzieningen voor de boten), en de voorzieningen die nodig zijn ter ondersteuning van de Euromast. De nutsvoorzieningen die nodig zijn ter ondersteuning van de nieuwbouw zullen worden geïntegreerd in de bebouwing. De nutsvoorzieningen ten behoeve van gebruik van de kade en de Euromast zullen op een andere wijze worden opgenomen in de openbare ruimte.

Meubilair

De toepassing van meubilair in de openbare ruimte zoals zitgelegenheden, kleine afvalbakken, fietsnietjes, etc. zal worden afgestemd met het meubilair op de kades van het Scheepvaartkwartier. Een uitzondering kan worden gemaakt voor de ruimte bij de Euromast wat een speciale plek in de stad heeft.

Afval

Voor het ophalen van het huisafval geldt als uitgangspunt de toepassing van ondergrondse, onderlossende containers (OLC’s) in de openbare ruimte. Deze zullen langs de rijweg in het trottoir bij de nieuwbouw op een drietal

locaties worden opgenomen.

Voor het ophalen van bedrijfsafval langs de kade geldt een verwante aanpak met ondergrondse containers, eveneens op drie locaties. Een verdere uitwerking van het gebruik van de kade is opgenomen in een draaiboek in hoofdstuk 8.7, Gebruik van de kade.

Beheer van openbare ruimte en semi openbare ruimtes

Het beheer van de buitenruimte in ParkHaven is verdeeld in gebieden die op het parkeerdek zijn gelegen (de ‘Greens’ en tuinen) en het omliggende openbare gebied. Het ontwerp van de buitenruimte is erbij gebaat dat beide gebieden naadloos in elkaar overlopen. Met name voor de verhardingen geldt dat deze in samenhang met elkaar zijn ontworpen. Het uitgangspunt voor de verhardingen is de Rotterdamse Stijl. Het beheer en onderhoud van de groenzones aan de zijde van de Maastunnel (2,5 meter) en eventuele geveltuinen in de zone aan de kadezijde (1,5 meter) is de verantwoordelijkheid van de gebouweigenaren (VVE). Dit geldt ook voor de zogenaamde ‘Greens’ in het plan.

De ruimte waar geen geveltuin aanwezig is, maar die wel boven de 4 meter uitgestoken parkeergarage aan de kadezijde ligt, wordt conform de Rotterdamse stijl ingericht. Dit trottoir is in beheer bij de gemeente Rotterdam. De VVE dient jaarlijks een beheervergoeding te verstrekken aan de gemeente Rotterdam ten behoeve van het onderhoud en beheer. Hierdoor is visueel geen verschil in eigendom waarneembaar.



Klinkerverharding



Verharding natuursteen



Verharding granito tegel



Meubilair, afvalbak, zitelement



Straatkanten en boorden



Begrenzing groenvlakken



Kadeverlichting



Meubilair zitelement



Meubilair zitelement

7.9 Midget golfbaan ParkHaven

Vlak naast de ontwikkelstrook voor de bebouwing van de Parkhaven ligt Midget Golfbaan Parkhaven bovenop de verdiept liggende Maastunnel. Het betreft hier een 18 holes midgetgolfbaan met een houten paviljoen waar gedronken en gegeten kan worden. De doelgroep is gezinnen met kleine kinderen. De baan is open van eind februari tot en met eind oktober met een opening via reservering op maandag, dinsdag en donderdag, en een reguliere opening op woensdag- en vrijdag middag en op zaterdag en zondag. Het totale oppervlak van de baan met de opstallen bedraagt zo'n 2.400m².

Met de introductie van de nieuwbouw komt de midgetgolf in een andere omgeving te liggen. Fysiek is het mogelijk om de baan te handhaven. De ambitie om de Parkhaven goed met zijn omgeving te verweven is echter een reden om de positie en de vormgeving van de baan opnieuw te bezien.

Een eerste verkenning van de nieuwe mogelijkheden van de midgetgolfbaan leert ons dat er verschillende keuzes kunnen worden gemaakt. Denkend vanuit het functioneren van het groene gebied ligt het voor de hand te streven naar een parkachtige omgeving waarin de midgetgolfbaan wordt opgenomen. Een goed voorbeeld hiervoor is het ontwerp van een 18-holes midgetgolfbaan in het Maggie Daley Park in Chicago. Op brede parkpaden worden verschillende midgetgolf banen geplaatst, dit organiseert direct de routing van de spelers. De 18 banen verwijzen naar de skyline van Chicago. De midgetgolf is openbaar toegankelijk, maar ligt niet aan een hoofdroute door het park. De oppervlakte van deze golfbaan is vergelijkbaar met de huidige golfbaan.

Het opnemen van de midgetgolfbaan in de openbare padenstructuur kan het gevoel geven dat er een gebrek ontstaat aan een eigen identiteit of eigen plek. Een andere

optie is de midgetgolfbaan in te richten als tuinkamer binnen de parkstrook. In dit geval lopen de doorgaande paden om de baan heen en is deze te bezoeken als ware je een tuin betreedt. Een goed voorbeeld hiervoor is de 18 holes midgetgolfbaan Lower Gardens in Bournemouth, UK. Het ontwerp laat hier zien dat het goed mogelijk is een eigen sfeer te maken zonder dat er sprake is van een niet zichtbaar afgepaald gebied. Naast de inrichting van de baan zelf speelt hier met name de vormgeving van de randen een belangrijke rol.

In het masterplan wordt voorzien in een midgetgolfbaan die zowel openbaar toegankelijk is als afsluitbaar. Geheel in stijl met de orthogonale vormgeving die past bij de landschapsarchitectuur in de jaren '60 van de vorige eeuw is de midgetgolfbaan een serie geometrische vormen die worden omringd door een brede haag. Deze brede haag (minimaal 3m) kan worden geïntegreerd met een hekwerk. De resultante is een goed en veilig afgeschermd ruimte die tegelijkertijd doorzicht biedt. De hoekige vormen maakt dat de baan op een vanzelfsprekende manier onderdeel wordt van de omgeving.

Het midgetgolf café-restaurant is momenteel een apart houten paviljoen. Bij de nadere uitwerking zal onderzocht moeten worden in hoeverre daar nog steeds sprake van is of dat het paviljoen kan worden geïntegreerd met een bestaand paviljoen zoals eetcafé 'Ech Wel' langs de Parkkade of in de plint van de nieuwbouw. Het masterplan voorziet op de locatie van de midgetgolf in het omklappen van de publieke plint naar de parkzijde.



Maggie Daley Park Chicago, midgetgolf als onderdeel van padenstructuur



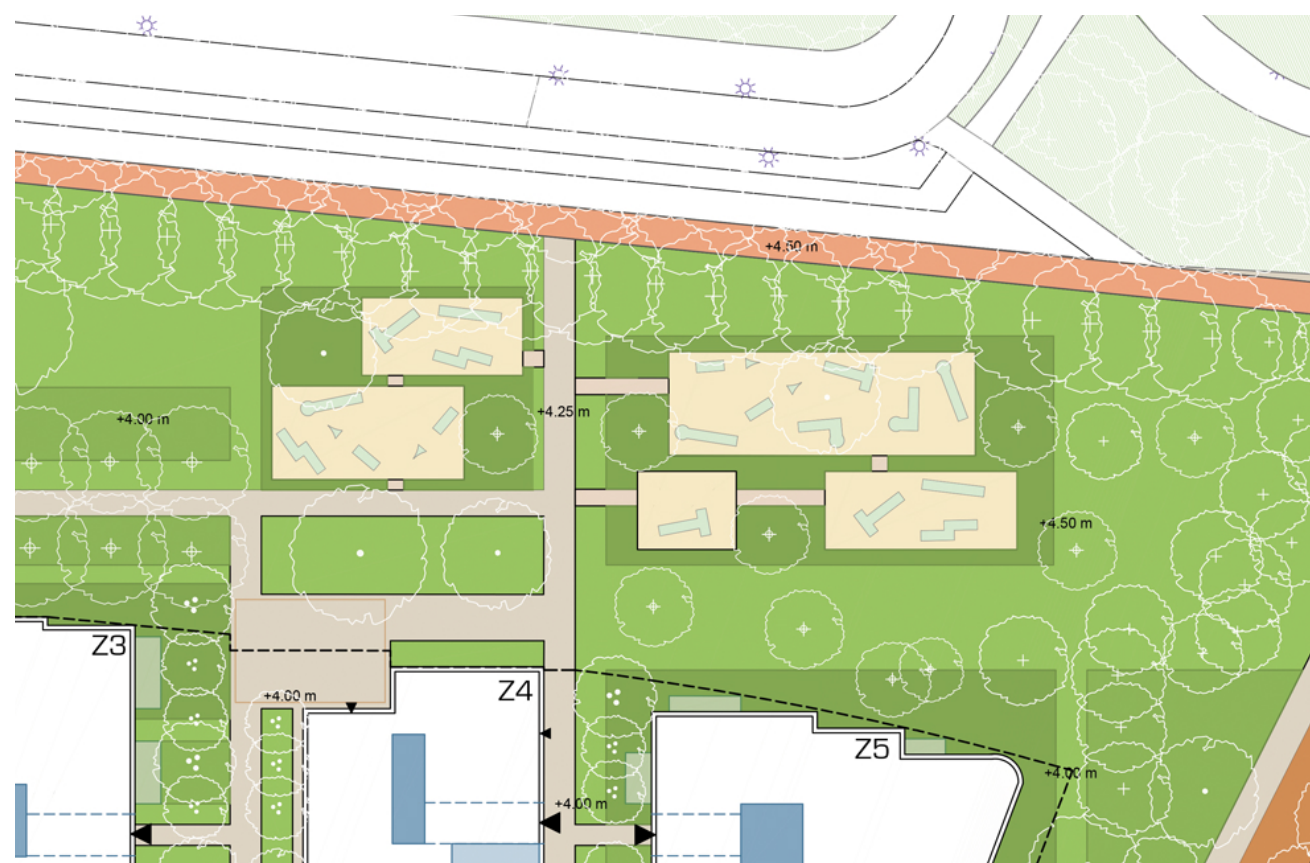
Lower Gardens Mini Golf Bournemouth, midgetgolf als tuinkamer



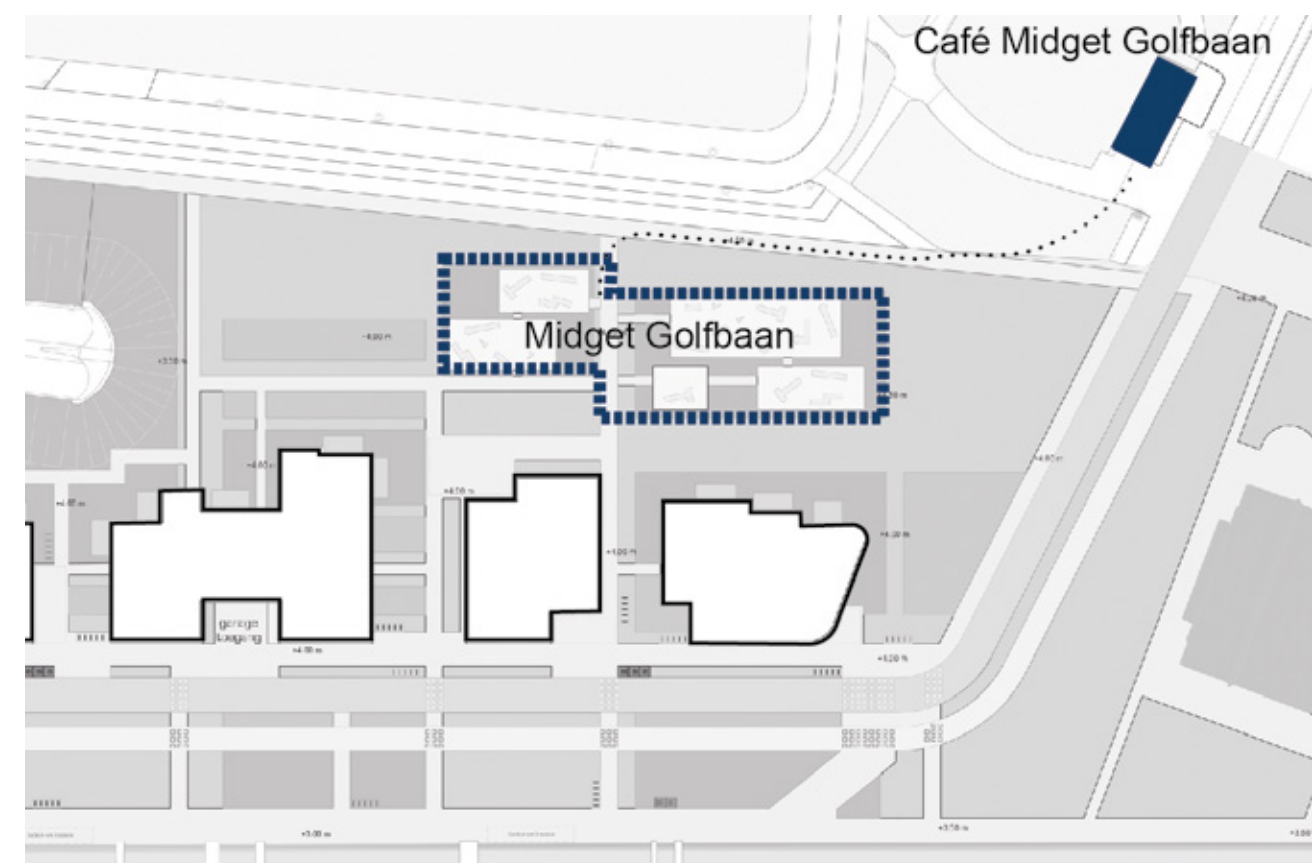
Met een haag is de midgetgolf een onderdeel van zijn omgeving.



Midgetgolf met een eigen vorm in het groen



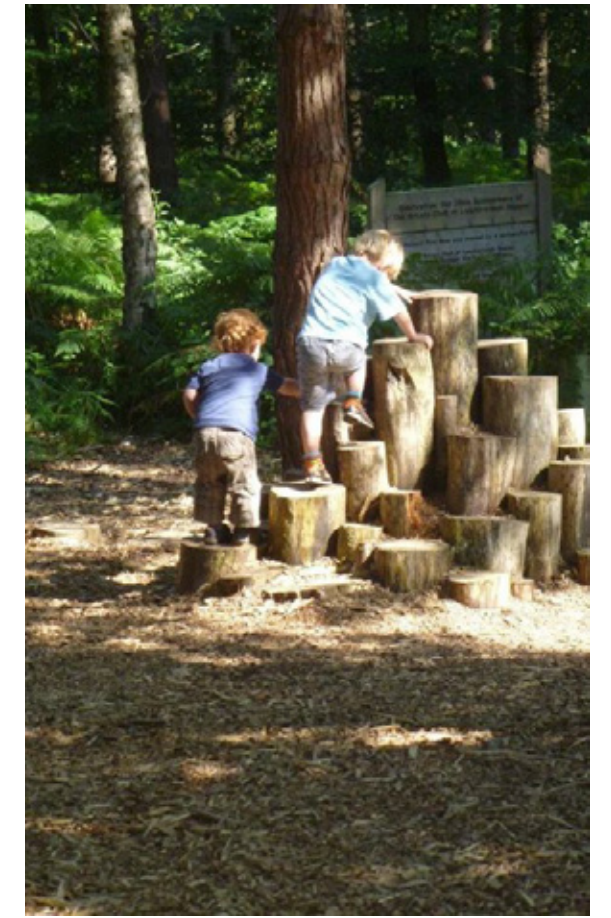
Midgetgolf met een eigen vorm in het groen



Midgetgolf in het ParkHaven masterplan

7.10 Spelen in de buitenruimte

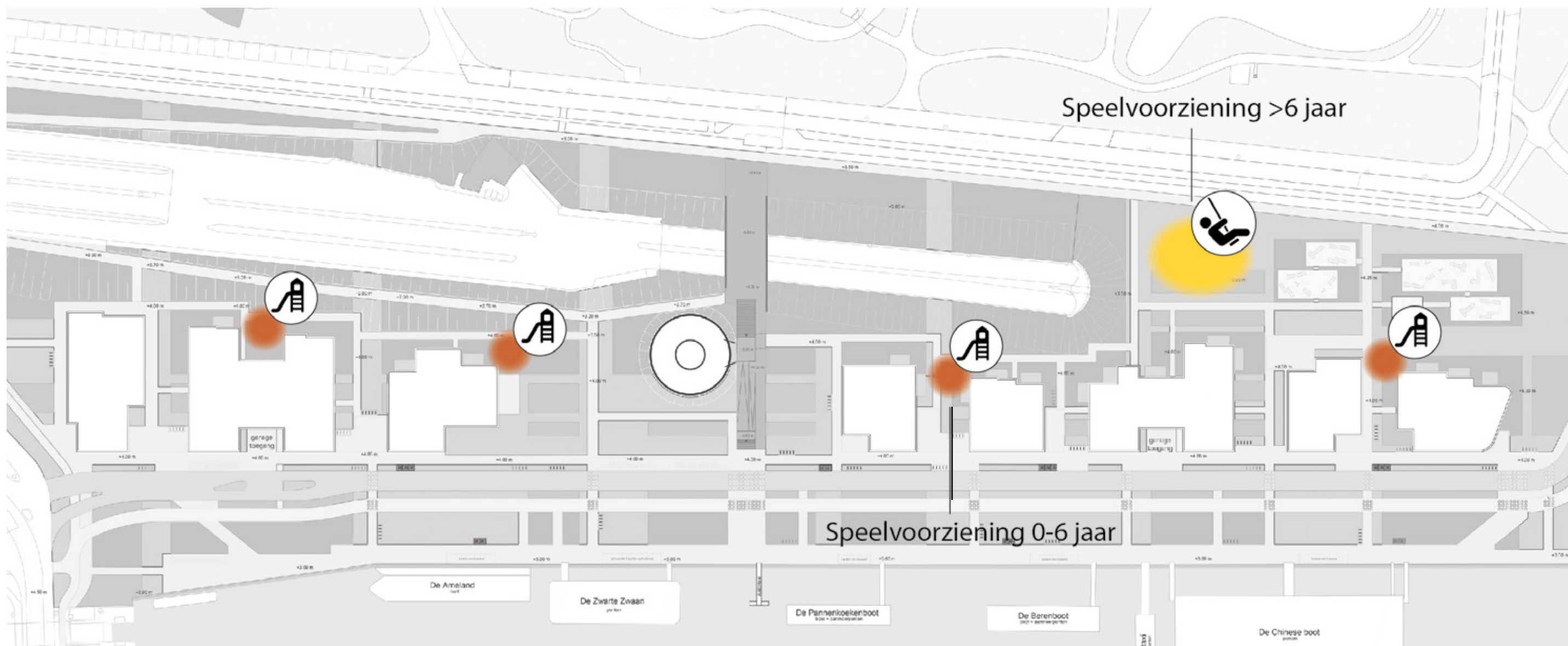
Met de komst van nieuwe bewoners in de Parkhaven worden ook gezinnen verwacht. Met name de parkachtige setting en het feit dat er ook woningen op de begane grond aanwezig zijn zal een aantrekkingskracht hebben op diverse gezinssamenstellingen waardoor ook kinderen een goede omgeving moet worden geboden. Naast het feit dat Het Park op loopafstand ligt zal er met name voor de kleinere kinderen in de categorie 0-3 jaar en in de categorie 3-8 jaar een speelvoorziening worden gemaakt. Met het thema van 'Spelen in het Park' in het achterhoofd zullen op drie locaties direct rondom de gebouwen kleine plekken worden ingericht voor de kleinste doelgroep (0-3 jaar). Voor de oudere doelgroep zal een speelplek worden ingericht in de parkstrook, daar waar de tunnel overkluisd is. Deze plek leent zich goed voor spelen omdat hier ruimte is, maar vooral omdat deze niet grenst aan een autoweg en dus veilig is.



Referenties spelen 0-6 jaar



Referenties speelvoorziening >6 jaar



Zoekgebieden voor spelen in ParkHaven



8

Mobiliteit

Mobiliteitscommunity

ParkHaven

ParkHaven integreert duurzame en gezonde mobiliteit als sturend ontwikkelingsprincipe. In ParkHaven is voor elke reisbehoefte de meest duurzame en snelle oplossing voorhanden. Dat komt enerzijds door het autoluwe ontwerp gebaseerd op Smart Growth met een actieve Mobiliteitscommunity als doel. Anderzijds door een multimodaal deelmobiliteitsaanbod op maat: bewoners, maar ook ondernemers zullen zelf mee de invulling ervan kunnen bepalen. Onderdeel van ParkHaven is om de toekomstige bewoners vanaf dag één mee te nemen in nieuwe en duurzamere manieren om hun mobiliteitsbehoefte in te vullen.

Mobiliteitscommunity

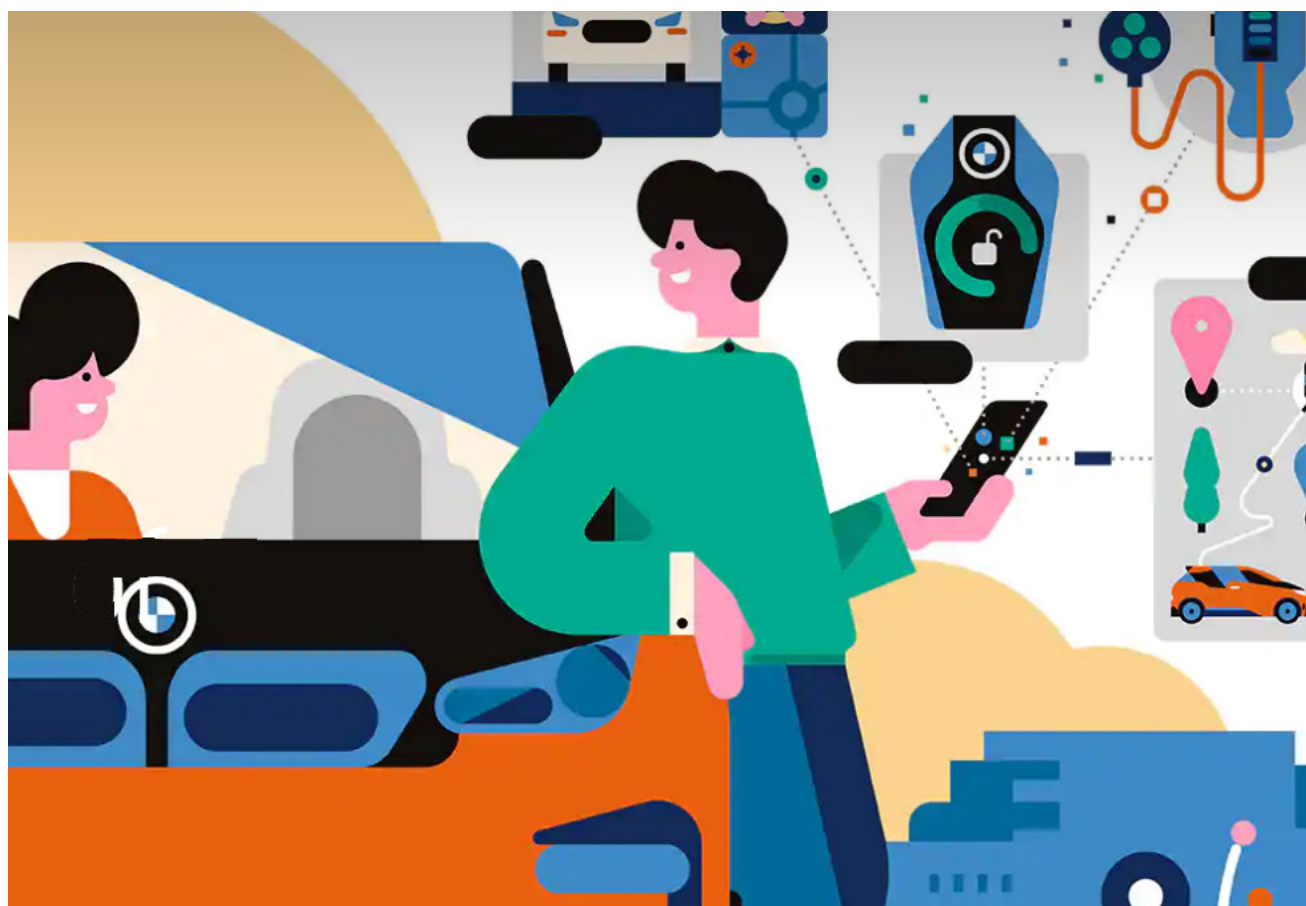
ParkHaven krijgt een uitgebreid deelmobiliteitsaanbod. De schaal van het plan vraagt enerzijds om een toekomstbestendige maat en invulling, anderzijds om flexibiliteit en betrokkenheid van de bewoners. Daarvoor is MaaS (mobility as a service) een ideaal concept. In MaaS worden mobiliteitsaanbieders digitaal in een app en fysiek op een mobiliteitshub gekoppeld. MaaS platforms zijn opschaalbaar en uitbreidbaar. Dat biedt flexibiliteit over de exacte invulling. Bewoners en ondernemers kunnen net zo actief worden betrokken als zij zelf willen. ParkHaven is ambitieus om de mobiliteitscommunity vorm te geven en zal daartoe de mobiliteitsbehoefte en wensen onderzoeken, inzichtelijk maken en organiseren. Met de actieve community zal het aanbod verder vorm kunnen worden gegeven. Eventueel worden data over het gebruik en de tevredenheid met de community gedeeld zodat het aanbod continu kan worden aangepast op de behoeften. De partijen van de ontwikkelcombinatie hebben reeds overeenkomst met aanbieders van dit concept



Aandacht voor fietsbereikbaarheid



Deelscooters, Felyx



Elektrische auto's



Mobility as a service

8.1 Huidige situatie

Het ontwikkelingsgebied voor ParkHaven bevindt zich op een langwerpige strook van circa 600 meter lang en gemiddeld 100 m breed tussen de Parkhaven en de 's-Gravendijkwal (tunneltraverse) in Rotterdam. Het behoort tot de wijk Scheepvaartkwartier, het buitendijks gelegen deel van het centrum van Rotterdam.

Openbaar vervoer

Het Scheepvaartkwartier is bereikbaar met openbaar vervoer met tramlijn 8 over de Westzeedijk of met tramlijn 7 naar de kop van het Willemsplein. De metro ligt op iets grotere afstand (850 m) met de dichtstbijzijnde metrohalte Coolhaven of Dijkzigt. *Momenteel vindt er een verkennende studie plaats naar een HOV-lijn tussen Centraal Station en Zuidplein door de Maastunnel. Naar verwachting rijdt de HOV-lijn in 2022 - een snelle, comfortabele verbinding (elektrische bus) grotendeels op een aparte rijstrook met mogelijk een stopplaats nabij ParkHaven.*

Bereikbaarheid voor de auto

Het Scheepvaartkwartier is op drie manieren toegankelijk voor het autoverkeer. De hoofdontsluiting voor de wijk is de aansluiting van de Westzeedijk op de Scheepstimmermanlaan. De tweede aansluiting is de aansluiting van het Droogleever Fortuynplein op de Parkhaven. Als derde aansluiting is er een eenzijdige afrit van de Westzeedijk bij de Kievietslaan. Voor het ontwikkelingsgebied is de tweede aansluiting het meest van belang.

Bereikbaarheid voor de fiets

Het ontwikkelingsgebied ligt langs een doorgaande fietsroute door de stad die uitkomt bij de Maastunnel. Langs de Parkhaven ligt een vrijliggend fietspad en langs het traject van de 's-Gravendijkwal liggen eveneens twee vrijliggende fietspaden die ongelijkvloers het Droogleever Fortuynplein kruisen. In oost-westelijke richting bevindt

zich een vrijliggend fietspad langs de Westzeedijk. De bereikbaarheid per fiets is voor deze locatie dan ook zeer goed te noemen.

De voetganger

Voor de voetganger zijn er twee mogelijkheden om het Parkhaven gebied te bereiken, via de kade of via Het Park. De belangrijkste route is over de kade. Vanuit oostelijke richting loopt de route via de Westerkade en de Parkkade en vervolgens de hoek om in noordelijke richting naar de Parkhaven. De kade is hier niet specifiek ingericht voor de voetganger. Het is voornamelijk een parkeerstrook waar laden en lossen voor de boten op plaatsvindt en waar vandaan 'Splashtours' vertrekt.

Komend vanuit westelijke richting moeten eerst de Parkhavensluizen worden overgestoken. Bij de sluizen aan de zuidzijde is geen ruimte voor de voetganger, de stoep houdt simpelweg op. Komend vanuit noordelijke richting is de meest aannemelijke route voor voetgangers vanaf de Coolhaven via de Parkhavensluizen. Met name de combinatie met het vele autoverkeer op het Droogleever Fortuynplein maakt deze route niet bijzonder aantrekkelijk en onveilig. Een alternatieve route om de Parkhaven te bereiken is via Het Park. Hier bestaat de mogelijkheid om via een hoge voetgangersbrug bij de Euromast te komen. De brug is steil en niet comfortabel en sluit ook niet goed aan op de routes in Het Park. Aan de zuidzijde van de ontwikkelingsstrook is er de mogelijkheid om direct Het Park in te lopen omdat hier de Maastunnel al ondergronds ligt. Er zijn hier echter weinig aansluitende routes, behalve een aansluiting op de verhoogde route langs het water. Op dit moment zijn de voetgangersroutes niet aantrekkelijk om het gebied te bezoeken. Al in 2009 heeft de gemeente in de visie Hoboken 2030 de ambitie uitgesproken om dit te verbeteren. De wens is om op termijn een extra brugverbinding voor langzaam verkeer over de Parkhaven te realiseren en een hoogwaardige verbinding voor voetgangers en fietsers naar Het Park

als vervanging van de huidige voetgangersbrug over het Maastunneltracé. Dit met als doel om kade en Park beter met elkaar te verbinden en de wandelroutes langs de kades te stimuleren en uit te breiden richting Müllerpier en Lloydpier.

In dit masterplan wordt rekening gehouden met de mogelijke ligging van een nieuwe voetgangersbrug over de Parkhaven. Zoals eerder in dit masterplan vermeld maakt de nieuwe verbinding naar Het Park integraal onderdeel uit van de planvorming van ParkHaven.

Touringcars

Voor het bezoeken van met name de Euromast is op dit moment voorzien in zes busparkeerplaatsen langs de rijbaan van de Parkhaven. Los van deze plaatsen staat de bus van 'Splashtours' tijdelijk geparkeerd op de kade om hun passagiers in of uit te laten stappen.

Laden en lossen

Het laden en lossen van goederen vindt op twee plekken plaats. Ten behoeve van de Euromast is een speciale voorziening gemaakt onder de Euromast waar zowel de afhandeling van goederen plaatsvindt als een perscontainer voor het afval staat opgesteld. Het laden en lossen voor de boten vindt plaats op de kade. Bij de Chinese boot staat eveneens een perscontainer opgesteld op de kade.

Parkeren

De kade van de Parkhaven is primair ingericht als parkeerplaats voor auto's met de bestemming de Euromast en de boten De Ameland, De Zwarte Zwaan, de Pannenkoekenboot, De Berenboot en de Chinese boot. De totale parkeercapaciteit op de Parkhaven is 202 parkeerplaatsen. Op verschillende maatgevende momenten zijn parkeertellingen gehouden (zie hiervoor de bijlage).

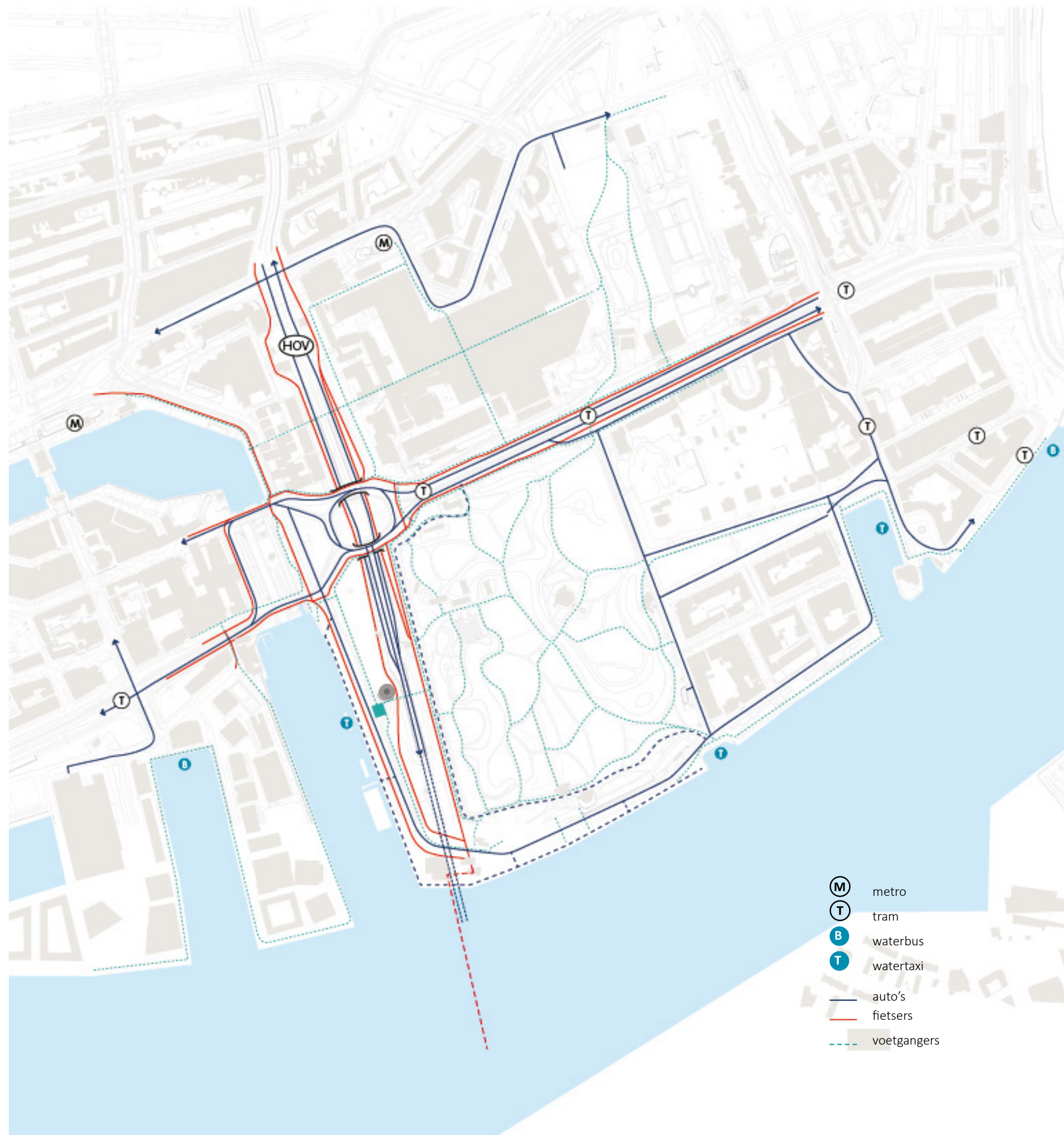
Conclusies uit de parkeertellingen zijn:

- Het maatgevende moment is de zondagmiddag.

Op de straat en de kade van de Parkhaven staan in totaal 209 auto's geparkeerd. Gemiddeld staan in de middag 160 auto's geparkeerd.

-In de ochtend en op werkdagen 's middags is de parkeerdruk laag: ca 20% respectievelijk 40%.

(zie ook bijlage, Parkeerdrukmeting Parkhaven Rotterdam, december 2019, Goudappel Coffeng)



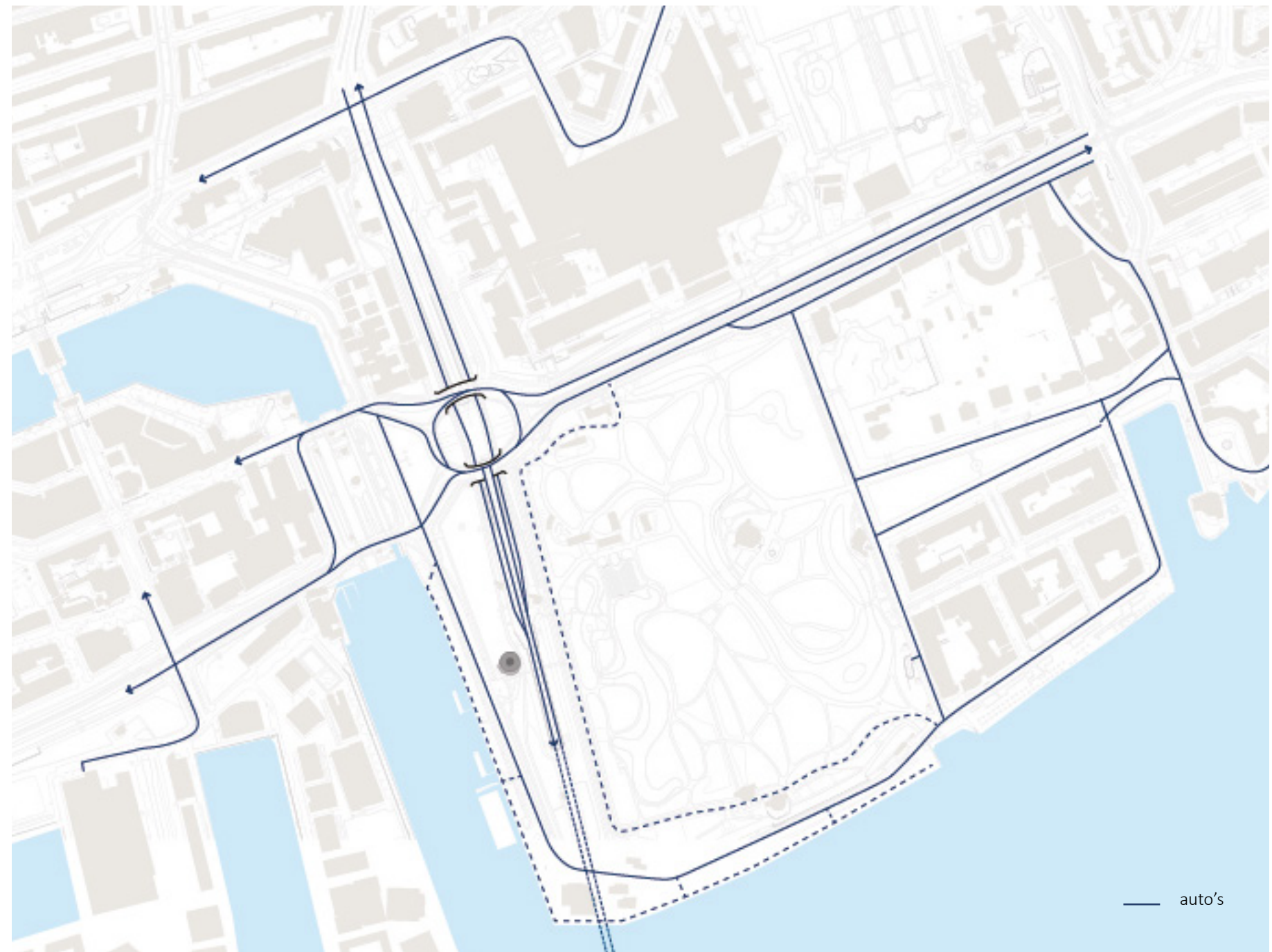
8.2 Bereikbaarheid auto

De bereikbaarheid voor de auto is gegarandeerd met de aansluiting van de Parkhaven op het Droogleever Fortuynplein. In de nieuwe situatie is op de Parkhaven een rijweg voorzien van 6 meter breed die in twee richtingen kan worden bereden. De weg is uitgevoerd in klinkers, identiek aan de uitvoering van de weg op de Westerkade. Het geeft eenheid in het Scheepvaartkwartier en legt nadruk op de verblijfskwaliteit in het gebied. De voorkeursnelheid op de weg is 30 km/u. Dit dient nog nader te worden afgestemd met o.a. de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (in verband met hulpdienstroutes).

De twee ondergrondse parkeergarages onder elk bouwdeel zullen via een eigen inrit direct bereikbaar zijn vanaf de rijweg op de Parkhaven. De parkeerplaatsen in deze openbare garages zijn zowel bedoeld voor de toekomstige bewoners als voor de bezoekers van de Euromast, de commerciële boten en de nieuwe functies in het plangebied.

Uitgangspunt voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen is de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018'. Het plangebied is onderdeel van het centrumgebied van Rotterdam. Er zal worden ingezet om alternatieven voor eigen autobezit goed te faciliteren door het toepassen van deelauto's, gebruikmaken van de beschikbaarheid OV (HOV, metro en tram), goede fietsparkeerruimte en of Mobility as a Service (MaaS).

Daarnaast zullen de huidige parkeerplaatsen op de kade komen te vervallen en worden teruggebracht in de twee parkeergarages. Eventuele toekomstige ontwikkelingen zoals wijzigingen in de commerciële functies in het gebied en toevoegen van HOV zou dit aantal kunnen verlagen. De twee parkeergarages bieden geen ruimte om het aantal parkeerplaatsen te verder te verhogen.



ParkHaven in de grotere verkeerscontext

Verkeersmodel

Om inzicht te krijgen in de verkeerseffecten van het ontwikkelingsgebied zijn de plannen doorgerekend met het verkeersmodel MRDH, versie 2.2 voor het scenario 2030 Hoog. In de tabel zijn de verkeersintensiteiten in 2016 en 2030 met en zonder ontwikkelingsgebied ParkHaven opgenomen.

	Straat	2016	2030 auto	2030 met Parkhaven	Effect Parkhaven
1	Parkhaven zuid	3.300	4.200	4.200	0%
2	Parkhaven noord	3.500	4.400	8.200	86%
3	Parkkade	4.000	4.800	4.900	2%
4	Westzeedijk west 's Gravendijkwal	19.000	21.700	21.800	0%
5	Westzeedijk oost 's Gravendijkwal	27.000	30.800	31.100	1%
6	Willem Buytewechstraat	4.600	5.300	6.200	17%
7	s Gravendijkwal	41.500	43.700	44.000	1%
8	Scheepstimmermanslaan	10.900	13.100	13.400	2%

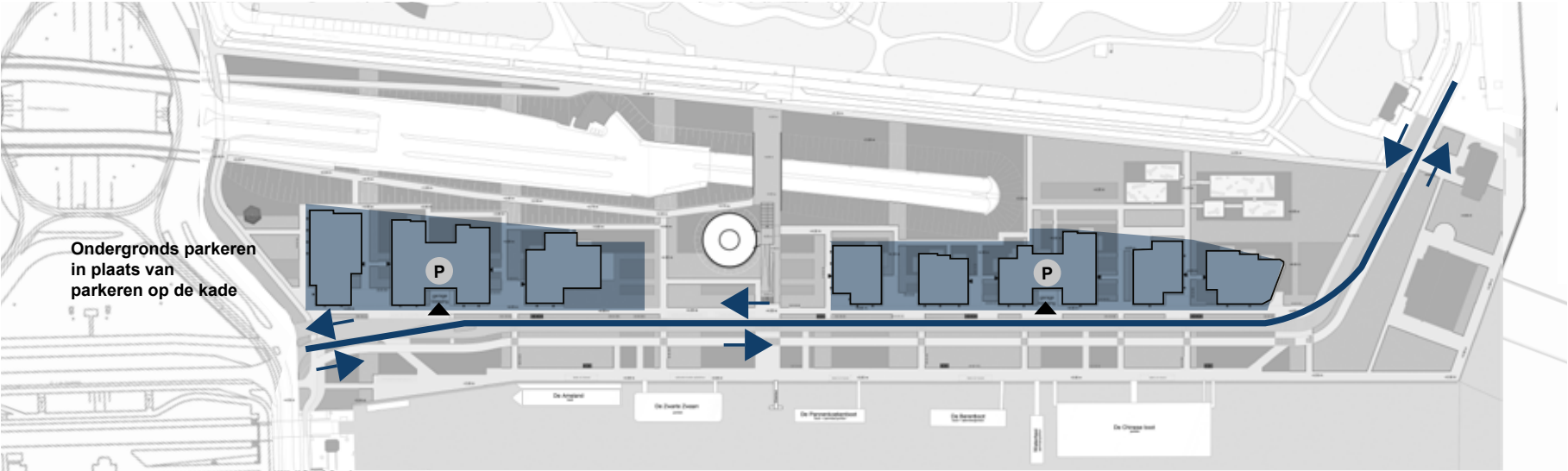
Tabel: etmaalintensiteiten volgens model MRDH 2.0

In de laatste kolom van de tabel is het planeffect van het ontwikkelingsgebied Parkhaven af te lezen. Conclusie hieruit is dat de plannen een effect hebben op de Parkhaven noord en een merkbaar effect op de Willem Buytenwechstraat. Op andere wegen is geen sprake van een merkbaar effect.

Een nader onderzoek, samen met de gemeente Rotterdam, naar de afwikkeling van het Droogleever Fortuynplein en het effect van de plannen daarop is gewenst.

Parkeeroplossing Parkhaven voor auto en fiets

Het parkeren en stallen van auto’s en fietsen van bewoners en bezoekers van de functies in ParkHaven wordt opgelost in een enkellaagse ondergrondse parkeervoorziening onder elk bouwdeel. Deze twee parkeervoorzieningen bieden ruimte voor circa 366 autoparkeerplaatsen en circa 3050 fietsparkeerplaatsen. De entree van de twee parkeergarages liggen inpandig, afgesloten met een speedgate passend in het gevelbeeld. Achter de speedgate bevindt zich een rechtstand van minimaal 5 meter en dan de hellingbaan



Tweerichtingsverkeer voor auto’s en concept ondergronds parkeren met mogelijke contouren

met een helling conform NEN2443, behorende bij een openbare garage. De slagboom en parkeerautomaat zijn onderaan de hellingbaan voorzien om te voorkomen dat op piekmomenten de straat wordt geblokkeerd door auto’s. Met deze wijze van ruimtelijke inpassing van de parkeervoorziening wordt bijgedragen aan een hoogwaardige kwaliteit van de buitenruimte op de kade en het stimuleert de realisatie van een hoogwaardige plint.

Met de omvang van het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen is rekening gehouden met zowel de parkeerbehoefte van alle in de Parkhaven te realiseren nieuwe functies als een volledige compensatie van de huidige circa 200 autoparkeerplaatsen, die nu nog in de openbare ruimte op de kade liggen. In de volgende fase van de planontwikkeling zal nader overleg worden gevoerd met de eigenaren van de bestaande voorzieningen over de voor hen aanwezige parkeerplaatsen in het plan en de gebruiksvoorwaarden daarvan.

Nadat bewoners en bezoekers in de parkeergarage onder de gebouwen hun auto of fiets hebben geparkeerd, bereiken zij vanuit de garage het maaiveld via 6 opgangen. Twee daarvan zijn bedoeld voor bezoekers van kade en de Euromast. Deze opgangen komen direct uit in de groene ruimte rond de Euromast. Bewoners kunnen alle opgangen gebruiken. Vanaf het maaiveld wandelen zij

naar de verschillende entreehallen van hun woongebouw. Dit vergroot de levendigheid in de ParkHaven ‘Greens’ en sluit aan op gemeentelijk anti-ondermijningsbeleid

Bereikbaarheid en parkeren tijdens de bouwfase

Tijdens de bouwfase blijft de Parkhaven in tweerichtingsverkeer bereikbaar via het Droogleever Fortuynplein en de Parkkade. Een tijdelijk wegprofiel met separate strook voor wegverkeer borgt de veilige verkeersafhandeling. Een vrije strook langs de kade garandeert dat de boten aan de kade veilig bereikbaar zijn voor voetgangers. Tijdens de bouwfase wordt ook gezorgd voor een veilige, zo direct mogelijke fietsroute vanuit de diverse windrichtingen naar en van de Maastunnel.

Het parkeren tijdens de bouwfase zal worden geborgd en nauw worden afgestemd met de verschillende ondernemers in het plangebied. Parkeren zou kunnen plaatsvinden op verschillende manieren:

- Een tijdelijke parkeervoorziening op de Parkkade;
- Een Hub met pendelbusjes naar een nabijgelegen OV-knooppunt of (bus)parkeerplaats; De bereikbaarheid met busvervoer voor de Euromast kan na realisatie van de overbrugging tijdens de resterende bouwfase plaatsvinden via de Baden Powelllaan. In de bijlages is een tekening opgenomen die inzicht geeft over de bereikbaarheid van het gebied tijdens

de bouw.

Onderbouwing parkeerprogramma auto en fiets

Voor de nieuwe functies is rekening gehouden met de auto- en fietsparkeerbehoefte voor ca. 630 woningen en m2 bvo voor ‘niet-wonen functies’. De parkeerbehoefte van deze nieuwe functies is berekend op basis van het vigerend gemeentelijke parkeerbeleid en de daarin genoemde parkeernormen. Maar ook op een stevige inzet op het gebied van duurzame mobiliteit, zoals dat binnen de kaders van het gemeentelijk parkeerbeleid mogelijk is.

Het aantal van 3010 fietsparkeerplaatsen is gebaseerd op de nieuwe gemeentelijke fietsparkeernormen voor zowel de woningen als de overige functies. Deze ambitieuze hoeveelheid fietsen neemt een voorschot op toenemend fietsgebruik en een hierop gebaseerd wijzigend beleidskader.

De parkeerbehoefte en de wijze waarop de parkeervoorziening zal worden ingericht houdt rekening met de inzet van elektrische deelauto’s, deelfietsen en -scooters. Beneden in de parkeergarage is in de directe nabijheid van de hellingbaan voldoende vrije hoogte voor het parkeren van enkele busjes (ten behoeve van onderhoudsbedrijven et cetera).

De fietsparkeervoorzieningen bieden voldoende ruimte voor scooters, kinderwagen en fietsen met afwijkende maten. Aanvullend zal aan de bewoners een ruim pakket aan MaaS-diensten worden aangeboden, waarbij de hiertoe te contracteren aanbieder naast de genoemde vormen van deelmobiliteit ook op alle andere modaliteiten (OV, Uber, taxi etc.) diensten zal aanbieden om de bewoners volledig te ontzorgen. Inclusief de financiële afhandeling ervan. In de volgende fase van de planontwikkeling zal nader het aanbod aan deelmobiliteit en MaaS-services verder worden uitgewerkt. Het bouwconsortium is reeds in gesprek met meerdere aanbieders van MaaS-services om te komen tot een

raamcontract.

Zo zal nog onderzoek worden gedaan om het aandeel MaaS-services verder te vergroten. Met als doel nog minder autoverkeersbewegingen op deze locatie te realiseren. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de mogelijkheid van de aanbieders van deelmobiliteit en MaaS-diensten om tijdig te anticiperen op succesvol gebleken oplossingen (tussentijds kunnen switchen

Parkeerbalans Parkhaven auto en fiets			Noord + Zuid		P-garage		in 1 laag	
Omschrijving correctie		Correctie	Ja/nee		Resultaat		benodigd	
Correctie 1: nabijheid OV		10%	ja		aantal autoplaatsen		366	
Correctie 2: inzet deelauto's		20%	ja		alleen bewoners		211	
Correctie 3: collectieve fietsenstaling		10%	ja		alleen pers.+ bezoek		50	
Correctie 4: inzet MaaS		15%	ja		alleen compensatie		200	
Parkeernorm bezoekers van bewoners		0,15	nee		aantal fietsplaatsen		3011	
					voor bewoners 2414			

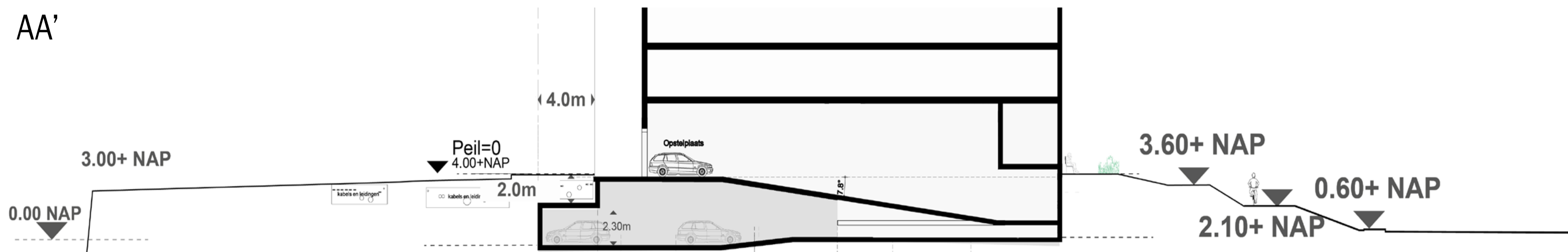
		Autoparkeren			Fietsparkeren		
Functie	Aantal of omvang	Parkeernorm	Eenheid	Normatief	Parkeernorm	Eenheid	Normatief
<u>Wonen</u>							
Woonfunctie 50 - 65 m2 / sociale huur	m2 gbo	126	0,40	per woning	3	per woning	378
Woonfunctie 50 - 65 m2 / midden huur	m2 gbo	189	0,60	per woning	3	per woning	567
Woonfunctie 65 - 85 m2	m2 gbo	189	0,60	per woning	4	per woning	756
Woonfunctie 85 - 120 m2	m2 gbo	77	1,00	per woning	5	per woning	385
Woonfunctie > 120 m2	m2 gbo	49	1,20	per woning	5	per woning	245
Woonfunctie - bezoekers		630	0,00	per woning	0	per woning	0
extra a.g.v. collectieve fietsenstalling					0		83
Totaal woningen		630	-	413	-	-	2414
<u>Overige functies</u>							
Horeca / Leisure		2.250	1,60	per 100 m2 bvo	18	per 100 m2 bvo	405
Maatschappelijk / cultureel		2.050	0,10	per 100 m2 bvo	3	per 100 m2 bvo	62
Detailhandel		0	0,38	per 100 m2 bvo	2,7	per 100 m2 bvo	0
Commerciële dienstverlening		1.725	1,20	per 100 m2 bvo	5	per 100 m2 bvo	86
kantoren		2.600	0,76	per 100 m2 bvo	1,7	per 100 m2 bvo	44
Totaal overige functies		8.625		79			597
Totale normatieve parkeerbehoefte				492	3011		

		Autoparkeren				
Functie	Normatief	Correctie OV	Correctie Deelauto	Correctie Fietsenstalling	Correctie MaaS	Resterend normatief 1
<u>Wonen</u>						
Woonfunctie 50 - 65 m2 / sociale huur	50	5	9	5	7	24
Woonfunctie 50 - 65 m2 / midden huur	113	11	20	11	16	54
Woonfunctie 65 - 85 m2	113	11	20	11	16	54
Woonfunctie 85 - 120 m2	77	8	14	8	11	37
Woonfunctie > 120 m2	59	6	11	6	9	28
Woonfunctie - bezoekers	0					0
te plaatsen deelauto's			15			15
Totale correctie wonen		41	89	41	60	211
(2 extra fietsplaatsen per bespaarde autoplaats)						
<u>Overige functies</u>						
Horeca	36	4				32
Maatschappelijk / cultureel	2	0				2
Detailhandel	0	0		n.v.t.		0
Commerciële dienstverlening	21	2				19
Kantoor	20	2				18
Totale correctie overige functies		2	0	0	0	71
Totaal		43	89	41	60	282

Functie	Aandeel vast	Rest. normatief	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Wonen (alleen bewoners)	100%	196	98	98	176	157	196	118	157	137
Wonen (deelauto's)	100%	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Wonen - bezoekers	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Horeca	15%	32	10	13	29	31	0	23	32	13
Maatschappelijk / cultureel	5%	2	1	1	2	1	0	1	1	1
Detailhandel	15%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Commerciële dienstverlening	80%	19	19	19	1	14	0	0	0	0
Kantoor	95%	18	18	18	1	1	0	0	0	0
Totaal		282	160	163	224	219	211	156	206	166
Bezetting ppl kade (sectie 1, 2, 6 en 7)		200	50	70	geen gegevens	geen gegevens	geen gegevens	200	geen gegevens	200
verplaatsen naar overige locaties			0	0	geen gegevens	geen gegevens	geen gegevens	0	geen gegevens	0
oplossen in project			50	70	20	30	20	200	100	200
Totaal benodigd			210	233	244	249	231	356	306	366

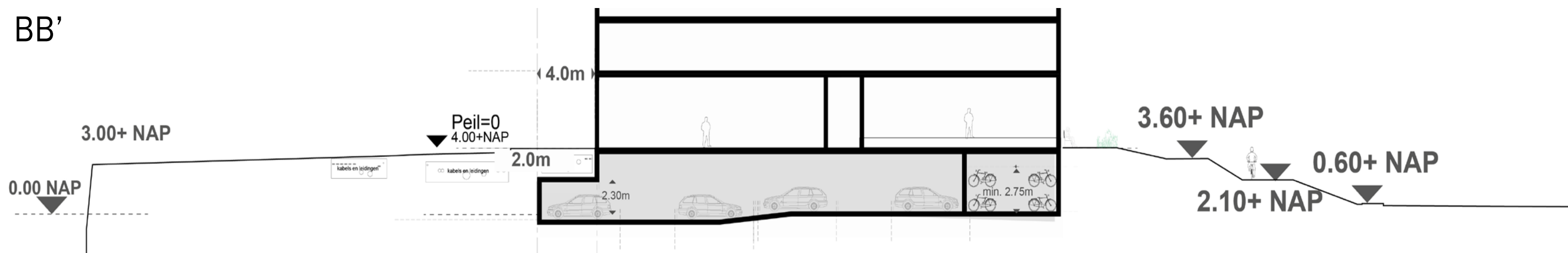
		Rest. normatief	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Aandeel stalling - bewoners (incl. deelauto's)		211	113	113	191	172	211	133	172	152
Aandeel stalling - personeel		20	33	34	6	17	0	3	5	2
Aandeel openbaar - bezoekers (excl. compensatie kade)		51	14	17	27	30	0	20	29	12
			47	50	33	47	0	24	34	14
Aandeel compensatie kadeplaatsen		200	50	70	20	30	20	200	100	200
Aandeel openbaar			97	120	53	77	20	224	134	214
Combinatie stalling en openbaar		482	210	233	244	249	231	356	306	366
		350								

AA'



Principe doorsnede - inpandige entree parkeergarage met opstelplaats en hellingbaan

BB'

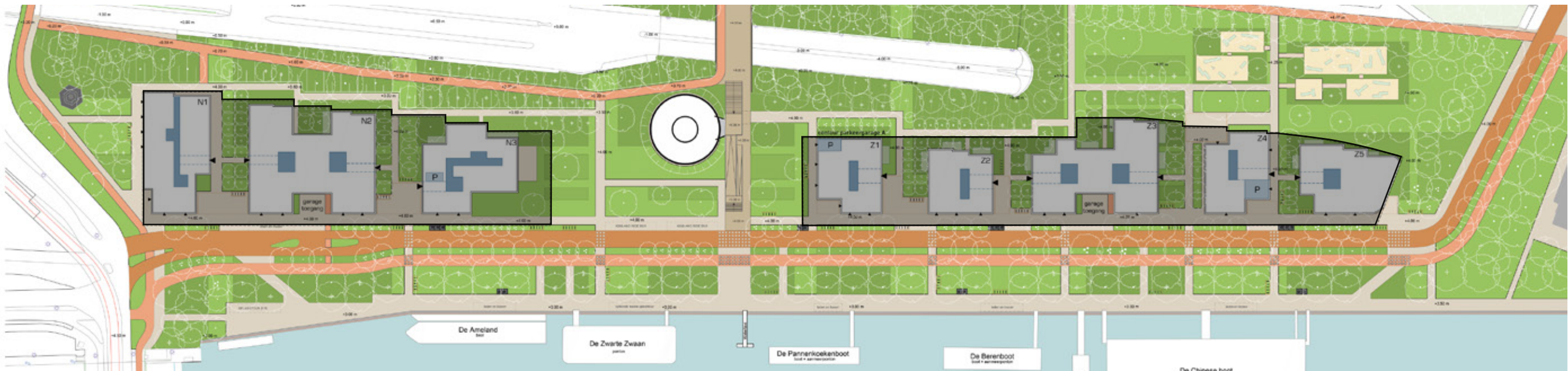


Principe doorsnede - fiets parkeren aan de Maastunnelzijde en doorsteek onder de stoep

Om ruimte te bieden voor de benodigde parkeercapaciteit voor auto's en fietsen in de eenlaagse parkeergarages zijn twee varianten uitgewerkt. Beide gaan uit van een bak die doorloopt onder de stoep aan de kadezijde. Het verschil tussen de varianten is: doorsteken rondom de gebouwen aan de groene ontvangstruimte of doorsteken aan alle zijden behalve aan de parkzijde.

Parkeergarage variant 1: Doorstekende bak onder de kadestoep en deels onder de groene ontvangstruimte
(besluit hierover in samenspraak met gemeente in ontwikkelfase)

In deze opzet steekt aan beide zijden de parkeergarage door onder de openbare ruimte bij de gebouwen die de groene ontvangstruimte rond de Euromast flankeren. Aan de noordzijde zorgt het grondpakket van minimaal 1,6 - 2 meter op de kelderbak voor voldoende ruimte om de landschappelijke opzet met orthogonale groenvlakken met beplanting en meerstammige bomen in te vullen. Net zoals in de ParkHaven 'Greens' is de opbouw van het groenpakket op de kelderbak geschikt voor de gewenste groene kwaliteit (zie principe doorsnede paragraaf 7.3). Aan de zuidzijde steekt de parkeerbak door onder de bestrating rondom het gebouw in de richting van de nieuwe overbrugging van het Maastunneltracé. Dit is vergelijkbaar in maat en oplossing als de doorsteek onder de stoep aan de kade,



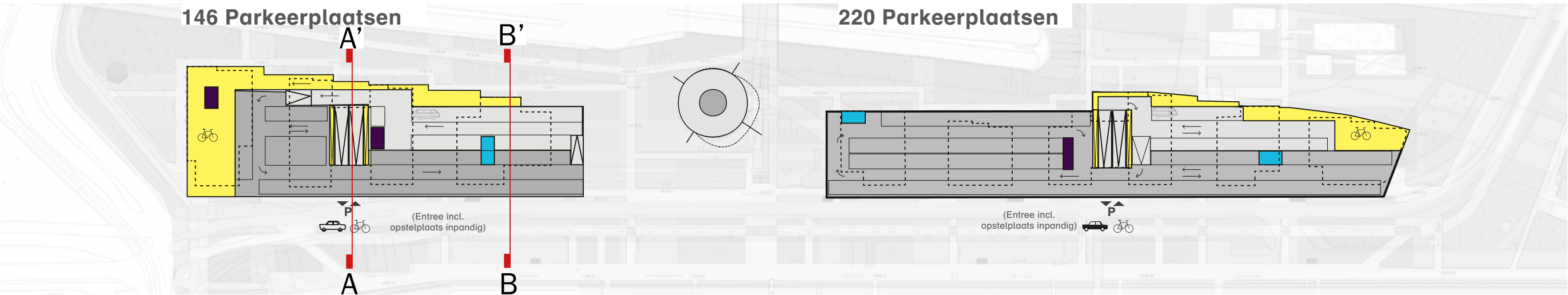
Parkeerplaatsen: 366

Fietsen: 3050

Fietsenstalling

Publieke opgangen maaiveld

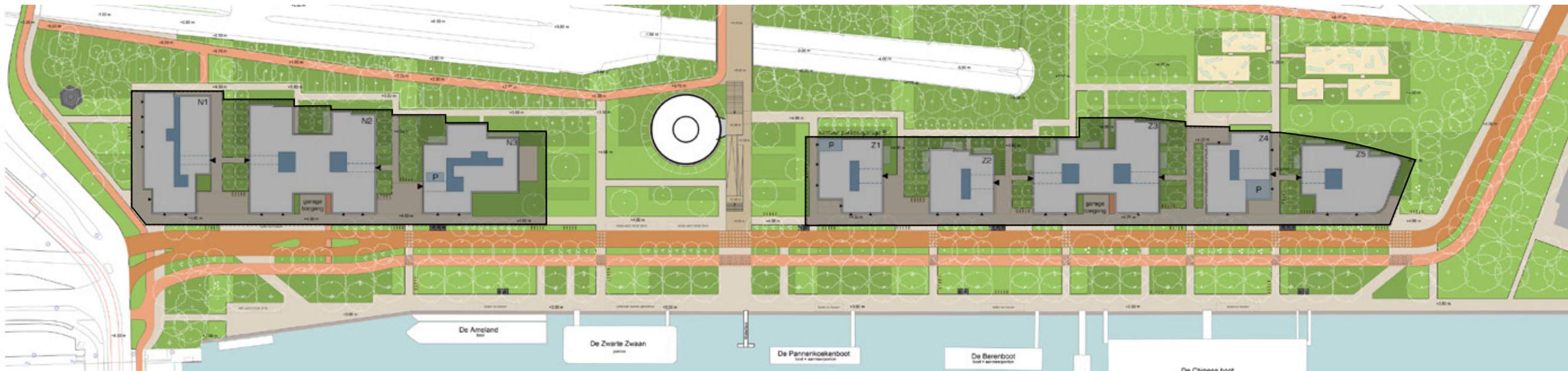
Opgang bewoners: entree woongebouw bereikbaar via route buitenom (anti-ondermijnings maatregel)



Bij de verdere uitwerking van het masterplan zal afgewogen worden welke variant het beste past. De getoonde varianten geven de bandbreedte weer waarbinnen de oplossing dient te worden gevonden. Het is van groot belang bij de uitwerking zowel de garage als het maaiveld ontwerp integraal met elkaar af te stemmen. Alleen op deze manier kan worden voorkomen dat mogelijke zettingsverschillen op een vervelende manier zichtbaar worden in de openbare ruimte.

Parkeergarage variant 2: Doorstekende bak aan alle zijden behalve aan de parkzijde
(besluit hierover in samenspraak met gemeente in ontwikkelfase)

Om het doorsteken onder de groene ruimte tot het minimaal mogelijke te perken is een variant ontwikkeld die ook doorsteekt aan de noord- en zuidzijde van het plangebied. In vergelijking met variant 1 steekt de bak rondom de groene ontvangst ruimte beperkt uit met een grondpakket van 1,6 tot 2 meter (zie principe doorsnede paragraaf 7.3). Net zoals in de ParkHaven ‘Greens’ is de opbouw van het groenpakket op de kelderbak geschikt voor de gewenste groene kwaliteit. Op plekken waar bestrating komt, is dit vergelijkbaar in maat en oplossing als de doorsteek onder de stoep aan de kade.



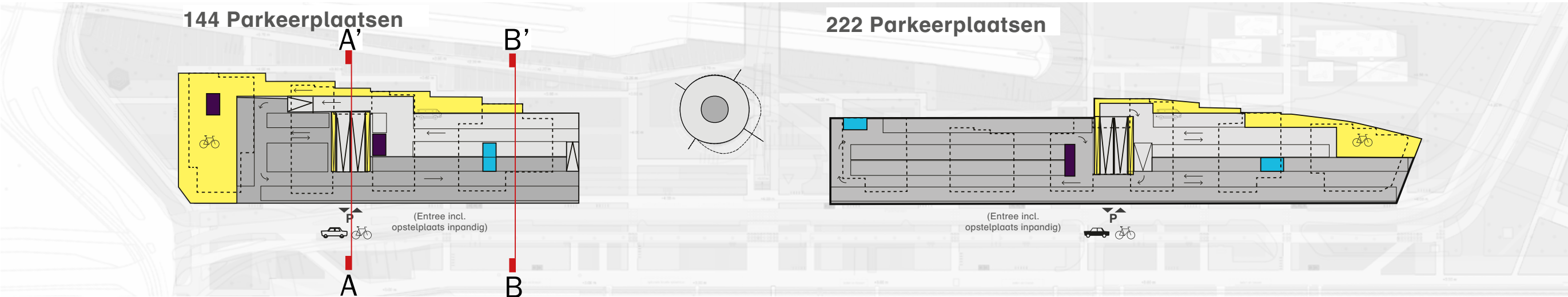
Parkeerplaatsen: 366

Fietsen: 3050

Fietsenstalling

Publieke opgangen maaiveld

Opgang bewoners: entree woongebouw bereikbaar via route buitenom (anti-ondermijnings maatregel)



8.3 Bereikbaarheid fiets

Routes

Op dit moment lopen er drie vrijliggende fietsroutes in noord-zuid richting. Een route langs de kade en twee routes door het groen die de tunneltraverse volgen. De route langs de kade wordt goed gebruikt en dit geldt ook voor de oostelijke route door het groen. De route, die daar tussenin ligt, wordt matig gebruikt. In het masterplan wordt voorgesteld deze middelste route op een andere manier te positioneren. Omdat het masterplan voorziet in een groene overbrugging bij de Euromast kan de middelste route al eerder oversteken over de traverse. Op deze manier levert ook dit fietspad een meer directe route richting Maastunnel. Het vrijliggend fietspad op de kade wordt iets verlegd en krijgt een aangepaste breedte van 4 meter. Hierdoor wordt meer ruimte gegeven aan het steeds groeiende fietsverkeer en wordt beter rekening gehouden met de snelheidsverschillen tussen fietsers onderling ('gewone' fiets versus 'elektrische' fiets)

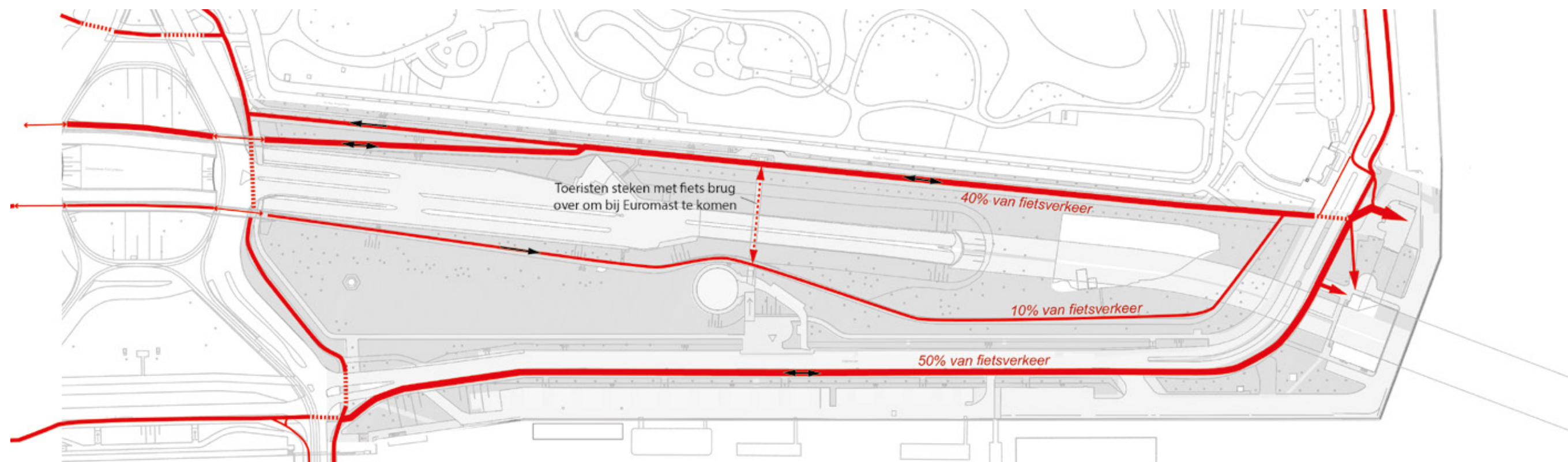
Fietsparkeren

Onder de toekomstige bebouwing bevindt zich een parkeergarage. Deze garage voorziet zowel in de autostallingen als in de fietsenstallingen. De garage kan voor de fiets op verschillende plekken worden betreden gekoppeld aan de fietsroutes. In de garage worden de fietsen op verschillende plekken geconcentreerd, zodat er korte looplijnen zijn naar de diverse opgangen die uitkomen op het maaiveld.

De indeling van de eenlaagse garage onder elk bouwdeel is flexibel en zodanig opgezet dat indien op termijn het aantal fietsparkeerplaatsen toeneemt ten koste van autoparkeerplaatsen, dit zonder grote ingrepen mogelijk is.



Fietsroutes huidige situatie grote schaal

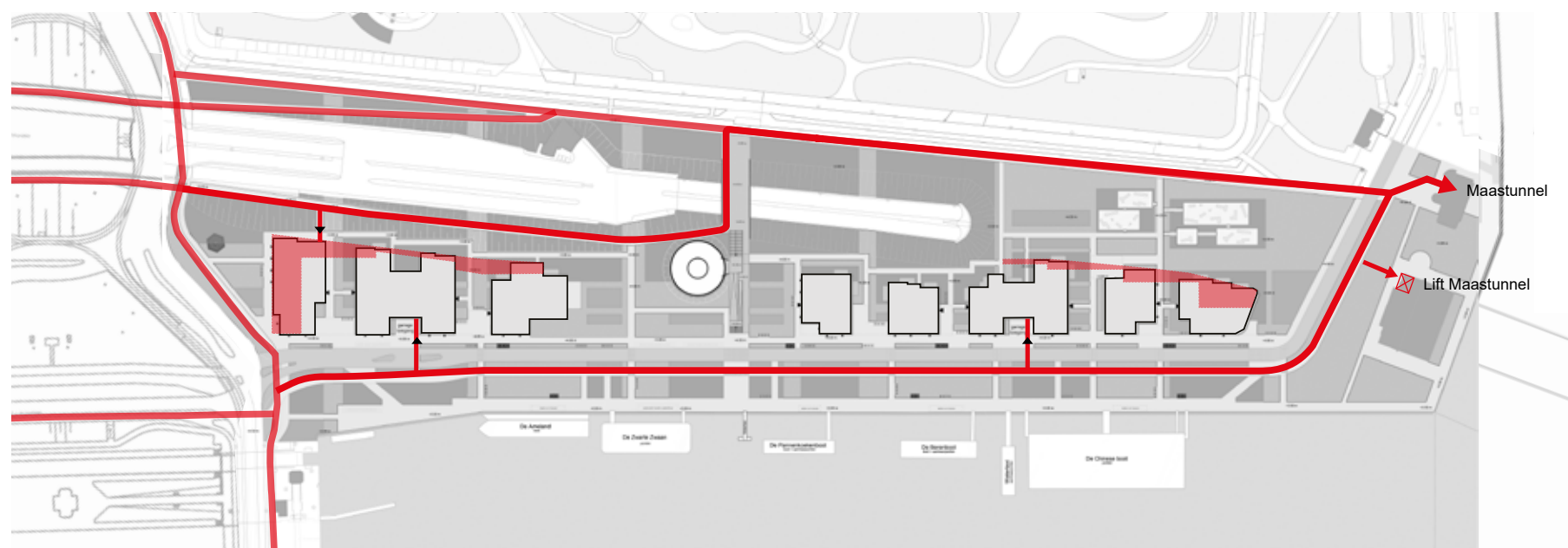


Fietsroutes huidige situatie plangebied

Fietsintensiteit

Naar verwachting genereert het plan ongeveer 3.000 fietsbewegingen per etmaal en dit verdeelt zich vooral over het noordelijke gedeelte van het plangebied en de oostelijke route langs de Maastunneltraverse. Weinig fietsers zullen vanaf de zuidelijke kant naar ParkHaven komen.

Door de ontwikkeling van ParkHaven neemt het fietsen langs de Parkhaven toe met circa 35% en langs de Maastunneltraverse met circa 60%. De geplande dwarsverbinding ter hoogte van de Euromast trekt ongeveer 1.300 fietsers per etmaal. (zie bijlage Rapport Verkeer, GoudappelCoffeng)



Fietsroutes masterplan ParkHaven

8.4 Voetgangers

Voor de voetganger treedt in het masterplan de grootste verandering op. Zowel voor de routing naar en door het Parkhaven gebied, als voor het verblijf in het gebied zelf, wordt de omgeving sterk aangepast.

De groene kade

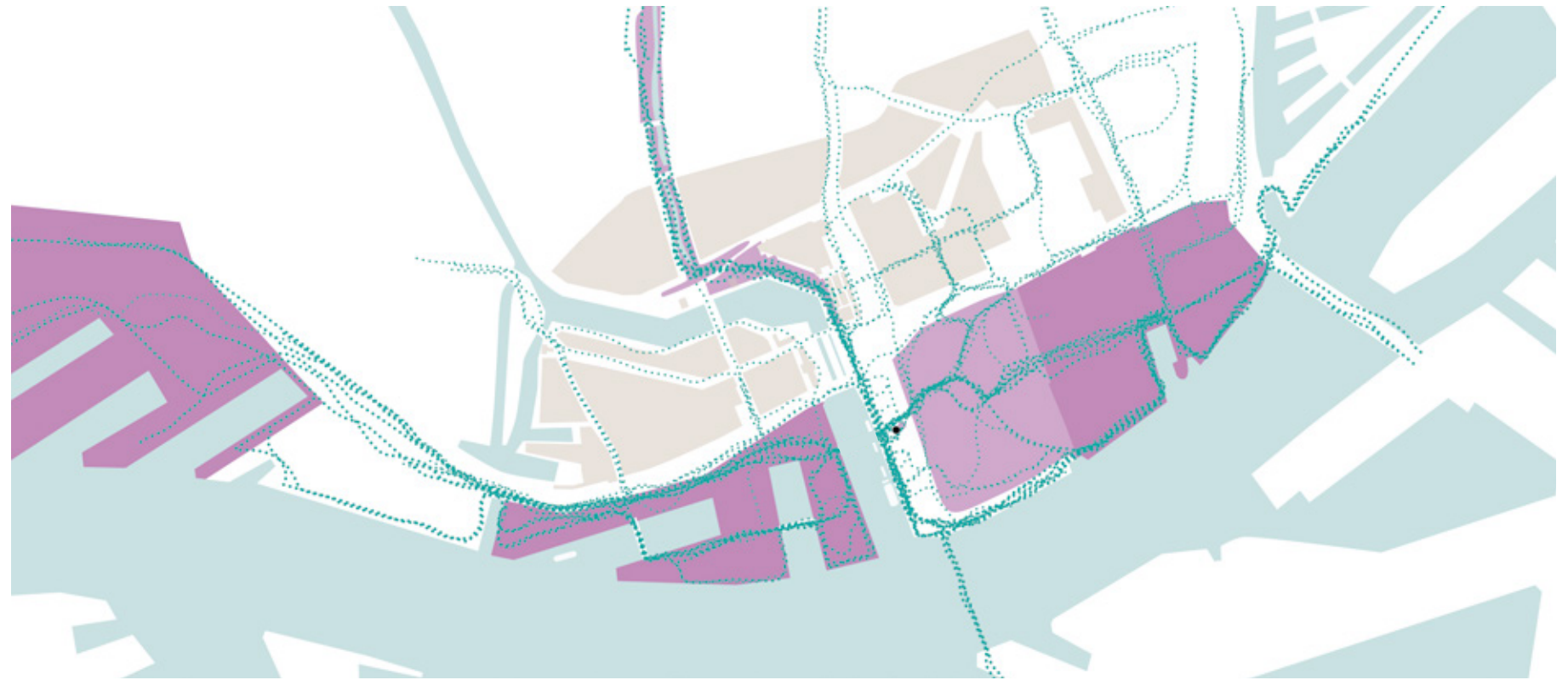
De huidige parkeerkade wordt een groene voetgangerskade. Door het verplaatsen van het parkeren van de kade naar de ondergrondse garage komt er ruimte vrij voor de voetganger. In het totaalprofiel van 35 meter is er langs de kade een verharding opgenomen van 6 meter en langs de plinten 3,5 - 6 meter. Tussen deze twee noord-zuid gerichte looproutes worden een aantal brede verbindingen gelegd in oost-westelijke richting, waar ook een zitgelegenheid aan is gekoppeld. In het profiel bevindt zich een bomenstrook van 10 meter en twee kleinere groenstroken van 2,5 meter. Het geheel maakt de kade tot een aangename verblijfsplek.

De route aan de parkzijde en de nieuwe overbrugging

Aan de oostelijke zijde wordt een 3 meter breed voetpad in het groen gelegd. Deze openbare route komt uit bij een nieuwe overbrugging op maaiveldhoogte vlakbij de Euromast. Met deze route voor voetgangers en fietsers wordt Het Park optimaal verbonden met de Parkhaven. De route van kade naar Euromast en de overbrugging wordt rolstoelvriendelijk uitgevoerd. Tevens zal aan deze route een nieuw ingerichte Midgetgolfbaan zijn gesitueerd. Doordat dit voetpad altijd lager ligt dan het maaiveld van de bebouwing ontstaat er een natuurlijke privacy voor de mensen die op de begane grond wonen of werken.

Parkhaven 'Greens'

Tussen de groene kade en het lineaire pad aan de parkzijde worden koppelingen gemaakt. Naast de koppelingen op de koppen van het gebied en bij de Euromast zijn er zeven



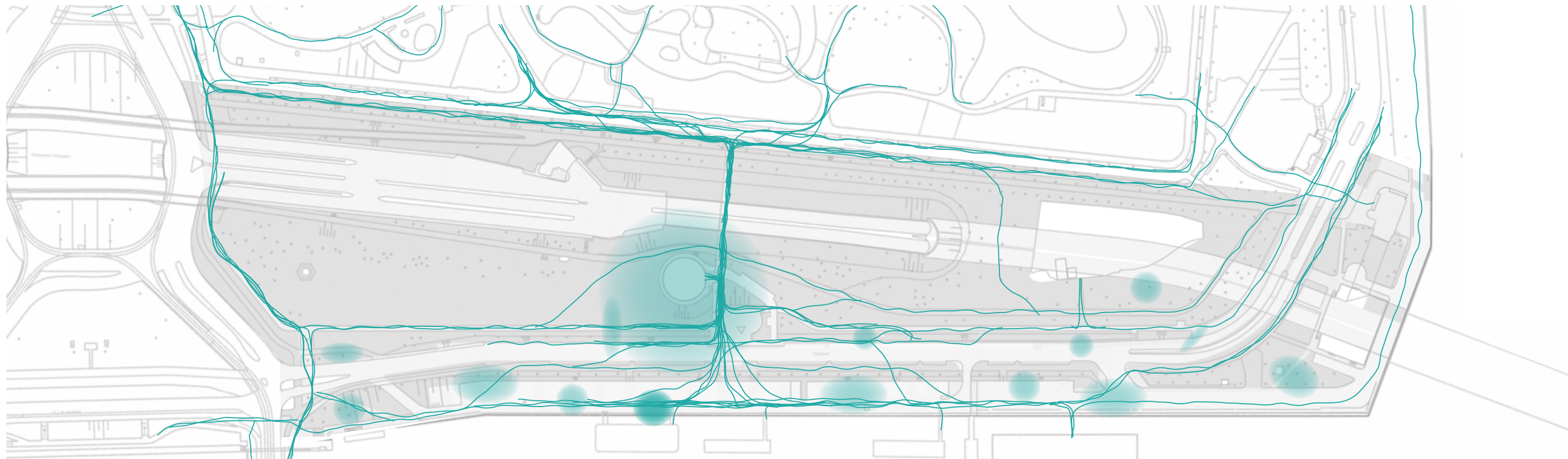
ParkHaven als verbindende schakel voor voetgangersroutes

zogenaamde 'Greens' geïntroduceerd. De breedte van deze groene tussenruimtes varieert tussen de 11 en 17 meter. Aan de 'Greens' liggen de entrees van de woningen. Ze geven de ruimte daarmee betekenis.

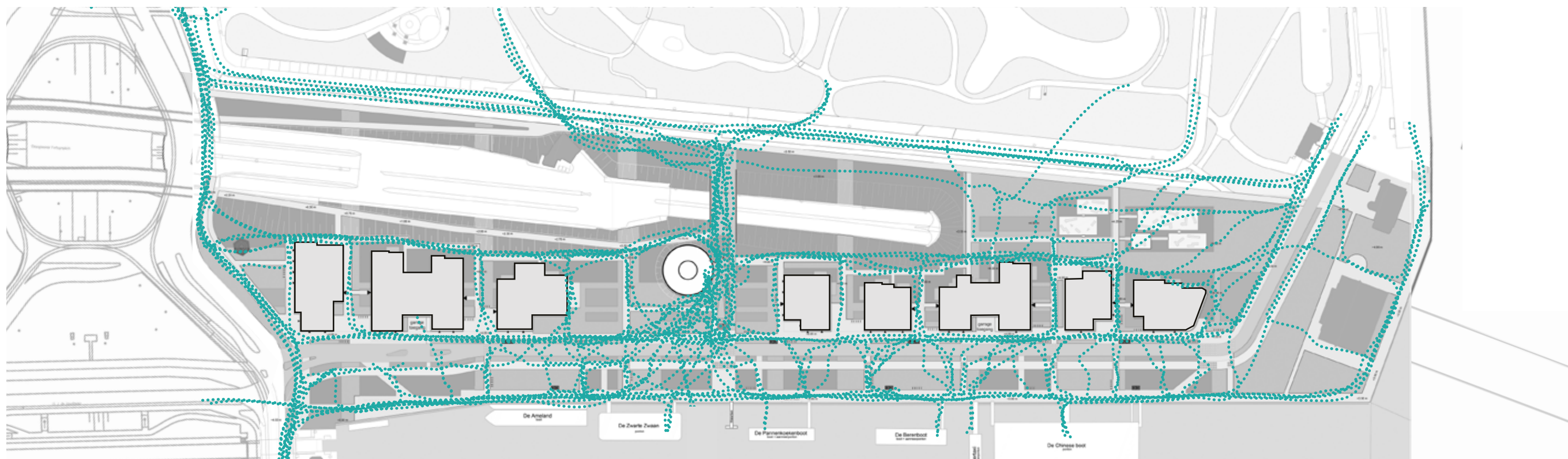
Groene ontvangstruimte rond de Euromast

De bestaande ontvangstplek rond de Euromast wordt getransformeerd naar een riante groene ontvangstruimte rond de Euromast. Met een breedte van ca. 105 meter bij ca. 50 meter ontstaat een ruimte die zowel riant oogt als uitnodigend is voor ontmoeten, in de zon liggen en recreatief gebruik (abseilen).

Het belang van deze ruimte zal alleen maar toenemen. Nu al heeft de Euromast circa 575.000 bezoekers per jaar. Met de toevoeging van het ParkHaven programma zal de stedelijke reuring in dit gebied sterk gaan toenemen.



Voetgangersroutes en verblijfsplekken huidige situatie



Voetgangersroutes en verblijfsplekken situatie masterplan

8.5 Bereikbaarheid voor touringcars

Bereikbaarheid voor touringcars wordt in het masterplan op twee manieren gerealiseerd. De primaire bestemming voor touringcars is de Euromast. Het masterplan voorziet in de aanleg van een groene ontvangstruimte rond de Euromast aan de Parkhaven. Bij deze ruimte worden twee plekken gereserveerd in het straatprofiel waar touringcars kortstondig kunnen stilstaan om reizigers in of uit te laten stappen. Deze touringcars rijden vervolgens door naar een aangewezen plek in de stad waar ze langer mogen staan. Omdat deze locatie op dit moment nog niet door de stad is bepaald, stellen wij voor de touringcars tijdelijk te laten parkeren aan de Schiehavenweg. Deze locatie leent zich hier goed voor en ligt op slechts anderhalve kilometer rijden van de Euromast.

Voor de 'Splashtours' is een locatie gevonden op de kade van de Parkhaven aan de noordzijde bij de Parkhavensluizen. Omdat de kade hier is verbreed, is hier voldoende ruimte voor opstellen en in- en uitstappen.

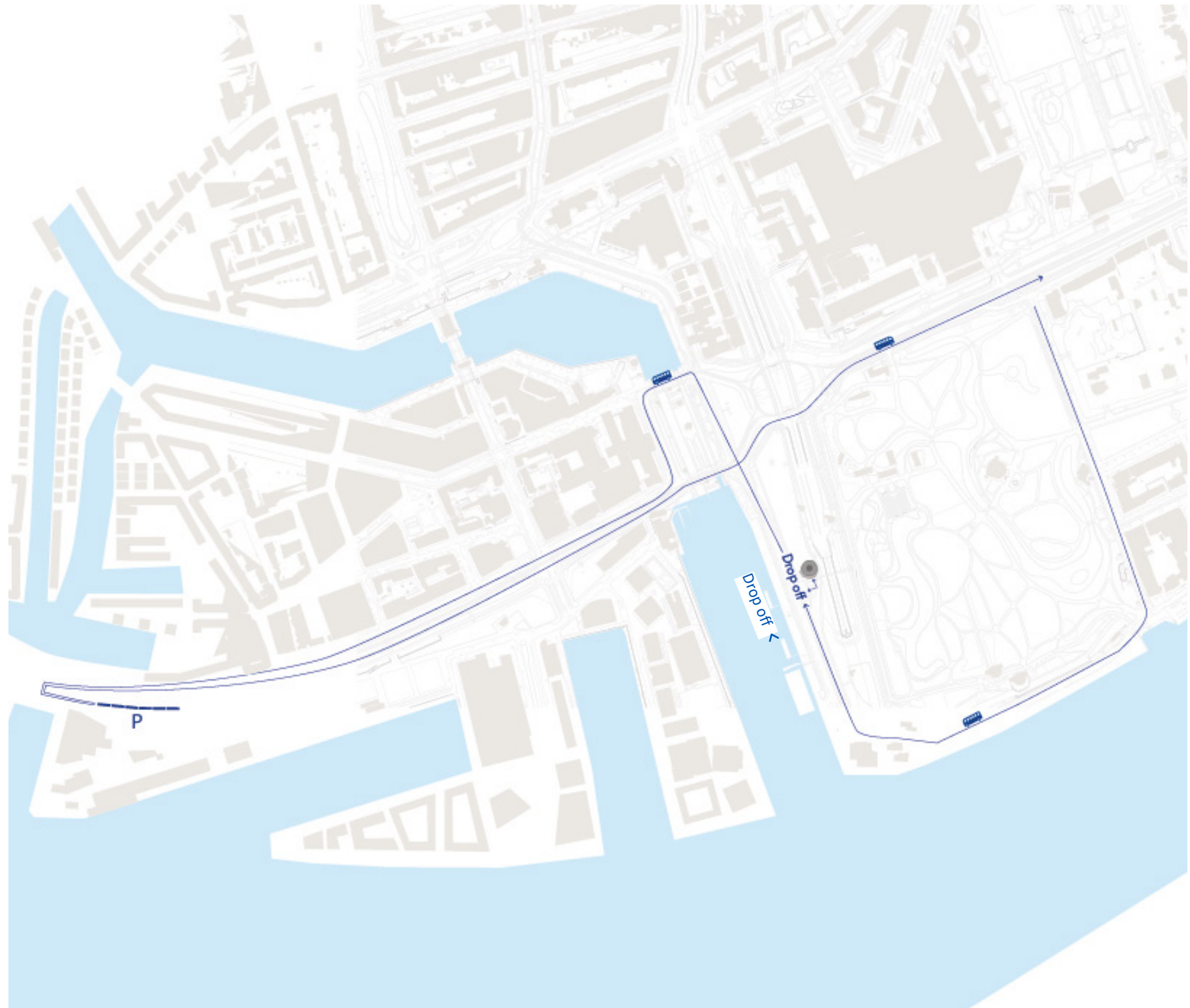


Diagram touringcars masterplan grote schaal

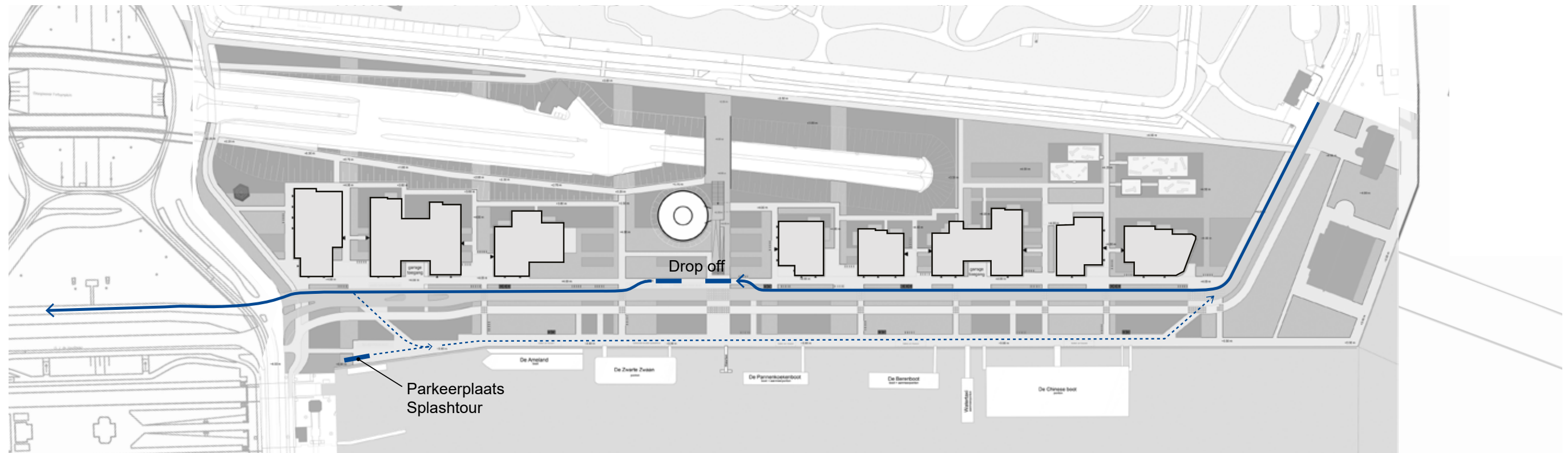
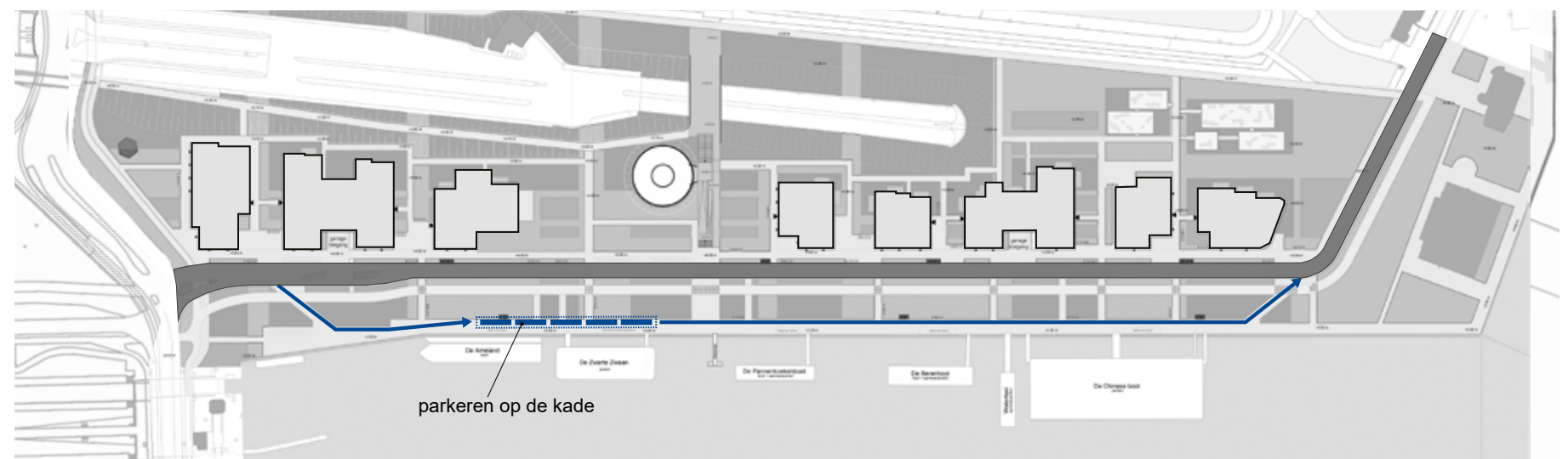


Diagram touringcars masterplan plangebied

Terugvaloptie touringcars

Indien de mogelijkheid om de touringcars elders langdurig op te stellen niet mogelijk blijkt of niet wordt aanvaard is er een terugvaloptie. Hoewel in principe ongewenst, is er een mogelijkheid om de bussen op de noordzijde van de kade op te stellen en deze daar langer te laten staan. Deze terugvaloptie heeft, door het veelvuldige parkeren van touringcars impact op de aantrekkelijkheid van de kade



Terugvaloptie touringcars

8.6 Gebruik van de straat

Het ParkHaven masterplan omvat een programma in de plint (begane grond en eerste verdieping) wat voor circa de helft uit woningen en voor circa de helft uit kleinschalige voorzieningen bestaat. Het gaat om functies als: leisure en horeca, maatschappelijke voorzieningen (huisartsenpost, fysiotherapie), kleine kantoren en andere bedrijfjes. Het concept van de plint is zoveel mogelijk kleinschaligheid en flexibiliteit. Daarnaast zijn er ook nog de reeds bestaande voorzieningen, zoals de Euromast en de boten aan de kade. Deze voorzieningen brengen transport met zich mee: het brengen van voorraad en het halen van vuilnis. Ook voor de woningen moet vuilnis worden gehaald en zijn er leveranties.

Laden en lossen Euromast

De afhandeling van goederen voor de Euromast vindt onder de Euromast plaats. Deze locatie blijft gehandhaafd. In een nadere uitwerking zal gekeken moeten worden naar in hoeverre het wenselijk is dat de bevoorrading over het plein plaats moet blijven vinden of dat het beter is om dit vanaf de rijweg te doen. Tevens zal er opnieuw gekeken moeten worden naar in hoeverre afval met een perscontainer niet beter op een compactere manier kan worden gerealiseerd.

Laden en lossen plint ParkHaven

In de plannen is de weg 6 meter breed met tweerichtingsverkeer en blijft het vrijliggende fietspad bestaan. Het laden en lossen voor de voorzieningen in de plint zal plaatsvinden op de straat (zie diagram). Het maatgevende moment voor het laden/lossen en het ophalen van vuilnis is naar verwachting tussen 10.00 en 11.00 uur in de ochtend. Dan staan er naar verwachting maximaal drie vrachtauto's en/of busjes tegelijkertijd te laden en lossen.

Voor de Parkhaven zijn verkeersberekeningen uitgevoerd.

In de tabel 'berekening intensiteit/uur en gemiddelde hiaten' zijn de etmaal-intensiteiten in kaart gebracht per rijrichting van de Parkhaven voor 2030, inclusief de woningbouwontwikkeling en de geschatte intensiteit op het maatgevende moment.

Voor de twee noordelijk gelegen gebouwen wordt een uitzondering gemaakt voor het laden en lossen. Hiervoor wordt een ruimte gereserveerd met een laad en los zone op trottoir niveau. De reden hiervoor is dat onnodige opstoppen worden voorkomen bij de verkeerslichten voor het Droogleever Fortuynplein.

Doorstroming autoverkeer

Het laden en lossen voor de voorzieningen in de Parkhaven vindt plaats aan de zijde van de bebouwing, aan de oostzijde van de weg. Hier zijn ook de punten voor ondergrondse vuilopslag gepland. Dit betekent dat verkeer in noordelijke richting de ladende en lossende voertuigen moet passeren. Vanuit stilstand duurt het 10 seconden voor een auto om deze voertuigen te passeren. Voor een dergelijke passeeractie is dus een hiaat van 10 seconden nodig in het tegemoetkomende verkeer.

De Parkhaven is een lange rechte weg van bijna 500 meter lang. Mede omdat de fietsers een apart fietspad hebben en de intensiteit niet hoog is, bestaat de kans dat hier hard wordt gereden. Vanuit dat perspectief is het niet per se onwenselijk dat er incidenteel een busje of compacte vrachtauto stilstaat om te laden of te lossen, zodat het verkeer de snelheid moet inhouden.

Onderstaande tabel bevat de gemiddelde hiaten op de verschillende wegdelen. Deze zullen optreden bij een gelijkmatige verdeling van het verkeer. Deze gemiddelde hiaten zijn ruim genoeg om een passage van een ladende/lossende vrachtauto mogelijk te maken.

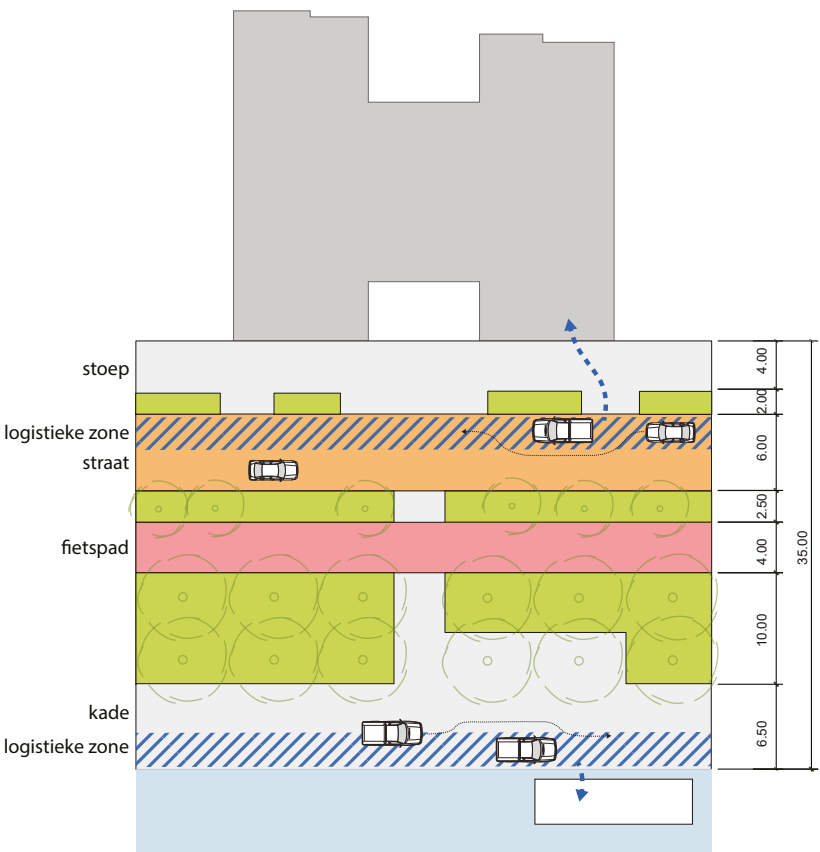
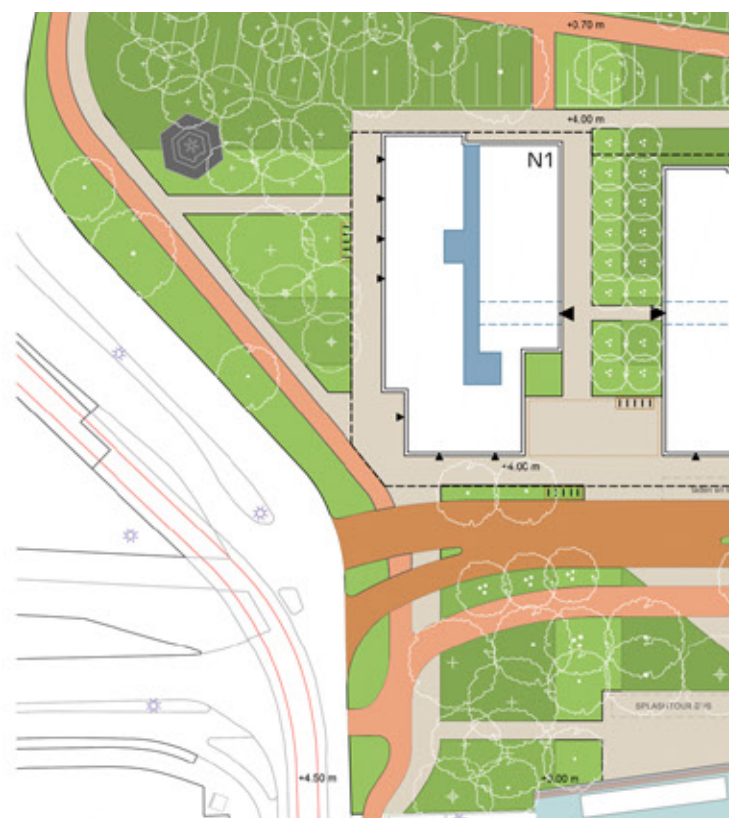


Diagram logistieke zones in profiel masterplan

	intensiteit /uur	gemiddelde afstand vtg	gemiddeld hiaat
noord	190	19 sec	17 sec
midden	132	27 sec	25 sec
zuid	90	40 sec	38 sec

Tabel: intensiteit/uur en berekening gemiddelde hiaten



Directe veilige aansluiting nieuwe wegprofiel op Droogleever Fortuynplein conform advies Goudappel Coffeng

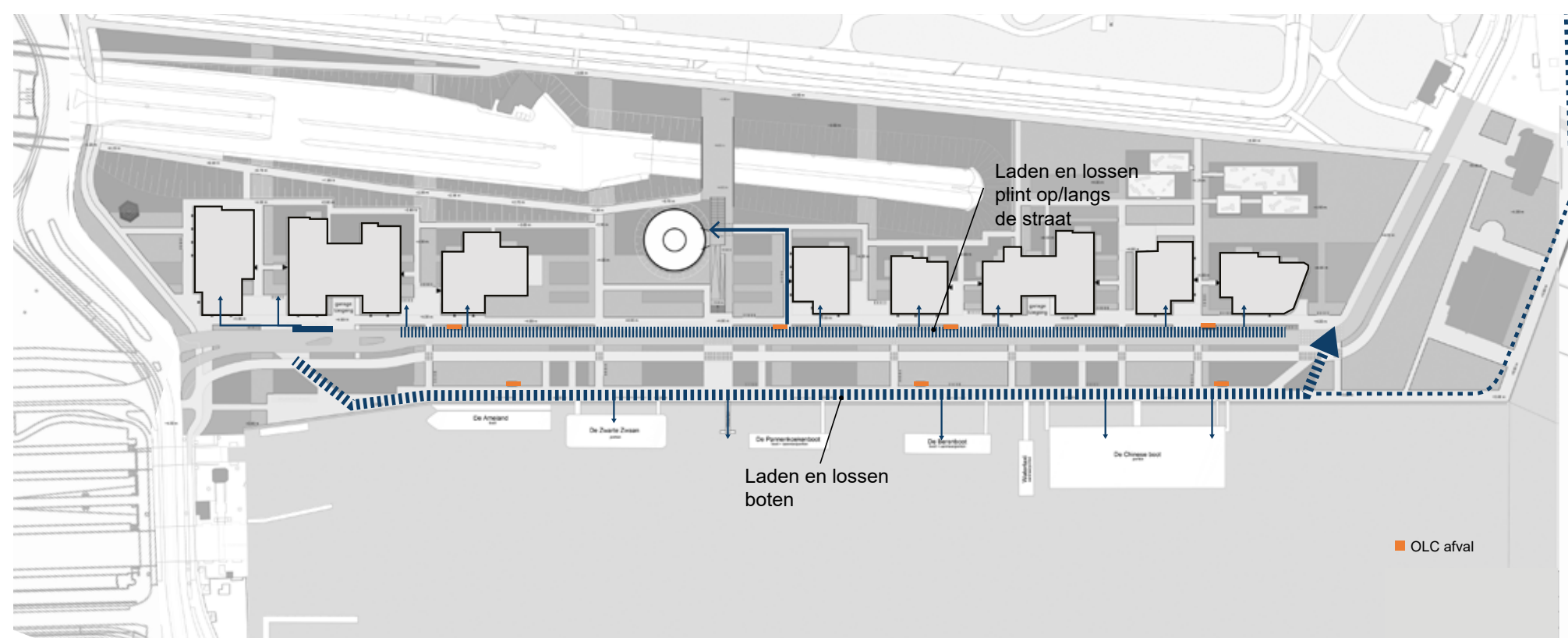


Diagram werking laden en lossen

Aan de noordzijde van de Parkhaven bevindt zich een verkeerslicht. Voor de aansluiting op het Droogleever Fortuynplein. Dat betekent dat het verkeer, zeker op het noordelijk deel, in cohorten langs zal komen. Op het zuidelijk deel zal dit al meer uitgesmeerd zijn. Op het noordelijk deel van de Parkhaven liggen een middenberm en opstelstroken (aan de oostzijde) voor het verkeerslicht van het Droogleever Fortuynplein (zie afbeelding). Het is onwenselijk dat zich hier vrachtauto's op de rijbaan opstellen, omdat dit de afwikkeling bij het verkeerslicht belemmert. Aanbevolen wordt hier geen functies te plaatsen die sterk afhankelijk zijn van aan- en afvoer van goederen.

Conclusie is dat het verantwoord is dat het uitgangspunt laden en lossen op straat plaatsvindt, omdat:

- De fietsers een vrijliggend fietspad hebben en hierdoor

niet gehinderd worden;

- De hiaten gemiddeld groot genoeg zijn tijdens de maatgevende momenten om ladende/lossende vrachtauto's te kunnen passeren.

Op het noordelijk deel van de Parkhaven achten wij het laden en lossen op de rijbaan niet wenselijk, omdat hier, vlak voor de verkeerslichten voor het Droogleever Fortuynplein, middenbermen en opstelstroken aanwezig zijn. Het is raadzaam hier met de te vestigen bedrijven rekening mee te houden en/of aparte laad- en losplaatsen te voorzien.

Ophalen huisafval

Het masterplan voorziet in het gebruik van ondergrondse, onderlossende containers (OLC's) voor het ophalen van het huisafval. Hiervoor zijn drie locaties

opgenomen op het trottoir tussen de rijweg en de bebouwing. De locaties zijn zodanig gekozen dat er een gemiddelde loopafstand aanwezig is van 75 meter van gevel tot aan de container.

Fietsparkeren

Voor het parkeren van fietsen voor de bewoners worden uitgebreide voorzieningen opgenomen in de ondergronds gelegen parkeergarage (zie hoofdstuk 8.3 bereikbaarheid fiets). Daarnaast wordt voor het bezoek van het plintprogramma, boten en Euromast een aanvullende fietsparkeer- voorziening opgenomen verspreid langs de straat met 300 fietsparkeerplekken (fietsnietjes).

8.7 Gebruik van de kade

De huidige kade wordt voornamelijk gebruikt voor twee doeleinden: parkeren voor bezoekers van zowel de Euromast als de boten en pontons, en de bevoorrading en het ophalen van afval voor de boten/pontons. Daarnaast wordt de kade gebruikt voor een bus-recreatie-activiteit 'Splashtours'.

Het masterplan voorziet in een trendbreuk van het gebruik door de introductie van het fenomeen 'Groene Kade' waarbij de verblijfskwaliteit voorop staat. De belangrijkste wisseling in het gebruik vindt plaats door het parkeerprogramma in zijn geheel op te nemen in een ondergrondse parkeergarage onder de nieuwe bebouwing.

Het gebruik van de kade door de boten en pontons zal worden gehandhaafd. Hiervoor is in het toekomstig profiel een verharde strook van 6,5 meter opgenomen die wordt uitgevoerd met kinderkoppen. Deze breedte is gekozen zodat er altijd sprake is van voldoende ruimte voor de voetganger, ook als er een vrachtwagen staat te lossen. Om te borgen dat deze maat ook echt gaat functioneren zoals deze is bedoeld is er een draaiboek voor het gebruik opgesteld.

Draaiboek

1. Leveringen

Leveringen op de kade verschillen per boot/ponton en zijn afhankelijk van de functie. Deze hebben wij ingedeeld in drie categorieën:

- Hoog, meerdere leveringen per dag, supermarkt-hotel;
- Gemiddeld, 3x tot 6x per week, horeca-recreatie functies minimaal 5 dagen per week open;
- Laag, 1x tot 2x per week, evenement-gerelateerde functies;

Langs de kade bevindt zich één functie in de categorie Hoog: de Chinese boot. Daarnaast zijn er

drie in de categorie Gemiddeld: De Zwarte Zwaan, Pannenkoekenboot en Berenboot. Als laatste is er één boot in de categorie Laag: de Ameland.

Uitgaande van deze verdeling vinden er doordeweeks gemiddeld zes leveringen op de kade per dag plaats, zowel met busjes als kleine vrachtwagens. Dit gebruik is bekrachtigd door de gebruikers van de boten en De Zwarte Zwaan. Een dergelijk gebruik past goed bij de toekomstige inrichting van de kade.

2. Ophalen bedrijfsafval

Op dit moment wordt het bedrijfsafval opgehaald voor zowel restafval als papier/karton. De methode van ophalen gebeurt op twee manieren:

1. in de vorm van rolcontainers bij de boten, deze worden 1 x per week geleegd;
2. in de vorm van perscontainers bij de Chinese boot en de Euromast, deze worden geleegd als ze vol zijn (frequentie is onduidelijk maar aanzienlijk lager);

Het beeld van de containers op de kade draagt bij aan rommelig karakter en domineert de kadesfeer op een negatieve manier. Om de transitie naar de Groene Kade succesvol te maken stellen wij daarom voor om op drie locaties een dubbele ondergrondse containervoorziening aan te brengen die minimaal 1x per week wordt geleegd door het dezelfde 'waste to product' bedrijf met hetzelfde voertuig. Hiervoor zullen in de uitwerkingsfase gezamenlijk met de kadegebruikers afspraken moeten worden gemaakt. In het masterplan zijn hiervoor drie locaties gereserveerd.

3. Rolstoel toegankelijkheid

De kade dient toegankelijk te blijven voor mindervaliden. Voor het parkeren van mindervaliden zullen in de nieuwe parkeergarage speciale ruime parkeerplaatsen worden gereserveerd dichtbij de lift.

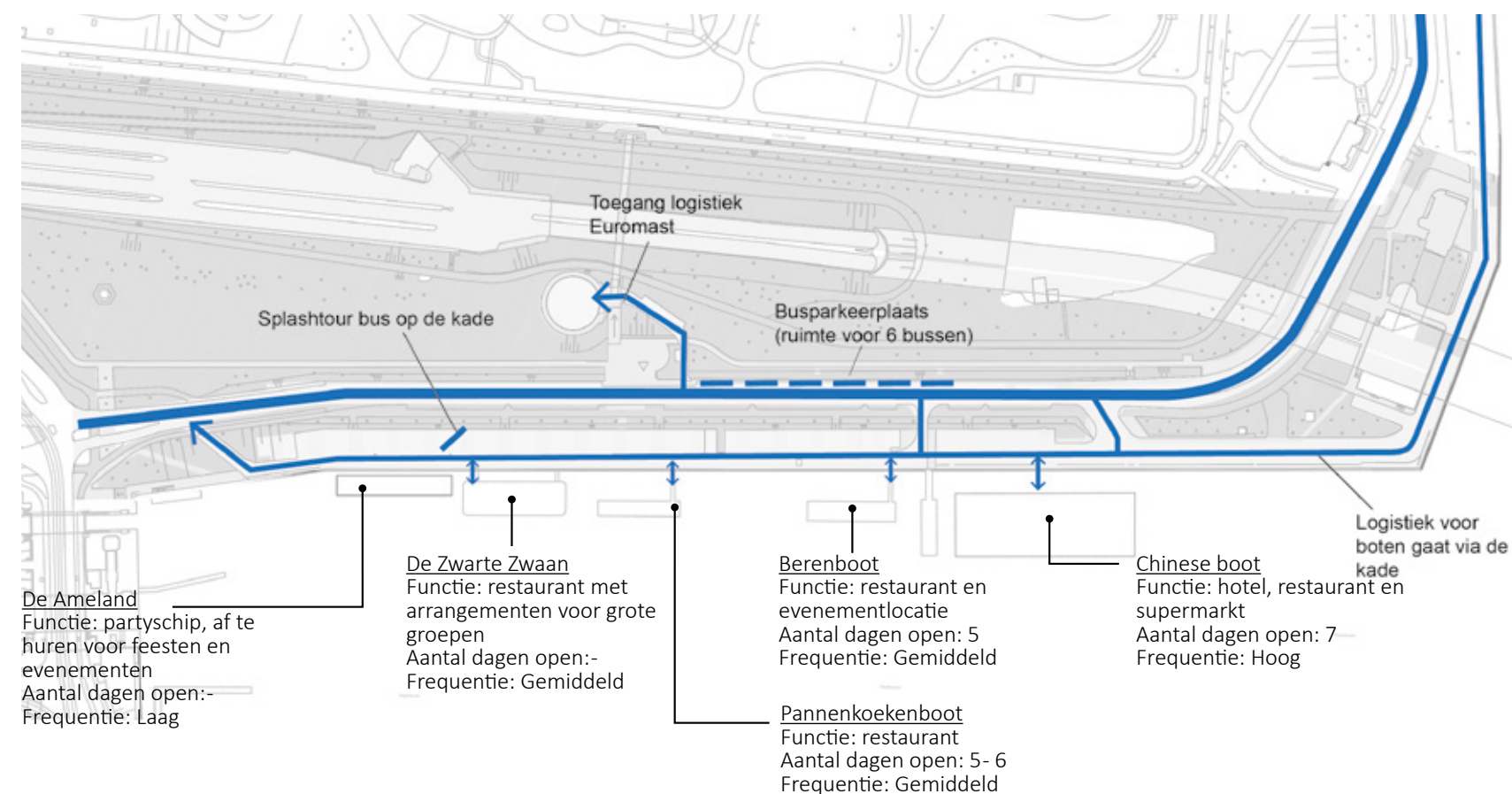
De route naar de boten over de kade wordt aantrekkelijk gemaakt door de gehele kade 'op een oor' te leggen in gemiddeld 2-2,5% helling. Naast het parkeren in de garage voor mindervaliden blijft de kade toegankelijk voor taxi's die mindervaliden op de kade kunnen afzetten.

4. Terrassen

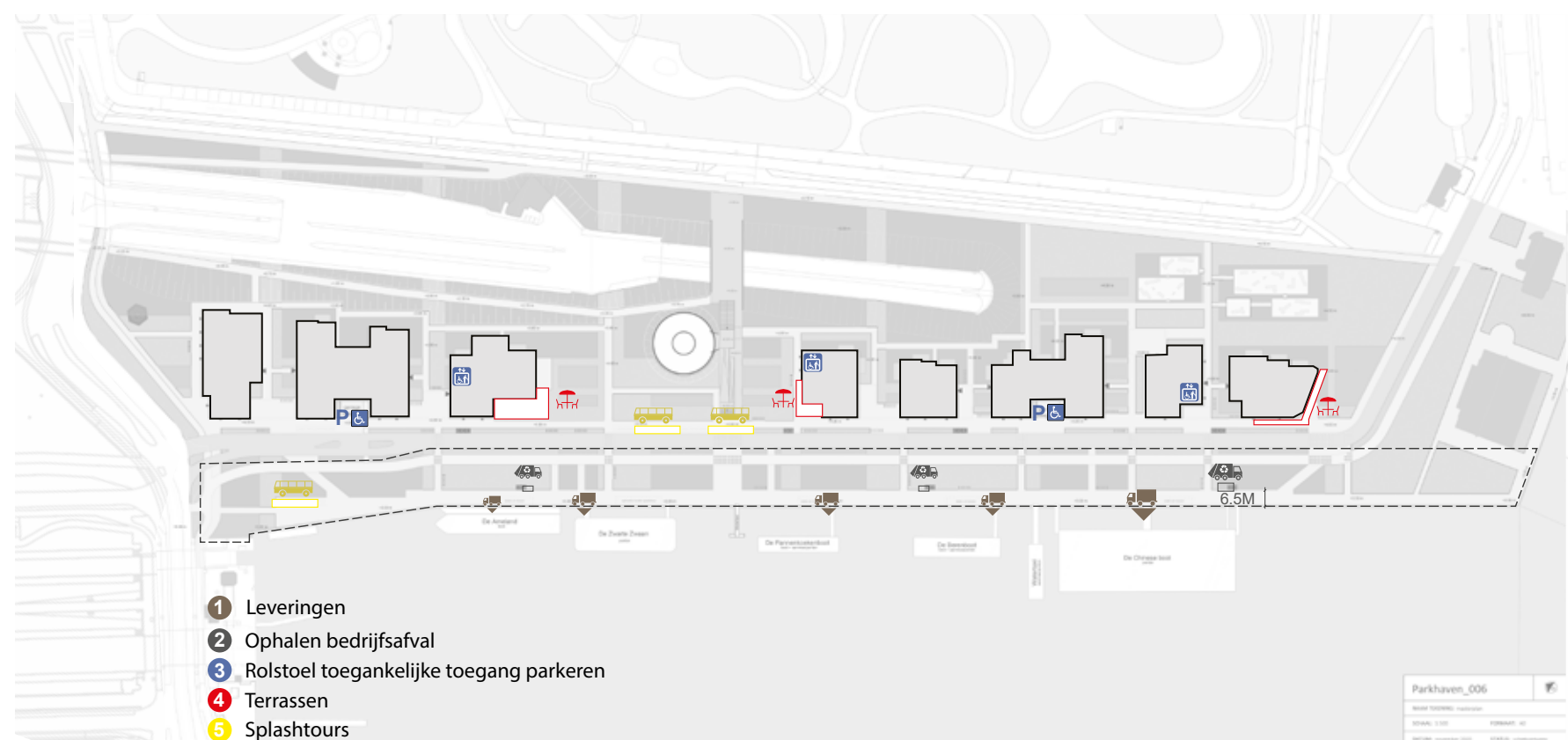
Om de kade levendig te maken voorziet het masterplan in het accommoderen van kleine terrassen. Deze terrassen kunnen in de toekomst zowel worden gebruikt door horecafuncties in de plint van de nieuwbouw als door de boten die langs de kade liggen. Dit is sterk afhankelijk van welke ondernemer gebruik wil maken van de faciliteit en zal worden gekoppeld aan de verdere ontwikkeling van het programma. De ruimtereservering voor de terrassen is nu op vijf locaties met een ruimte van 30 m² per terras (5-6 tafels met 25-30 stoelen, vergelijkbaar met het terras van bijvoorbeeld 'Louise' aan de Veerhaven).

5. Splashtours

De bussen op de kade zijn of touringcars die eerst mensen afzetten en daarna weer oppikken of touringcars die snel mensen oppikken/afzetten ('hop on-hop off'). De 'Splashtours' bus neemt een aparte positie in omdat deze functie op de kade staat opgesteld om mensen op te pikken die een tour door de stad én op de rivier gaan maken. Voor het opstellen van de 'Splashtours' bus is daarom een aparte locatie aangewezen op de kade.



Gebruik van de kade huidige situatie



Gebruik van de kade situatie masterplan



ART

ATELIER.3016

Papà Postos

9

9. Programma

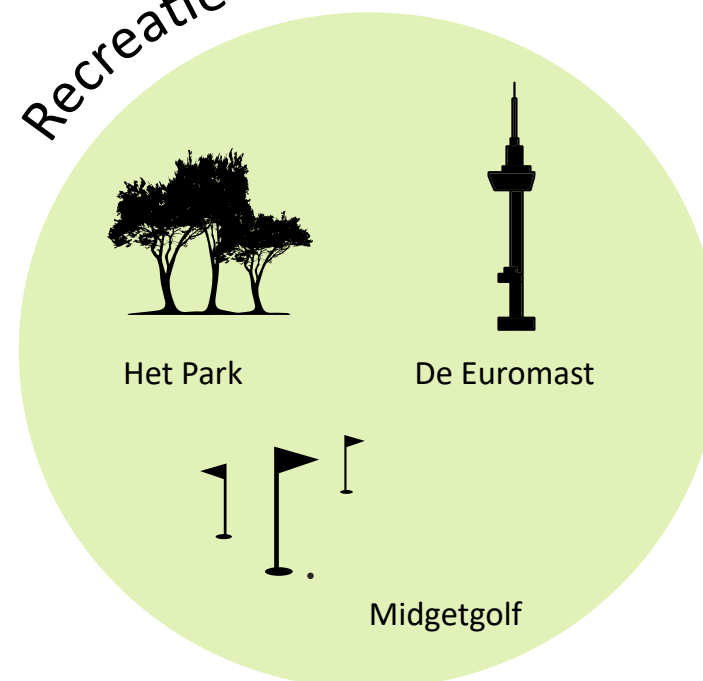
9.1 De huidige stakeholders

De Euromast, Het Park en de Midget Golfbaan Parkhaven zijn al generaties lang belangrijke attracties in de stad, die een breed publiek van zowel Rotterdammers als toeristen aanspreken. Het aanbod van boten aan de kade heeft daar een nog bredere doelgroep aan toegevoegd.

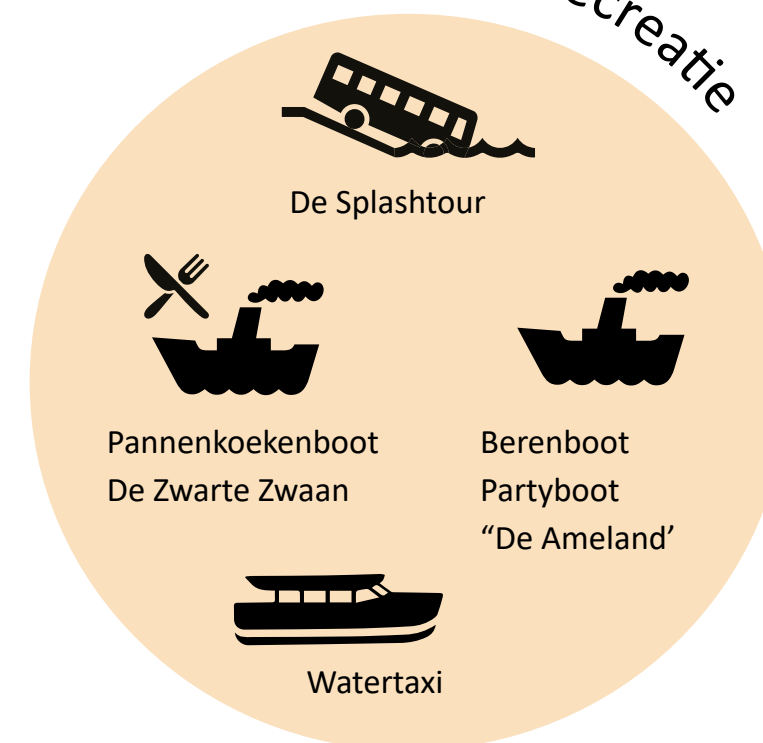
De kade is goed bereikbaar met de watertaxi. De Chinese boot biedt naast restaurant en hotel ook een supermarkt met een gevarieerd aanbod Aziatische producten. De Berenboot, De Pannenkoekenboot, de Ameland en de Zwarte Zwaan zijn als eetgelegenheid of party-locatie aantrekkelijk als zelfstandige bestemming of in combinatie met bezoek aan de Euromast. De 'Splashtours' sluit qua functie en gebruik aan op dit programma.

Dit masterplan beoogt een het publieke en recreatieve karakter van het ParkHaven gebied op te waarderen. Hiervoor wordt een levendige alzijdige plint ontwikkeld in samenhang met de goed toegankelijke parkzijde en een levendige, groene kade met meer ruimte voor voetgangers. Deze combinatie van ingrediënten vergroot de verblijfskwaliteit van de kade en borgt duurzaam het bezoek aan de historische attracties in het park, aan de kade en in het water.

Recreatie

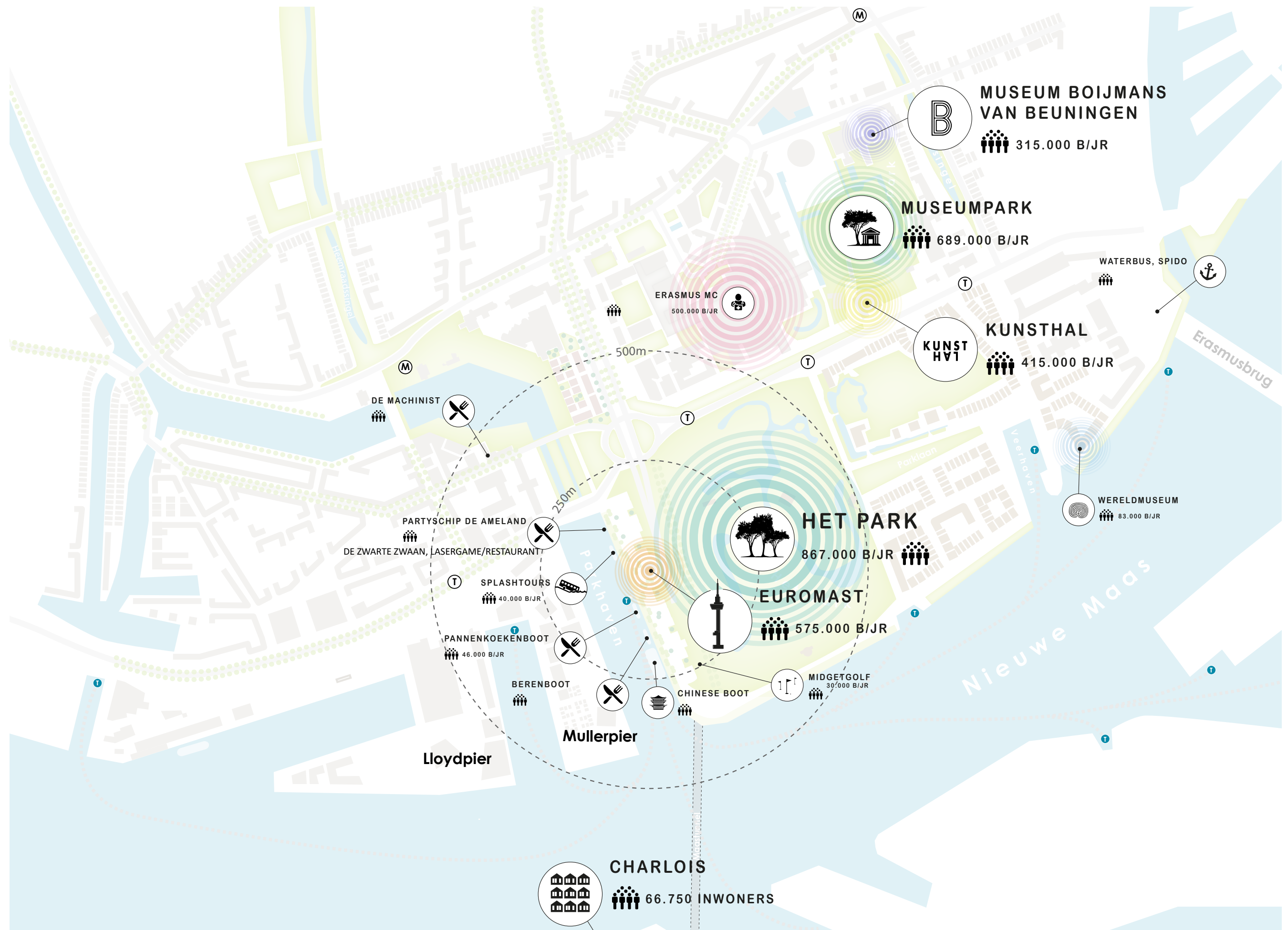


Waterrecreatie



Bedrijvigheid





9.2 Het concept van een publieke, recreatieve en alzijdige plint

De Parkhavenkade transformeert van een doelbestemming naar een hoogwaardig verblijfsgebied voor dagjesmensen, voor parkbezoekers, voor toeristen én voor alle Rotterdammers. De brug over het Maastunneltracé verbindt de lommerrijke grandeur van het Park met de nieuwe plantsoenen structuur en de levendigheid aan de kade. Zo krijgt dit deel van de stad een nieuwe betekenis voor de publiek-recreatieve beleving.

Het plintenconcept en de programmering van de plinten ondersteunt de inzet van ParkHaven om het recreatieve en publieke karakter dit gebied te versterken. De plinten van de gebouwen vormen samen een kleinschalig, gevarieerd en goed toegankelijk weefsel. Hierin kan een breed scala aan programma's worden ondergebracht, variërend van winkel- en werkruimten tot woningen en woonwerk combinaties. De plinten en hun programmering onderscheiden zich door alzijdigheid, publiek-gerichtheid, kleinschaligheid en menselijke maat. De plinten dragen bij aan een gebied waarin bezoekers zich welkom voelen en dat uitnodigt tot informeel struinen en flaneren.

De grote bezoekersaantallen van de Euromast, het Park, de midgetgolf en de verschillende boten aan de kade bieden kansen voor een gevarieerd aanbod van winkel- en werkruimtes, werkplaatsen voor creatieve ambachten, horeca, ateliers, maatschappelijke functies en kantoren. Het leidend principe voor het toevoegen van plintprogramma is de combinatie van lokaal ondernemerschap en toeristische waarde in een kleine korrel.

Een levendig gebied heeft baat bij kleinschaligheid en variatie. Op de begane grond aan de kade is de omvang van de ruimtes relatief klein. Diversiteit

in aanbod, uitstraling en beeld is de maatstaf. Kleinschaligheid is essentieel voor een toekomstbestendige plint. In de tekening is te zien wat de bandbreedte van de oppervlaktes per functie is. De combinatie van verschillen in functies en oppervlaktes maakt de plint divers en interessant. De identiteit van ParkHaven als bestemming vraagt om profilering van het programma. Hoewel de planvorming nog niet ver genoeg is uitgewerkt voor een echte marktbehoefte, is in H.9.6 en H.9.7 beschreven welke functies aanvullend kunnen zijn op het bestaande programma aan de kade. Het is een uitgelezen kans om bijvoorbeeld ateliers voor lokale kunstenaars, werkruimtes voor makers van ambachtelijke (design)producten te koppelen aan de hoge toeristische waarde van deze plek. In combinatie met horeca in de plint wordt ParkHaven een aantrekkelijker gebied, vooral ook voor Rotterdammers. Op strategische plekken is de mogelijkheid voorzien om extra entresol-lagen in te passen waardoor de flexibiliteit van het plintconcept extra wordt versterkt. Grotere kantoren of maatschappelijke functies (zorg of onderwijs gerelateerd) passen ook bij ParkHaven, maar liggen bij voorkeur op de eerste verdieping van de plint. Aan de 'Greens' en aan de parkzijde is de uitstraling vooral wonen. Hier bevinden zich bijvoorbeeld grotere woningen voor stadsgezinnen of woonwerkwoningen. In de ParkHaven 'Greens' bevinden zich de hoofdentrees naar de woningen.

Onder: Gezondheidscentrum



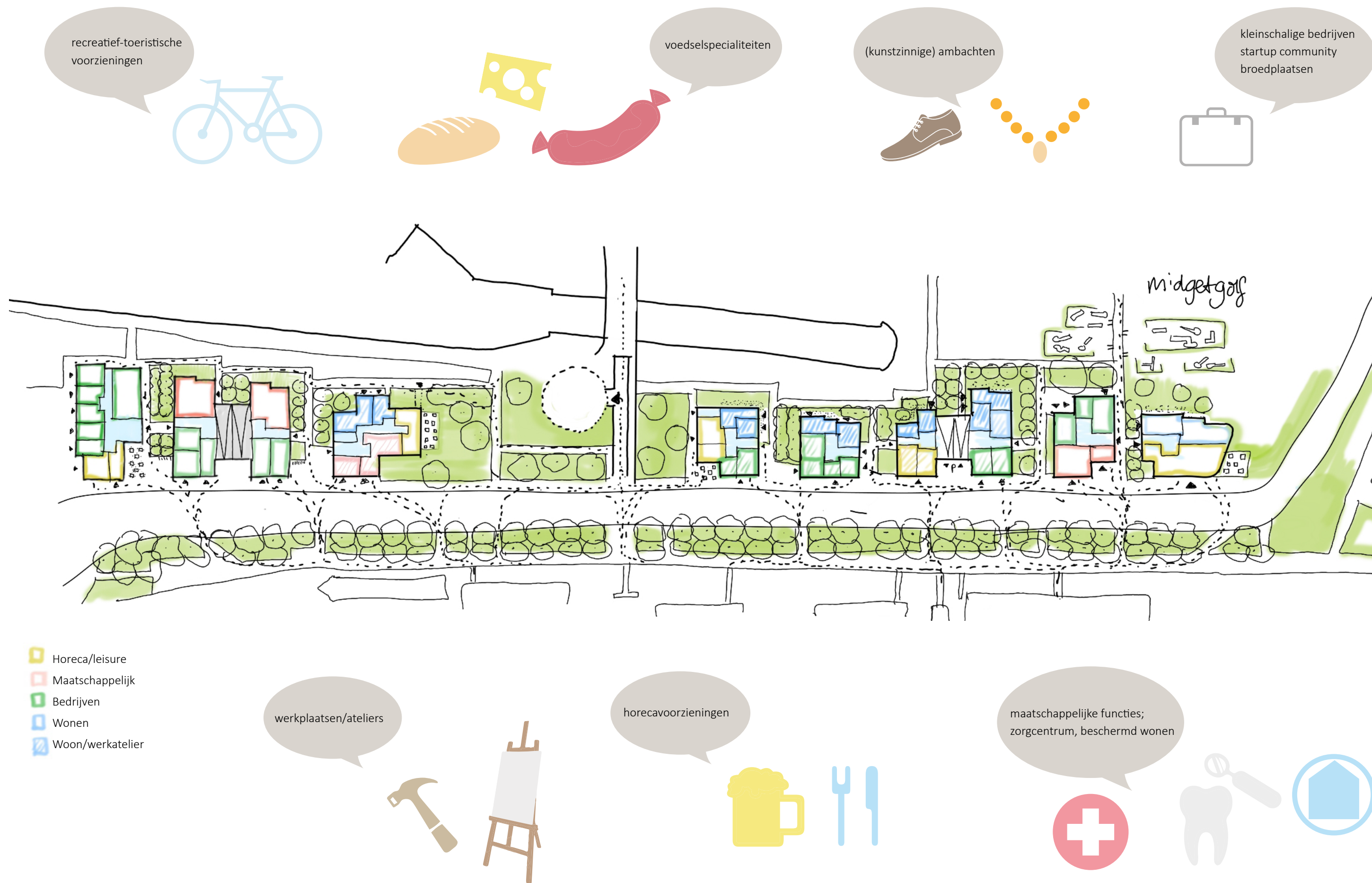
Boven: woning-gebonden werkruimtes



Boven: werkplaatsen voor kunstenaars en ambachtslieden

Onder: lokale voedselspecialiteiten





Kleine korrel in de plint met een rijke variatie aan functies

9.3 Wonen voor alle Rotterdammers

Rotterdam zet wat betreft woonmilieus in op heterogene buurten en homogene gebouwen. In dit masterplan is deze ambitie zichtbaar in zowel het woon- als het plintprogramma. ParkHaven is voor alle Rotterdammers. Het woonprogramma is conform gemeentelijke segmentering en omvat:

- 20% sociaal segment
- 30% middensegment
- 30% hoger segment
- 20% topsegment

Woninggroottes zijn gevarieerd, van minimaal 50 m² tot circa 200 m², om een zo breed mogelijke doelgroep aan te spreken. Om ook plek te bieden aan stadsgezinnen is 20% van de woningen groter dan 85 m² en 10% groter dan circa 78 m². Een nader toewijzingsbeleid om ruimte te bieden voor deze gezinnen wordt in het vervolgtraject verder uitgewerkt.

De woningen in het sociale segment zijn levensloopbestendig.

Het gevarieerde woonprogramma van 20% sociaal, 30% middensegment, 30% hoger segment en 20% topsegment is logisch verdeeld over de 8 gebouwen van ParkHaven.

Verdeling woonprogramma per gebouw

In de tweelaagse plint wordt, naast werkruimtes, ateliers en kantoren, ook gewoond. Op de begane grond liggen de woningen voornamelijk aan de 'Greens' en aan de parkzijde. Ze hebben een eigen voordeur en een groene buitenruimte. Juist op deze plek is werken aan huis aantrekkelijk. Op deze manier is de uitstraling alzijdig: voorkanten aan de kade en aan de parkzijde. Op de eerste verdieping in de plint bevindt zich een mix van wonen en werken.

Het middendeel van de 8 blokken biedt ruimte aan het grootste deel van de woningen. De categorieën variëren per gebouw. Elke verdieping kent een mix van verschillende woningtypes.

In de toppen bevinden zich de grotere woningen, met zicht op Het Park en de haven en de rivier. De setbacks rondom verbijzonderen de gebouwvolumes. Groene dakterrassen bepalen het beeld. Groene dakterrassen bepalen het beeld.



Mogelijke indeling van een compacte woning met erker



Mogelijke indeling van een (woonwerk)woning aan de parkzijde



Mogelijke indeling van een grotere woning met terras



1 tot 2 persoonshuishoudens

2- 3 persoonshuishoudens

3- 4 persoonshuishoudens

Friendswoning

Topappartement

Gezinswoning / Atelierwoning

Victor: Hoi, ik woon alleen en ben starter op de markt.

Victor (23)- receptionist

Isabella: Na mijn scheiding zoek ik weer een plekje voor mezelf en mijn dochter.

Isabella (29)- verpleegkundige

Romeo & Annie: Onze jongens (Emiel en David) zijn net een tweeling. Ze delen een grote slaapkamer.

Annie (40): politiegente

Romeo (42)- havenmedewerker

Rosie & Julia: Alleen wonen is niets voor ons. Na onze studie vonden we deze "Friends woning" op een prachtige plek. (€€)

Rosie (28)- eigenaar webwinkel

Julia (30)- lerares

Hans & Renée (52, 52): Hillegersberg is toch ver van de stad. En ons dakterras voelt groter dan onze oude stadstuin.

Hans (52)- Planoloog

Renée (52)- therapeut

Pablo, Vera, Maxim, Noah, Jessie & David (46, 42, 16,14,15 & 16): Sinds vorig jaar wonen we samen met onze 2 gezinnen. Een heerlijk huis om te wonen en te werken, met een terras aan het Park.

Pablo, Vera, Maxim, Noah, Jessie & David (46, 42, 16,14,15 & 16)

9.4 Optie boutique hotel

In de plint van de gebouwen rond de Euromast is hoogwaardig horecaprogramma kansrijk. De bovengelegen woningen kunnen gebruik maken van services in de plint. Dit sluit aan op de trend van compacte woningen met een hoog serviceniveau.

Naast reguliere woningaanbod zou één van de gebouwen naast de Euromast ook zeer geschikt kunnen zijn voor een boutique hotel. Indien een boutique hotel deel uit gaat maken van het programma, dan zal dit oppervlak verminderd worden op het oppervlak met een reguliere woonbestemming. Mogelijk zal het woningaantal in dat geval beperkt afnemen.



Boven: met uitzicht op het Park

Onder: lobby Boutique hotel



Boven: dineren met uitzicht



Boven: dineren met uitzicht

Onder: slapen met uitzicht





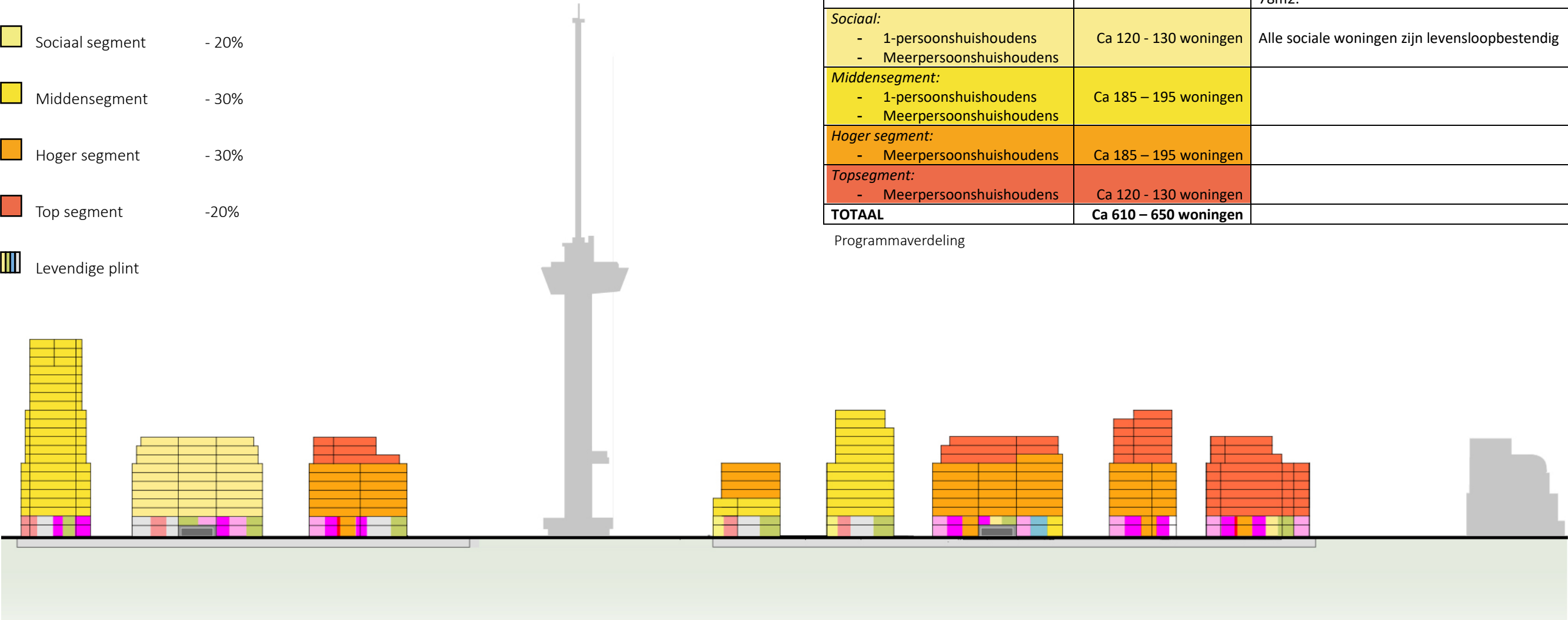
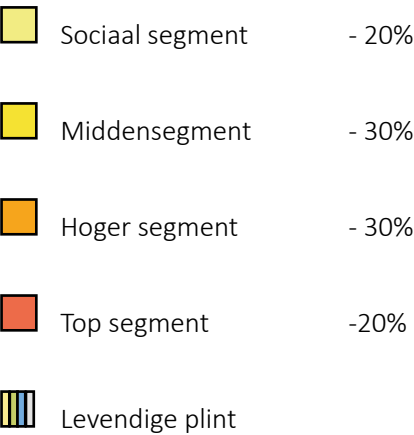
Boutiquehotel met uitzicht op het water

9.5 Onderbouwing programma wonen

Zoals eerder in dit hoofdstuk genoemd biedt ParkHaven woonruimte voor alle Rotterdammers.

Het woonprogramma is als volgt opgebouwd:

- 20% sociaal segment
- 30% middensegment
- 30% hoger segment
- 20% topsegment



Mogelijke verdeling programma

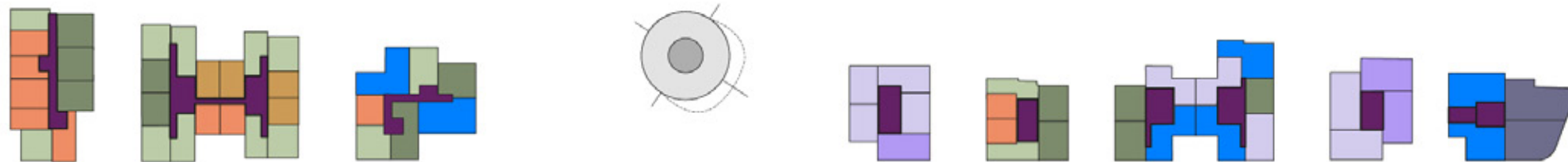
Programma tabel Wonen	Masterplan ParkHaven December 2020	UITGANGSPUNTEN
Totaal programma (wonen + niet-wonen) (exclusief ondergrondse voorzieningen)	76.600 m2	Bandbreedte programma 72.500 – 78.500 m2
Verdeling naar categorie		
Voor alle categorieën geldt:		Alle woningen zijn groter dan 50 m2. Van het totaal aantal woningen is 30% geschikt voor gezinnen (min. 4 personen), waarvan 20% groter dan circa 85m2 en 10% groter dan circa 78m2.
Sociaal: - 1-persoonshuishoudens - Meerpersoonshuishoudens	Ca 120 - 130 woningen	Alle sociale woningen zijn levensloopbestendig
Middensegment: - 1-persoonshuishoudens - Meerpersoonshuishoudens	Ca 185 – 195 woningen	
Hoger segment: - Meerpersoonshuishoudens	Ca 185 – 195 woningen	
Topsegment: - Meerpersoonshuishoudens	Ca 120 - 130 woningen	
TOTAAL	Ca 610 – 650 woningen	

Programmaverdeling

- 50-55m²
- 55-65m²
- 65-75m²
- 75-85m²
- 85-95m²
- 95-105m²
- 105-135m²
- >135m²



Voorbeeldindeling- blokplattegrond



Mogelijke invulling woonprogramma- middendeel

9.6 Onderbouwing programma niet-wonen

Het bestaande toeristisch-recreatieve programma zoals nu gevestigd aan de Parkhaven blijft in principe behouden. ParkHaven krijgt een aantrekkelijke functiemix die past bij dit gebied. Nieuwe functies dienen aanvullend te zijn op de huidige voorzieningen en dragen bij aan een verrijking van het toeristische en recreatieve profiel van het gebied. Er wordt nader onderzocht welke functies op het gebied van leisure (aanvullend op het al aanwezige programma) een meerwaarde kunnen bieden voor het hele gebied en aantrekkelijk zijn voor bestaande en nieuwe bezoekers. De nieuwe overbrugging maakt de Parkhaven ook makkelijker bereikbaar voor bezoekers (met name Rotterdammers) van het Park. ParkHaven heeft een unieke kwaliteit: veel bezoekers, een doelbestemming met een relatief groot gemixt aanbod én een verblijfspot op een goed bezonde kade met uitzicht op de Nieuwe Maas.

Horeca - leisure

Door nieuwe horeca toe te voegen dat aanvullend is op het aanwezige programma wordt de toeristische en recreatieve functie van de Parkhaven en Het Park versterkt. Deze functies dragen bij aan de levendigheid van zowel plint als kade. De horeca zal zich voornamelijk rond het plein van de Euromast concentreren en in de meest zuidelijke bebouwing vanwege de gunstige ligging voor een mogelijk terras met zicht op de Nieuwe Maas. Er zullen alleen horecafuncties tot en met categorie 2 worden opgenomen in het plan. De Parkhaven heeft ook een sterk recreatieve functie en biedt ruimte voor toevoeging van enkele leisure functies ten behoeve van ontspanning, sport, spel, vermaak en infotainment. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld een sportschool, escaperoom, indoorgolf, of gamevoorzieningen of een combinatie daarvan. De ruimte-

eenheden voor een leisure-functie is maximaal 1.000 m2 om de kleinschaligheid te waarborgen. Een eventueel kleinschalig boutique-hotel (max. 50 kamers) is als functie mogelijk. In het huidige programma is deze functie niet opgenomen, maar zoals beschreven in 9.4 bestaat de mogelijkheid om dit in het plan te integreren. Het totale programma van leisure – horeca en eventueel boutique-hotel zal niet meer dan 50% van het totale niet-wonen programma beslaan.

Mobiliteitshub

De veranderende vraag naar mobiliteit in de stad vraagt niet alleen om vastomlijnde parkeervoorzieningen maar juist ook naar mogelijkheden om op een comfortabele manier de keuze van verschillende modaliteiten die vriendelijk zijn voor de stad aan te kunnen bieden. Met name de plint leent zich goed voor een ‘adres’ van de hub in de vorm van fietsverhuur/reparatie/uitleen service. Bij de uitwerking van het masterplan zal deze functie een prominente plek krijgen.

Bedrijfsruimte - Kantoren

ParkHaven is een zeer geschikte locatie voor kleinschalige bedrijfs- en kantoorruimten. Voor bedrijfsruimte geldt dat totaal minimaal 3% van totale bovengronds programma bestemd is voor bedrijfsruimten waarvan 50% in een betaalbaar segment. Voor de toekomstbestendigheid van een goede en levendige plint is kleinschaligheid en flexibiliteit een ‘must’. Kleinschalige bedrijfsruimten kunnen zelfstandige ruimten zijn of eventueel worden gekoppeld aan een woonruimte voor een gevarieerde mix van functies en gebruiksmogelijkheden. Bedrijfsruimten zijn maximaal 500 m2 per eenheid en kantoorruimte maximaal 1.000 m2 per eenheid. Bedrijfsruimte ligt op de begane grond. Zoals hierboven beschreven wordt



De fietsverhuur/reparatie/uitleen service

Programma tabel Niet-Wonen	Masterplan ParkHaven December 2020	UITGANGSPUNTEN		
		Bandbreedte programma		Uitgangspunten
	m2	min m2	max m2	
Totaal programma inclusief wonen (exclusief ondergronds voorzieningen)	76.600	72.500	78.500	
Totaal niet-wonen functie	8.625	>7.250	<15.700	Minimaal 10% en maximaal 20% van totaal programma
Verdeling naar functies				
Horeca – leisure – optie hotel: - Horeca - Leisure - Boutique-hotel	3.550 – 3.825 1.775 - 1.975 1.775 - 1.975 n.v.t.	>3.550	<7.700	Totaalprogramma Horeca - leisure – hotel (optie) is kleiner dan 50% van totaal programma. Horeca t/m categorie 2. Leisure functie max. 1.000 m2 per eenheid.
Maatschappelijke voorzieningen: - Beschermd/begeleid wonen - Gezondheid-welzijn	minimaal 1.000 minimaal 750			Referentiewaarde maatschappelijke voorzieningen.
Cultuur: - Culturele voorzieningen	minimaal 300			
Bedrijfsruimte – kantoren:		>3.700	<8.000	Totaal programma bedrijfsruimte en kantoren is kleiner dan 50% van programma Niet-Wonen.
- Bedrijfsruimte commercieel	1.150 – 1.250	>1.110	>1.200	Minimaal 3% van het totaal programma is bestemd voor bedrijfsruimten waarvan 50% betaalbaar. Bedrijfseenheden zijn max. 500 m2 per eenheid;
- Bedrijfsruimte betaalbaar	1.150 – 1.250	>1.110	>1.200	
- Kantoren	1.325 – 1.525	>1.480	< 5.600	Kantooreenheden zijn max. 1000 m2 per eenheid

Programmaverdeling- Niet wonen

gedacht aan werk- en bedrijfsruimtes met nadruk op lokaal vakmanschap. Conform het TUP zal 50% hiervan in de categorie betaalbaar worden aangeboden.

Kantoorruimte is altijd gehuisvest op de eerste verdieping van de plint. Maximale omvang per ruimte is maximaal 1.000m² conform de uitgangspunten in het TUP. Bijgaande tekening toont dat totaaloppervlaktes per bouwverdieping van de plint over het algemeen al kleiner is dan 1.000m². Het grootste deel van kantoorprogramma zal in units verdeeld zijn van maximaal 200m². Dit sluit aan op de behoefte van een brede doelgroep en vergroot de diversiteit en aantrekkelijkheid van het gebied.

Maatschappelijke voorzieningen:

Beschermd en begeleid wonen

Beschermd of begeleid wonen: in het programma is een eenheid opgenomen voor 24 – 32 bewoners, die bestaat uit zelfstandige units, dan wel units die eenvoudig tot zelfstandige units zijn te transformeren om zo flexibel en toekomstbestendig te zijn. Naast de zelfstandige woonruimtes beschikt de eenheid over een gemeenschappelijke ruimte. Beschermd wonen is opgenomen in het programma van de plint. De plint bestaat uit 2 verdiepingen. Een plek op de begane grond is voor beschermd wonen zeer onwenselijk. Op de verdieping van de plint en de hoger gelegen verdiepingen kan deze functie goed ingepast worden.

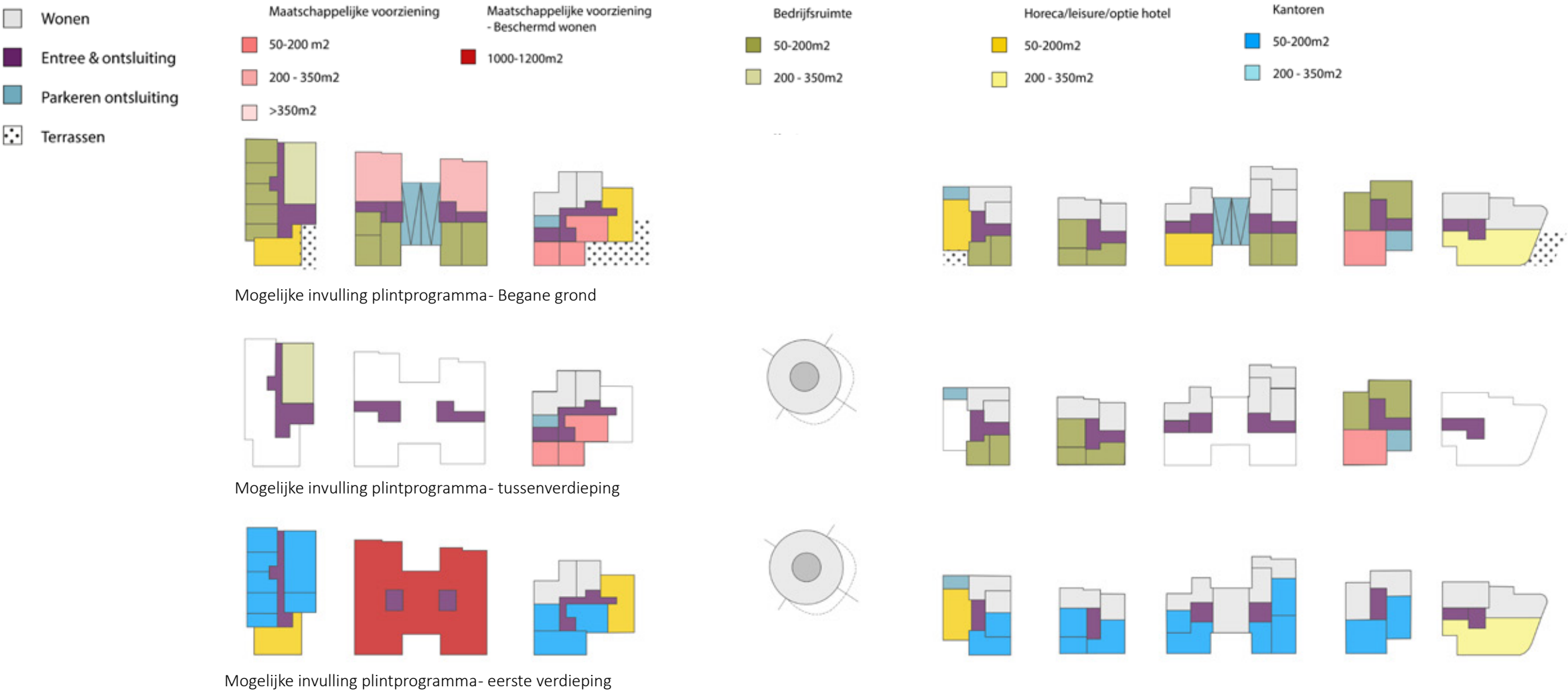
Voorzieningen ten behoeve van welzijn en gezondheid

Op dit moment is binnen het centrum van Rotterdam een tekort aan voorzieningen ten behoeve van welzijn

en gezondheid. Huisartsen en andere eerstelijnszorgverleners hebben moeite om zich in het centrum van de stad te vestigen. ParkHaven kan hiervoor ruimte bieden. Mogelijkheden zijn een gezondheidscentrum, een huisartsenpraktijk, een centrum voor fysiotherapie, een apotheker, een tandartsenpraktijk et cetera. Vanwege privacy zou deze functie bij voorkeur worden gesitueerd op de eerste verdieping van de plint.

Culturele voorzieningen

Ateliers, werkplaatsen voor bijvoorbeeld de ambachtelijke sector en kunstenaars kunnen een mooie bijdrage leveren aan een gevarieerde mix van functies in de plint. Naast inspiratie zorgen deze gebruikers ook voor levendigheid. De ruimtes kunnen al dan niet gekoppeld worden aan woningen, waarbij de betaalbaarheid zoals beschreven in het TUP gewaarborgd zal blijven.



9.7 Toekomstbestendigheid plint

Met de Euromast als publiekstrekker is en blijft de Parkhaven een druk bezocht gebied in Rotterdam. Er zijn vanuit de kwaliteit van de locatie en schaarste in de stad voldoende kansen om het programma niet-wonen te vergroten. Tegelijkertijd blijkt het op veel plaatsen complex om gedurende een lange periode grip te hebben en te houden op de invulling van plintprogramma.

In ParkHaven is de ambitie een kwalitatieve en toekomstbestendige plint. We borgen dit zowel ruimtelijk als organisatorisch.

Ruimtelijke borging: diversiteit, levendigheid en flexibiliteit

De opzet met relatief kleine eenheden in de plint vergroot de diversiteit en levendigheid en biedt tegelijk flexibiliteit in gebruik nu en op termijn. De kleine 'korrel' toont zich niet alleen in de omvang van de ruimtes maar ook in de detaillering en schaal van de gevel van de plint. Er is sprake van diversiteit in beeld en gebruik. De begane grond gevel bestaat juist niet alleen uit grote glasvlakken. Puien maken onderdeel uit van het gevelconcept van elk afzonderlijk gebouw en bevatten veel met zorg ontworpen entrees voor de verschillende ruimtes.

De ruimtes in de plint kunnen op termijn indien wenselijk worden samengevoegd onderling, of met een bovengelegen woning. De maatvoering van de ruimtes is gezien het oppervlak en de hoge verdiepingshoogte ook geschikt om op termijn getransformeerd te worden tot woonruimte.

De plintfuncties liggen voornamelijk aan de kade en aan de 'Greens'. Aan de parkzijde overheerst het woonprogramma. Aan de 'Greens' bevinden zich ook de entreehallen voor de woongebouwen en de entreehal van ondergrondse parkeergarages. Het openbare karakter van kade en 'Greens' resulteert in een sociaal veilige omgeving zowel overdag als in de avonduren.

Flexibiliteit op lange termijn is wenselijk. Werk- en bedrijfsruimtes en ateliers aan de 'Greens' functioneren zelfstandig. De ruimtelijke opzet is zodanig dat op termijn de ruimtes ook gekoppeld kunnen worden aan een bovengelegen woning of als zelfstandige woning bruikbaar zijn.

Organisatorische borging: plintenconsortium

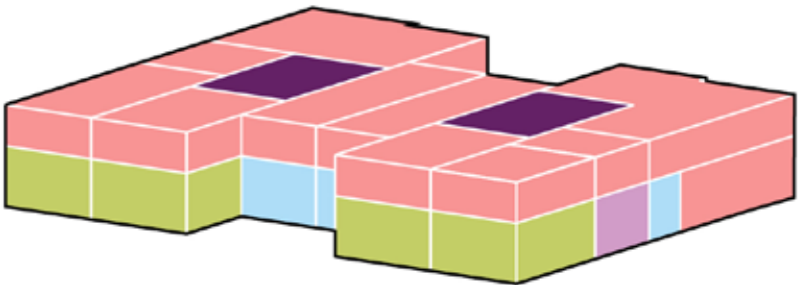
Het toekomstbestendig exploiteren van een plintprogramma vraagt om een visie op lange termijn. De mix van het aanbod in m2 en functie moet niet alleen worden bepaald, maar ook gemonitord en gehandhaafd. Succesvolle voorbeelden in Rotterdam en daarbuiten kenmerken zich door een sterke visie op doelgroep, een mix van aanbod en een specifieke identiteit en uitstraling, gecombineerd met een innovatieve maar strakke regie. De Keilewerf, Het Industriegebouw, De Kroon en De Hallen inspireren, niet alleen door aanbod en identiteit, maar ook vanwege het feit dat een groot en divers programma in korte tijd tot stand gekomen is en duurzaam blijkt te functioneren.

Het plintprogramma in ParkHaven is verdeeld over uit meerdere gebouwen. Dat vraagt om extra regie. Daarom zal voor ParkHaven een plintenconsortium worden opgericht, dat namens alle VVE's van de gebouwen een visie zal opstellen waarin de mix van het aanbod in functie en m2, en de uitstraling en identiteit wordt bepaald. Het plintenconsortium draagt gedurende 10 jaar na realisatie zorg voor de exploitatie (marketing, verhuur, dagelijks onderhoud).

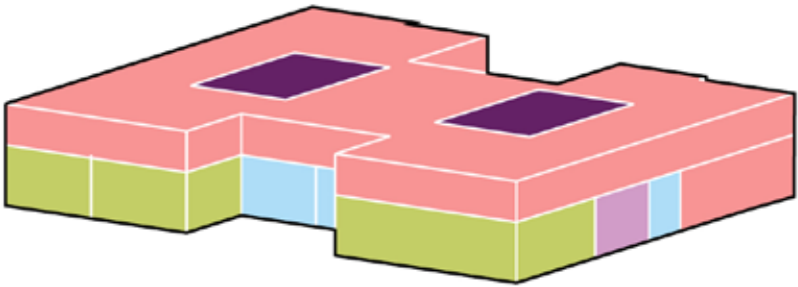


Kleine korrel in de plint vergroot de diversiteit in ParkHaven

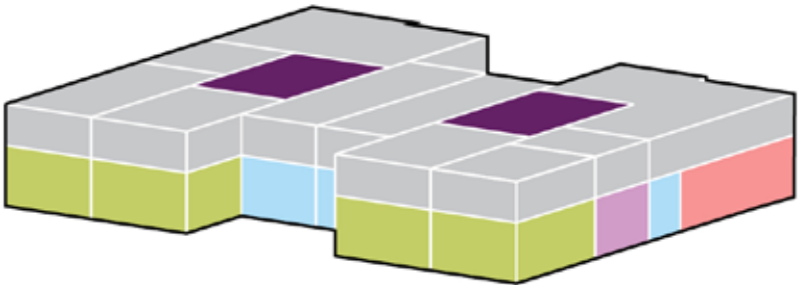
Mogelijke invulling plintprogramma
Scenario 1- kleine eenheden



Mogelijke invulling plintprogramma
Scenario 2- combineren van kleine eenheden



Mogelijke invulling plintprogramma
Scenario 3- wonen als terugvaloptie



- Horeca/Leisure/Optie Hotel
- Maatschappelijke voorzieningen
- Bedrijfsruimte- kantoren
- Wonen
- Entree & ontsluiting
- Ontsluiting parkeren



10

10. Architectuur

10.1 Elegant en tijdloos ensemble

De kenmerkende identiteit van de locatie tussen Het Park en de rivier is het startpunt voor de atmosfeer en het gevoel dat de gebouwen in ParkHaven uitstralen. Het ensemble van gebouwen neemt zelfbewust een plek in naast Het Park, de rivier, de Euromast en het Maastunneltracé. Het voegt een nieuw karakter toe in relatie tot omringende stadsdelen. Zo sluit ParkHaven aan bij de traditie van Rotterdam Architectuurstad, de stad met ruimte voor nieuwe ideeën, voor verbeelding en voor optimisme en vooruitgang.

De uitgangspunten voor de verdere uitwerking van de gebouwen:

- De ParkHaven gebouwen vormen samen een elegant en licht ensemble. Het ensemble heeft een eigen identiteit die passend aansluit bij de sfeer van Het Park en de groene kade. Het ensemble heeft een rustige grondtoon en gaat niet de concurrentie aan met de Euromast en het Ventilatiegebouw. Het ontwerp is in die zijn bescheiden en tijdloos. Het plan is tegelijkertijd eigenwijs en eigentijds, dit komt tot uiting in de toppen: deze zijn uitgesproken en vormen samen een markante skyline, die het eigen karakter van ParkHaven onderstreept.

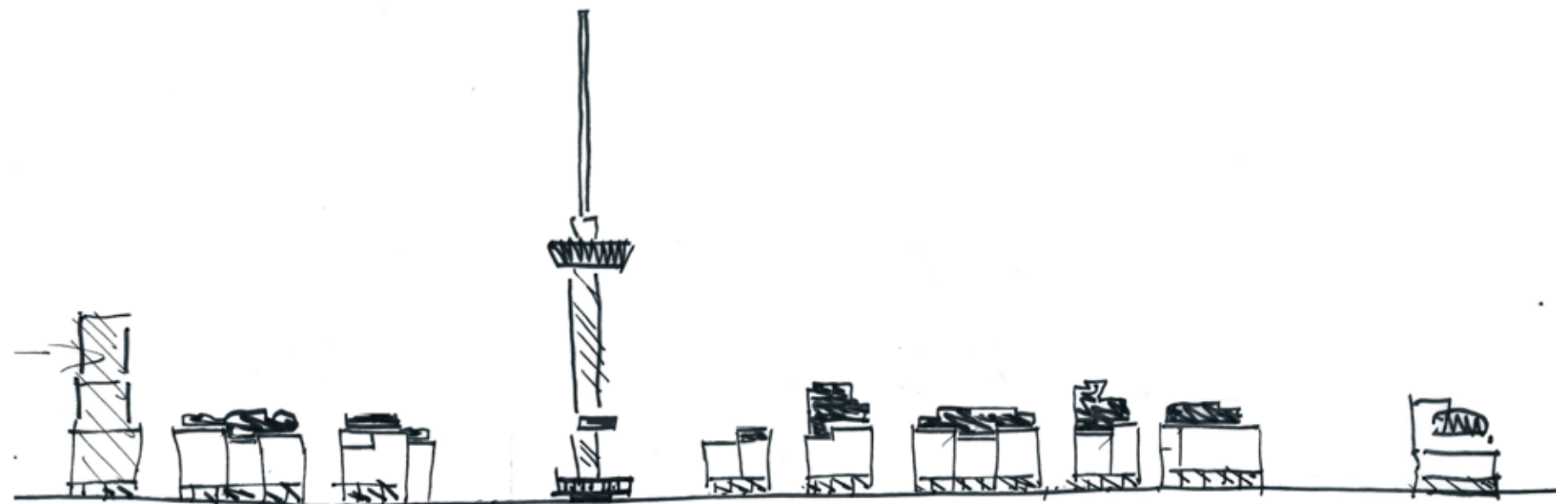


Een thema per gebouwdeel

SETBACKS & TERRASSEN

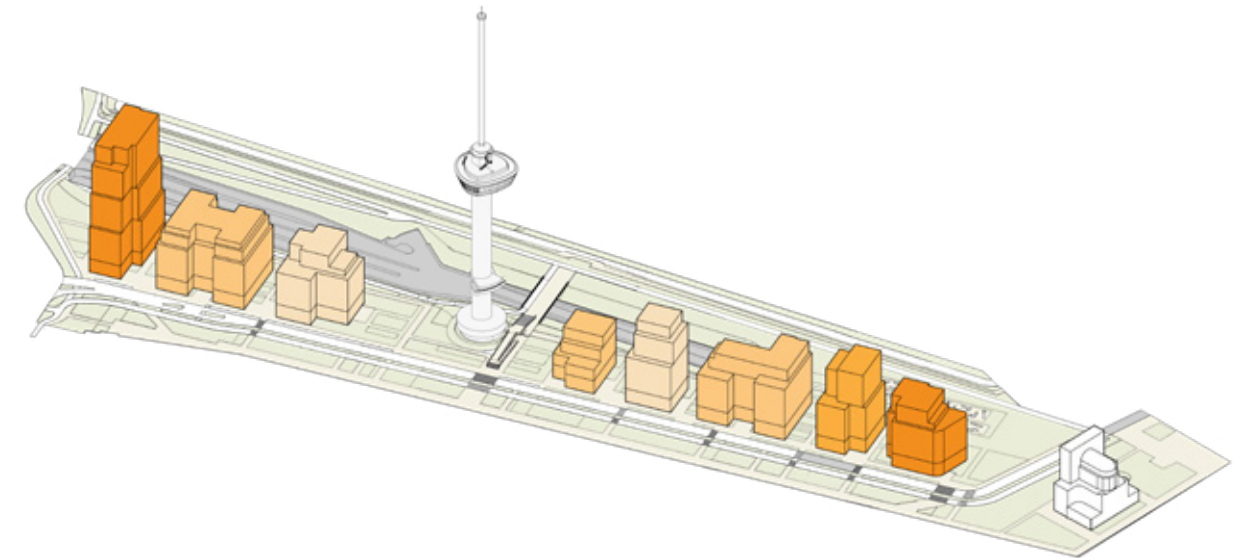
ROBUUST & TACTIEL

UITNODIGEND & OPEN

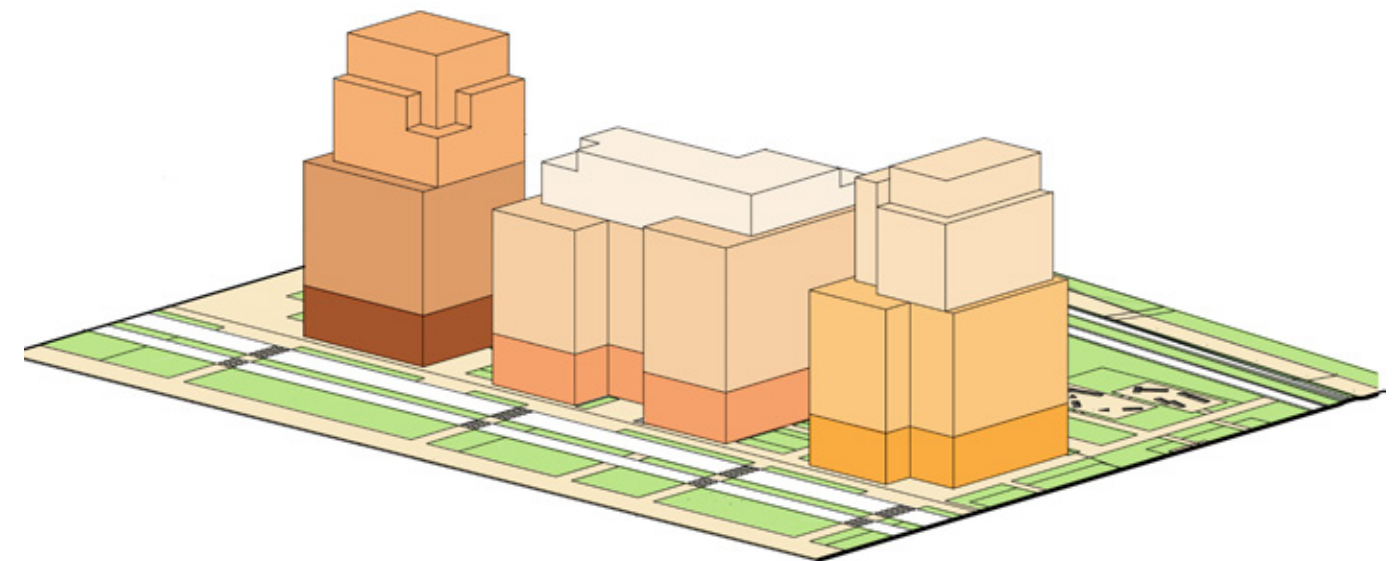


Samenspel tussen gebouwen en monument

- Het ensemble bestaat uit een familie van gebouwen, met gedeelde eigenschappen maar elk met een eigen persoonlijkheid. De gebouwen zijn vormgegeven als stevige en goed gedefinieerde en leesbare volumes, zo nemen ze zelfbewust hun plaats in ten opzichte van het park en gebouwen in de omgeving.
- De kleurstelling van de gebouwen is licht en biedt voldoende contrast met de Euromast en het Ventilatiegebouw.
- De woonbeleving van de gebouwen is hoogwaardig, ook van binnen naar buiten: Alle woningen hebben een goede zichtrelatie met de bijzondere omgeving, dit draagt bij aan de 'sense of place' van de woningen.
- De gebouwen krijgen elk een plint, een midden en een top. De drie bouwdelen appelleren aan verschillende schalen van ervaring, het ontwerp speelt daarop in, door nadruk te leggen op verschillende eigenschappen per bouwdeel:
 - o Plint: open en uitnodigend, kleinschalig
 - o Midden: robuust en tactiel
 - o Top: verfijnd vormgegeven setbacks
- De beeldtaal en specifieke architectuurkenmerken zullen door de initiatiefnemers met de dienst stedenbouw en de commissie welstand en monumenten worden doorontwikkeld en vastgelegd in een welstandsparagraaf. Daarna kunnen de plannen verder worden uitgewerkt in een designteam waarin verschillende ontwerp-expertises worden samengevoegd. Op deze wijze wordt op een innovatieve wijze invulling gegeven aan de nieuwe Rotterdamse Architectuurnota.



Familie van herkenbare volumes



Herkenbare entiteiten: elk gebouw heeft zijn eigen karakter

10.2 Plinten:

open en uitnodigend

De plint is open en uitnodigend, gericht op de menselijke schaal, op de beleving door voorbijgangers, fietsers en gebruikers. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- De plint bestaat uit de onderste twee lagen van de gebouwen, de begane grond laag is 4,5 meter hoog.
- Ten behoeve van de oriëntatie op de menselijke schaal zijn de plintgevels opgebouwd uit leesbare kleinschalige bouwdelen die een open en uitnodigende uitstraling mogelijk maken.
- Aan de Kadezijde zijn de plintgevels ingericht op publiek gebruik, met optimale toegankelijkheid, puien die zijn open te zetten, overstekken et cetera.
- In de 'Greens' en aan de parkzijde bevinden zich woningen op de begane grond. Door middel van hoogteverschillen en in groen ingepaste afscheidingen wordt afstand en privacy gewaarborgd. De plinten worden in nauwe samenhang met de buitenruimte ontworpen om een subtiel en goed functionerend systeem van hofjes, voorruimten, setbacks, privé buitenruimten en publieke ruimten en de bijbehorende overgangen te realiseren.
- De entrees van de woongebouwen bevinden zich in de 'Greens' en worden duidelijk herkenbaar ontworpen.
- Er is een vloeiende aansluiting tussen peilmaat buitenruimte en peil binnen (min. 3,60+ NAP).
- De plinten zijn flexibel ontworpen met mogelijkheid van uitwisseling in de tijd tussen woon- en niet-woon functies.
- De gevel van de plint worden uitgevoerd met een kwalitatief hoogwaardige detaillering en uitstraling.



Boven: Serre verbindt woning en park

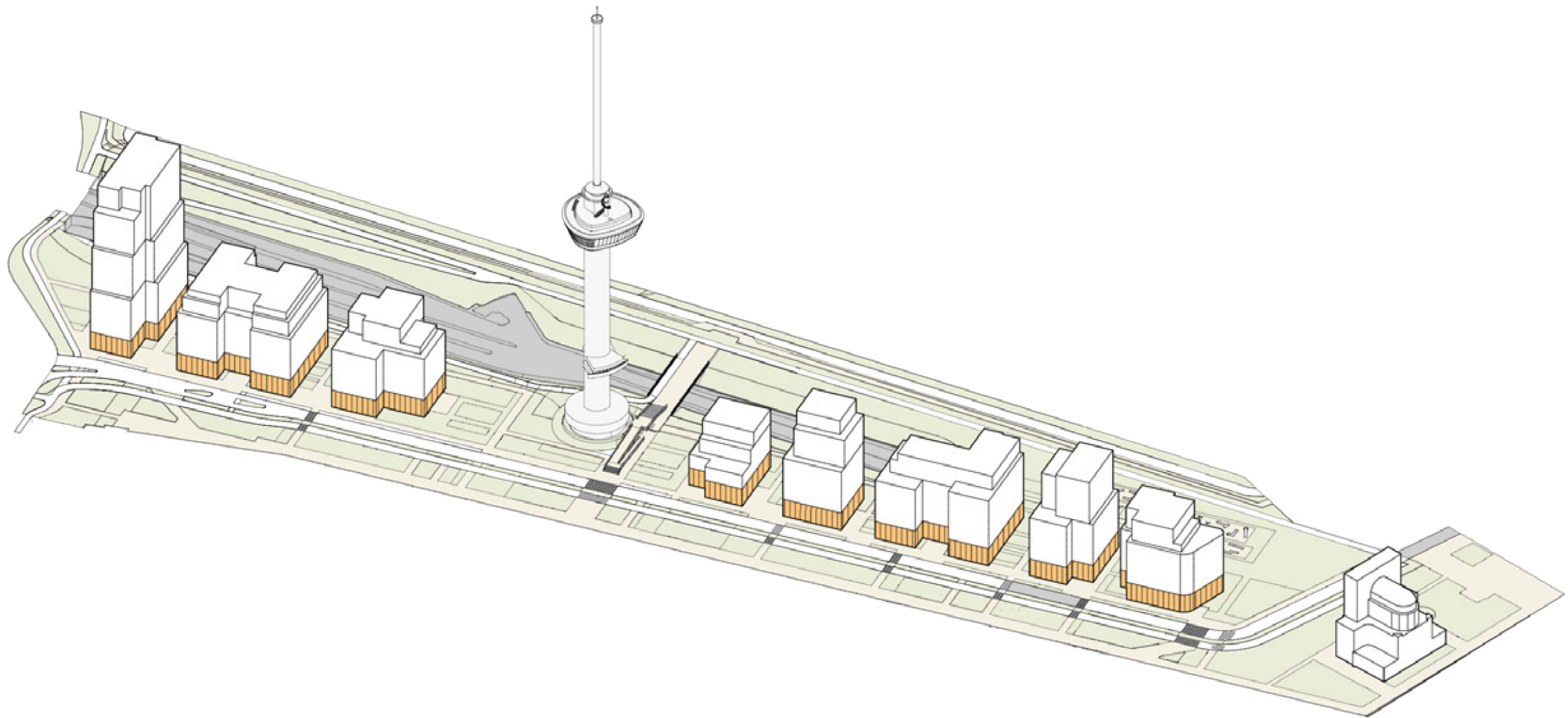
Onder: Informele sfeer door kleinschaligheid



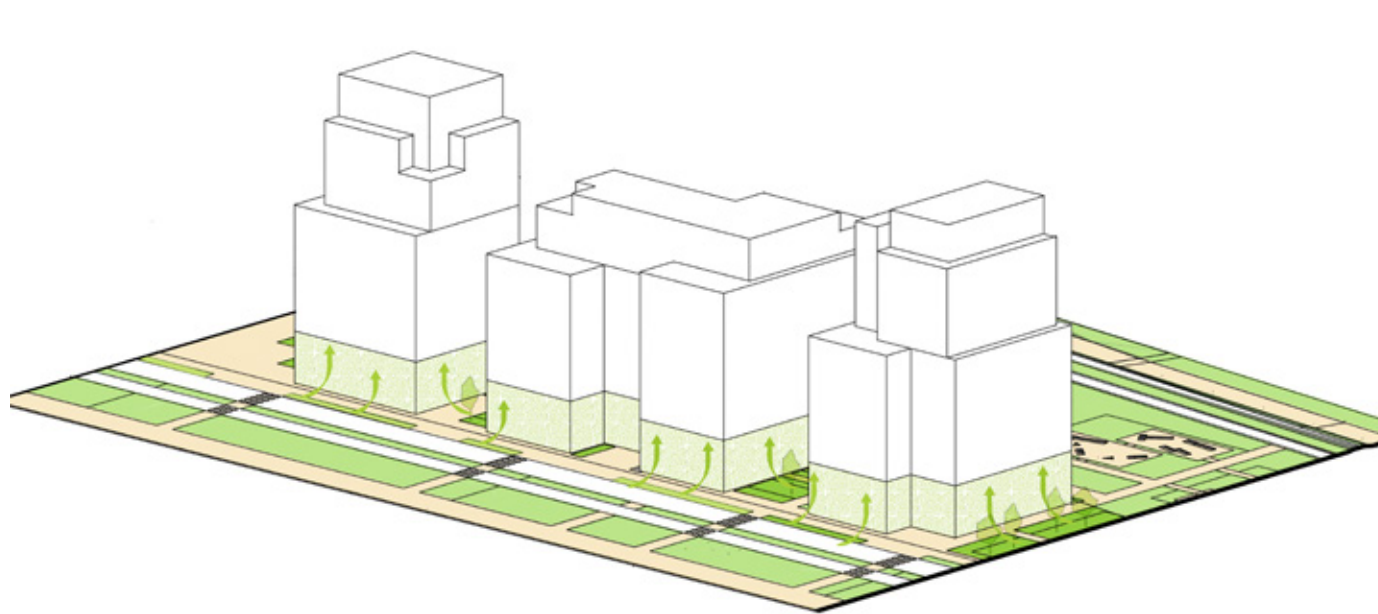
Boven: Open overgang tussen gevel en kade

Onder: Kleine schaal in de plinten

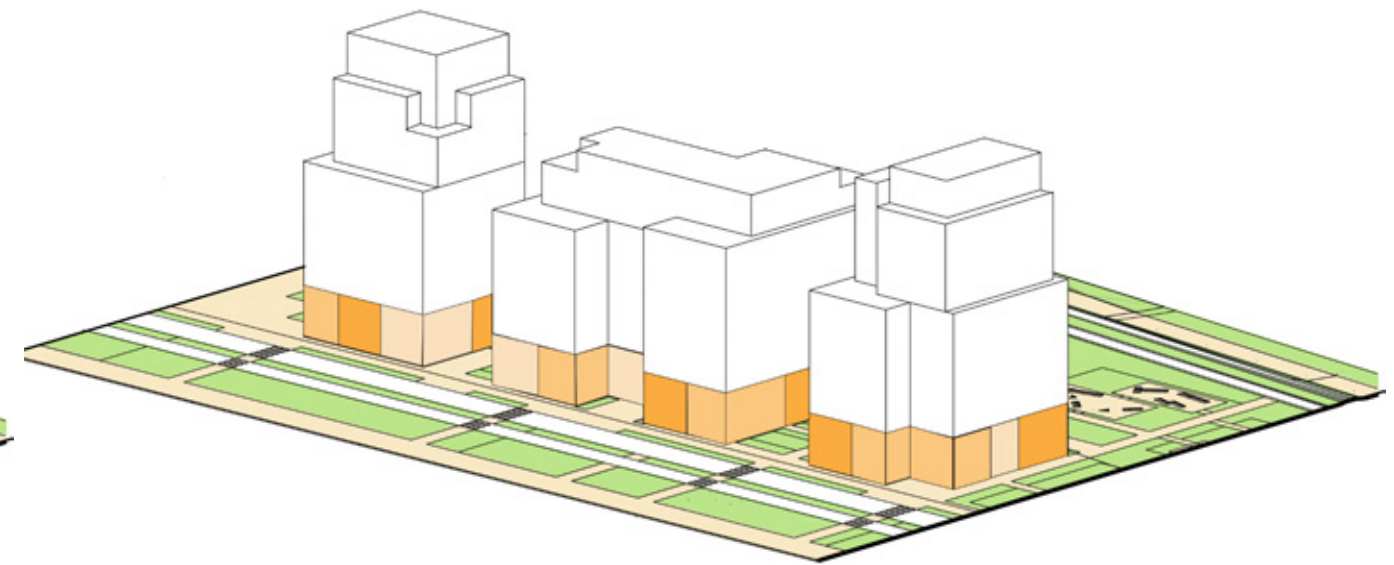




Plinten



De plinten worden begroeid



Kleine schaal is uitgangspunt in de plinten

10.3 Middenbouw: robuust en tactiel

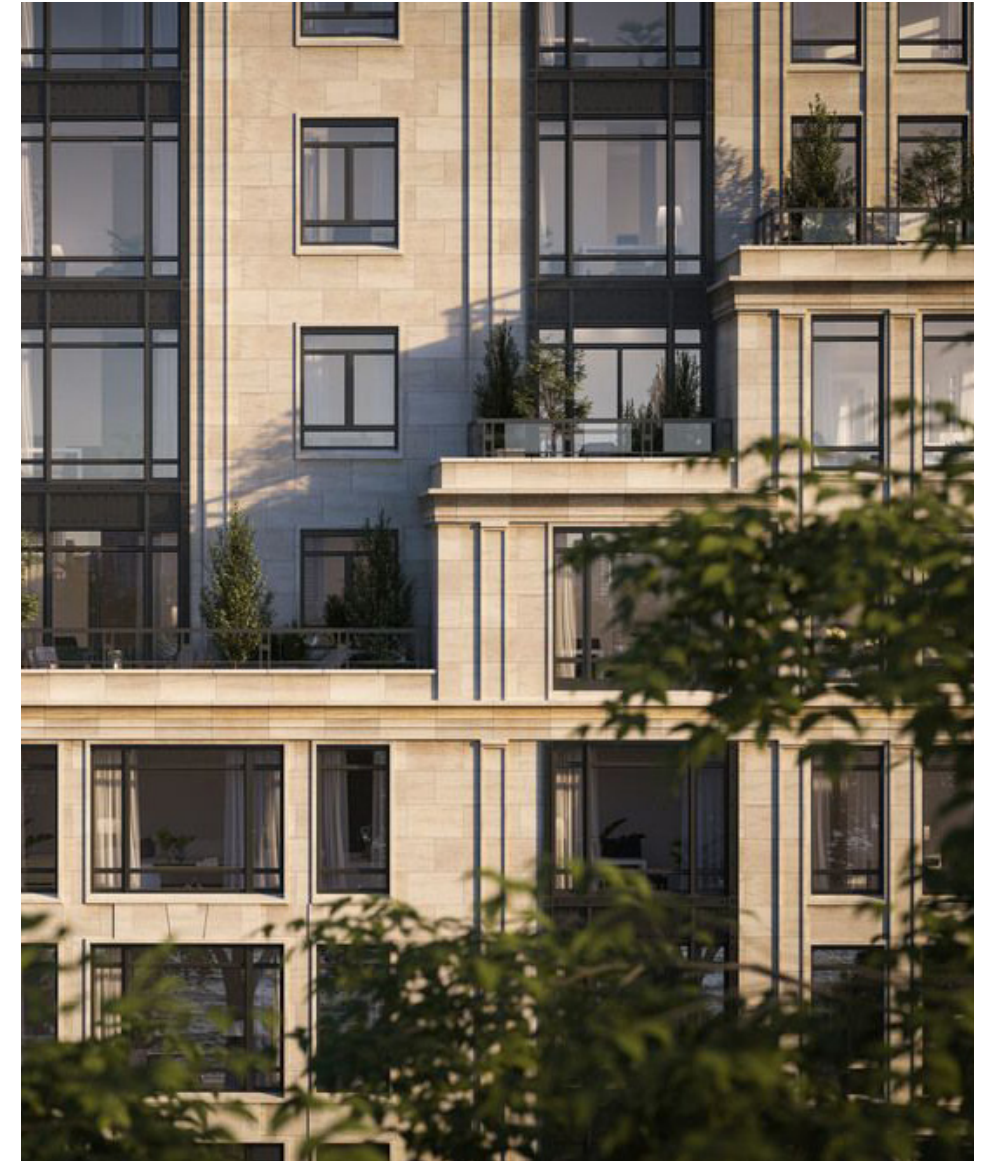
Het middendeel van de gebouwen accentueert de samenhang tussen de bouwvolumes en zorgt er voor dat ze als individuele volumes goed leesbaar zijn ten opzichte van elkaar. De uitwerking is robuust en tactiel, en krijgt een eigen en eigentijdse karakteristiek. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- De gevelcompositie van het middendeel is eenvoudig qua hoofdopzet, ontworpen op basis van gridvormen. Dit resulteert in samenhang tussen de gebouwen. De basisvormen van de individuele volumes wordt stevig neergezet. De individuele gevelcompositie zorgt ervoor dat gebouwen van elkaar verschillen.
- De detaillering van de gevels is tactiel. Gevels hebben een compositie voorzien van duidelijk leesbare ritmiek, met diepte en reliëf. Hierdoor is sprake van schaduwwerking in de gevel en verandert de ervaring van het gebouw afhankelijk van de afstand ertoe en de stand van de zon.
- Toegepaste materialen zijn licht en kleur-eigen.
- Speciale elementen (erkers, balkons, hekwerken etc.) worden specifiek en eigentijds in samenhang met de gevel ontworpen.
- De diverse oriëntatie van de alzijdige gebouwen (op kade, 'Greens' en park) leent zich voor het ontwerpen van nuances in de gebouwen die context-bewustheid uitstralen.



Boven: gevarieerde gevelpartijen in combinatie met groene buitenruimten

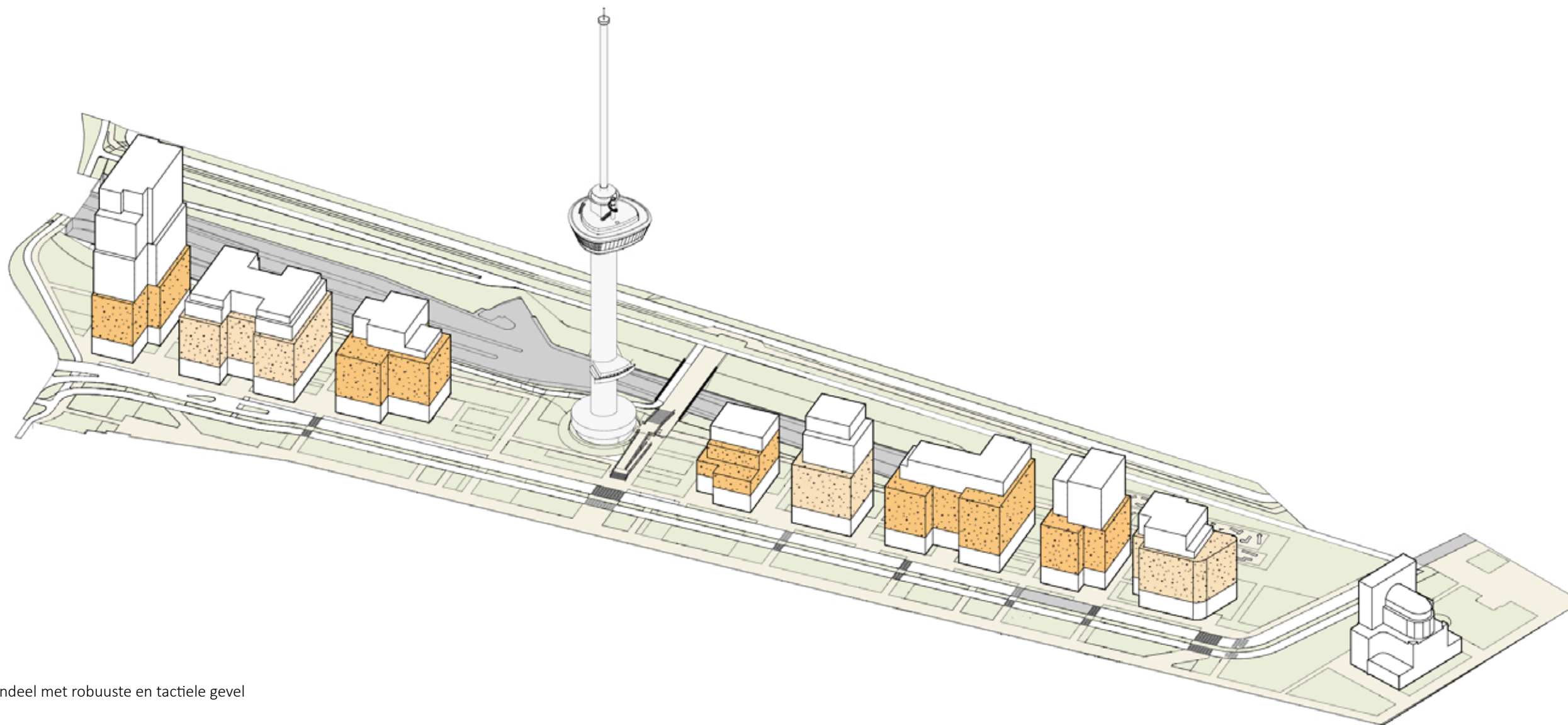
Onder: elegante eenvoud in compositie



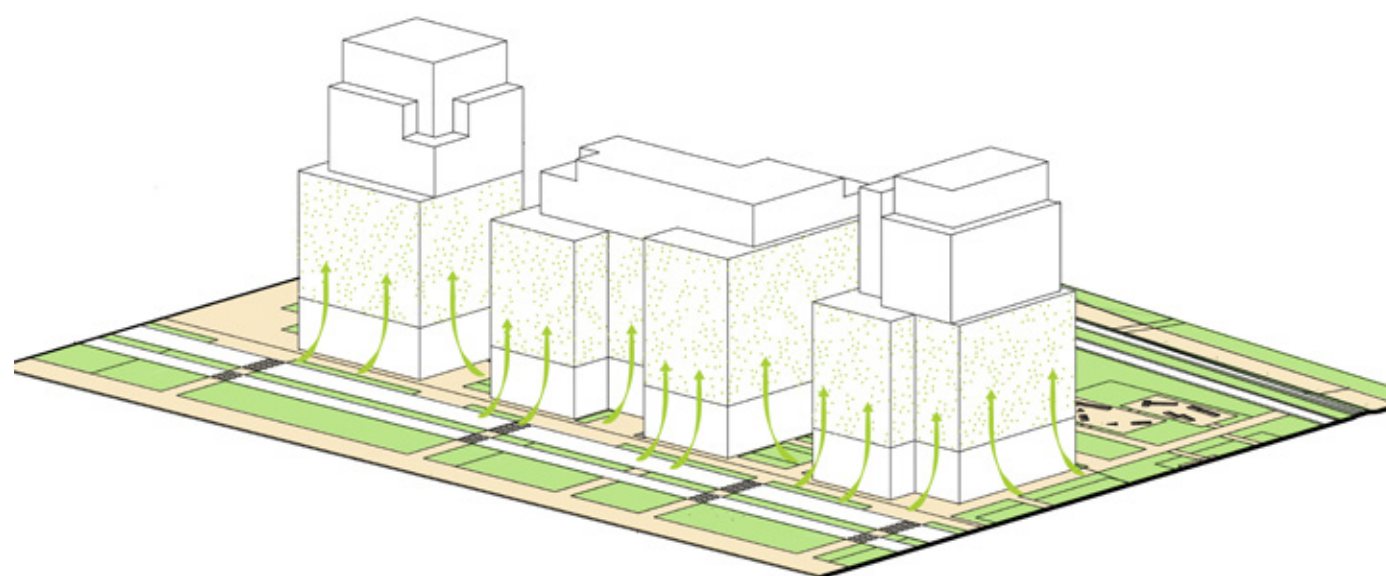
Boven : tactiele gevel

Onder: reliëf en variatie in metselwerk

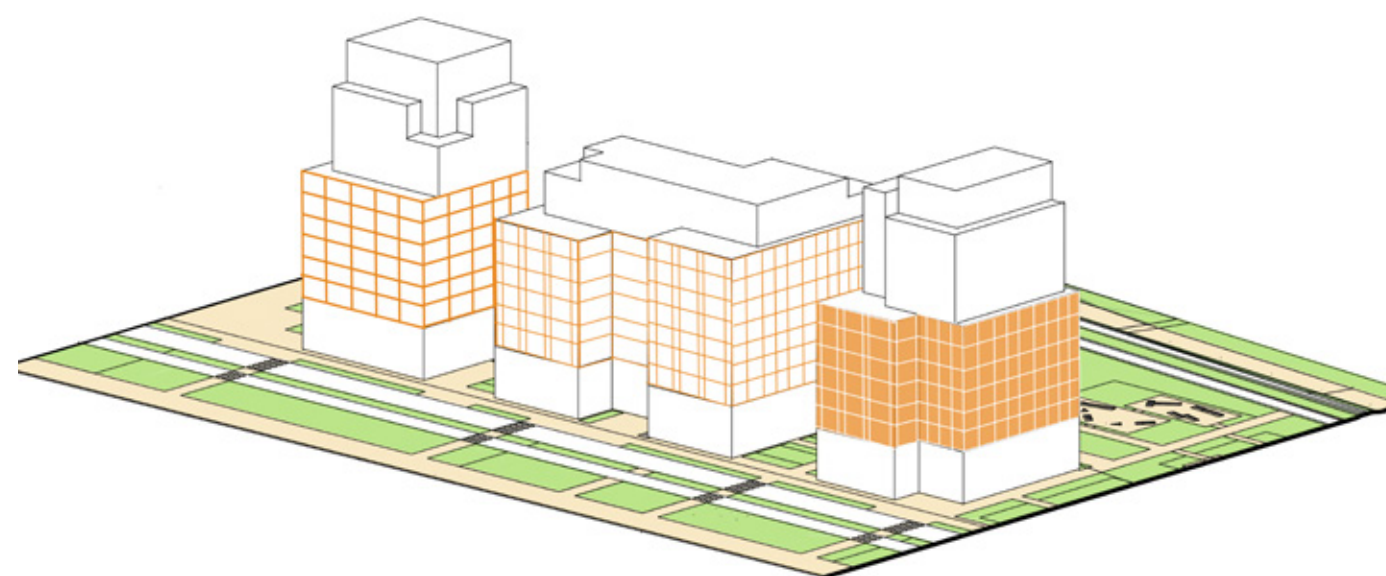




Rustig middendeel met robuuste en tactiele gevel



Groenvoorzieningen worden mee ontworpen als onderdeel van het gevelontwerp



Gevelcomposities versterken leesbaarheid van de volumes

10.4 Toppen en daken: verfijnde setbacks met veel groen

De toppen geven expressie aan de gebouwen. De royale terrassen met veel groen die ontstaan als gevolg van de setbacks dragen bij aan de woonkwaliteit. Samen geven deze kwaliteiten ParkHaven als ensemble extra cachet in de stad, als innovatief en eigentijds plan. De authentieke identiteit van ParkHaven wordt met de toppen onderstreept.

De toppen onderscheiden zicht door een compositie van speels en sculpturaal terugspringende hogere verdiepingen.

- Geen twee toppen zijn hetzelfde.
- De toppen sluiten aan bij de middenbouw, maar verrijken de gebouwen door extra transparantie en verfijning in compositie en detaillering.
- De terugspringende verdiepingen worden ingezet als terrassen met veel en grootschalig groen.
- De daken worden groen afgewerkt en krijgen polderdaken (Zie ook H7). De daken worden beschouwd als integraal onderdeel van de toppen. Het zijn vijfde gevels waarop vanuit de hogere gebouwen en vanuit de Euromast op wordt uitgekeken.



Boven: toppen vormen markante skyline boven de bomen

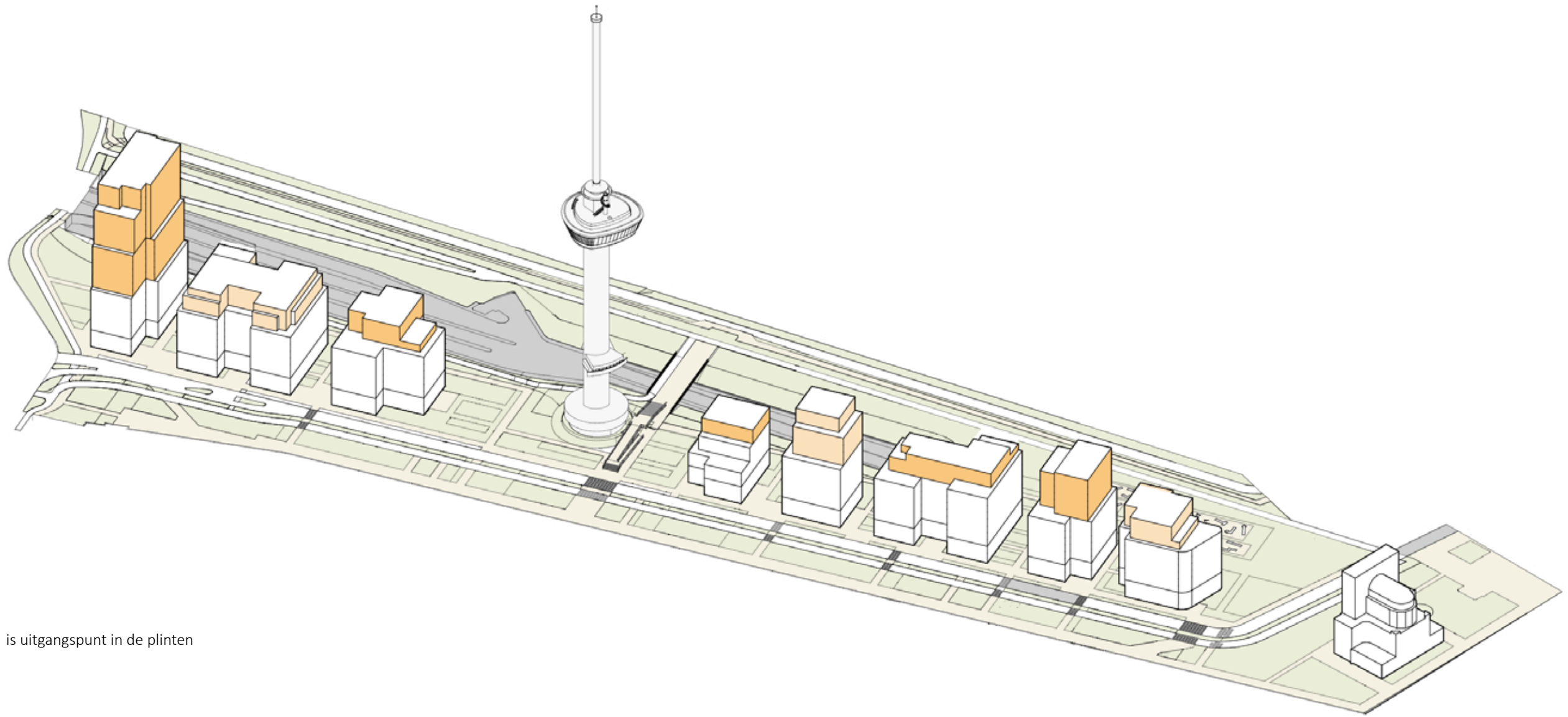
Onder: terrassen en pergola's dragen bij aan de woonkwaliteit



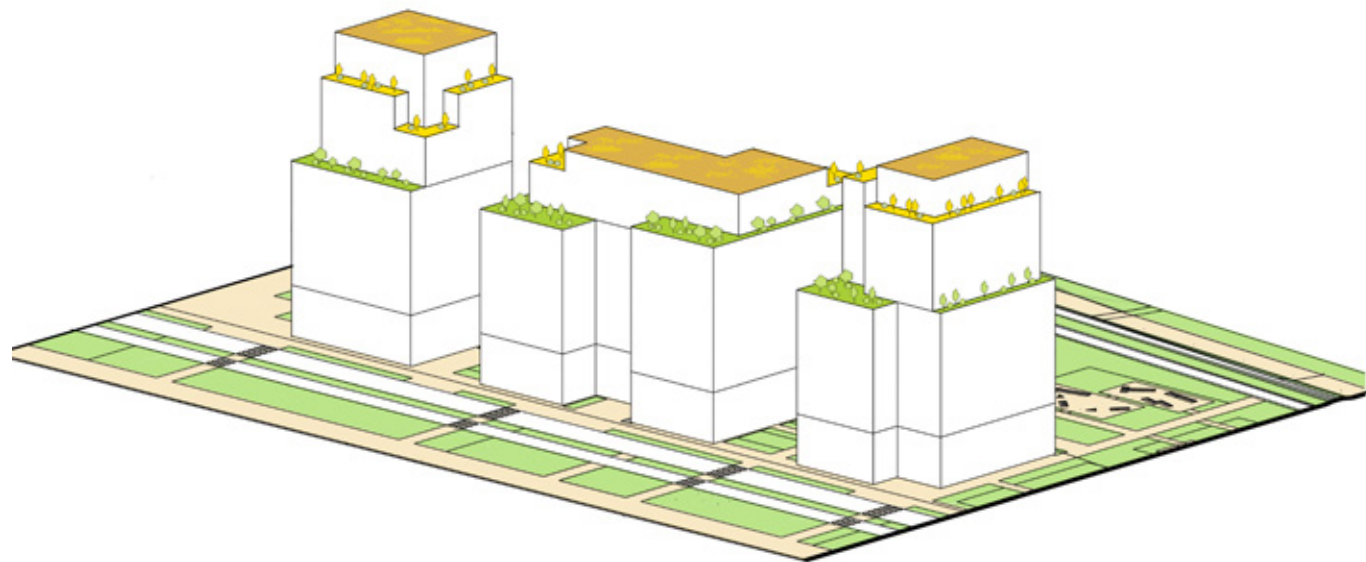
Boven: top met iconische kwaliteit

Onder: expressieve top met groen





Kleine schaal is uitgangspunt in de plinten



Microklimaat op de toppen

10.5 Van binnen naar buiten

De sfeer van Parkhaven stopt niet bij de gevels en de voordeur. De inzet van het plan is om de ervaring en kwaliteiten in het hele project 'door en door' voelbaar te laten zijn. Kenmerkend voor ParkHaven is de combinatie van verfijning in architectuur en royaal uitzicht op kade, haven, rivier en park. De beleving die daarmee samenhangt wordt voortgezet in de route vanuit de buitenruimte tot in de huiskamer: elke stap in die route moet als ParkHaven voelen. Uitgesproken entrees, karakteristieke trappenhuizen, gangloze woningplattegronden, en fraaie puien en erkers zorgen voor deze samenhang in beleving.

Het ontwerp van de entrees, algemene ruimten en woningplattegronden versterken op deze wijze elkaar en de sfeer van ParkHaven in zijn geheel. De uitwerking van deze integrale opvatting is in de verschillende onderdelen van het plan uitgewerkt in uitgangspunten en voorbeelden.



De entrees vanuit de ParkHaven 'Greens'

10.6 Entrees en opgangen

Thuiskomen in ParkHaven

Om de beleving van ParkHaven ook naar binnen toe vast te houden, krijgen de entrees allure in ontwerp en royale maatvoering, in samenhang met groen en publieke ruimte. Kom je thuis dan is de route vanaf de straat, de fietsenberging of de garage naar je woonkamer een prettige, sociale opeenvolging van momenten die bij elkaar en bij dit plan horen.

Entrees en hallen: samenhang met de ‘Greens’

De entrees van de woongebouwen liggen aan de ‘Greens’. In samenhang met het buitenruimte ontwerp van de ‘Greens’ versterken ze het informele karakter van de ‘Greens’. De entrees stralen grandeur uit en hebben diepte: ze liggen niet vlak in het gevelvlak. De entreehallen ademen de sfeer van informaliteit en groen, soms letterlijk en soms door uitwerking van wandafwerkingen, integratie van postkasten et cetera. De beleving volgt logisch op het gevoel van de ‘Greens’.

Centrale opgangen vanuit de garage: uitnodigend

Vanuit de garage komt een aantal centrale opgangen naar de ‘Greens’. Deze zijn goed zichtbaar, voorzien van daglicht en hebben trappen die met een zekere zwierigheid ontworpen zijn. Om sociale cohesie en het ‘eyes on the street’ principe te waarborgen zijn de opgangen georganiseerd vanuit de garage naar de begane grond. Vanaf dat moment wandelen bewoners naar hun eigen trappenhuis om vanaf daar de weg naar de woning te vervolgen.

Trappenhuisen met karakter

De trappenhuisen zijn niet anoniem maar hebben persoonlijkheid. Deze zal in uitwerking en detaillering aansluiten bij de architectuur van elk respectievelijk gebouw. Hierdoor voel je in het trappenhuis dat je thuis bent in je eigen gebouw. Het prettige karakter van de trappenhuisen moedigt het nemen van de trap aan, wat bijdraagt aan een gezond en sociaal woonmilieu. Waar mogelijk zullen in combinatie met de trappen halpartijen en vides worden toegepast.



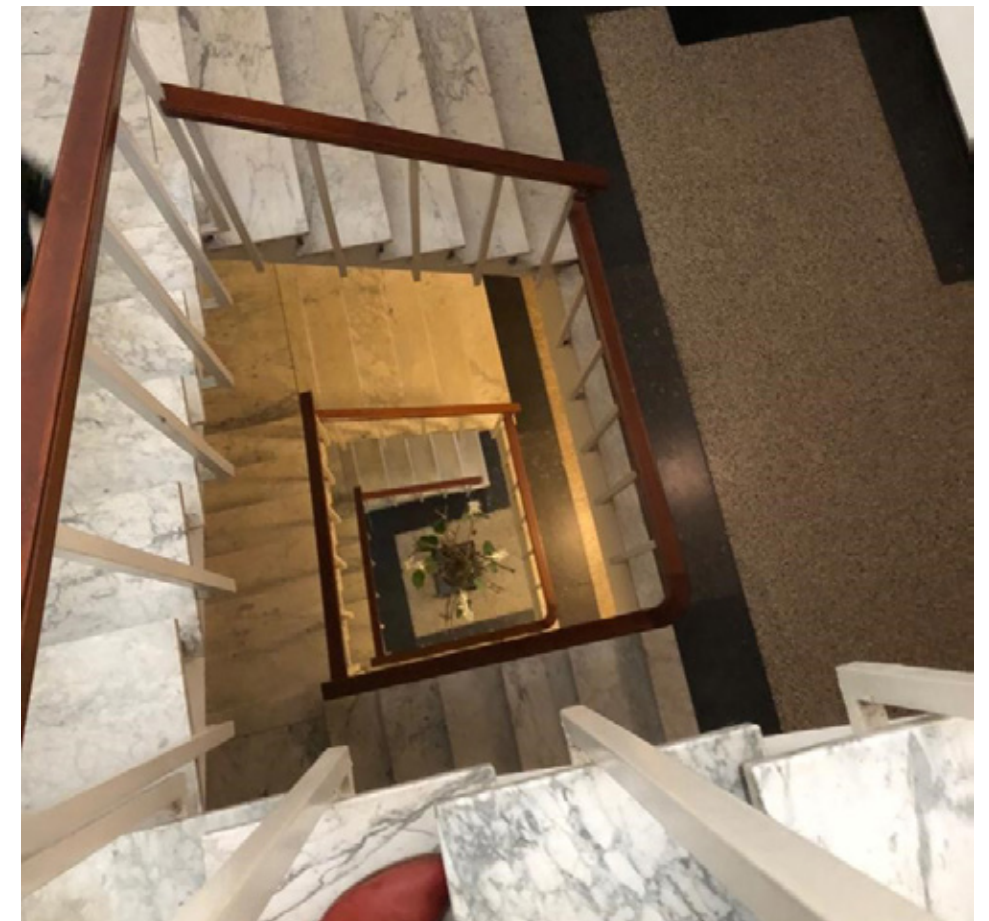
Boven: uitnodigende entree

Onder: Entreehal met natuurlijk daglicht



Boven: entree herkenbaar door materialisatie

Onder: uitnodigend trappenhuis



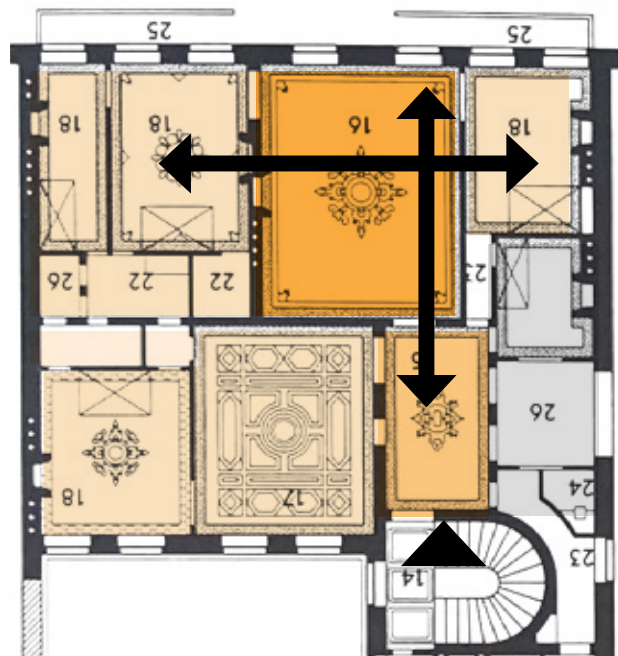
10.7 Woonkwaliteit appartementen

Gangloze plattegronden

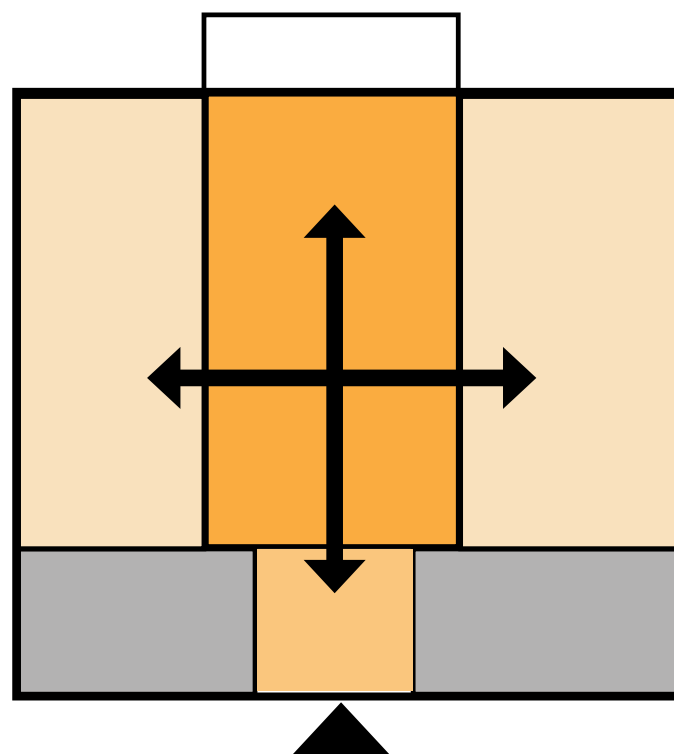
Er is voor alle woningen een ruimtelijk uitgangspunt geformuleerd voor woningtypen die als een maatpak passen bij ParkHaven. Om op passende wijze aan te sluiten op de lommerrijke kwaliteiten van de buitenruimte en de vergezichten over kade, haven en rivier, is de opzet van en-suite geschakelde ruimten ontwikkeld. Dit leidt tot een interessante typologie die zoveel mogelijk gangloos is. De beleving van de woningen wordt door slimme schakelingen opgerekt: woningen voelen als vanzelf groter aan en uitzicht op de omgeving wordt vanuit de diverse geschakelde kamers ingekaderd. Deze inkadering wordt verder versterkt door het voorzien van bijzondere elementen als erkers voor de woningen aan de 'Greens'.



De gesschakelde ruimtes verbinden de leefruimtes aan elkaar



Ensuite typologie



Het concept



De uitwerking

10.7 Woonkwaliteit appartementen

De opzet van geschakelde ruimten minimaliseert gangruimte en zorgt voor een ruim gevoel. De appartementen krijgen overhoeks uitzicht, door de ligging op een hoek of door toepassing van erkers en balkons.



Boven: doorkijk naar de woonkamer



Onder: grote raampartijen



Boven: erker met uitzicht

Onder: moderne en-suite uistraling





Het tussenappartement met balkon



Het middenappartement met erker

10.7 Woonkwaliteiten appartementen

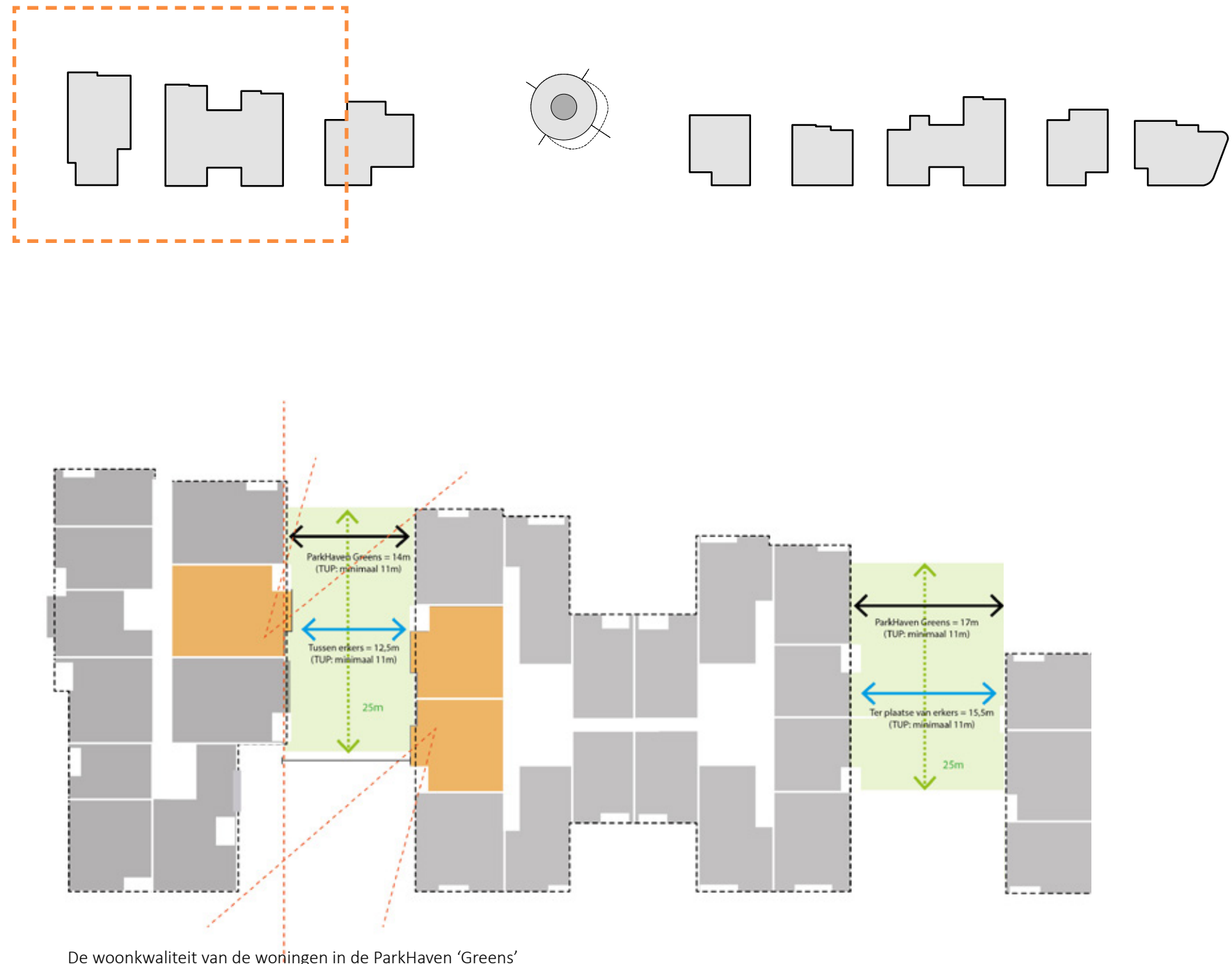
Woonbeleving van geschakelde ruimtes

Binnen ruimtelijke kaders van het en-suite woningconcept, is er een keur aan specifieke woonkwaliteiten te benoemen voor de specifieke woningen op elke plek in het plan. Het stedenbouwkundig plan voorziet erin de condities voor woningen te optimaliseren zodat het uiteindelijke ontwerp hier maximaal gebruik van zal kunnen maken.

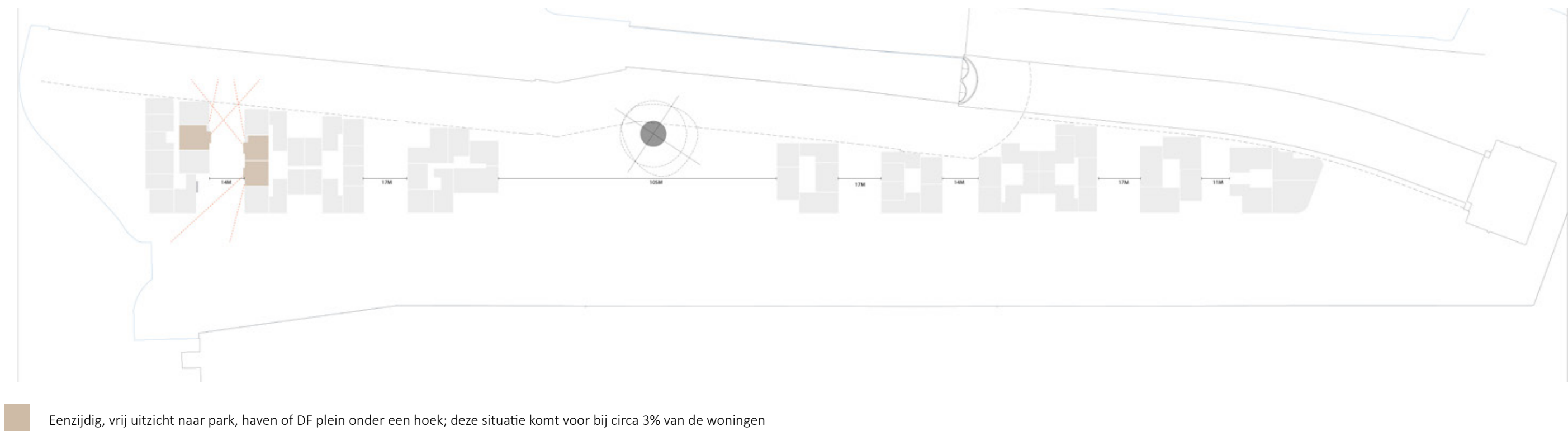
Iedere woning heeft een geluidsluwe kant waar de slaapruijnte en een geluidsluwe buitenruimte of balkon zich kunnen bevinden. Voor de geluidbelaste woningen wordt hiertoe een voorziening getroffen ter plaatste van de buitenruimtes.

De woningen aan de 'Greens' hebben een overhoekse woonkwaliteit. De meerderheid van de woningen krijgt deze kwaliteit vanwege inspringingen in de bouwvolumes. De overhoekse gevel levert uitzicht op het park of de kade en verbreedt de 'Greens'. Een beperkt aantal woningen (ca. 3% van het totale woningaanbod) ligt aan de 'Greens' die smaller zijn dan 15 meter. Bij dit woningtype wordt in de overhoekse woonkwaliteit voorzien door toepassing van erkers in combinatie met balkons. Op deze wijze hebben alle woonkamers die aan de 'Greens' liggen een fraai uitzicht op de kade dan wel het park.

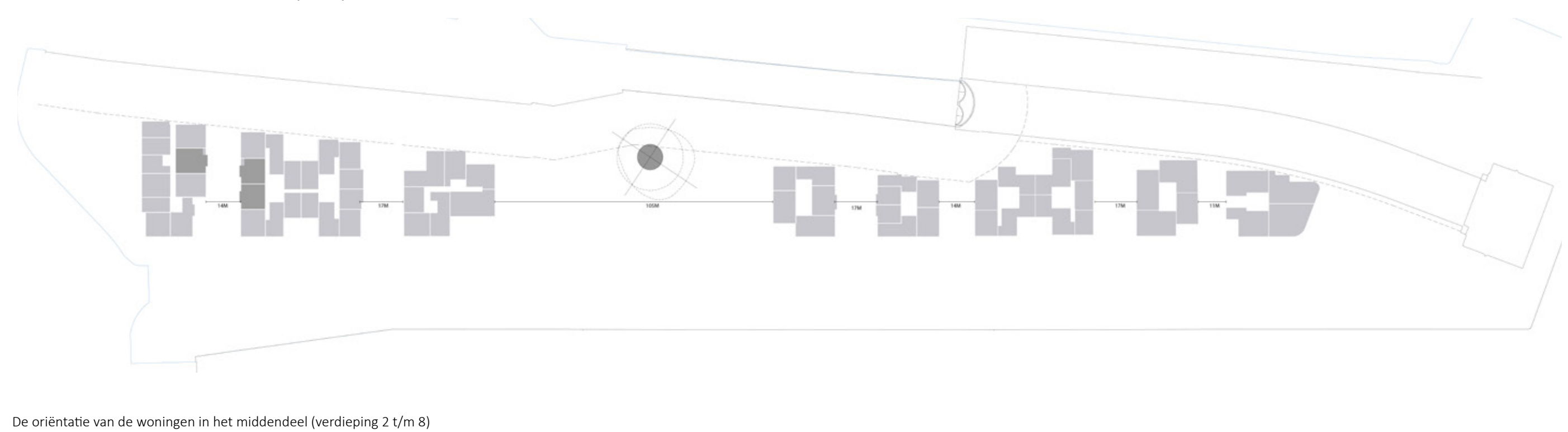
De geluidsbelasting op de gevels is in van dezelfde orde van grootte als de geluidsbelasting op de gevels van de koppen van Little C. In die situaties zijn de geluidbelaste buitenruimten voorzien van te openen glazen schermen (zie ook de bijgevoegde referentiefoto). Met hetzelfde type maatregelen kan ter plaatste van geluidbelaste gevels in ParkHaven gezorgd worden voor geluidluwe buitenruimten waaraan zich ook de slaapruijnte bevindt.



De oriëntatie van de woningen in het middendeel (verdieping 2 t/m 8)



Overhoekse woonkwaliteit - aan het park, plein en de haven

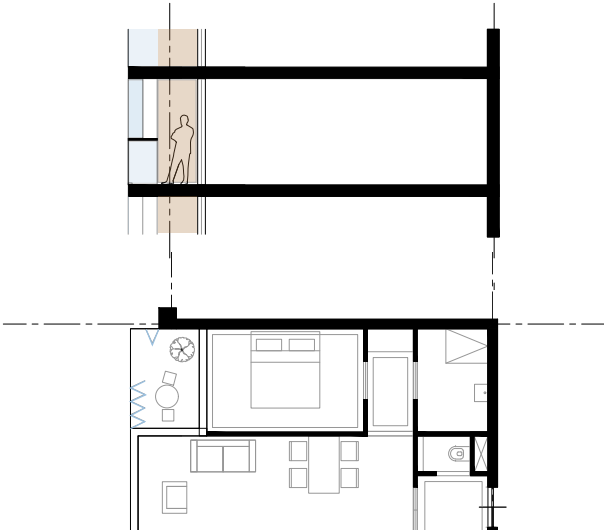


De oriëntatie van de woningen in het middendeel (verdieping 2 t/m 8)

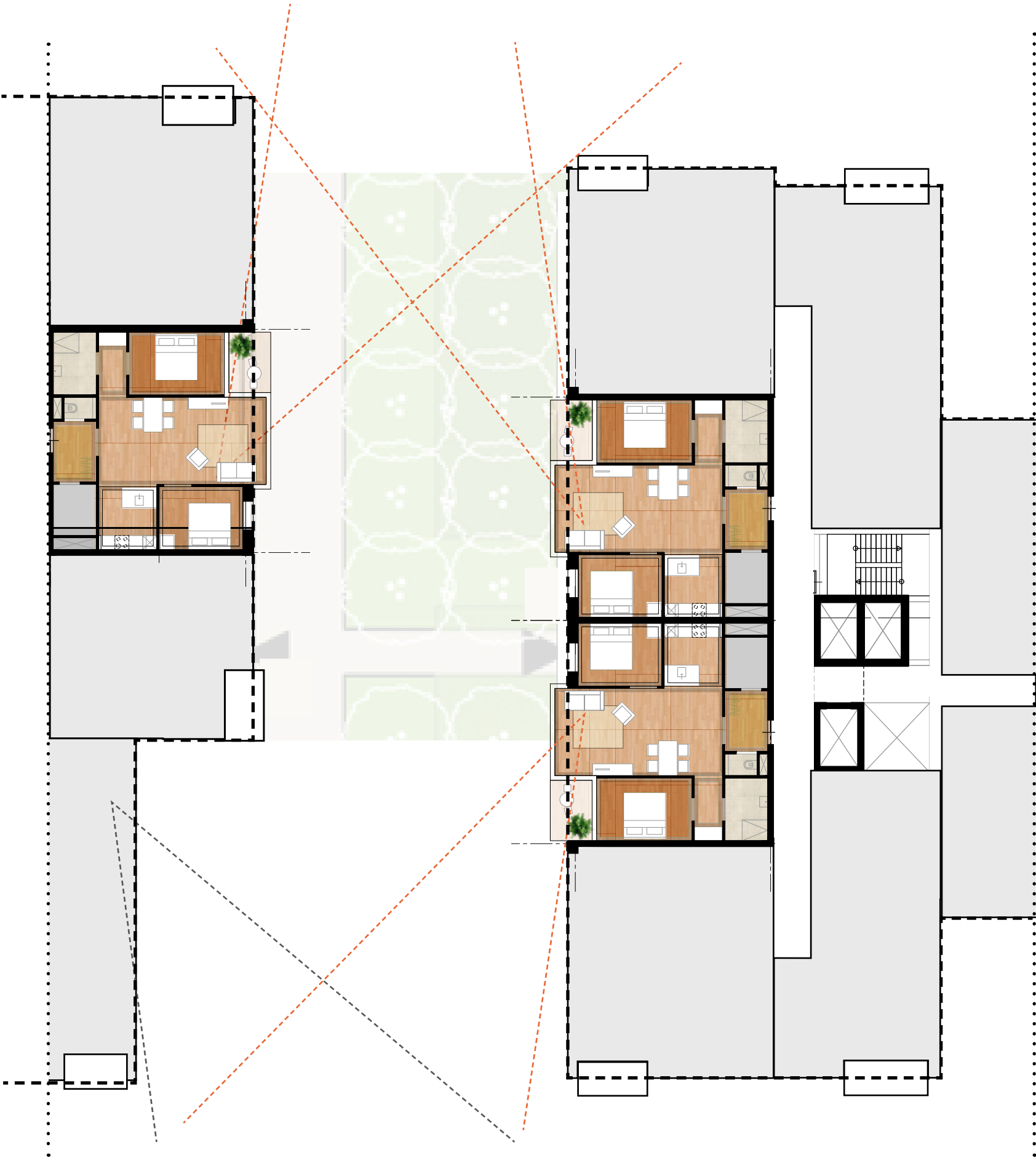
10.7 Woonkwaliteiten
appartementen



Voorbeeld: toepassing van geluidsluwe gevel door middel van extra glazen vouwpui



Geheel afsluitbare buitenruimtes



Overhoekse woonkwaliteit



Overhoekse woonkwaliteit van de appartementen met erker

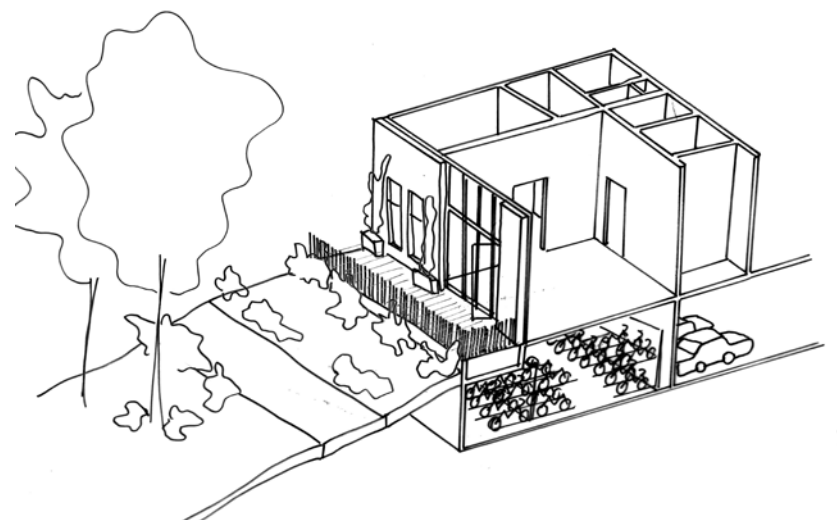


Waar de geluidsbeslating te hoog is, krijgt de woning een geluidsluwe gevel door middel van een extra glazen vouwpui.

10.8 Woonkwaliteit aan Het Park en de 'Greens'

Vanuit je woning die georiënteerd is aan het park, waan je je volledig in het groen. De serres op de begane grond dragen daar nog verder aan bij door de beleving van groen op beide verdiepingen door te trekken. Door de en-suite indeling van de appartementen ervaar je het groen niet alleen vanuit je woonkamer, maar is deze groen beleving ook juist in slaapvertrekken aanwezig. Aangrenzende balkons, terrassen en (gemeenschappelijke) tuinen op de begane grond zorgen ervoor dat je echt buiten bent. Het park heeft een publiek karakter, maar door middel van verhoogde terrassen, hekwerken en een weelderige tussenzone tussen terras en park is privacy duurzaam geborgd.

Een deel van de woningen ligt aan de informele 'Greens', zoals eerder beschreven bieden erkers uitzicht op de groene kade of park. De diepte van de 'Greens' is beperkt. Daglicht en uitzicht is er in overvloed.



Privé terrassen bevinden zich boven de parkeerkelder



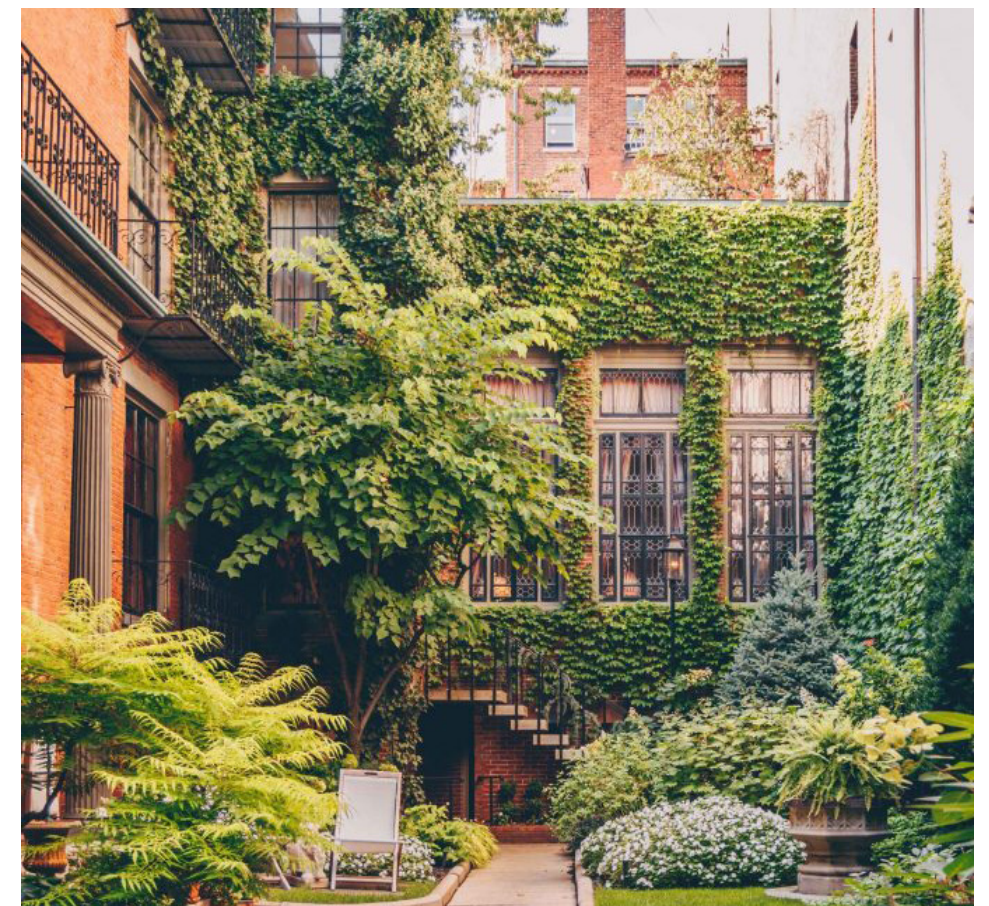
Boven: informeel groen

Onder: privé terras in het groene park



Boven: serre op de begane grond

Onder: weelderig groen groeit de gevel op





De woning aan het park met informele gedeelde tuin



De woning aan het park en de ParkHaven green met tuin

10.9 Woonkwaliteit van de toppen

Op de toppen van de gebouwen bevinden zich appartementen die door de setbacks in het plan aan meerdere zijden een terras kunnen hebben. Dat levert uitzicht op Rotterdam vanuit elke kamer. De geschakelde ruimtes in het appartement zorgen voor nog meer doorkijkjes, waardoor je vanuit je slaapkamer uitzicht hebt op zowel Het Park als de haven. Dubbele openslaande deuren en verdiepingshoge ramen maken de woonbeleving aan het water en park af.



Boven: dakterras met uitzicht over de stad

Onder: informeel groen dakterras



Boven: geschakelde ruimtes met overhoekse kwaliteit

Onder: doorzicht van ruimte naar ruimte





Het luxe topappartement met rondom groene informele terrassen



11

Duurzaamheid

ParkHaven draagt bij aan een gezond en toekomstbestendig Rotterdam

ParkHaven maakt gezond leven in de stad mogelijk. In ParkHaven vindt elke bewoner groen, sport en zorg in de directe omgeving. In en rondom ParkHaven worden mensen uitgenodigd om te bewegen en is er balans tussen drukte en rust.

ParkHaven draagt bij aan een toekomstbestendig Rotterdam. De bewoners gebruiken minimaal energie en de energie die gebruikt wordt is zoveel mogelijk duurzaam opgewekt. ParkHaven wordt volgens de circulaire principes ontwikkeld en is voorbereid op de toename van neerslag en de stijging van de zeespiegel en temperatuur als gevolg van klimaatverandering. Gezond en toekomstbestendig stedelijk leven zijn de centrale thema's in de ontwikkeling van de ParkHaven. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt dit verder uitgewerkt aan de hand van de subthema's:

- Energie
- Mobiliteit
- Circulariteit
- Klimaatadaptatie en natuurinclusief
- Gezondheid en comfort

In het vervolg van de ontwikkeling worden ijkmomenten opgenomen om inhoudelijke keuzes te delen tussen de ontwikkelcombinatie en de experts van de gemeente Rotterdam. Deze ijkmomenten zullen plaatsvinden tijdens het voorlopig en definitief ontwerp, aan het begin,



halverwege en bij afronding van deze ontwerpfases. Daarnaast zullen alle betrokken partijen kennis en ervaring over duurzame initiatieven en projecten delen zodat kennisdeling op gebied van duurzame woningbouw optimaal gestimuleerd wordt.

11.1 Energie

ParkHaven zet in op minimaal energieverbruik

ParkHaven is klaar voor de transitie naar duurzame energie. Daarbij gebruiken we de principes van de trias energetica. De gebouwen worden zo ontworpen dat de energievraag tot een minimum wordt beperkt. Vervolgens maken de gebouwen zo veel als mogelijk gebruik van duurzame energie, die deels ook zelf zal worden opgewekt. De hiervoor benodigde ruimte zal in het ontwerp worden meegenomen.

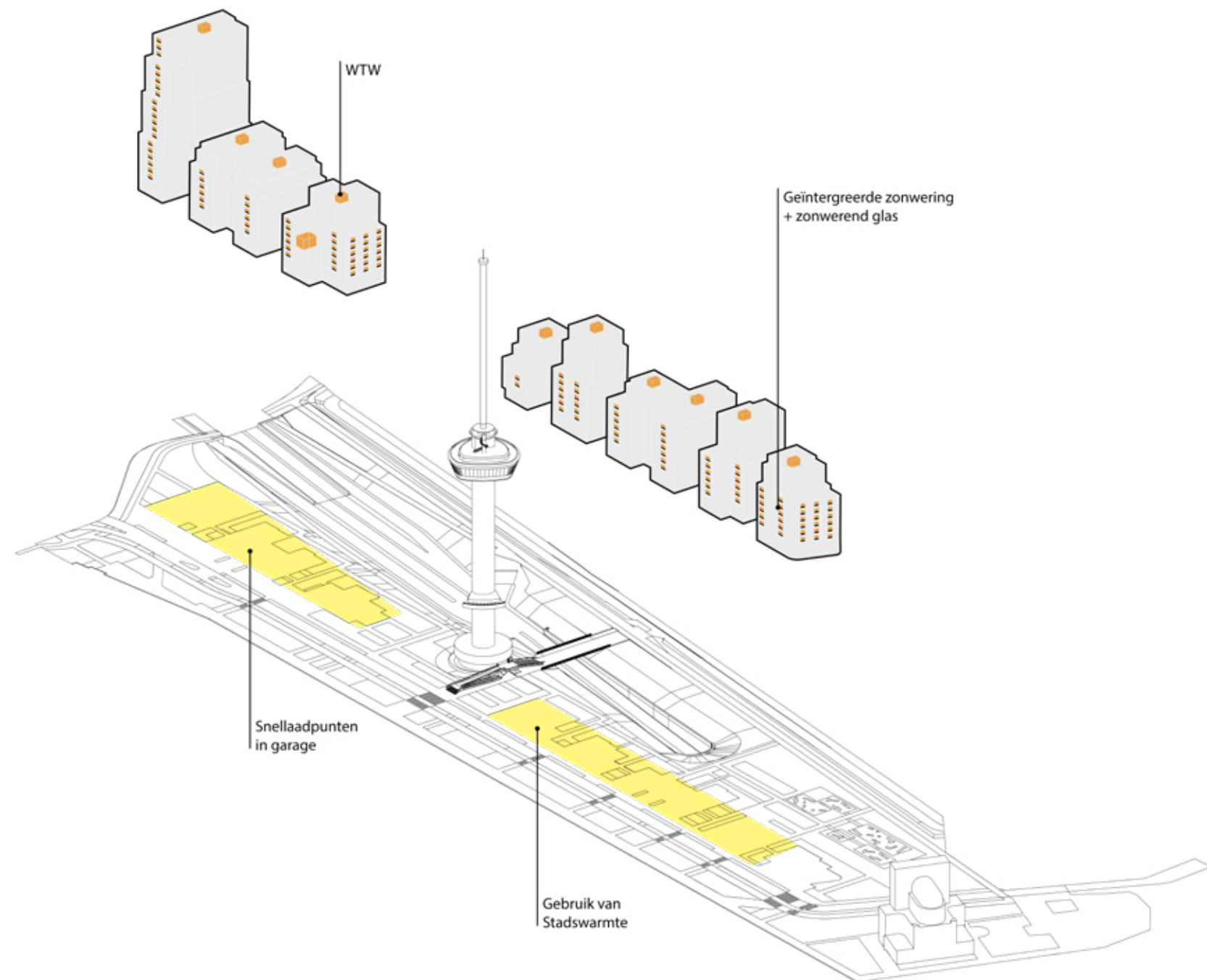
ParkHaven zal minimaal als Bijna Energie Neutraal Gebouw (BENG) gerealiseerd worden. Er wordt voorzien in hoogwaardige isolatie en innovatieve gebalanceerde ventilatie van de woningen met warmteterugwinning (WTW). Daarnaast zullen aanvullende maatregelen in het ontwerp worden genomen voor het beperken van de warmtelast met name in de zomer. Hierbij valt te denken aan zomernachtventilatie, toepassing van innovatieve zonwerende beglazing, toepassing buitenzonwering of een combinatie daarvan. Voor de elektrische (bak)fietsen, elektrische scooters en elektrische auto's worden in de parkeergarage voorzieningen meegenomen voor oplaadpunten.

ParkHaven zal worden aangesloten op stadsverwarming dan wel een vergelijkbaar alternatief en aangevuld door eigen energieopwekking in de gebouwen. Voor het bepalen van het energieconcept zal onderstaande worden beschouwd:

- scan voor de energiesamenwerking met nabije partijen zoals de Machinist en Erasmus MC (uitwisseling van energie, gezamenlijke WKO, gezamenlijk gebruik van oppervlaktewater voor koeling en verwarming).
- scan voor de optimale energiemix (combinatie van warmtenetten, eigen energieopwekking in de gebouwen, warmtepompen,

koeling met oppervlaktewater en gebruik hybridesystemen).

Deze strategische keuzes worden voorgelegd en gezamenlijk door de vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam en ontwikkelcombinatie vastgesteld.



11.2 Duurzame en gezonde mobiliteit

ParkHaven duurzaam verbonden met de stad

ParkHaven is een goed bereikbaar en aantrekkelijk verblijfsgebied in de stad, voor zowel bezoeker als gebruiker. De innovatieve mobiliteitsconcepten dragen bij aan het vergroten van de verblijfskwaliteit van kade en parkrand.

De Parkhaven is met circa 1 miljoen bezoekers per jaar een zeer geliefd en drukbezocht gebied in het centrum van de stad. Het is essentieel dat de Parkhaven goed en veilig bereikbaar is en blijft. In Hoofdstuk 8 Mobiliteit zijn de ambities, uitgangspunten en maatregelen hiervoor uitgebreid omschreven. In deze paragraaf gaan we in op de elementen van mobiliteit die het duurzame en gezonde karakter van ParkHaven versterken.

ParkHaven is goed en veilig bereikbaar met openbaar vervoer, de fiets, de auto en de touringcar. Zowel met bus, tram als metro is ParkHaven goed bereikbaar. De strategische ligging aan het regionaal fietsnetwerk en de ligging naast het de fiets- en voetgangersgebouw van de Maastunnel verbindt de locatie met alle stadsdelen. We stimuleren fietsgebruik door middel van hoogwaardig fietsparkeren in de ondergrondse parkeergarage. Extra aandacht zal worden besteed aan het groeiend gebruik van e-bikes inclusief oplaadmogelijkheden. De garage biedt de mogelijkheid om in de loop van de tijd van kleur te verschieten en bijvoorbeeld meer (elektrische) fietsen en deelauto's plaats te bieden en minder reguliere autoparkeerplaatsen.

In de parkeergarage zijn parkeerplaatsen voor

elektrische deelauto's. Toekomstige bewoners en gebruikers maken gebruik van het innovatieve mobiliteitsconcept MaaS (Mobility as a Service).

Met een nieuwe verbinding naar Het Park en een groene levendige kade levert ParkHaven een significante bijdrage aan de ambitie van de stad om de stedelijke voetgangersroutes Noord-Zuid en Oost-West te verbeteren. Een rondje door Het Park met de hond of joggend krijgt een er een interessante lus langs de kade bij.

Gebouwen, voorzieningen in de plint, kade en de oversteek naar Het Park zijn goed toegankelijk, ook voor mensen met een beperking of chronische ziekte. Deze toegankelijkheid wordt vormgegeven in samenwerking met lokale belangenorganisaties.

Met al deze mobiliteitsmogelijkheden en het verplaatsen van alle parkeerplaatsen van de kade naar de ondergrondse parkeergarage ontstaat kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Een versteend gebied met weinig gebruikswaarde transformeert naar een groene en levendige verblijfskade. Toekomstbestendig en goed toegankelijk voor alle bezoekers van de Euromast, van de verschillende boten, van kade en Het Park en uiteraard ook voor bewoners.



Elektrische fietsen



Deelmobiliteit, Felyx

11.3 Circulair

In ParkHaven worden principes van een circulaire economie gehanteerd om uitputting van de eindige (grond)stoffenvoorraden en vervuiling van onze leefomgeving te voorkomen.

ParkHaven draagt bij aan het toepassen van nieuwe circulaire oplossingen en levert daarmee een bijdrage aan de ambities van Rotterdam om in 2050 een volledig circulaire stad te zijn. Daartoe neemt ParkHaven veel ruimte voor experimenteren en innovaties. ParkHaven draagt bij aan een CO2-neutraal Rotterdam waarin afval niet meer bestaat. In de ontwerpfases worden de volgende 5 uitgangspunten meegenomen:

1. Benut het beschikbare

Benut materiaalstromen, vooral die in de bouw en vermijd zoveel mogelijk het toepassen van volledig nieuwe grondstoffen.

2. Bouw hernieuwbaar

Pas onderdelen van het gebouw zo toe dat deze ook weer optimaal hergebruikt kunnen worden aan het einde van de levensfasen van die onderdelen. Voorkom menging van materialen die niet meer ongedaan gemaakt kan worden.

3. Minimaliseer milieu-impact

Gebruik zo min mogelijk materiaal in de gebouwen en veroorzaak bij de productie, verplaatsing en installatie van de materialen zo weinig mogelijk luchtvervuiling, lawaai en energieverpilling.

4. Creëer voor een lange gebruikscyclus

Zorg ervoor dat de gebouwen lang meegaan door deze toekomstbestendig, flexibel en aanpasbaar te ontwerpen, te bouwen en in te richten .

5. Creëer voorwaarden voor toekomstige cycli

Zorg ervoor de gebouwen zo worden ontworpen

en gebouwd dat onderdelen demontabel en vervangbaar zijn zonder schade aan te brengen.

Een milieuprestatieberekening wordt behaald met een eindscore die lager is dan ten minste 10 procent ten opzichte van de wettelijke grenswaarde voor woningen door gebruik van hernieuwbare en hergebruikte materialen en producten met een lage milieubelasting, zoals secundaire toeslagmaterialen voor steenachtige constructies. Het gebruik van bouwtechnieken is gericht op efficiënt materiaalgebruik en op demontabiliteit van gebouwcomponenten. Vooralsnog wordt gedacht aan bijvoorbeeld geprefabriceerde geveldelen met geïntegreerde kozijnen en aandacht voor

geveldetails waarin componenten demontabel zijn.

De gebouwen zullen worden opgeleverd met een materiaalpaspoort (bijvoorbeeld Madaster)

Daartoe wordt een dataset gemaakt die meetbaar inzicht geeft welke impact de gemaakte keuzes in materialen en bouwtechnieken hebben.

In de woningen en in de ruimtes in de plinten is voldoende ruimte voor gescheiden opslag van recyclebaar afval voor bewoners en gebruikers. Er is een opstelplaats voor ten minste de volgende stromen: groente-, fruit- en eetafval, papier en karton, glas en restafval.



Materialeenpaspoort

11.4 Klimaatadaptatief en natuurinclusief

In ParkHaven wordt een binnenstedelijke plek voor flora en fauna gecreëerd. We dragen bij aan de biodiversiteit in het Scheepvaartkwartier. Natuur in ParkHaven heeft naast ecologische kwaliteit ook gebruiks- en belevingswaarde.

De toelichting op Natuur Inclusief Bouwen maakt integraal onderdeel uit van het Hoofdstuk 7 - Groen.

Bij de nadere uitwerking van dit masterplan wordt voldaan aan minimaal 20 punten van de Greenpoint-lijst uit Malmö (bron: Kruuse, A., 2011). Zie hiervoor de opgenomen bijlage.

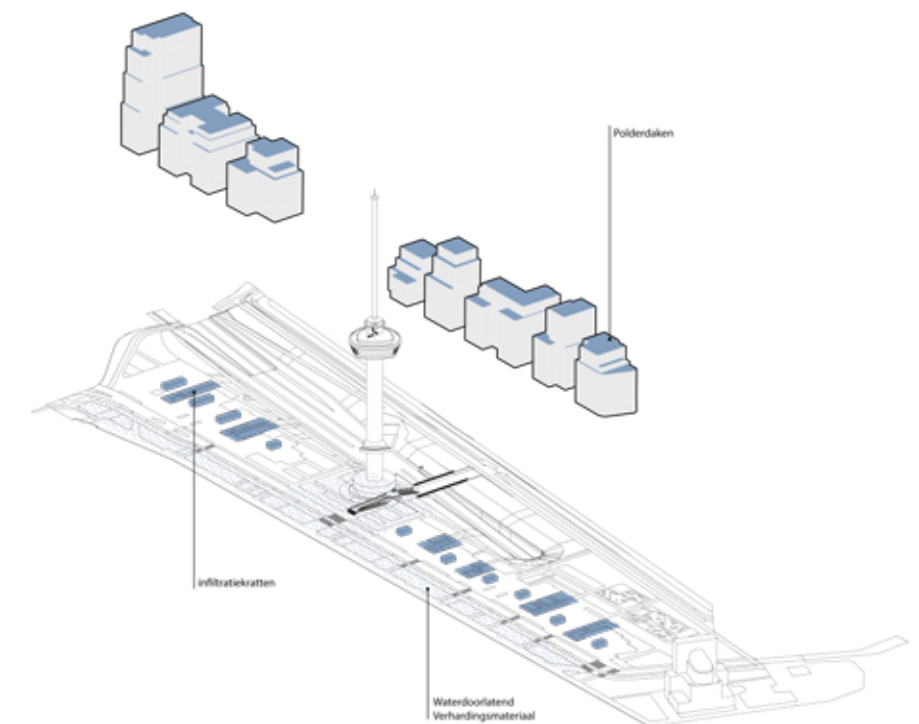
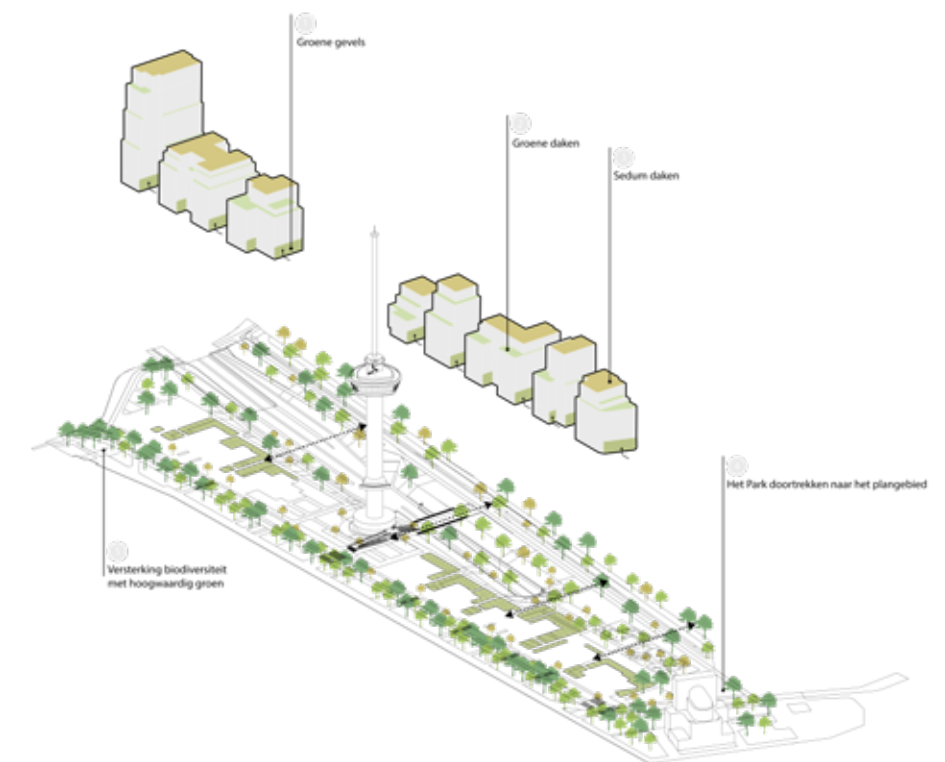
Het ontwerpteam zal worden versterkt met experts van gemeente Rotterdam en externe ecologische experts om dit te bereiken.



Nestkast voor de huismus



Extensief groen dak met sedum en grassen



Klimaatadaptatie en natuurinclusieve principes binnen ParkHaven

11.5 Gezondheid en comfort

ParkHaven is een fijne plek om te verblijven. Bezoekers, bewoners en gebruikers worden verleid om te bewegen in een gezonde leefomgeving.

ParkHaven stimuleert een bewust en actief leven. In het hoofdstuk 'mobiliteit' beschrijven we welke maatregelen in het plangebied worden genomen voor een duurzame leefomgeving. Ook het ontwerp van de gebouwen en woningen dragen bij aan het stimuleren en borgen van een actief bewegingspatroon in een gezonde leefomgeving.

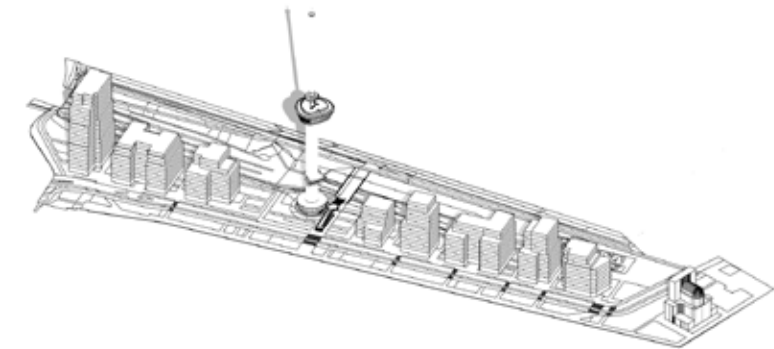
Vanuit de ondergrondse garage leiden trappenhuizen bezoekers en bewoners naar de openbare ruimte aan de ParkHaven 'Greens' en aan de groene ruimte rond de Euromast. Via de openbare ruimte op de kade bereiken bewoners en bezoekers hun entreehal aan de 'Greens'. In de gebouwen nodigen trappen uit om naar boven te lopen. Hittestress en windhinder worden steeds belangrijker in het ontwerp van de stad. De opzet van de gebouwen speelt hier op in. Luchtstromen worden niet belemmerd door de royale afmetingen van de 'Greens'. De gelede proportionering met plint, tussenlid en top dragen bij aan het voorkomen van windhinder.

Om de gebouwen is voldoende beschaduwing van de openbare ruimte waarmee de opwarming in warme periodes wordt beperkt. De beperkte hoogte en de gunstige Noord-Zuid-ligging van het ensemble van gebouwen borgen gedurende de dag een goede bezonning van zowel Park als kade. De woningen zelf zijn comfortabel: goed geïsoleerd, licht en met royaal uitzicht op Park of haven en rivier. Toevoeropeningen voor woningventilatie worden strategisch geplaatst gelet op vervuilende bronnen in de omgeving en zijn voor bewoners bereikbaar en te reinigen. Woningen hebben een slaapkamer en buitenruimte aan een geluidluwe gevel, of ter plaatse van de geluidbelaste gevels aan een buitenruimte die middels glazen balkonhek en

of glazen vouwwand geluidluw is uitgevoerd.

ParkHaven ligt op een prachtige plek aan Het Park, de Parkhaven en aan de rivier. Met de reuring die erbij hoort van grote bezoekersaantallen, verkeer en scheepvaart. Ambitie is een duurzaam gezonde leefomgeving. In dit masterplan kon dit al worden uitgewerkt voor het sociale ontmoeten, bewegen, groen, ruimte voor wandelen en fietsen. De uitwerking van woonkwaliteit zal in de volgende fase gebeuren, zodra het ontwerp van de gebouwen een verdiepingsslag krijgt. Daarbij wordt de systematiek van 'Well Building Standard' als onderlegger benut. Zoals bijvoorbeeld voorwaarden voor plaatsing van de inlaat van de ventilatiesystemen van het gebouw.

De specialisten 'gezonde leefomgeving' van de gemeente worden bij de verdere uitwerking betrokken.



Bezonning Maart 15.00 uur



Stimuleren van bewegen



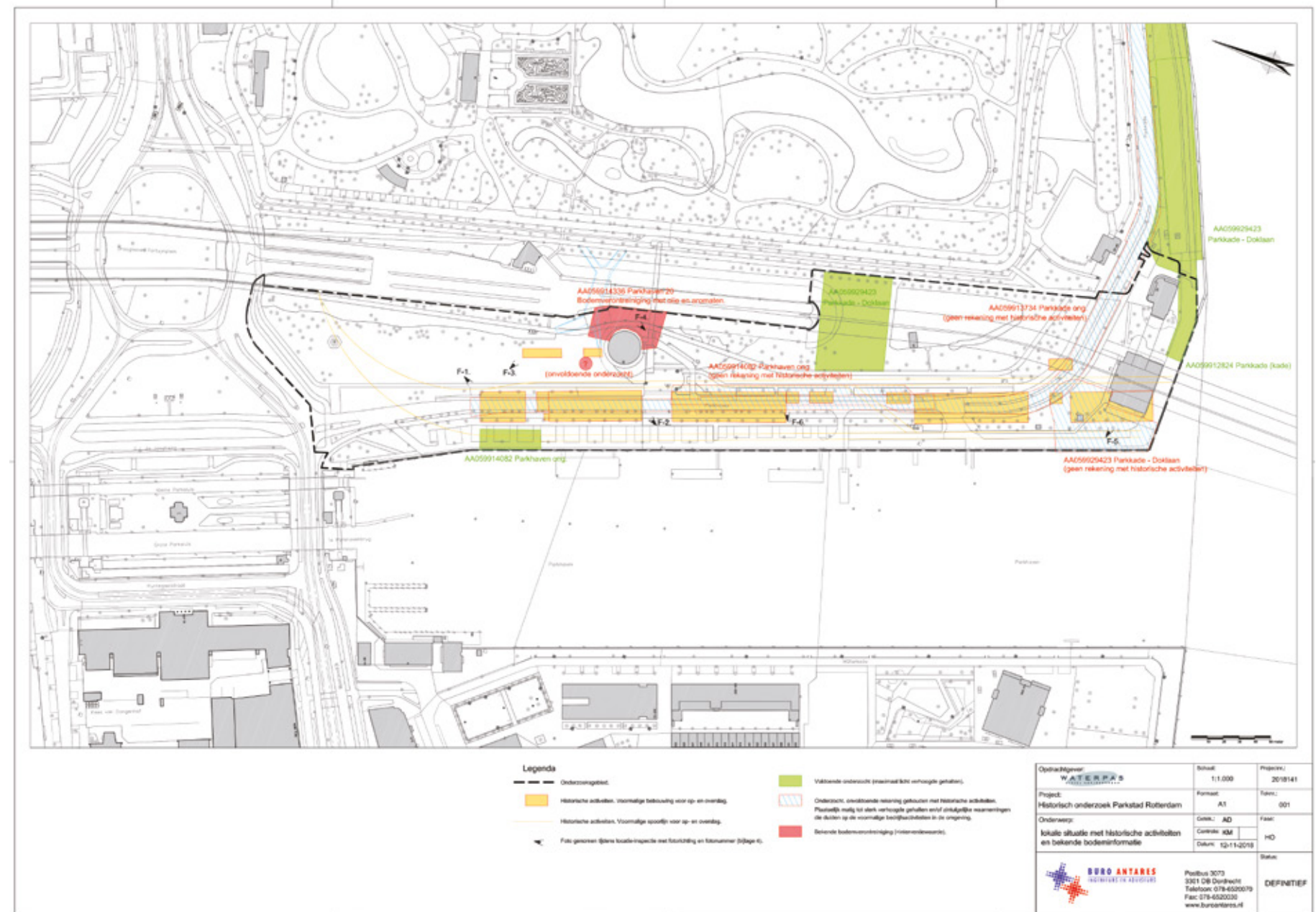
12

Planverantwoording

De woongebouwen en commerciële functies worden inclusief een parkeergarage ontwikkeld aan beide zijde van de Euromast. Het gebied tot aan de kade wordt ingericht als groen verblijfsgebied inclusief een rijweg in twee richtingen en een fietspad. Aan de kade liggen boten met een recreatieve/commerciële functie. Aan de achterzijde bevindt zich het Park met ertussen het tracé van de Maastunnel, gedeeltelijk bovengronds en gedeeltelijk ondergronds. Met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling op deze locatie zijn diverse (voor) onderzoeken verricht.

Historisch bodemonderzoek

Het historisch bodemonderzoek is uitgevoerd met als doel inzicht te krijgen in het historisch en huidig gebruik van de locatie en mogelijke verontreiniging van de bodem. Uit het onderzoek blijkt dat daar waar in het verleden tussen 1900 en 1940 vier grote loodsen voor op- en overslag van stukgoed hebben gestaan aanvullend onderzoek moet worden gedaan. Daarnaast zijn aan beide zijden van de Euromast verontreinigingen met minerale olie bekend. Voor het overige deel van het gebied wordt verwacht dat de bodem maximaal licht verontreinigd is. In een later stadium zal een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.



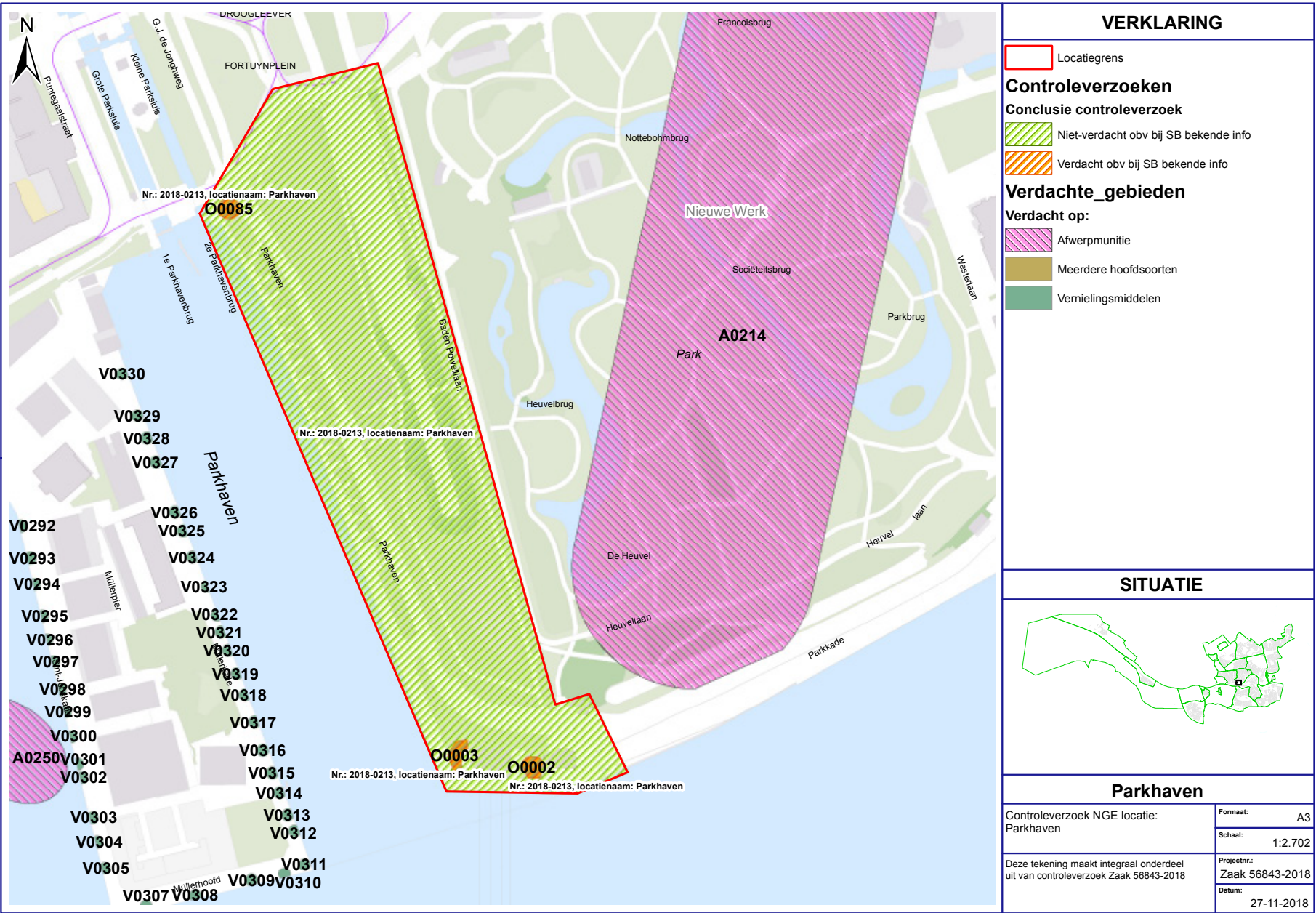
Historisch bodemonderzoek in kaart gebracht

Archeologie

Het plangebied heeft in het huidige bestemmingsplan de dubbelbestemming “Waarde – Archeologie 2”. Uitgangspunt is dat de archeologische waarden op deze gronden behouden dienen te worden. Voor het grootste (zuidelijk) deel van het plangebied geldt een lage verwachting aangezien dit deel in het verleden is opgehoogd en voor het noordelijk deel een geldt een middelhoge verwachting. Nader onderzoek zal in een later stadium worden uitgevoerd.

Niet gesprongen explosieven (NGE)

In het plangebied bevinden zich 3 verdachte locaties. Deze zullen in een later stadium nader onderzocht worden.



Niet gesprongen explosieven in kaart gebracht

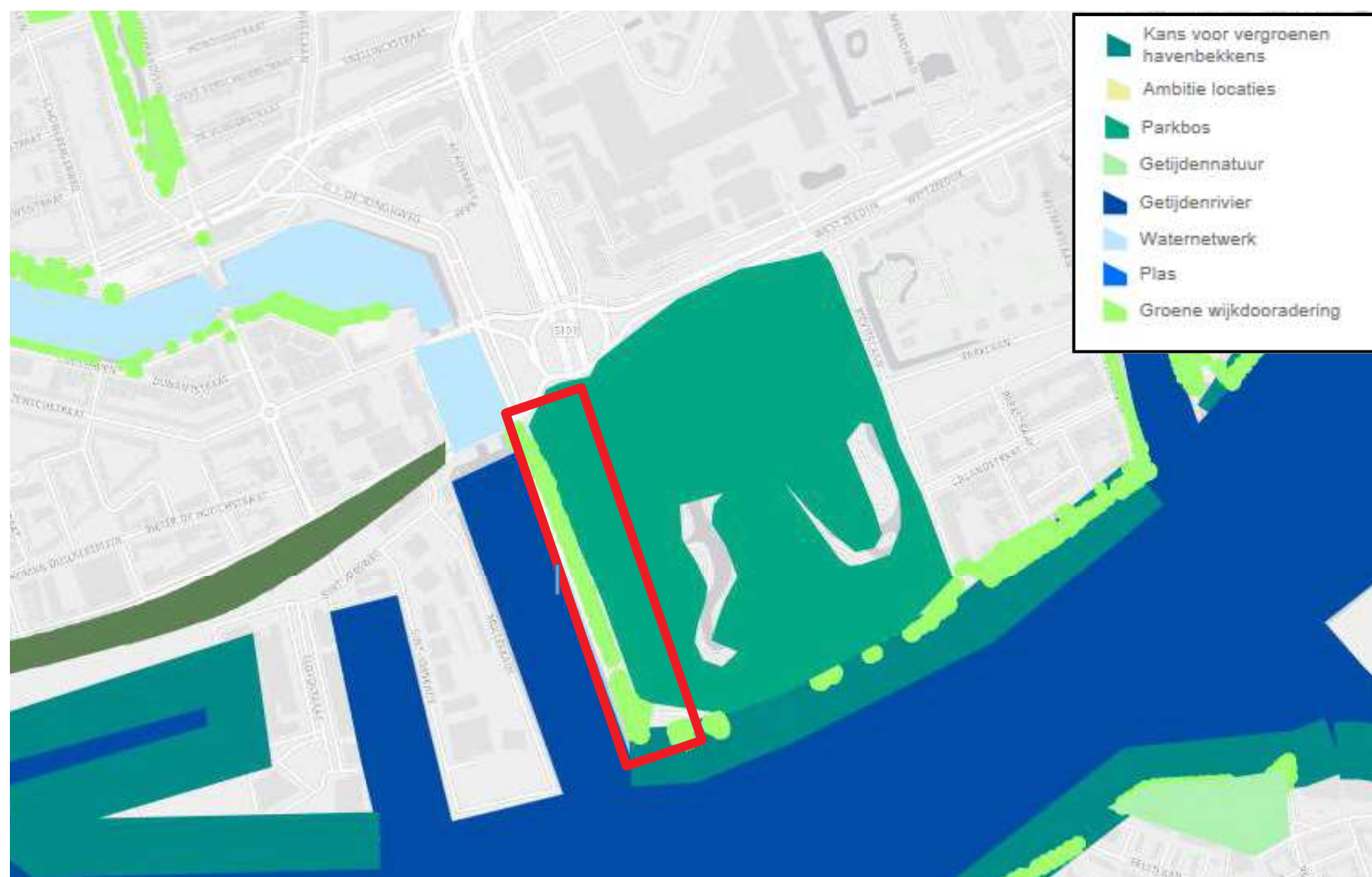
Ecologie

Op basis van de afstand van het plangebied en de aard van de werkzaamheden valt te concluderen dat de ontwikkeling geen negatief effect zal hebben op zowel de Natura 2000 gebieden, het Natuurnetwerk Nederland en belangrijke weidevogels.

Hierdoor is aanvullend onderzoek en het aanvragen van een vergunning niet nodig. Voor Flora en Fauna geldt de vraag of er sprake is van aantasting van de beschermde dier- en plantsoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Uit het nader onderzoek vleermuizen van Ecoresult blijkt dat in het plangebied geen verblijfsplaatsen van vleermuizen zijn aangetroffen en de functionele leefomgeving niet van essentieel belang is. Ontheffing op de Wet natuurbescherming en verdere maatregelen zijn niet nodig.

De ontwikkeling grenst aan het Park en biedt kansen voor natuurinclusief bouwen door het inbouwen van vleermuis- en vogelkasten, aanleggen van ecologische en esthetische gevel, dakbegroeiingen en inrichting inheems plantmateriaal te gebruiken om de ecologische waarde van het terrein te verhogen.

Als gevolg van de ontwikkeling dient een deel van het bomenbestand te worden verwijderd. Hierbij zal eerst worden bekeken of deze kan worden verplaatst. In het plangebied worden meer bomen teruggeplant dan dat er worden verwijderd.



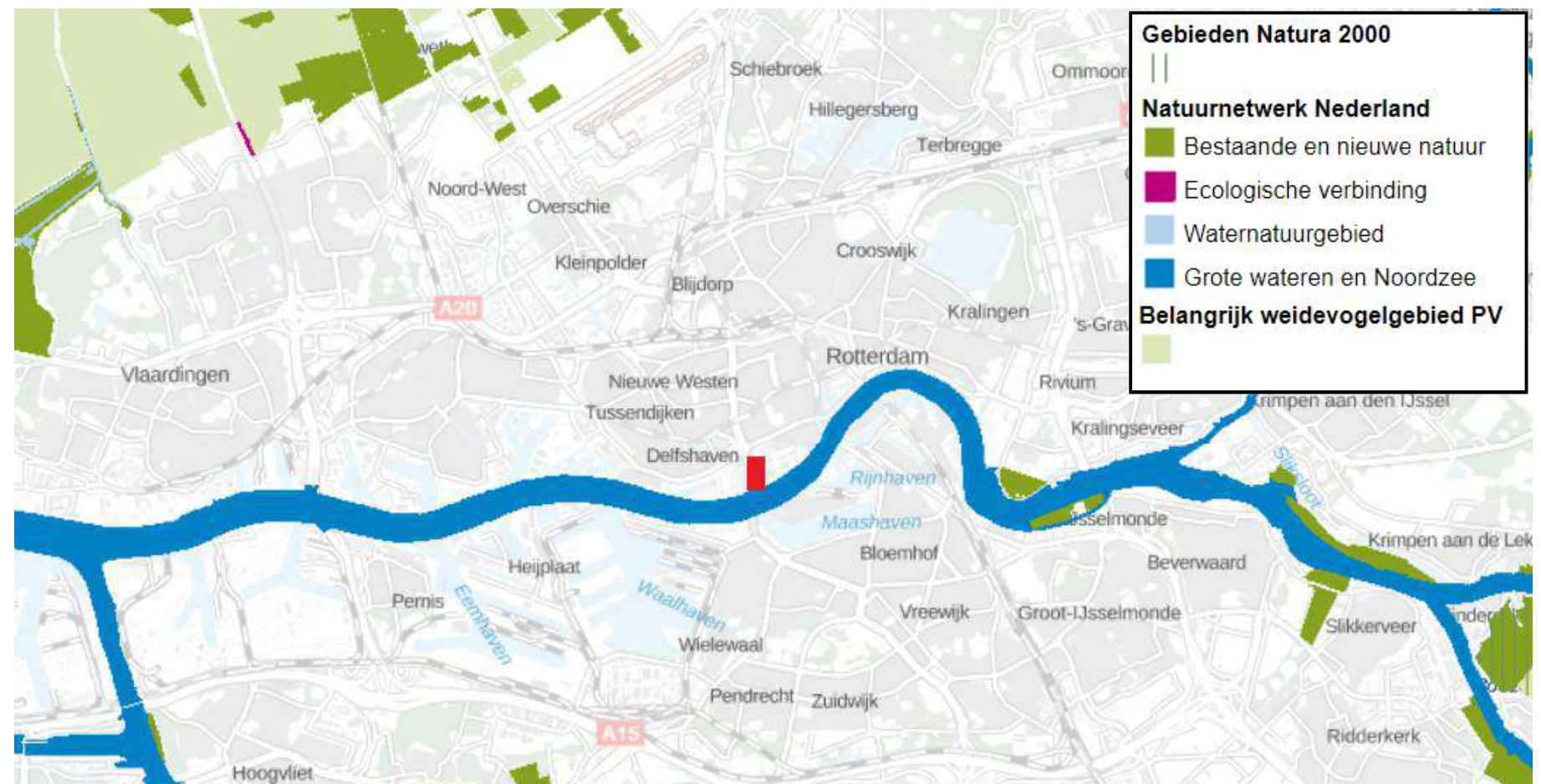
Ligging plangebied in Natuurkaart Rotterdam

Water en waterkering

De ontwikkeling bevindt zich in buitendijks gebied. In overleg met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard wordt het peilniveau van de ontsluitingsweg langs de Parkhaven en het vloerpeil van de gebouwen bepaald.

Aan de noordzijde bevindt de bebouwing zich in de beschermingszone van de primaire waterkering. In overleg met HHSK zullen de eisen en wensen worden afgestemd. Het heeft de voorkeur uit de kernzone van de waterkering te blijven.

Als gevolg van de ontwikkeling blijft de hoeveelheid verharding van het openbaar gebied in de nieuwe situatie ongeveer gelijk ten opzichte van de oude situatie. Ter plaatsen van de bebouwing zal het regenwater op de daken en in de 'Greens' worden gebufferd en vertraagd worden afgevoerd. Dit heeft ook weer een positief effect op het natuur inclusief bouwen.



Ligging plangebied ten opzichte van beschermde gebieden; Natura 2000, NNN en Belangrijk weidevogelgebied

Kade ParkHaven

De kade van Parkhaven verkeert in slechte staat en kadeherstel is gewenst. Tussen de uitvoering van het kadeherstel en de ontwikkeling van ParkHaven zijn afhankelijkheden en optimalisatiekansen die afstemming vereisen en die in de volgende planfase nadere uitwerking verdienen. Zo heeft het bijvoorbeeld de voorkeur om de periode van overlast voor omwonenden zo kort mogelijk te laten zijn en de bouwactiviteiten en -stromen zo veel mogelijk op elkaar aan te laten sluiten. Of mocht het kadeherstel leiden tot ruimtelijke verbeteringen en het verder versterken van de gebruikskwaliteit in het gebied dan worden deze meegenomen. Het zal ook leiden tot het beperken van de kosten, bijvoorbeeld voor het (tijdelijk) verplaatsen van de schepen die er nu liggen en de organisatie van bouwverkeer.

Kabels en leidingen

Er liggen in het plangebied kabels, leidingen en een aantal gebundelde geboorde kabels. Deze zullen hetzij worden verlegd naar het nieuwe straatprofiel, hetzij zullen er in de verdere planuitwerking maatwerkoplossingen worden uitgewerkt.

Externe veiligheid

De ontwikkeling is getoetst op de in de omgeving aanwezige risicovolle inrichtingen en transportassen voor gevaarlijke stoffen.

Wat betreft de risicovolle inrichtingen heeft geen van deze een plaatsgebonden risicocontour en levert daarmee geen belemmeringen op.

De transportas gevaarlijke stoffen betreft het binnenwater de Nieuwe Maas en de corridor Rotterdam-Duitsland. De maximale plaatsgebonden risicocontour bedraagt 0 meter en levert geen belemmeringen op.

De hoogte van het groepsrisico bevindt zich onder de oriëntatiewaarde, de maximale waarde van het groepsrisico blijft in de toekomstige situatie gelijk. Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Geluid

Voor de locatie ParkHaven is op basis van de bebouwing zoals opgenomen in het masterplan een akoestisch onderzoek uitgevoerd ter bepaling van de geluidbelasting op geprojecteerde geluidgevoelige nieuwe bestemmingen zoals o.a. wonen aan de Parkhaven in Rotterdam.

De planlocatie bevindt zich binnen de geluidzones van diverse omliggende wegen (inclusief tramverkeer) en industrielawaai vanuit de Waal- en Eemhaven en de Maas- en Rijnhaven. Op basis van de Wet geluidhinder(Wgh) is de geluidbelasting op de nieuwe bestemmingen bepaald en getoetst aan de geluidnormen. Door de gemeente Rotterdam is geluidbeleid opgesteld voor de bouw op geluidbelaste locaties. Er kunnen hogere geluidbelastingen tot de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder worden toegestaan, mits voldaan wordt aan de beleidsregels.

Ten aanzien van wegverkeerlawaaai wordt op basis van de rekenresultaten geconcludeerd dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden op de diverse gebouwen. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Ten aanzien van industrielawaai uit de Waal- en Eemhaven en uit de Maas-Rijnhaven wordt geconcludeerd dat de voorkeursgrenswaarde op enkele gevels van de gebouwen wordt overschreden. De maximale grenswaarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden.

Om de woningbouw op de ontwikkellocatie mogelijk

te maken, dienen hogere waarden te worden verleend voor wegverkeers- en industrielawaai. De hogere waarden kunnen worden verleend indien voldaan wordt aan het gemeentelijk geluidbeleid. Hiervoor zullen nagenoeg alle woningen dienen te worden voorzien van een geluidluwe buitenruimte, aangezien alle woningen groter zijn dan 50m² en dus zijn voorzien van een buitenruimte.

Een geluidluwe buitenruimte kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door toepassing van gesloten loggia's en balkons. Daarnaast zijn er alternatieve oplossingen conform de toolbox 'Bouwen op geluidbelaste locaties' (DCMR Milieudienst Rijnmond, 2007).

Omdat de indeling van de woningen nog niet bekend is, wordt geadviseerd de voorwaarde van een geluidluwe buitenruimte in de voorwaardelijke sfeer als regel in het bestemmingsplan op te nemen. Bij een aanvraag voor een Wabo vergunning 'Bouwen' dient met een berekening te worden aangetoond dat een geluidluwe buitenruimte wordt gerealiseerd. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de woning te creëren wordt geadviseerd bij de berekeningen uit te gaan van de gecumuleerde geluidbelasting.

Nota bene: In het akoestisch onderzoek op deze locatie is nog geen rekening gehouden met de verkennende studie van de gemeente Rotterdam naar een HOV lijn tussen Zuidplein en Centraal station door de tunneltraverse. Naar verwachting rijdt de HOV lijn in 2022. Het gaat hierbij om een snelle comfortabele busverbinding (elektrische bus) grotendeels op een aparte rijstrook. Dit zal naar verwachting een positief effect hebben op de geluidsbelastingen in het plangebied ParkHaven.

Luchtkwaliteit

Aan de Parkhaven te Rotterdam vinden als gevolg van de Maastunnel, de uitblaas van de geprojecteerde parkeergarages en omliggende wegen emissies van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) plaats. Deze emissies leiden tot verhoogde concentraties in de omgeving van de geplande woningen aan de Parkhaven.

In voorliggend onderzoek zijn middels windtunnelonderzoek de concentraties luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van de geprojecteerde gebouwen vastgesteld voor de jaren 2021 t/m 2031.

Geconcludeerd kan worden dat, met uitzondering van de oostgevel van gebouw Z2, bij alle gevels in alle jaren wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer. Voor de oostgevel van Z2 zijn alternatieve functies mogelijk, zoals kantoor. Voor de functie kantoor voldoen de ruimten aan de luchtkwaliteitseisen in de Arboregeling.

Aanpak geotechnisch ontwerp

Het ontwerp en realisatie van een 1-laags kelder voor project ParkHaven naast de monumentale Maastunnel is technisch goed haalbaar. De werkmethode en te nemen beheersmaatregelen zullen vooraf inzichtelijk gemaakt met de in deze notitie beschreven aanpak. Binnen dit geotechnische ontwerpproces van de bouwkuip en fundering, wordt integraal aan het technisch ontwerp, de raakvlakken met de ondergrond en omgeving inzichtelijk gemaakt en getoetst.

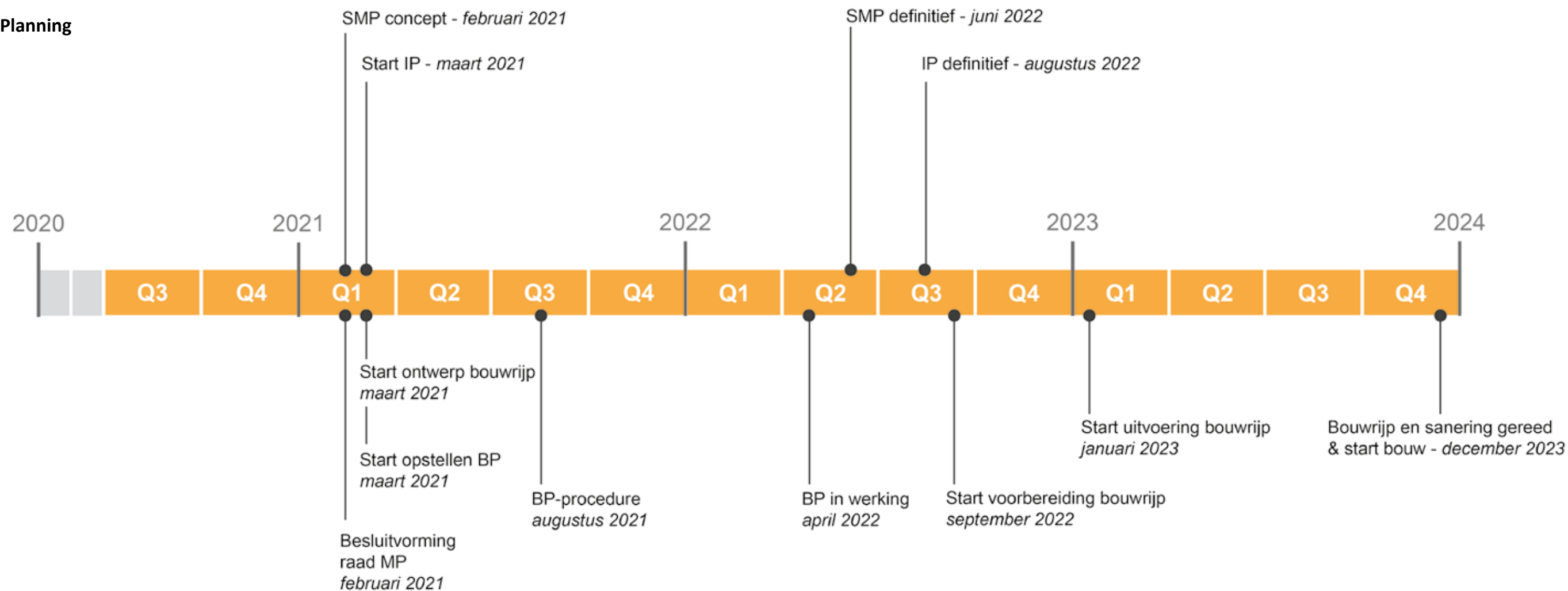
De uitvoeringsmethode en systeemkeuzes worden hier op gekozen en afgestemd op opgelegde eisen en toetsingswaarden die in ontwerppraktijk als acceptabel worden beschouwd. Tijdens het ontwerp van dit project wordt nadrukkelijk de aandacht gelegd op de grondvervormingen ter plaatse van de open en gesloten delen van de Maastunnel en overige belendende objecten (o.a. Euromast, kadeconstructie, kabels en leidingen etc.). Middels monitoring wordt in de uitvoering bewaakt of het ontwerp en uitvoering voldoen en binnen de gestelde grenzen blijft. Waar nodig worden maatregelen getroffen om het bouwproces bij te sturen.



13

Planning en realisatie

Planning



* Bij deze fases worden de gemeentelijke termijnen gehanteerd

Realisatie

Voor de totale realisatie wordt een BLVC-plan gemaakt en gehanteerd wat bestaat uit de onderdelen bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie met de volgende aandachtspunten. Hierin zullen ook de werkzaamheden in de omgeving, zoals kadeherstel en de werkzaamheden van de nutsbedrijven worden meegenomen.

Bereikbaarheid

- Hoofdontsluiting vindt plaats langs de kade en is in twee richtingen beschikbaar voor het Scheepvaartkwartier, daarnaast is deze ook geschikt voor calamiteiten verkeer.
- Het bouwverkeer gaat via de bouwweg, deze maakt onderdeel uit van het bouwterrein zoals aangegeven in de bijlage Bouwfasering.
- De Euromast en de bestaande voorzieningen aan de kade zullen bereikbaar blijven, tenzij in overleg met de stakeholders anders wordt besloten. Voor de Euromast bevoorrading is een doorsteek beschikbaar.
- Bezoekers van de Euromast komen via de verbinding via Boden Powellaan aan.
- De parkeergelegenheid voor werknemers is niet op de plek van de werkzaamheden. Het werkverkeer voor de werknemers wordt op een alternatieve wijze gefaciliteerd.

Leefbaarheid

- Het Scheepvaartkwartier zal tijdens de bouw kunnen blijven functioneren.
- Er zullen extra maatregelen genomen worden om het gebied leefbaar te houden.

Veiligheid

- De gedragscode Bewuste Bouwers (bewustbouwers.nl) wordt gehanteerd. Daarbij wordt “het niveau” boven “de norm” gehanteerd.
- Bezoekers van de Euromast en de bestaande voorzieningen aan de kade moeten buiten het bouwverkeer en de hijslasten om worden geleid.
- Benodigde veiligheidszones zullen ruim gehanteerd

worden.

Communicatie

- Het BLVC-plan en de fasering voor de bouw en de wijze van bouwen zal circa een jaar voor het bouwrijp maken bekend zijn.
- Stakeholders zullen regelmatig worden geïnformeerd over de werkzaamheden en mogelijke overlast.
- Het publiek zal middels borden worden geïnformeerd.



Impressie van overbrugging bij de Euromast

Bijgevoegd aan dit document zijn de onderstaande bijlage:

- 14.1** ParkHaven impressies
- 14.2a** Cultuurhistorisch onderzoek
- 14.2b** Transformatiekader
- 14.3** Overzicht moties
- 14.4** Rapport luchtkwaliteit
- 14.5** Akoestisch onderzoek
- 14.6** Rapport verkeer
- 14.7** Rapport parkeerbalans
- 14.8** Rapport archeologie
- 14.9** Historisch bodemonderzoek
- 14.10** Rapport externe veiligheid
- 14.11** Aanvullend onderzoek vleermuizen
- 14.12** Ecoresult onderzoek
- 14.13** Risicobeschouwing ParkHaven
- 14.14** Rapport niet gesprongen explosieven
- 14.15** Rapport watersystemen
- 14.16** Rapport geohydrologie
- 14.17** Bomen inventarisatie
- 14.18** Rapport bomeninventarisatie
- 14.19** Rapport aanpak geotechnisch ontwerp
- 14.20** Aeries-berekening
- 14.21** Uitgiftetekening
- 14.22** Omgevingsmanagement
- 14.23** Natuur-inclusief bouwen
- 14.24** Toetsing infrastructuur
- 14.25** Bouwfasering
- 14.26** Masterplankaart
- 14.27** Memo gesprekken ondernemers
- 14.28** Resultaten participatie

