

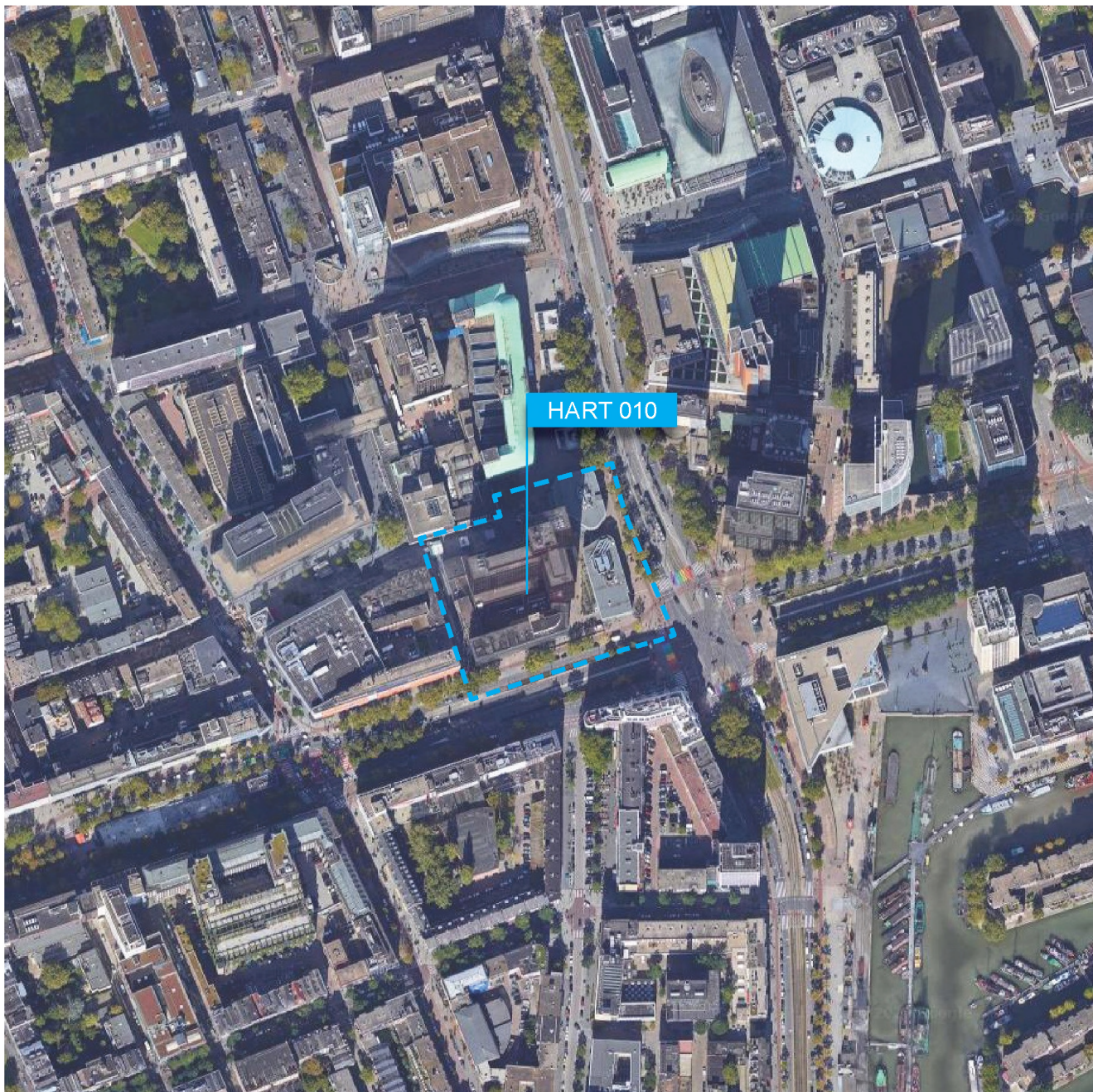
HART 010.



Nota van Uitgangspunten / december 2021



Gemeente
Rotterdam



Colofon

De Nota van Uitgangspunten Hart 010 is opgesteld door Stadsontwikkeling - Ruimtelijk Advies en Ontwerp in samenwerking met de gemeentelijke vakafdelingen stedenbouw, landschap, mobiliteit, stadsbeheer, duurzaamheid, planologie, ingenieursbureau, maatschappelijke voorzieningen.

Projectmanager:	Paul Teunissen pji.teunissen@rotterdam.nl
Gebiedsontwikkelaar:	Jan van de Ree
Projectmanagement:	Paul Teunissen Chantal de Leeuw van Weenen Esther Juurlink Anita Soekhlal
Gebiedsexploitatie:	Esther Zonneveld Evert Peterse
Stedenbouw:	Kristin Jensen Quintus Drop
Cultuurhistorie:	Jan-Derk Koudijs
Landschap:	René Bosch Sonia Meriin
Programma:	Ramon Rodrigo, Hans Howerda, Mirjam de Graaf, Rene Turien, Esther Nijeboer
Mobiliteit:	Ruud van Wietingen
Duurzaamheid:	Cedrique Steenkamer
Ingenieursbureau:	Remco Versteeg
Stadsbeheer:	Jos Menting
Tekeningen:	Jilt Draaijer
Lay-out:	Marzel de Lang

Verantwoording beeldmateriaal:
De auteur van het beeldmateriaal is vermeld in het beeldonderschrijft. Indien niet anders vermeld is het beeldmateriaal opgesteld door de gemeente Rotterdam of ter beschikking gesteld door de initiatiefnemer.

Dit document is vastgesteld door de Gemeenteraad Rotterdam op 3 februari 2022.

Inhoud.

Colofon	2	5. Mobiliteit.	92	9. Vervolg.	116
1. Introductie.	4	5.1 Ruimtelijke eisen	93	9.1 Proces	117
1.1 Aanleiding	7	5.3 Parkeereisen	95	9.2 Procedures	117
1.2 Integrale opgave	11	5.4 Duurzame mobiliteit	95	9.3 Fasering	119
1.3 Eigendom & participanten	13	6. OV-Knooppunt Beurs.	96	9.4 Participatie en communicatie	119
1.4 Beleidskaders	14	6.1 OV-visie Rotterdam 2040	97	Bijlagen.	120
2. Plangebied.	16	6.2 Ambitie MRDH	99	Bijlage 1: Bestemmingsplan	121
2.1 Locatie	19	6.3 Opgave Metrostation Beurs - uitgang Binnenwegplein	101	Bijlage 2: Peilmaten	124
2.2 Historie	21	7. Duurzaamheid.	102	Bijlage 3: K&L	125
2.3 Huidige situatie	31	7.1 Integrale duurzaamheid	103	Bijlage 4: Concept SMP plattegrond	126
2.4 (Toekomstige) ontwikkelingen	39	7.2 Duurzaamheidskompas	103	Bijlage 5: Concept SMP doorsneden	127
3. Ruimtelijke Uitgangspunten.	40	7.3 Smart City	106		
3.1 Stedenbouw	43	7.4 Resilience	107		
3.2 Landschap en openbare ruimte	60	8. Technische Randvoorwaarden.	108		
3.3 Programma	72	8.1 Technisch	109		
4. Beeldkwaliteit.	78	8.2 Beheer	111		
4.1 Architectuur	81	8.3 Milieu	112		
4.2 Landschap & openbare ruimte	90	8.4 Aanvullend t.b.v. OMV	113		

1. Introductie.

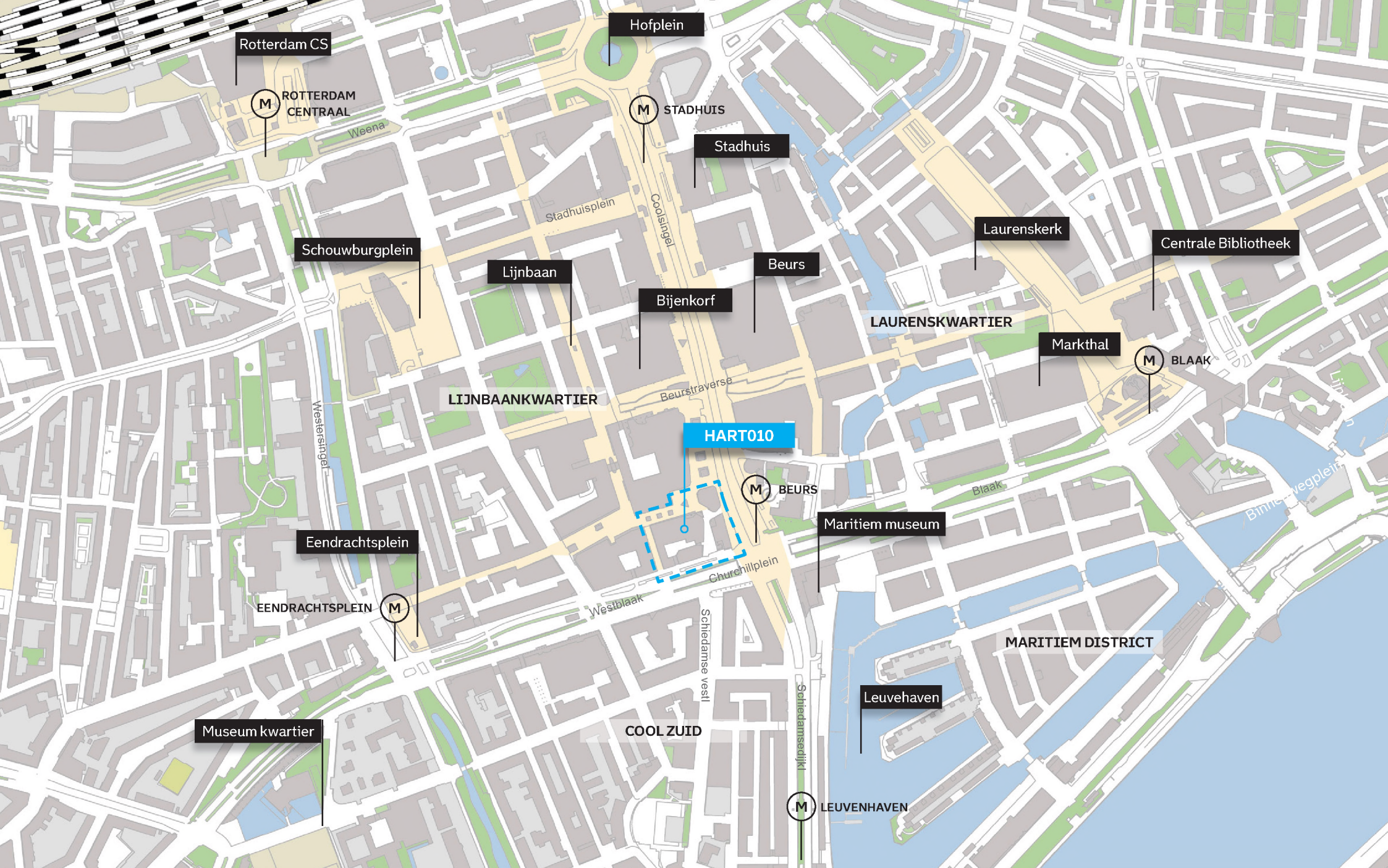
1.1 Aanleiding

1.2 Opgave

1.3 Eigendom & participanten

1.4 Beleidskader





Stadsplattegrond gemeente Rotterdam

1.1 Aanleiding

De ontwikkelingslocatie Hart 010 ligt prominent in het centrum aan het Churchillplein, het kruispunt van de stadsboulevards Coolsingel en de Westblaak-Blaak. Het Churchillplein is een opmerkelijke plek. De naam is duidelijk gerelateerd aan de tweede wereldoorlog, maar de locatie vertelt het verhaal over de turbulente stedelijke en maatschappelijke ontwikkelingen in het vervolg: In de Basisplan voor de wederopbouw van de binnenstad was het Churchillplein geprojecteerd als belangrijk stadsplein aan de grote boulevards van het moderne en heldere stedelijk weefsel. Maar in de loop van de wederopbouw periode tot in de jaren '70 veranderde de tijdsgeest. Bouwplannen werden gewijzigd, gebouwen alsnog gesloopt, radicaal gerenoverd of nieuw gebouwd om de openbare ruimte en de toegang naar de metro te scheiden van de boulevards die het domein werden van de auto.

Als resultaat is het Churchillplein nu vooral een druk kruispunt. De eromheen 'richtingloos' gegroepeerde bebouwing vormt geen helder ensemble waar de plek zijn identiteit aan ontleent. De gebouwen verschillen in functies, hoogte en uitstraling en de sfeer van een bruisend belangrijk stadsplein met levendige plinten, winkels en entrees van deftige adressen zoals op de Coolsingel ontbreekt.

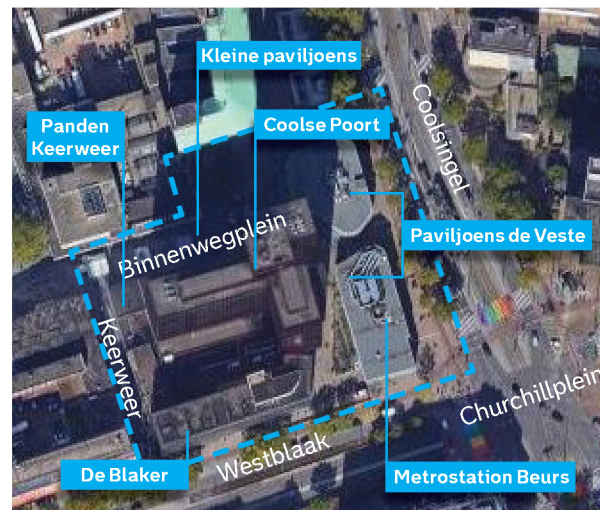
Met de integrale ontwikkeling Hart 010 komen, 80 jaar na het bombardement, de juiste initiatieven bij elkaar:

- Met het Metropolitan Project OV-Knooppunt Beurs gaat de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (hierna: MRDH) investeren in de modernisering en capaciteitsvergroting van het belangrijkste ov- en metrokruispunt van de stad.
- In navolging van de Coolsingel zal ook de Westblaak transformeren in een groene boulevard met aantrekkelijke ruimte voor verblijf en langzaam verkeer.
- De integrale ontwikkeling Hart 010 heeft een sleutelrol. Alleen door de gezamenlijke aanpak van de gebouwen en de openbare ruimte kan de ontstane situatie gerepareerd worden om het 'hart van de stad' uiteindelijk toch nog te laten kloppen op Churchillplein.

Locatie

De huidige bebouwing op de ontwikkelingslocatie ligt tussen Binnenwegplein, Coolsingel, Westblaak en Keerweer en bestaat uit een gesloten bouwblok, twee grote paviljoens (de Veste) aan de Coolsingel en vier kleine paviljoens op het Binnenwegplein. Het bouwblok is samengesteld uit het 70m hoge kantoorpand 'Coolse Poort' uit de jaren '70, de lagere kantoorbebouwing 'De Blaker' aan de Westblaak en een aantal lage wederopbouwpanen aan de Keerweer. De plinten zijn in gebruik voor detailhandel en (nacht) horeca. Alle gebouwen zijn aan vernieuwing toe.

De kleine paviljoens zijn in gebruik als horeca, detailhandel en poppentheater. De grote paviljoens zijn in gebruik als casino, fast food restaurant en opticiens en in het zuidelijke paviljoen ligt de meest gefrequenteerde entree van het metrostation Beurs verscholen, de grootste overstap ov-knoop van Rotterdam. Alle paviljoens verstoren de zichtassen en steeds drukker wordende looproutes in het gebied. De huidige staat van de gebouwen, de programmering, de maai-veld inrichting en het metrostation dragen weinig tot niets bij aan de allure en de potentie van deze locatie midden in de binnenstad.



Het ontwikkelingsgebied vormt een belangrijke schakel in de openbare ruimte als entree naar het Lijnbaankwartier en als markering van het begin van de Coolsingel en de Westblaak aan het Churchillplein. Het gebied is naast het centraal station de belangrijkste OV-knoop (metro, tram, bus), ligt aan doorgaande fietsroutes en het voetgangers netwerk in het centrum. Overdag en 's nachts gebruiken duizenden bezoekers, toeristen, en bewoners de locatie als in- en uitvallocatie voor het diverse hoogstedelijke aanbod in de omgeving.

Initiatief

In 2018 heeft de initiatiefnemer Westblaak Rotterdam B.V. (hierna: initiatiefnemer) de Gemeente Rotterdam (hierna: gemeente) benaderd met een voorstel voor de herontwikkeling van de locatie als 'Hart 010 – Hart van de stad'. De initiatiefnemer is eigenaar van twee gebouwen in het plan-gebied: het kantoorpand 'Coolse Poort' (Coolsingel 139), kantoorpand 'De Blaker' (Westblaak 5-11) en de panden aan Keerweer (6-12). De aanleiding van de initiatiefnemer komt onder andere voort uit het vertrek van de hoofdhurder van de kantoren en de ouderdom van de panden. Het initiatief is toen positief ontvangen omdat het naadloos aansloot op de in de 'Actualisatie ontwikkelingsvisie Lijnbaankwartier 2017' voor het gebied geschetste integrale opgave.

Ambitiedocument

De gemeente en de initiatiefnemer zijn in juli 2019 overeengekomen een integraal plan te maken voor het project met de werknaam Hart 010 voor de herontwikkeling van de locatie in de rechthoek tussen de Coolsingel, Keerweer, Westblaak en Binnenwegplein in Rotterdam. De gemeente heeft vervolgens in samenwerking met gedelegeerd projectontwikkelaar Local Development BV (hierna: Local) het Ambitiedocument Hart 010 opgesteld op basis van vooronderzoeken en de ambities van de gemeente, de initiatiefnemer, het vervoerbedrijf RET (hierna: RET) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het Ambitiedocument is op 4 februari 2020 vastgesteld door het College van B&W.



Integraal masterplan HART 010: impressie visualisatie vanaf het Churchillplein in context

Integraal masterplan

In 2020 heeft architectenbureau Mecanoo in opdracht van de initiatiefnemer een scenariostudie uitgevoerd om binnen de kaders van het Ambitiedocument de mogelijkheden voor een haalbare businesscase voor een integrale ontwikkeling te verkennen. Uitgangspunten waren de als 'Stadsreparatie' benoemde noodzaak tot verbetering van de stedenbouwkundige structuur, de verbetering van de 'Kwaliteit op ooghoogte' in de openbare ruimte en de door de RET/MRDH geconstateerde 'Urgentie' voor de verbetering van het metrostation Beurs. Tijdens deze fase is input opgehaald bij stakeholders in het gebied waaronder de gebiedscommissie Centrum, omwonenden en ondernemers. Het ruimtelijk en technisch meest overtuigende scenario, waarin de bestaande Coolse Poort gecombineerd wordt met één toren aan de Westblaak, werd door de gemeente en de initiatiefnemer verkozen tot voorkeursscenario en samegevat in het document Integraal Masterplan Hart 010 (zie bijlage).

Bestaand programma	Beoogd programma
Bouwblok ■ Commercieel (plint) ■ Horeca (plint) ■ Nachthoreca ■ Kantoren ■ Expeditiehof ■ Parkeergarage	Bebouwing ■ Commercieel (plint) ■ Horeca (gezond) ■ Nachthoreca ■ Kantoren ■ Expeditiehub voor alle programma onderdelen ■ Mobiliteitshub ■ Stedelijk programma ■ Wonen (divers aanbod) ■ Hotel ■ Openbare fietsenstalling (bewaakt)
Kleine paviljoens ■ Commercieel ■ Poppentheater	
Grote paviljoens ■ Commercieel (opticien) ■ Horeca (fast-food) ■ Casino	Metrostation ■ Grab-and-go horeca, -supermarkt ■ Service (infobalie RET, WC)
Metrostation ■ Grab-and-go horeca, -supermarkt ■ Service (infobalie RET, WC, reparatie)	Openbare ruimte ■ Ruimte voor verblijf en ontmoeting ■ Poppentheater
Openbare ruimte ■ Openbare fietsenstalling (bewaakt)	

Met het voorkeursscenario kan het huidige bouwvolume van ca. 40.000 m² BVO (incl. paviljoens) vergroot worden door middel van de volgende ingrepen:

- Behoud en renovatie Coolse Poort.
- Sloop-nieuwbouw bebouwing Keerweer.
- Sloop-nieuwbouw bebouwing Westblaak.
- Nieuwbouwtoeren binnen het bouwblok in deelgebied 1.
- Vervanging twee grote paviljoens aan de Coolsingel door één volume met entree metrostation Beurs.
- De in de kleine paviljoens gevestigde kleinschalige commerciële ruimten vinden een onderkomen elders in het plangebied om ruimte te maken voor de definitieve inrichting van de openbare ruimte.
- Ingrepen ondergrondse bebouwing metrostation.

Nota van Uitgangspunten

Aan de hand van de uit het masterplan getrokken conclusies, de inbreng van de overige eigenaren in het gebied en de inbreng van de gemeentelijke vakafdelingen zijn de eerder uitgesproken ambities aangescherpt tot de uitgangspunten in de nu voorliggende Nota van Uitgangspunten (hierna: NvU). In deze NvU zijn geen bovenwettelijke eisen opgenomen.

Met de vaststelling van de NvU ligt er een overkoepelend ruimtelijk, technisch een procesmatig kader voor alle ontwikkelingen in het integrale plangebied. De daarin opgenomen uitgangspunten voor stedenbouw, landschap, programma, beeldkwaliteit, mobiliteit, metrostation, duurzaamheid, technische randvoorwaarden en proces vormen de leidraad voor de planvorming van alle deelprojecten: voor de voorstudie van deelgebied 2 (metrostation Beurs met de twee paviljoens) met nader te detailleren uitgangspunten en daarnaast voor het ontwerptraject, het eventueel wijzigen van het bestemmingsplan en om ten slotte te komen tot een Omgevingsvergunningaanvraag voor alle deelgebieden.

De NvU is vastgesteld door de Gemeenteraad Rotterdam en kent een beperkte geldigheidsduur van 3 jaar na vaststelling. De geldigheidsduur kan in overleg verlengd worden door de gemeente. De NvU is niet overdraagbaar.

Uitkijk op proces

Het proces richt zich naar de verschillende snelheden van de verschillende partijen. Op moment van schrijven is de eigenaar van de Coolse Poort bezig met de voorbereidingen voor het hergebruik van het gebouw. De MRDH heeft het metrostation Beurs aangewezen als metropolitaan project. Dat betekent groen licht voor een verkenning naar de modernisering en capaciteitsverbetering van het metrostation, maar de realisatie zal pas over en paar jaar op gang komen. De eigenaren en huurders van de kleine paviljoens gevestigd op het Binnenwegplein willen gevestigd blijven in het gebied. Initiatiefnemer Westblaak B.V is op dit moment in gesprek met de eigenaren van de panden aan de Keerweer. Met de eigenaren van de twee grote paviljoens is gesproken over de inhoud van de NvU en zij hebben aangegeven in het vervolgproces mee te willen werken aan een voorstudie waarin ook de economische haalbaarheid wordt bepaald.

Leeswijzer

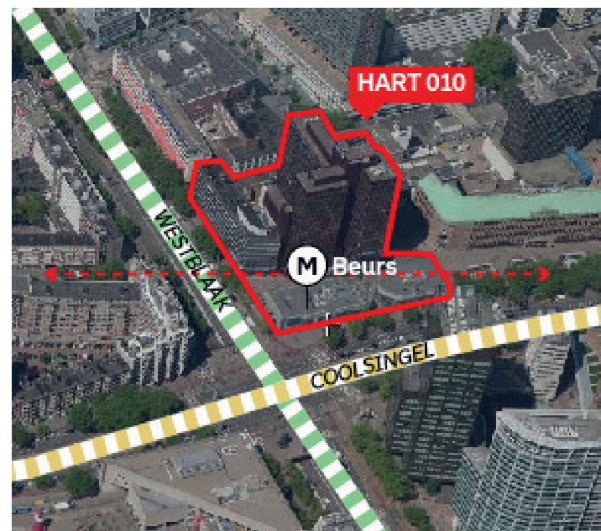
Het document omvat negen hoofdstukken. Hoofdstuk 1 geeft een overzicht van de aanleiding, opgave, ambities en beleidskaders. Hoofdstuk 2 gaat in op de ligging en de betekenis van de locatie in de locale en stedelijke context. In de hoofdstukken 3 tot en met 8 staan de uitgangspunten voor de ruimtelijke inpassing, de beeldkwaliteit, mobiliteit, het metrostation, duurzaamheid en de technische randvoorwaarden. Hoofdstuk 9 maakt het vervolgproces inzichtelijk. De bijlagen zijn opgenomen aan het einde van het document.



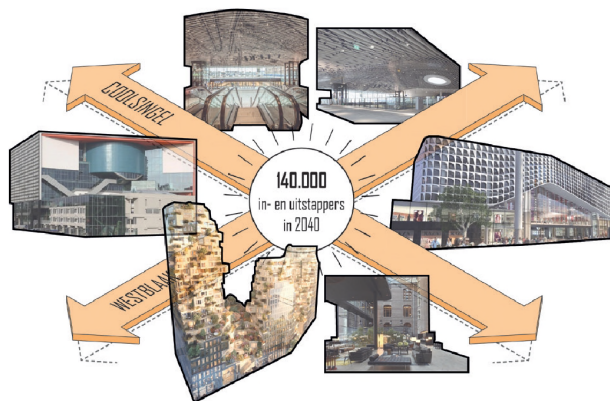
1a. Diagnose 2011:
‘richtingloosheid’ van de openbare ruimte rond Churchillplein
(uitsnede Verbeeldend programma van Eisen voor de Coolingsingel).



1b. Conclusie 2011:
‘integrale opgave van gebouwen én openbare ruimte’
(uitsnede Verbeeldend programma van Eisen voor de Coolingsingel).



1c. Aanpak 2021:
Integrale ontwikkeling HART 010 in afstemming met projecten
rondom het Churchillplein: Coolingsingel, Stadsproject Westblaak en
het metropolitan project metrostation Beurs.



2. De capaciteit van het metrostation Beurs moet tot 2030 omhoog.



3. Bestaande uitstraling van de ontwikkellocatie als entree naar de binnenstad met de paviljoens van City lens en metro entree Beurs.



4. Huidige situatie boven- en onder de grond: Krappe loopruimte, fysieke barrières, moeilijk leesbare ruimte en ontbrekende allure.

1.2 Integrale opgave

De ontwikkeling HART 010 draagt bij aan de verdichtingsopgave van de binnenstad en bundelt de volgende drie - complementaire - opgaven in één integrale ontwikkeling:

1. Stadsreparatie

In het voortraject van de herinrichting van de Coolsingel werd in 2011 duidelijk dat (in contrast met het sterke ruimtelijke kader van het wederopbouw ensemble aan de noordkant) de openbare ruimte rondom Churchillplein 'richtingloos' uit elkaar valt. Dit oversteeg de opgave van de herinrichting van de Coolsingel en vroeg om een 'integrale opgave van gebouwen én openbare ruimte'.

Ruimtelijke opgave

De locatie rondom de Coolse Poort werd vervolgens als concreet actiepunt opgenomen in de 'Actualisatie ontwikkelingsvisie Lijnbaankwartier 2017':

- Het aanpassen van de paviljoens van City Lens, Metro entree en casino tot een mooie actieve plint van een nieuwe woontoren zoals reeds is gevisualiseerd in het concept ontwerpplan van West 8 voor de Coolsingel.
- Het verbeteren en zichtbaar maken van de Metro Beurs entree (venster op Coolsingel) en het visueel openen van het Binnenwegplein naar de nieuwe Coolsingel Boulevard en daarmee het verbeteren van looproutes en leesbaarheid.
- De markering en daarmee visuele beëindiging van de Coolsingel.
- Een toren aan het Churchillplein kan bovendien richting geven aan de verbinding met en route naar de Schiedamsedijk en Schiedamse Vest.

In 2021 is de opgave uitgebreid: de MRDH gaat het metrostation Beurs als Metropolitain Project grondig moderniseren en zal de Westblaak als een van de Zeven Stadsprojecten groener en aantrekkelijker worden voor voetgangers en fietsers.

Programmatische opgave

Ook de programmatische opgave is als belangrijk onderdeel van de integrale aanpak nader geconcretiseerd:

- Bijdragen aan een duidelijk eigen karakter van de locatie in de stad: als 'entree naar de binnenstad' als 'stadsplein' als 'kloppend hart' door toevoegen van hoogstedelijk programma (cultuur of leisure) en versterken van de levendige, aantrekkelijke plinten en programmering van

de looproutes in de binnenstad (24/7, avond- en nachtbeeld, verblijf, levendigheid en sociale veiligheid).

- Toevoegen van woningen en maatschappelijke voorzieningen als bijdrage aan de verdichtingsopgave.
- Toevoegen van educatief en aan educatie gerelateerd programma langs de 'Kennis-as'.
- Innovatieve kantoorconcepten
- Betere inpassing van de bestaande nachthoreca.
- Het toevoegen van hotelprogramma.

2. Urgentie OV-knoop

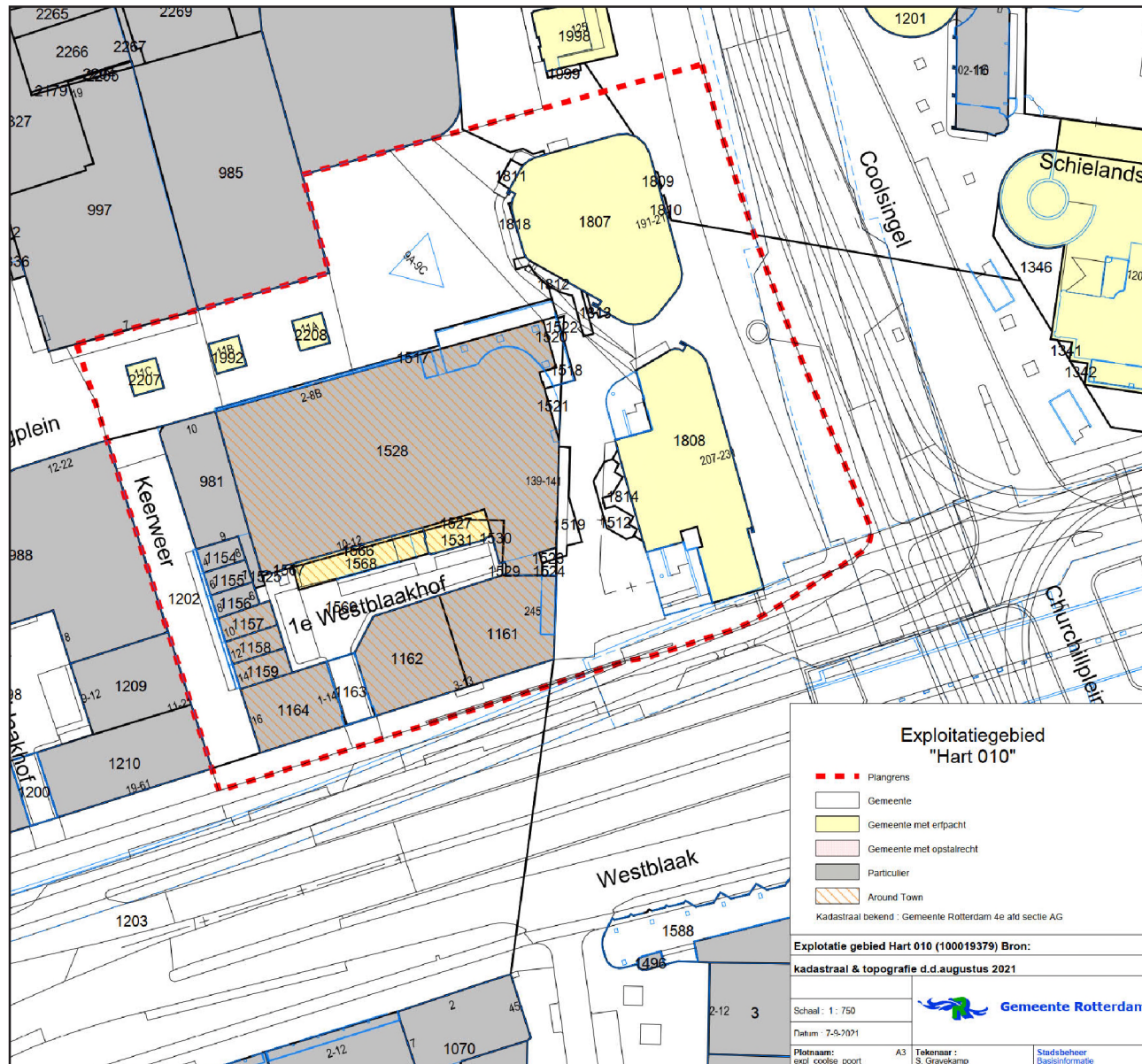
Metrostation Beurs zit over een aantal jaren aan de capaciteitsgrens. Het vergroten van de meest gebruikte entree aan de Coolse Poort is urgent en vraagt om een ruimtelijk slim geïntegreerde oplossing binnen de ontwikkeling.

- De herkenbaarheid, de gastvrijheid en het gebruiksgemak van het metrostation Beurs op het kwaliteitsniveau brengen dat hoort bij dé belangrijkste ov-knoop van de stad.
- Optimaliseren van de loopstromen op maaiveld van en naar het metrostation, de tramhalte op de Coolsingel, de bushaltes en openbare fietsenstallingen.

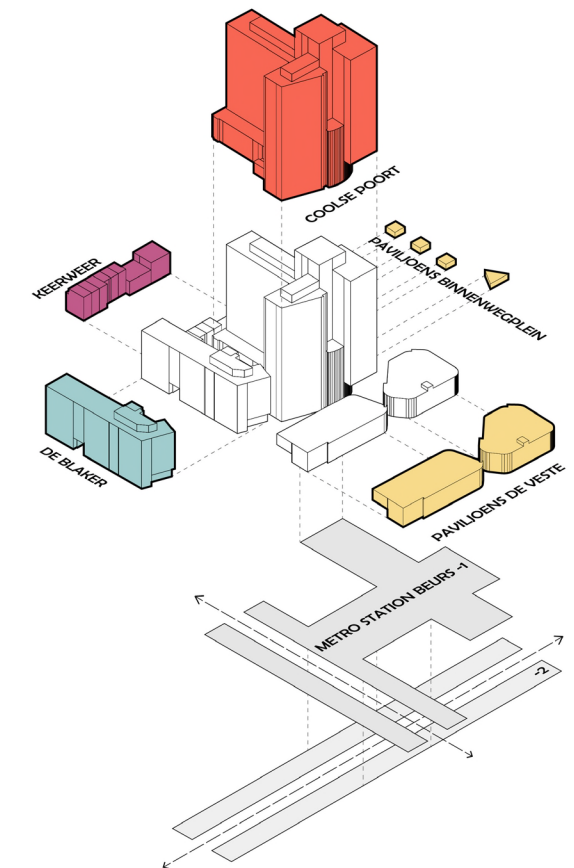
3. Kwaliteit op ooghoogte

De inrichting van de versnipperde openbare ruimte (obstakels, hoogteverschillen, generieke plinten en doodlopende zichtassen en routes) moet sterk verbeteren.

- Inbedding van de zeer verschillende openbare ruimtes rondom de ontwikkeling in één geheel met eigen karakter, aantrekkelijke verblijfsplekken, logische routes en entrees en het juiste programma op de juiste plek.
- De hoogteverschillen aanhelen voor barriervrije en directe verbinding naar de Coolsingel en de Westblaak.
- Aanleg van een aangename plein- en verblijfsruimte op het uiteinde van het Binnenwegplein aan de Coolsingel.
- Versterken van de uitstraling van het Churchillplein als belangrijk stadsplein en een entree naar de binnenstad.



Exploitatiegebied 'Hart 010' (schaal voor afbeelding aangepast)



Schematische weergave gebouwen

1.3 Eigendom & participanten

De gronden en opstallen in het ontwikkelingsgebied zijn in eigendom van meerdere partijen. Alle betrokken partij en in het plangebied hebben aangegeven zich te kunnen vinden in de inhoud van de NvU en hebben verklaard om mee te werken aan verder onderzoek naar de ontwikkeling van het plangebied.

Plangrens

De aan de ontwikkeling grenzende openbare ruimte maakt onderdeel uit van het exploitatie-gebied, om een goede afstemming tussen gebouw en buitenruimte in het ontwerp te waarborgen en om rekening te kunnen houden met mogelijke noodzakelijke aanpassing van de inrichting van de buitenruimte na afronding van de bouwwerkzaamheden.

Ontheffingsvergoeding

In de leveringsaktes (privaatrechtelijk) zijn bouw- en gebruiksbepalingen opgenomen. Deze komen niet overeen met de toekomstige bebouwing en het daarbij horende gebruik. De initiatiefnemer dient toestemming/ontheffing te vragen aan de gemeente Rotterdam om de bepalingen te wijzigen. De gemeente Rotterdam kan aan het verlenen van toestemming/ontheffing nadere financiële voorwaarden verbinden.

Eigendomssituatie

Westblaak Rotterdam B.V.

De initiatiefnemer Westblaak Rotterdam B.V. is eigenaar van de grond en opstallen van de volgende gebouwen in het bouwblok. De overige kavels in het bouwblok en het 1de Westblaakhof (expeditie) zijn geen eigendom van de initiatiefnemer.

- Sinds 2014: kantoorpand 'Coolse Poort' (Coolsingel 139)
- Sinds 2019: kantoorpand 'De Blaker' (Westblaak 5-11)
- 3 panden Keerweer (Keerweer 6-12)

Gemeente

De gemeente is eigenaar van:

- Het metrostation, inclusieve de commerciële ruimte.
- Het openbare expeditie hof (1de Westblaakhof), inclusieve de in erpacht uitgegeven toegang naar de ondergrondse parkeergarage.
- De in erfpacht uitgegeven kavels van alle paviljoens
- Grond en opstal van het driehoekige paviljoen (poppenkast)
- De openbare ruimte

GARBE Institutional Capital

Garbe is eigenaar van de opstallen van de twee grote paviljoens.

RET/MRDH

Investerings in het metrostation zullen met bijdrage van de Metropoolregio Den Haag Rotterdam (MRDH) worden gedekt. De RET huurt als gebruiker de infrastructuur van de Gemeente en is verhuurder van het onder de grond gelegen commercieel programma van het station.

Overige eigenaren

De opstallen van de drie kleine paviljoens en grond en opstallen van de vier panden aan de Keerweer zijn in eigendom van meerdere particulieren.

Participanten

Masterplan

- Ontwikkelaar: Local in opdracht van Westblaak Rotterdam B.V.
- Architect: Mecanoo Architecten
- Adviseurs:
 - Procesadvies: New Industry
 - Cultuurhistorie: Crimson
 - Constructeur: Van Rossum
 - Klimaatadviseur: dGmR
 - Ruimtelijke Ordening: Antea

Coolse Poort

- Ontwikkelaar: Westblaak Rotterdam B.V.
- Architect: Groosman architecten

De Blaker & nieuwbouw toren

- Ontwikkelaar: Local in opdracht van Westblaak Rotterdam B.V.
- Architect: Mecanoo Architecten

Metrostation

- Opdrachtgever: MRDH/RET

Grote paviljoens

- Ontwikkelaar: Molsbergen Development B.V. in opdracht van GARBE Institutional Capital

1.4 Beleidskaders

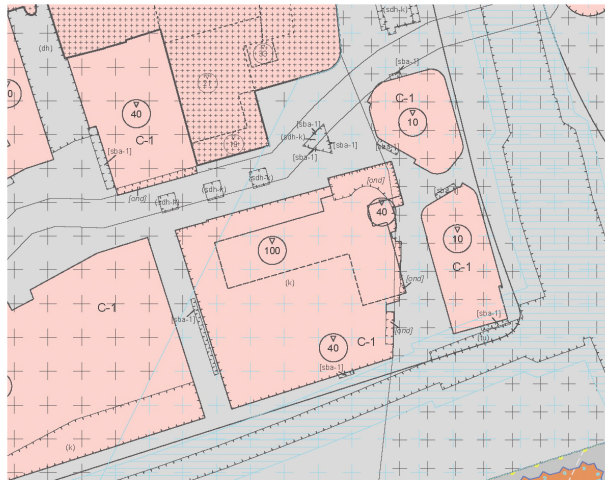
Bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan "Lijnbaankwartier-Coolsingel", vastgesteld op 17 oktober 2019, biedt ruimte voor een veelvoud aan functies op de verdiepingen, te weten: wonen, detailhandel en dienstverlening, horeca, kantoor, hotel, cultuur en ontspanning (uitgezonderd theater en bioscoop), maatschappelijk, nutsbedrijven (op bg), parkeervoorzieningen (bovengronds en ondergronds), dakterrassen.

In het bestemmingsplan is geanticipeerd op planontwikkeling. Om die reden is meer ruimte te vinden dan de huidige panden in beslag nemen.

- De ruimte (zonder de vrijstellingsbevoegdheid) varieert van 100 m. ter hoogte van de huidige hoogbouw, 40 m. rondom in het blok en 10 m. voor de 2 paviljoens.
- Indien vrijstelling mogelijk zou zijn, ontstaat nog meer ruimte in de bestemmingsplanenveloppe, namelijk 150 m. ter hoogte van de huidige hoogbouw, 70 m. rondom in het blok en 15 m. voor de 2 paviljoens.

Bestemmingsplanruimte mét vrijstellingsbevoegdheid is echter niet zonder meer toepasbaar. Voor vrijstelling is een besluit van B&W noodzakelijk.



Bestemmingsplan

Afwijking van het bestemmingsplan

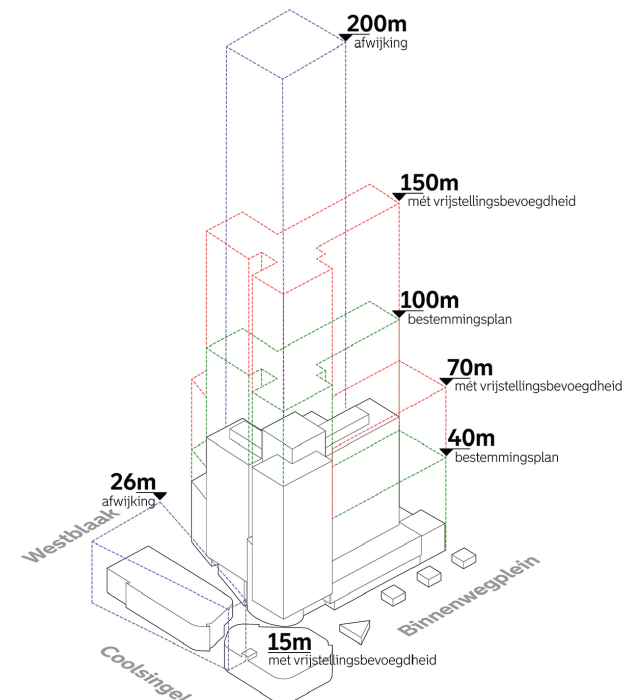
De ambitie van de initiatiefnemer is om op deze locatie een toren hoger dan 150m te realiseren. Daarnaast is een nieuw volume beoogd boven het metrostation op de plek van de twee grote paviljoens aan de Coolsingel. In het kader van een integrale ontwikkeling kan het college van B&W besluiten om medewerking te verlenen aan een afwijking van het bestemmingsplan - mits de ontwikkeling ruimtelijk goed ingepast wordt volgens de randvoorwaarden zoals beschreven in het hoofdstuk stedenbouw en voldoet aan de Hoogbouwvisie en de daarin vastgelegde sunspots.

De nieuwe ontwikkeling in strijd met de regels van het bestemmingsplan. Voor de ontwikkeling is zodoende

- de uitgebreide procedure is (via artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo) met een Goede Ruimtelijke Onderbouwing noodzakelijk waarin onderzoeken voor water, bodem, externe veiligheid, lucht, geluid, ecologie en archeologie zijn opgenomen.
- Ofwel in samenspraak met de gemeente Rotterdam het doorlopen van een projectbestemmingsplanprocedure met alle bijbehorende onderzoeken.

Het is aan de ontwikkelende partijen om een keuze te maken en zorg te dragen voor de noodzakelijke procedures en onderzoeken. Met inachtneming van de bevoegdheidsverdeling tussen de gemeentelijke bestuursorganen. De gemeente faciliteert de ontwikkelende partijen in het projectbestemmingsplan en draagt zorg voor de begeleiding van de noodzakelijke en bestuurlijke procedures en besluitvorming.

Dit document is opgesteld aan de hand van de voor deze locatie relevante beleidsdoelstellingen (zie volgende bladzijde) die het toetsingskader vormen voor de planologische procedure.



Toegestane ontwikkelruimte Bestemmingplan met vrijstellingsbevoegdheid en ambitie voor afwijking van het bestemmingsplan

Beleidsdoelstellingen

Hiernaast staan de voor de ontwikkeling van de locatie relevante documenten, waarin de beleidsdoelstellingen zijn verwoord. De initiatiefnemer moet zich ervan bewust zijn dat gedurende de looptijd van de planvorming er ook sprake zal zijn van nieuw beleid, wat mogelijk consequenties gaat hebben voor de inhoud van deze NvU. Op dit moment is in ieder geval een gebiedsuitwerking Binnenstad in het kader van de Omgevingsvisie in voorbereiding. Voor zover nu te overzien zal dit document geen consequenties hebben voor de inhoud van deze NvU.

De informatie is te vinden op internet of kan aangeleverd worden.

1. Coalitieakkoord: Nieuwe energie voor Rotterdam 2018-2022 (2018); RIS kenmerk 18bb5320)
2. Het vigerende bestemmingplan Lijnbaankwartier – Coolsingel; <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/>
3. Vuistregels Binnenstad inclusief de daarin benoemde beleidsdocumenten (12-09-2019); RIS kenmerk 19bb19845 en 19bb19844
4. Hoogbouwvisie herziening (2019); RIS kenmerk 19bb21410
5. Afwegingskader bezonning (2021) RIS kenmerk 21bb7639
6. Actualisatie ontwikkelingsvisie Lijnbaankwartier (2017); RIS kenmerk 18bb2162 bijlage 1
7. Welstandsnota Rotterdam (2012); RIS kenmerk 12gr1777
8. Gebiedsatlas ontwikkeling woningvoorraad Rotterdam 2030, herijking 2020; RIS kenmerk 20bb6924
9. Bouwmaatregelen Woningbouw Rotterdam 2018-2021; RIS kenmerk 18bb10674 bijlage 1
10. Nieuw Rotterdams Kwaliteitsbeleid Wonen (2020); RIS kenmerk 20bb003778 en 20bb7471
11. Thuis in Rotterdam, Addendum Woonvisie 2030; RIS kenmerk 20bb10260
12. Actieplan Middenhuur en factsheet middenhuur nieuwbouw (2019); kenmerk 19bb13503 bijlage 1
13. Nota Bedrijfsruimte Rotterdam (juni 2019); RIS kenmerk 19bb15095
14. Nota kantoren Rotterdam (2019); (kenmerk 19bb15095 bijlage 1);
15. Referentiewaarden maatschappelijke voorzieningen (2019); RIS kenmerk 19bb24634
16. Hotelbeleid Wakker worden in een wereldstad (2021); RIS kenmerk 21bb6008
17. Grondprijnsbeleid Rotterdam 2013; RIS kenmerk 13gr2074
18. Grondbeleid en marktbenadering projectmatige woningbouw (27 juni 2019); RIS kenmerk 19bb13130 en 19bb16680
19. Rotterdams Mobiliteitsaanpak (RMA) (20 februari 2020); RIS kenmerk 19bb24254
20. OV visie Rotterdam 2018 – 2040 (2018); RIS kenmerk 18bb568
21. Stedelijk verkeersplan Rotterdam d.d. 23 januari 2017; RIS kenmerk 17bb559
22. Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets (2018); RIS kenmerk 18bb738
23. Rotterdams Duurzaamheidskompas d.d. september 2019; RIS kenmerk 19bb19655
24. Urgentiedocument Rotterdams Weerwoord (2019); RIS kenmerk 19bb11875
25. Grondstoffennota 2019-2022; <http://www.rotterdamcirculair.nl/grondstoffennota>.
26. Visie openbare ruimte 2019-2029; (RIS kenmerk 19bb12319)
27. Handboek openbare ruimte Rotterdams Stijl (2008); <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/rotterdamse-stijl/>
28. Rotterdams stijl Lichtplan Rotterdam d.d. april 2011; <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/rotterdamse-stijl/>
29. Boomstructuurvisie. <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/rotterdamse-stijl/>

2. Plangebied.

2.1 Locatie

2.2 Historie

2.3 Huidige situatie

2.4 (Toekomstige) ontwikkelingen





1.



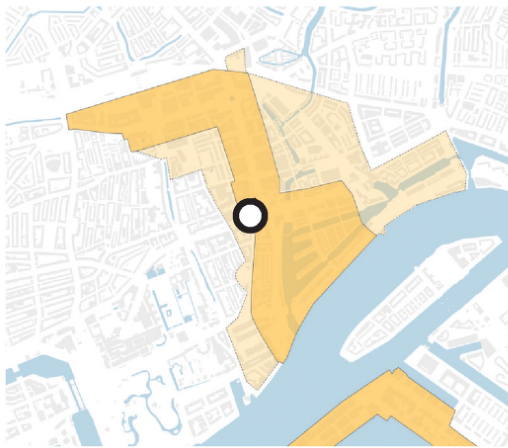
2.



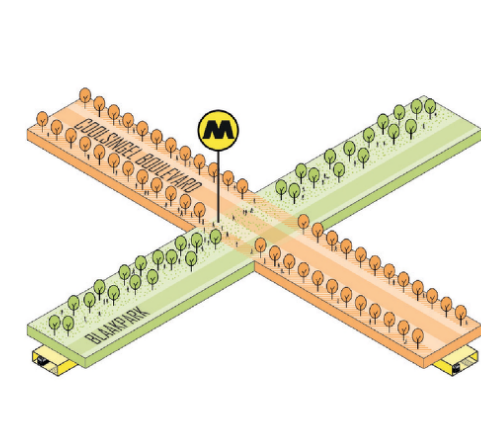
3.



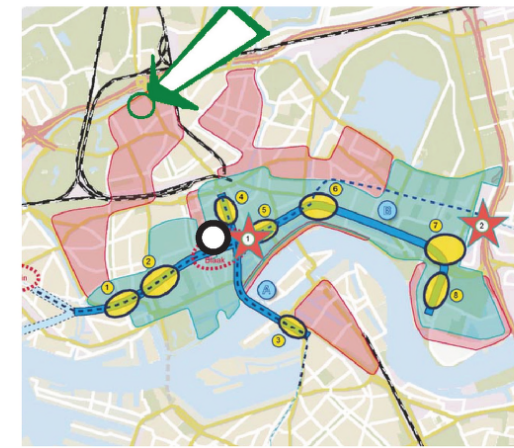
4.



5.



6.



7.



8.

2.1 Locatie

Het ontwikkelgebied Hart 010 heeft een prominente en centrale ligging in de binnenstad en vormt een belangrijke schakel in meerdere stedelijke netwerken:

1. Centrale ligging in netwerk openbare ruimte

De locatie kent een rijke geschiedenis als oriëntatiebaken en bijzonder plein in de stad. Ooit was de Coolse Poort letterlijk een van de 'poorten' van de stad. Vandaag de dag is het metrostation Beurs voor bezoekers de logische entree naar het winkelgebied, het Maritiem Museum of de uitgaansgelegenheden in het centrum of de Witte de With straat. De functie als entree van de binnenstad kan versterkt worden door belangrijke looproutes te verbeteren en de zichtassen naar het Schielandhuis, de Schiedamse Vest en de Coolsingel te herstellen.

2. Churchillplein - belangrijk stadsplein?!

Het Churchillplein ligt op het kruispunt van de stadsboulevards Coolsingel en West(blaak) en vormt daarmee, net als het Hofplein of het Stationsplein, een van de belangrijke stadspleinen in het netwerk van de centrum boulevards. Maar door gebrek aan pleinruimte en de vertroebelde stedenbouwkundige situatie komt deze functie niet tot zijn recht. De ontwikkeling biedt de kans om de stedenbouwkundige opzet te verhelderen en hoogstedelijk programma toe te voegen om het Churchillplein weer op de kaart te zetten als belangrijk stadsplein en 'entree naar de binnenstad'.

3. OV-Knoop

Het Churchillplein is 'het' kruispunt van alle metrolijnen van Rotterdam en biedt toegang tot meerdere tram- en buslijnen, maar de uitstraling en het gebruiksgemak van dit dusdanig belangrijk OV-Knoop laten te wensen over. Ondergronds en bovengronds ligt er daarom de uitdaging om het nu verstopte Metrostation Beurs te transformeren naar het belangrijkste metrostation van de stad, met het gebruiksgemak en kwaliteitsniveau dat hoort bij de betekenis en de allure van de locatie.

4. De binnenstad als Citylounge

In het Binnenstadsplan Citylounge maakt de locatie onderdeel uit van de ontwikkelingszone binnenstad. De centrale ligging van het ontwikkelgebied vraagt om een rijke stedelijke functie mix die bijdraagt aan het binnenstedelijke interactiemilieu; een plek waar verblijven en ontmoeten centraal staat. Dat betekent voor de ontwikkeling dat niet één programma(onderdeel) domineert maar dat het een samenspel is van verschillende programma's. De levendigheid toont zich op maaiveld door publieke functies in de plinten aan alle zijden van het blok, maar ook in hogere ruimten en hogere maaivelden. Publieke toegankelijke routing tussen deze verschillende maaivelden (en daken) versterkt de onderlinge synergie tussen de verschillende programma's en draagt bij aan Hart 010 als huiskamer voor de stad.

5. Ligging in de hoogbouw zone

Door de ligging in de hoogbouw zone 'binnenstad' kan met de ontwikkeling een hoogte-accent worden toegevoegd aan de skyline van Rotterdam om het Churchillplein als stadsplein en entree naar de binnenstad te markeren. De hoogbouw draagt bij aan het toevoegen van woningen in de binnenstad en leent zich als aantrekkelijke kantoorlocatie door de centrale ligging in de stad en de nabijheid van het Rotterdam Central Business District.

6. Groene Long - Stadsproject Westblaak

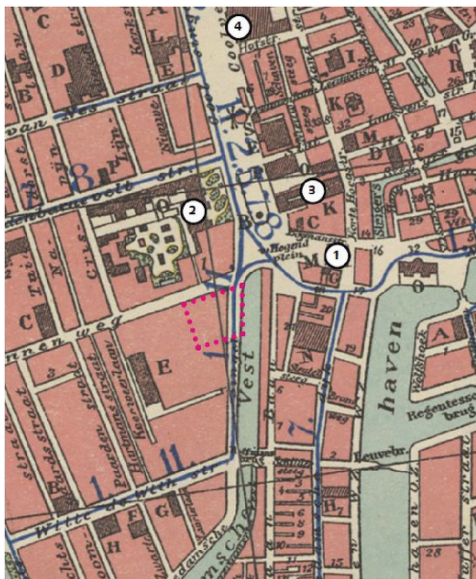
In het kader van de "Zeven Stadsprojecten" worden, in navolging van de Coolsingel, het Hofplein en de Westblaak groener een aantrekkelijker ingericht. De Westblaak zal een transformatie ondergaan van drukke verkeersader naar een groene boulevard met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en recreanten. Dit heeft een positief effect op geluid en luchtkwaliteit. Ook verlaagt de vergroende openbare ruimte de temperatuur en ontstaat er ruimte voor het bergen van water. Dit schept mogelijkheden voor meer woningen en voorzieningen als scholen en crèches, schonere lucht, meer ruimte voor spelen, verblijven en ontmoeten.

7. Ligging aan de kennis-as

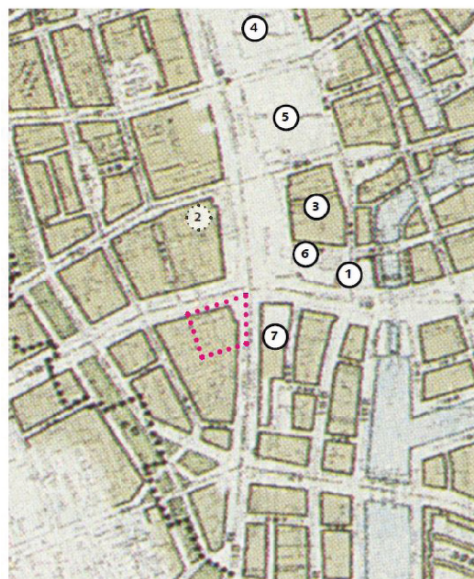
De ontwikkeling Hart 010 ligt letterlijk op de zogenoemde 'Kennisas', die zich uitstrekt vanaf de Erasmus Universiteit tot aan Merwe Vierhavens en een groot aantal onderwijs- en kennisinstellingen met elkaar verbindt. Het toevoegen van een educatief programma en educatie gerelateerde programma's op de ontwikkellocatie zoals studentenwoningen, studieplekken, co-working plekken of maatschappelijk programma zorgen voor een aansluiting en versterking van het ontwikkelingsmilieu langs de kennis-as. De ligging nabij Metrostation Beurs biedt ook aansluiting op treinverbindingen op nationaal en internationaal schaalniveau.

8. Ligging aan de cultuur-as

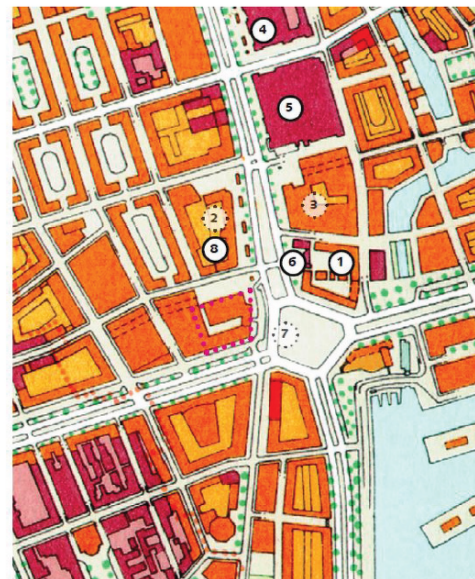
De plek is gelegen nabij de cultuur-as en kan qua aantrekkingskracht en allure echt iets toevoegen door een belangrijke bestemming op deze locatie. Gezien de uitstekende bereikbaarheid per ov is een mix van groot- en kleinschalige culturele- of leisure functies een logische inpassing. Hierdoor kan er aangesloten worden op het bestaande netwerk van cultuurinstellingen in het centrumgebied.



Rotterdam 1920. 1) Schielandhuis; 2) Coolsingelziekenhuis; 3) Passage 4) Postkantoor (rotterdamkaart.nl)



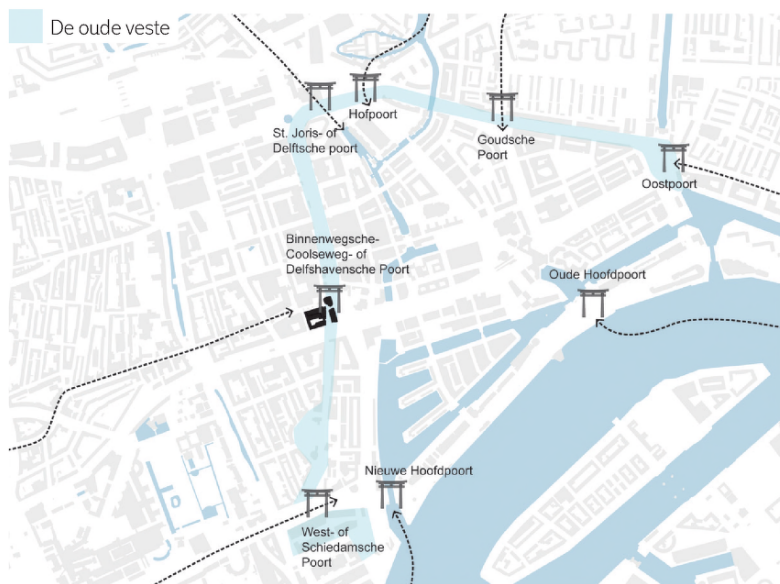
1941- Plan Witteveen. 1) Schielandhuis; 2) Coolsingelziekenhuis; 3) Passage 4) Postkantoor, 5) Beurs, 6) HBU bank, 7) Bijenkorf Dudok.



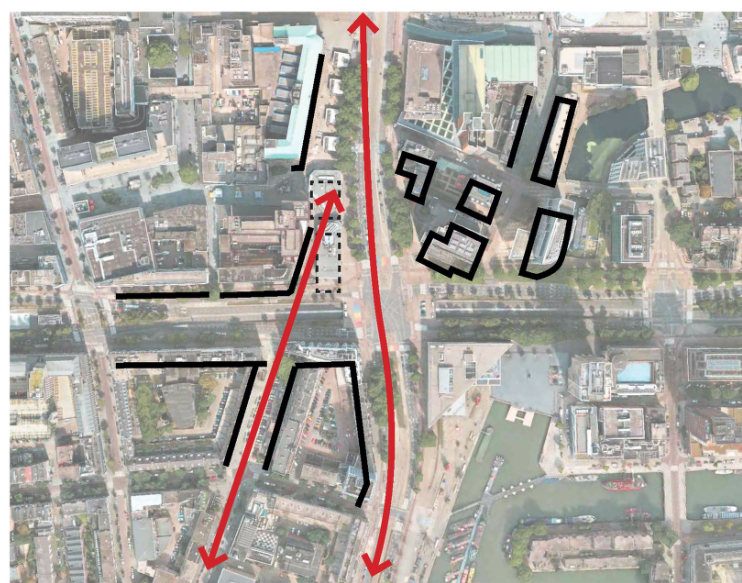
1946- Basisplan van Van Traa. 1) Schielandhuis; 2) Coolsingelziekenhuis; 3) Passage 4) Postkantoor, 5) Beurs, 6) HBU bank, 7) Bijenkorf Dudok, 8) Bank gebouw Rotterdamse Bank vereniging



1985. 1) Schielandhuis; 2) Coolsingelziekenhuis; 3) Passage 4) Postkantoor, 5) Beurs, 6) HBU bank, 7) Bijenkorf Dudok, 8) Bank gebouw Rotterdamse Bank vereniging (topotijdreis.nl)



De Coolsche Poort (1618) was een van de acht stadspoorten van de middeleeuwse vesting.



Huidige situatie op het Churchillpein; de historische 'water' as van de Schiedamsche Vest naar de Coolsingel botst op de twee grote paviljoens aan de Coolsingel. Rechts ernaast ligt de door Van Traa geïntroduceerde nieuwe verloop van de Coolsingel met 'het venster op de rivier'.

2.2 Historie

Stedenbouwkundige structuur

In het plangebied komen een aantal kenmerkende tijdslagen samen. De oudste zichtbare sporen dateren uit de 17de eeuw, met het nabij gelegen Schielandshuis (1665) als meest herkenbare en monumentale bouwwerk. Ook de naam 'Coolse Poort' gaat terug naar die tijd; deze verwijst naar de Coolschenpoort, die hier in 1618 is gebouwd als één van de acht poorten van de middeleeuwse vesting. De resterende bebouwing in en rondom het plangebied dateert uit de 20ste eeuw en kan uitgesplitst worden naar vooroorlogs, de Wederopbouw en de zogenaamde Post 65-periode.

19de eeuw

Tot het einde van de 19de eeuw was het gebied rond het huidige Churchillplein nog een stadsrand. De kanalen Coolvest en de Schiedamsevest waren gesitueerd langs de plek waar ooit de middeleeuwse stadsmuren stonden. Deze markeerden de grens tussen de oude stad en de 19de-eeuwse uitbreidingswijken. De twee belangrijkste gebouwen waren aan de oostzijde van de Coolvest het Schielandshuis, terugliggend ten opzichte van de bebouwing van pakhuizen en koopmanshuizen, en aan de overkant het neoclassicistische Coolsingelziekenhuis (1851) van stadsarchitect W.N. Rose. In 1879 werd, op de plek van de huidige C&A, de Passage gebouwd, een met glas overdekte galerij met aan weerszijden exclusieve winkels naar ontwerp van architect J.C. van Wijk. De monumentale neoklassieke straatgevel hiervan richtte zich niet op de oude binnenstad, maar op de brede en open ruimte van de Coolvest, naast het Schielandshuis en tegenover het Coolsingelziekenhuis. De bouw van deze winkelpassage markeert het punt waar de Coolvest van een rand, een centrum begint te worden, oftewel de start van de huidige Coolsingel.

Vooroorlogse periode (1900-'40)

Rond 1925 was de Coolvest inmiddels onherkenbaar veranderd. Het water was gedempt en tot stadsboulevard getransformeerd, waarna hier drie grootstedelijke gebouwen werden gerealiseerd: het Stadhuis (1920, architect H. Evers) met direct ten zuiden daarvan het Postkantoor (1923, archi-

tect G. Bremer). Hiernaast werd uiteindelijk ook het nieuwe Beursgebouw (1940, architect J.F. Staal) gerealiseerd. Voor deze gebouwen werd een volledige dichtbebouwde stads-wijk afgebroken.

Het Van Hogendorpplein tegenover het Schielandshuis was de zuidelijke markering van de Coolvest. Het plein bestreek na de demping van het kanaal inmiddels de volle breedte tussen het Schielandshuis en het Coolsingelziekenhuis. Architect Evers ontwierp in 1907 voor het midden van dit plein een monument voor ingenieur Caland, bestaande uit een fontein, met een obelisk en daarop een bronzen gevleugelde vrouwenfiguur met mercuriusstaf.

In het verlengde van de Coolvest werd de Schiedamsevest gedempt, waarna langs deze verlengde stadsboulevard in 1930 de immense Bijenkorf van architect W.M. Dudok werd opgetrokken en opnieuw een schaalsprong werd geïntroduceerd. Het Calandmonument moest hiervoor wijken, niet alleen omdat het in de weg stond, maar ook omdat het conventionele, classicistische monument, niet bij de gewenste vooruitgang van een Europese havenstad zou passen (sinds 1939 staat het monument aan de Veerhaven in het Scheepvaartkwartier).

Ook de bebouwing rondom het Schielandshuis werd verwijderd, waarna architect Dudok er in 1939 het HBU-gebouw naast bouwde. In het verlengde van de Bijenkorf heeft in 1940 architect J. Wils aan de gedempte Schiedamse Vest een woonflat gebouwd dat de horizontale lijnen en moderne stijl van het warenhuis doortrok naar het zuiden. De Coolsingel en het Van Hogendorpplein hebben dan het hoogtepunt van monumentale grootstedelijkheid bereikt.

Wederopbouw (1940-'65)

Het plangebied werd, net als een groot deel van de binnenstad, onherkenbaar veranderd na het Duitse bombardement in mei 1940. Reeds snel werd besloten ook veel van de slechts deels beschadigde gebouwen af te breken en daarmee een leeg canvas te creëren voor een geheel nieuwe binnenstad. Het behouden gebleven cluster gebouwen aan de Coolsingel en het Van Hogendorpplein strookten echter qua schaal en betekenis niet met de visie van een ultramoderne nieuwe naoorlogse stad. De Passage was verdwenen, het

Coolsingelziekenhuis zwaar beschadigd, afgeschreven en deels al gesloopt. Het Schielandshuis was als monument gered en ook het HBU-gebouw stond er nog. Het voorste gedeelte van de Bijenkorf was nog bruikbaar en ook de woonflat van Wils had het bombardement overleefd. Gedurende de oorlogsjaren stond er een vervreemdend ensemble van grote gebouwen en delen van gebouwen als monumentale objecten op een leeg vlak. Ze waren ontdaan van hun historische context, maar zouden zelf de ankerpunten worden van een geheel nieuwe binnenstad.

Nog tijdens het puinruimen ging de directeur Gemeentewerken W.G. Witteveen aan de slag met het maken van een wederopbouwplan voor de binnenstad. De architectuur en de stedenbouw zou in schaal en functionaliteit modern zijn, maar gebruik maken van materialen, gevelopbouw en ornamentiek die de aansluiting met het verleden zochten.

Voor het Van Hogendorpplein verbreedde hij de Nieuwe Binnenweg tot een brede verkeersboulevard, en verlengde deze over de vroegere Vismarkt aan de andere kant van de Coolsingel. Hiermee werd de (West)Blaak geïntroduceerd in de stad. Op de plek van Coolsingelziekenhuis werd het kantoor van de Rotterdamsche Bankvereniging (het latere Amro-gebouw) naar ontwerp van architect Mertens gepland. Dit gebouw zou ook de rooilijn van de Coolsingel aan de westkant afmaken. De Bijenkorf werd hersteld met een nieuwe achterbouw. Het Van Hogendorpplein, het latere Churchillplein moest een groots plein worden met forse gebouwen met belangrijke stedelijke functies, omgeven door representatieve verblijfsruimten. Het in 1947 op de hoek van de Nieuwe Binnenweg en de Coolsingel gerealiseerde kantoorgebouw voor het Rotterdams Nieuwsblad van architect Eschauzier, was hiervan een indrukwekkend voorbeeld. Het werd opgetrokken naast het bankgebouw en moest bemiddelen tussen de schaal van de pandsgewijze bebouwing aan de Binnenweg en de kolossen aan de Coolsingel en de Blaak.

Uiteindelijk werd op radicale wijze afgeweken van het Plan-Witteveen (1941), toen deze aan het eind van de oorlog werd vervangen door zijn eigen medewerker C. van Traa. Onder

druk van het Rotterdamse bedrijfsleven werd een nieuw stadsplan gemaakt met meer flexibiliteit en ruimte voor verkeer en bedrijvigheid. Dit functionalistische 'Basisplan voor de wederopbouw van Rotterdam' (1946) was niet gericht op conventionele en historische vormen, maar moest om de nieuwe gebouwen heen worden gecomponeerd die al waren ingezet tijdens Witteveen.

Van Traa ontwierp een ander Van Hogendorpplein: geen gesloten stadsplein omgeven door representatieve klassieke gebouwen, maar een rotonde-achtige vorm, waar de vierdubbele rijbanen van de nu recht doorgetrokken Blaak en de Coolsingel elkaar zouden kruisen. Bovendien moest de Coolsingel niet doorgetrokken worden in de smallere Schiedamse Vest, maar zich juist openen naar de rivier en langs de Leuvehaven richting de Maas worden getrokken. Zo zou er een 'Venster op de rivier' worden geopend, een doorzicht vanuit het stadscentrum op het scheepsverkeer. Hiervoor zou de oude Bijenkorf alsnog geheel moeten wijken.

Het bankgebouw, dat was gesitueerd aan een Coolsingel die nog zou afbuigen richting de Schiedamse Vest, kwam hiermee schuin te staan ten opzichte van de door Van Traa gewenste richting. Deze rooilijnafwijking is uiteindelijk visueel verholpen door drie paviljoens op de restruimte tussen de Coolsingelboulevard en het bankgebouw te plaatsen. Deze paviljoens staan er tot op de dag van vandaag, al is het in gewijzigde vorm. Het plan Van Traa had ook als gevolg dat de Westblaak nu bijna honderd meter meer naar het zuiden werd aangelegd, en er dus tussen het reeds in aanbouw zijnde en in 1949 opgeleverde bankgebouw en de nieuwe verkeersweg een geheel nieuw bouwblok ontstond: de plek van de Coolse Poort.

Rond 1960 was de Bijenkorf van Dudok volledig gesloopt en het warenhuis inmiddels verhuisd naar het in 1957 gerealiseerde gebouw van architect M. Breuer verderop aan de Coolsingel tegenover het Beursgebouw. De Blaak was een verkeersader met een tunnel voor doorgaand verkeer en de Coolsingel inmiddels een verkeersboulevard omrand met grootse moderne gebouwen die zich opende naar een nog

grotendeels onbebouwd stadsdeel rondom de Leuvehaven, waardoor de haven en de rivier de stad in werden getrokken. Het bankgebouw met de afwijkende rooilijn en het geïsoleerde flatgebouw van Wils aan de Schiedamse Vest waren stedenbouwkundige relictten uit het eerdere plan van Witteveen.

De nieuwe Westblaak, die was ontstaan toen de Blaak eind jaren vijftig werd doorgetrokken richting de Rochussenstraat, werd aan weerszijden bebouwd met moderne kantoorgebouwen, 25 meter hoge schijven van zeven bouwlagen met een horizontaal karakter. Het bouwblok dat was ontstaan tussen de Westblaak en het Binnenwegplein, had nu zijn uiteindelijke vorm gekregen.

Architect Bakker ontwierp aan de noordzijde van de Westblaak een serie langgerekte kantoorgebouwen op de smalle percelen die overbleven na het doortrekken van de Westblaak en waar vroeger de 19de-eeuwse bebouwing tussen Binnenweg en Witte de Withstraat stond. Tegen het kantoor van het Rotterdams Nieuwsblad werd in 1958 het kantoorgebouw Westblaak I (later 'de Blaker') voor de Algemene Friese Verzekeringen gebouwd. Dit moest de schuine hoek oplossen die het gevolg was van het Plan Witteveen. Daarnaast verrees in 1960 het Grotiushuis (of Westblaak II). Ondertussen werd ondergronds gebouwd aan de eerste metrolijn van Nederland met precies op deze plek de kruising van de twee lijnen en dus het belangrijkste station.

Post '65 (1965-'90)

In 1970 vindt de manifestatie C'70 plaats, waarbij in het centrum vele paviljoens werden neergezet en vanuit een kabelbaan met gondels de binnenstad vanuit de lucht kon worden ervaren. Ook op het Binnenwegplein ter hoogte van de Lijnbaan hebben paviljoens gestaan (de huidige paviljoens tussen de Lijnbaan en de Coolsingel stammen van na 1999 toen er een reconstructie van het Binnenwegplein plaatsvond).

Tussen Hofplein en Churchillplein wordt op de tweede linie (strook tussen Coolsingel en Lijnbaan) in een brutalistische

architectuurstijl hoogbouw gerealiseerd, waaronder een toren voor de Amro Bank en Rotterdam Building. Deze zijn allebei gebouwd in 1976, beide 54 meter hoog en beide ontworpen door Kraaijvanger Architecten. De hoogbouw naar Amerikaans model moest nieuwe hoofdkantoren en werknemers naar de binnenstad trekken. Hoogtepunt had het Wereldhandelscentrum (Whc) aan de Leuvehaven moeten worden. In 1974 schrijft de gemeente hiervoor een besloten ontwerpprijsvraag uit. Deze wordt door bureau Hoogstad gewonnen. Van de oorspronkelijke plannen komt uiteindelijk weinig terecht; aan de Leuvehaven is uiteindelijk in 1980 een grootschalig complex van kleinschalige woningbouw gerealiseerd naar ontwerp Apon Van den Berg Ter Braak Tromp.

In de periode 1974-'78 organiseert de gemeente meerdere prijsvragen voor grotere stedenbouwkundige ontwerpen in de binnenstad. Het gemeentebestuur wil hiermee uitvoering geven aan een meer herbergzame binnenstad. Dit houdt onder andere in een stop op kantoren, meer nadruk op woningen en andere verlevendigende functies als cafés en winkeltjes alsook de versterking van looproutes.

Naar aanleiding van zijn ontwerp voor de Leuvehaven krijgt Hoogstad in 1975 tevens opdracht van de gemeente om samen met de dienst Stadsontwikkeling een ruimtelijk kader te maken voor wonen in de binnenstad. Niet alleen de Leuvehaven, maar ook het Churchillplein, de St. Jacobsplaats en het gebied daartussen maken onderdeel uit van deze studie, die de naam Waterverband kreeg. Deze bestaat uit een serie plannen voor het gebied tussen het Pompenburg en de Nieuwe Maas, maar omvat ook een masterplan voor het Churchillplein.

Hoogstad ziet dit plein als een cruciale schakel om het centrum van Rotterdam opnieuw aan het water te koppelen. De focus wordt echter verlegd van een visuele naar een programmatistische relatie. Op de hoekpunten ten oosten van het plein situeert Hoogstad een nieuw museum voor Land- en Volkenkunde, het Havenmuseum, het Wereldhavencentrum, een hotel en het Amerikaans consulaat, die met loop-

bruggen over Blaak en Wijnhaven werden verbonden met de andere onderdelen van zijn waterverbandstudie. Jan Hoogstad krijgt vervolgens in 1976 niet alleen opdracht voor het ontwerp van woningbouw op de nog lege St. Jacobsplaats, maar wordt ook door de gemeente gevraagd een masterplan te maken voor de vier hoekpunten van het Churchillplein.

Hoogstad ziet het Churchillplein als het epicentrum van de binnenstad, maar ook is hij van mening dat "ruimtelijk slobbert de Coolsingel zonder enige spanning de Leuvehaven in". Hoogstad bouwt in zijn masterplan voort op het model van het kruispunt, maar concludeert dat de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie hier niet te combineren zijn. Hij probeert betekenis te geven aan vier kleine, pleinvormige ruimtes in de oksels van het kruispunt: het Binnenwegplein, het pleintje bij het Schielandshuis, Plein 1940 en de Schiedamse Vest. Tussen het Churchillplein en deze vier pleintjes wordt het nieuwe programma gesitueerd. Door de bebouwing een eigen bestemming en karakter te geven, zouden de pleintjes geactiveerd en onderdeel van het stedelijk leven worden.

Het gebouw van het Rotterdams Nieuwsblad is rond 1974 afgebroken en vervangen door de Coolse Poort (1979) van Van Erk met de kenmerkende Bordeauxrode spiegelende glasgevel. Voor de noordwestelijke hoek van het masterplan van Hoogstad waren deze plannen al te vergevorderd om hiervan af te wijken. Wel wordt er nog ruimte gevonden voor een paviljoen boven de ingang van de metro, dat met zijn entrees naar het Binnenwegplein is gekeerd.

Het kasteelachtige appartementencomplex De Nieuwe Veste op de hoek van Churchillplein en Westblaak, is de enige hoekpunt dat volledig volgens het masterplan van Hoogstad is gerealiseerd. Deze zuidwesthoek wordt in 1981 gevuld met een ontwerp van W. Schulze, afkomstig van bureau Hoogstad. Met deze bebouwing is de visuele verbinding met de Schiedamse Vest alsook met de oorspronkelijke stedenbouwkundige lijn waar zowel de Bijenkorf als het bankgebouw zich aan conformeerde, definitief dichtgezet.

De overige hoekpunten van het Churchillplein worden niet

volgens het masterplan van Hoogstad uitgevoerd, waardoor het kruismodel met de achterliggende pleintjes niet goed uit de verf is gekomen

In 1982 wordt de Calandlijn, de oost-west metrolijn, geopend, waarvan ook metrostation Churchillplein deel uitmaakt (eind jaren '90 is de naam van het metrostation gewijzigd in Beurs).

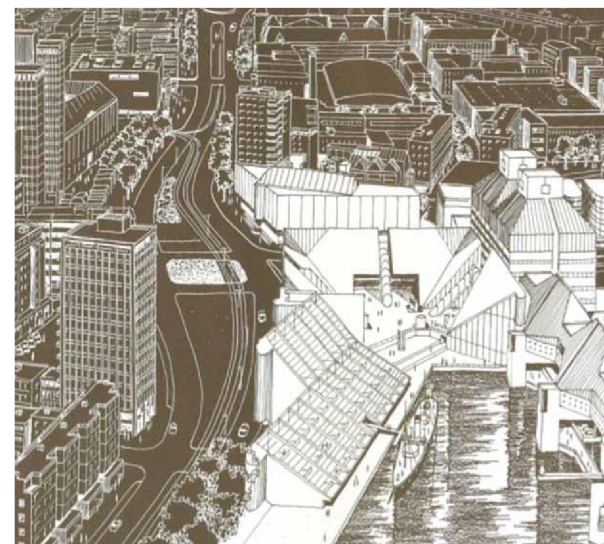
Het kantoor van de Algemene Friese Verzekeringen van architect Bakker is in 1985 voorzien van een volledig nieuwe gevel, waarbij de tweezijdige oriëntatie op de Coolsingel en op de Blaak is verdwenen en het nu meer op een onderbouw voor de Coolse Poort lijkt.

Van het ambitieuze plan van Hoogstad is het oorspronkelijke havenmuseum in 1986 gerealiseerd in de vorm van het Maritiem Museum aan de Leuvehaven. Hiermee is de zuid-oostelijke hoekpunt van het Churchillplein alsnog deels ingevuld conform het masterplan voor het Churchillplein uit 1976. Het in zichzelf gekeerde gebouw van architect Wim Quist volgt de scherpe contouren van het masterplan en is ook op het achterliggende Plein 1940 georiënteerd. Het 'Venster op de rivier' van Van Traa is hiermee grotendeels dichtgezet.

De kantoorstoren van Robeco (1991), eveneens een ontwerp van Quist, verrijst op de noordoostelijke hoekpunt van het Churchillplein. Het wijkt in positie en vorm af van het masterplan (en museum) dat Hoogstad hier had bedacht.

Het 95 meter hoge gebouw volgt de richting van het oude stratenpatroon, evenals het Schielandshuis en het HBU-gebouw. De hoogtes van deze beide gebouwen zijn terug te vinden in de lagere bouwdelen van de toren. Robeco heeft 25 jaar hoofdkantoor gehad in deze toren, en is in 2016 verhuisd naar de FIRST Tower aan het Weena.

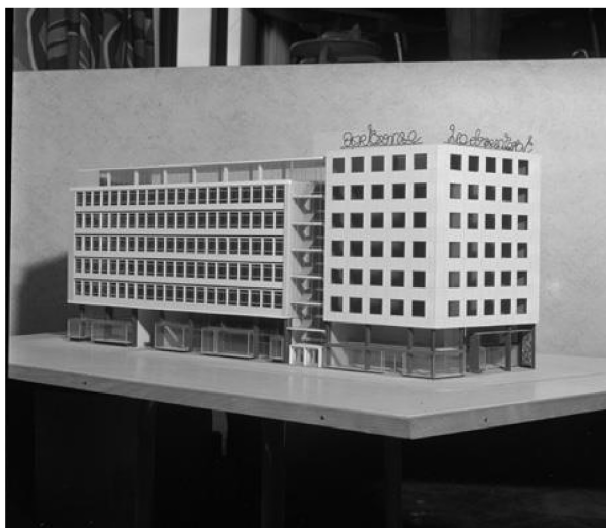
De twee paviljoens De Veste worden in de jaren '90 volledig getransformeerd, waarbij het uiterlijke onherkenbaar wijzigt.



Impressie van het Churchillplein uit het masterplan (1973) van Jan Hoogstad (Bureau Hoogstad).



Voorstel voor bebouwing op de hoekpunten van het Churchillplein uit de studie van Jan Hoogstad, linksonder de contouren van De Nieuwe Veste (Bureau Hoogstad).



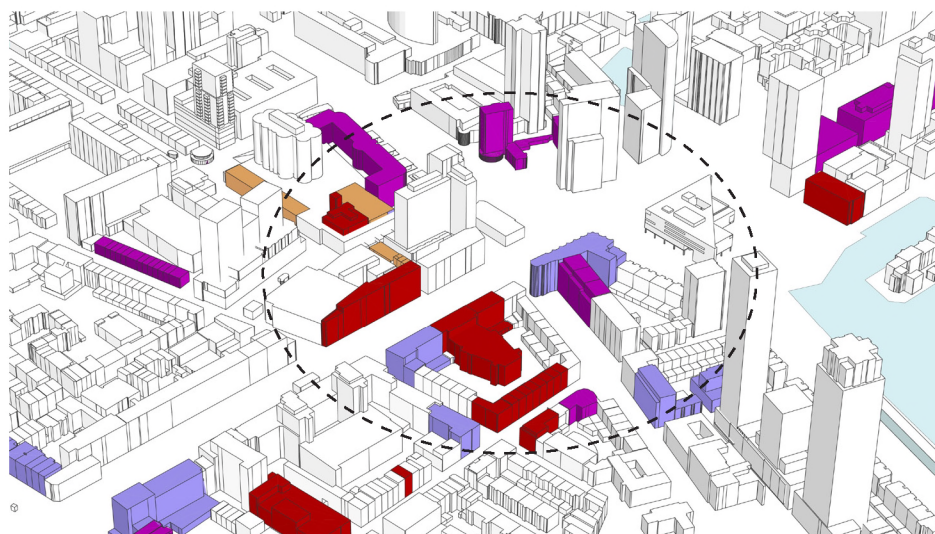
Maquette van de kantoorstijf De Blaker. (SAR)



1976: Paviljoens aan het Churchillplein moeten de grote en uiteenlopende openbare ruimte voor het Allianz gebouw aantrekkelijker maken voor de voetganger. Kantoren kenmerkend voor de architectuur van de jaren 70. (SAR)



Paviljoens de Veste op het plein voor de Coolse Poort 1981. (SAR)



- Gemeentelijk monument
- Rijksmonument
- Beeldbepalend gebouw
- Beeldondersteunend gebouw

Gebouwen

De Blaker (Westblaak I)

Het kantoorgebouw Westblaak I, gelegen aan de Westblaak 5-13, werd in 1955-'58 gebouwd naar ontwerp van Herman D. Bakker en was gesitueerd naast het meer gesloten, in traditionalistische architectuur gebouwde kantoor van het Rotterdams Nieuwsblad (1947) van architect F.A. Eschauzier. Beide gebouwen voegden zich naar de vooroorlogse as van de Coolsingel die Witteveen in zijn plannen voor de wederopbouw opnam. De gevel aan de Coolsingel van Westblaak I volgde de schuin weglappende as van de Schiedamse Vest, de langgevel de haakse rooilijn van de nieuw aangelegde Westblaak.

De plint op de noordelijke hoek van Westblaak en Coolsingel was gevuld met winkels. Op de hoek had het gebouw boven de glazen puilen van de begane grond een gesloten gevel bekleed met vaurion (een franse kalksteen) waarin in een raster vierkante ramen waren gestanst. Net de hoek om werd de gevel onderbroken door een glazen trappenhuis met entreehal voor de bovenliggende kantoren, waarna de gevel zich meer opende.

Het langere deel aan de Westblaak wordt op de begane grond opgedeeld door een onderdoorgang voor de expeditiehof (1e Westblaakhof). Op de begane grond liggen de winkelveels terug van de rooilijn, precies op de buitenste rij dragende kolommen. Glazen etalageblokken steken uit de glazen puilen naar voren (tot de rooilijn) en staan op een terugliggende onderbouw, waardoor deze lijken te zweven. De entrees van de winkels liggen weer terug in pui. De winkels beschikten over een entresol achter de dubbelhoge voorpui. De winkelpuikozijnen waren bekleed met bronzen platen en de borstwering, of onderbouw van de etalages, met kwartsiet. De verdiepingsgevel van dit bouwdeel benadrukt de horizontaliteit van het gebouw met stroken vensters in schokbetonnen kozijnen, afgewisseld met stroken bekleed met schokbetonnen borstweringpanelen.

De bovenste verdieping lag iets terug en de gevel was daar grotendeels van glas. De achtergevel was oorspronkelijk net als de voorgevel opgezet in schokbeton met stroken vensters, behalve op de bovenste verdieping waar eenzelfde glazen gevel was als aan de voorzijde. Ter hoogte van het centrale trappenhuis was de achtergevel bekleed met een grijze verglaasde baksteen, het westelijk noodtrappenhuis lijkt bekleed te zijn geweest met kunststenen gevelpanelen. De achtergevels van de winkels op de begane grond zijn in baksteen opgetrokken. De gevel op de kopse kant aan de Keerweer is boven de ruime hoekwinkel bekleed met verglaasde baksteen. Het bouwdeel aan de Coolsingel is aan de achterzijde, net als de voorgevels aldaar, bekleed met vaurion.

Het hoekdeel was bestemd voor de Algemene Friese Verzekeringen. Dit kantoor had aan de Coolsingel een entreehal met een monumentale wenteltrap naar de entresol en de 1ste verdieping. Op de begane grond was aan de Westblaak een winkel met een ondiep perceel. Vanaf de 2de verdieping werden de kantoren in het hoekdeel verhuurd; deze verdiepingen werden ontsloten door de centrale hal en het trappenhuis aan de Westblaak.

Aan de Keerweer, gelegen naast de ruime hoekwinkel, liggen drie kleine winkels met entresol en bovenwoningen. De glazen winkelpuilen zijn voorzien van een luifel. De voorgevels van de woningen zijn bekleed met betonnen panelen, de raampartijen hebben draadglas panelen als borstwering.

Westblaak I werd in 1984 hernoemd naar 'de Blaker', waarna een jaar later naar ontwerp van architecten- en ingenieursburo Van der Velde de gevels en de indeling van het gebouw zeer ingrijpend zijn gewijzigd. Het glazen, centrale trappenhuis in de voorgevel werd verwijderd en de ruimte werd bij de kantoorvloeren getrokken. De kantoren worden nu alleen ontsloten door de drie liften. Een noodtrap werd aan de achterzijde toegevoegd. De borstweringen zijn rondom, van de kopse gevel aan de Keerweer, langs de Westblaak tot en met de kopse gevel aan de Coolsingel, bekleed met

horizontale, aan de onderzijde uitstekende rvs-panelen met geïntegreerde lamellen zonwering.

De terugliggende 6de verdieping werd uitgebreid tot aan de rooilijn.

Met al deze ingrepen zijn zowel de oorspronkelijke geleiding van het gebouw als de verschillende gevelbekledingen verdwenen. De hoek aan de Coolsingel is niet meer als los bouwdeel herkenbaar. De aankleding van de entreehal is eveneens in 1985 ingrijpend gewijzigd, maar daarna nogmaals vernieuwd. Een kleine, met rvs bekleedde luifel steekt nu iets uit in de gevel boven de entree. De puilen van de winkels zijn hier ook geheel vernieuwd en trekken de gevels glad.

De gevels van de winkels aan de Westblaak zijn nog enigszins origineel, maar de terugwijkende onderbouwen van de etalages zijn vervangen door een plint op de rooilijn. Door reclame-uitingen is de helderheid verloren gegaan. Aan de achterzijde is op de bovenste verdieping een nieuwe gevel gemetseld met ramen in de maat van die van de andere verdiepingen. Alle ramen zijn hier vernieuwd met aluminium kozijnen. De kunststenen gevelpanelen ter hoogte van het westelijke trappenhuis lijken vervangen door metselwerk in eenzelfde soort verglaasde baksteen als elders oorspronkelijk is toegepast en de betonnen geveldelen zijn geleverd. In 1985 is ook het interieur van het hoekdeel aan de Coolsingel vernieuwd, is de wenteltrap verwijderd en zijn de verdiepingen heringedeeld.

Coolse Poort

In 1979 werd aan de Coolsingel 139 de Coolse Poort opgeleverd, een ontwerp van architect Rob van Erk (Groosman Partners). Hiervoor is het op de hoek gelegen kantoor van het Rotterdams Nieuwsblad afgebroken.

In het ontwerp voor de Coolse Poort moesten de rooilijnen uit twee verschillende stedenbouwkundige plannen worden verenigd. De hoogbouw markeert enerzijds het einde van de Coolsingel en diende de zichtlijn naar de Leuvehaven te versterken om op deze wijze het 'Venster op de rivier' scherper te kaderen conform het Basisplan van Van



Kantoorgebouw Hollandse Bank Unie (HBU), W.M. Dudok 1939-1940. (SAR)



Het Maritiem Museum vanaf de Blaak. Met rechts de Coolsepoort. 1986. (SAR)



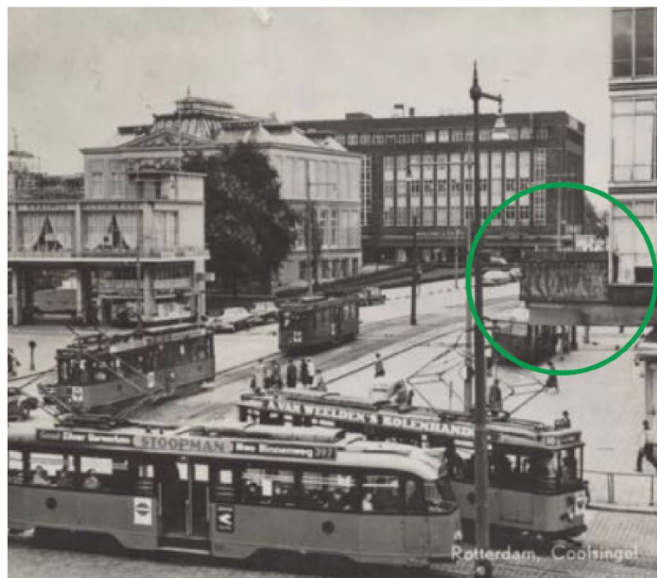
Appartementengebouw De Nieuwe Veste vlak na oplevering in 1980.



Kantoor van de Rotterdamsche Bankvereniging (het latere Amro-gebouw) naar ontwerp van architect Mertens. (SAR)



Voormalige porcelain- en glaswinkel van de firma Jungerhans (1953) gevestigd, een ontwerp van architectenbureau Kraaijvanger. (Museum Rotterdam)



De gevelsteen van het voormalige Bijenkorf gebouw is bewaard gebleven en zal zo dicht mogelijk bij het oude Bijenkorflocatie terug geplaatst worden.

Traa (1946). Anderzijds volgt de tweelaagse onderbouw de rooilijn uit het oorspronkelijke Plan Witteveen (1941), waardoor de as richting Schiedamse Vest behouden bleef. Deze rooilijn was reeds in 1949 door het nieuwe gebouw van de Rotterdamsche Bankvereniging (de latere Amro-bank) ingezet. De hoogbouw is 74 meter hoog en samengesteld uit drie vleugels met kantoren rond een betonnen kern, zo dicht mogelijk op de rooilijn van de Coolsingel. De vleugels aan de Coolsingel steunen op zware betonkolommen die via kruisvormige 'vuisten' de gewichten van de hoogbouw afdragen. Op deze wijze konden deze vleugels voorbij de eigendomsgrenzen - die schuin de as van het Witteveen-plan volgen - uitkragen en een rechte lijn vormen parallel aan de rechtgetrokken Coolsingel van Van Traa. De onderbouw sluit tevens aan bij de bebouwing aan de Westblaak. De toren kreeg vanwege de paarsrode curtain wall van glas en aluminium bijnamen als 'Aubergine' en 'Rode Kroot'. Deze gevels zijn nog grotendeels origineel, maar de technische staat is slecht. Enkele ramen zijn vervangen met glas in een andere kleur, aangezien de originele tint moeilijk leverbbaar is.

In 1992 realiseerde de Architecten Cie voor het entreegebied een geheel nieuwe hoekoplossing. Oorspronkelijk betrof dit een onder de grote betonkolommen, los van de bovenliggende kantoorverdiepingen gesitueerde, recht-hoekig entreevolume met afgeschuinde hoeken, met zowel aan het Binnenwegplein als de Coolsingel draaideuren naar de entreehal. In het nieuwe ontwerp is de hele hoek van de onderbouw vervangen door een ovaal gekromde vliesgevel, waarbij het dak van het entreevolume omhoog wipt vanaf de betonnen kern met de liften en trappen.

Elke winkel op de begane grond aan de noordzijde (Binnenwegplein) was oorspronkelijk voorzien van een entree in een portiekje, waarbij aan weerszijden de etalages naar voren kwamen. In 2011 zijn deze winkelgevels helemaal glad- en gelijkgetrokken naar ontwerp van Toba architecten. De gevel van de winkelruimte aan de Coolsingel, gelegen tussen de entree en het naastgelegen gebouw aan de Westblaak, is echter nog in originele staat.

Het oorspronkelijke interieur van de Coolse Poort is nage-nog geheel verdwenen, maar de speciaal ontworpen elementen met geïntegreerde luchtbehandeling en lichtarmaturen onder de betonnen vuisten zijn behouden gebleven.

Paviljoens De Veste

Als derde randvoorwaarde bij de bouw van de Coolse Poort werd een lagere bebouwing aan de voorzijde van de hoogbouw aan de Coolsingel verlangd. Dit was het gevolg van de 'gezelligheidsrevolutie', waarbij in de binnenstad pittoresk vormgegeven paviljoens de leegten van de wederopbouwstad moesten vullen met vermaak en vertier. Rob van Erk loste dit op door aan de voorzijde van de toren twee aaneengeschaalde paviljoens ('De Veste') te ontwerpen, met een bioscoop ('Alhambra'), restaurants en een discotheek. Deze waren opgetrokken in dezelfde materialen en motieven als de toren, maar op een meer kleinschalige schaal.

Het langgerekte paviljoengebouw bestond uit twee delen die op de verdieping werden verbonden met een doorlopende promenade langs de gehele westgevel. Kenmerkend waren het structuralistische voorkomen en de afgeschuinde hoeken die elk deelvolume accentueerde. Het kleurenpalet sloot aan bij de Coolse Poort, met gevels van roodpaars metselwerk, daken gedekt met eternit leien in 'avondroze' en rood gemoffelde stalen puin. Het glas was bruinrood getint maar doorzichtig. Het uitgewassen beton was onbekleed en toonde op brutalistische wijze de afdruk van de bekisting in het oppervlak. Door de expressieve kleur, vorm- en materiaalbehandeling konden de paviljoens, die slechts twee lagen hoog mochten zijn, tegenwicht bieden aan de forse Coolse Poort en de grote, open ruimte van het Churchillplein. Door de vergelijkbare architectuur vormden hoogbouw en paviljoens samen bijna een organisch geheel.

Op de begane grond waren de paviljoens aan de Coolsingel gesloten vanwege het langsrazende verkeer, maar op de verdieping en aan het Binnenwegplein was de gevel grotendeels open en transparant beglaasd. In het zuidelijke gebouwtje was de hoofdentree naar het onderliggende metrostation Beurs geïntegreerd. De opvallende entree van

bioscoop Alhambra werd, gezien vanaf het Binnenwegplein, omkaderd door de onderzijde van de brutalistische, betonnen trappen die aan weerszijden omhoog leidden naar de promenade.

Beide paviljoens zijn in de jaren '90 gestript tot het betonskelet en voorzien van een nieuwe gevel (ontwerp W. Putter), waardoor de stedenbouwkundige en visuele samenhang tussen de trottoirbebouwing en de Coolse Poort geheel is verdwenen.

Monumenten en beeldbepalende gebouwen omgeving

In de directe omgeving van de ontwikkelingslocatie, in de vier kwadranten rondom het Churchillplein, bevinden zich een aantal beschermde monumenten en markante Post 65-gebouwen die van belang kunnen zijn voor het planproces.

Noordoostelijke kwadrant

Ten noordoosten van het Churchillplein, het gedeelte tussen Coolsingel en Blaak, liggen twee rijksmonumenten, die beide ten opzichte van de Coolsingel een schuine rooilijn vertonen.



Overzicht kwadranten rond Churchillplein

Schuin tegenover de Coolse Poort ligt op Coolsingel 104 het HBU-gebouw of Erasmushuis (1939) van architect W.M. Dudok. Het voormalige kantoor van de Hollandsche Bank-Unie heeft het bombardement overleefd. Aan de voorzijde is een ronde uitbouw uit 1986 zichtbaar naar ontwerp van Marja Haring van Kraaijvanger Architecten.

Het HBU-gebouw wordt gekenmerkt door een 35 meter hoge toren en een lagere vleugel op zes meter hoge pilaren, waardoor een doorkijk van de Coolsingel naar de tuin van het achterliggende gebouw gehandhaafd bleef: het Schiedlandshuis (1665). Dit in Hollands classicistische stijl vormgegeven gebouw voor het Hoogheemraadschap van Schiedland aan de Korte Hoogstraat 31 is het enige in het centrum nog resterende gebouw uit de 17de eeuw is. Het is een ontwerp van de architecten Jacob Lois en Pieter Post.

Zuidoostelijke kwadrant

Met de bouw van het Maritiem Museum (1986) aan de Leuvehaven in het gedeelte tussen Blaak en Schiedamsedijk is het in het Basisplan van Van Traa beoogde 'Venster op de rivier' alsnog dichtgezet. Het is een ontwerp van architect W.G. (Wim) Quist. Het gebouw wordt gekenmerkt door zijn eenvoudige hoofdvorm, de gelijkbenige driehoek en zijn duidelijk zichtbare scherper te kadreren conform het Basisplan van Van Traa (1946). Anderzijds volgt de tweelaagse onderbouw de rooilijn uit het oorspronkelijke Plan Witteveen (1941), waardoor de as richting Schiedamse Vest behouden bleef. Deze rooilijn was reeds in 1949 door het nieuwe gebouw van de Rotterdamsche Bankvereniging (de latere Amro-bank) ingezet.

In het ontwerp zijn diverse verwijzingen naar de scheepsbouw opgenomen, zoals stalen trappen en hekwerken, gangways (loopplanken) en hijskranen. Aan de Leuvehavenzijde is een lager vierkant bouwdeel asymmetrisch ingeschoven.

In 2004 is het museum uitgebreid met een tweede kubusvormig bouwvolume. De uitbreiding is geheel in stijl met het oorspronkelijke gebouw ontworpen door Frank Wintermans, de opvolger van Quist.

Zuidwestelijke kwadrant

In het gedeelte tussen Westblaak en Schiedamsedijk is de woonflat (1940) van architect Jan Wils van belang. Ook dit rijksmonument heeft het bombardement overleefd. Het is gelegen aan de Schiedamse Vest 2-40 en volgt de rooilijn van de straat. Deze zelfde lijn is terug te vinden in de plint van de Coolse Poort, waarmee dit volume aansluit op het verlengde van de Schiedamse Vest. De 54 meter lange flat was in eerste instantie tegen de oude Bijenkorf (1930) van architect Dudok gebouwd; ook qua stijl waren de gebouwen verwant. Beide lagen in het verlengde van de Coolsingel. Tijdens het bombardement werd de oude Bijenkorf zwaar beschadigd. Met de wederopbouw werd het tracé van de Coolsingel verschoven, waardoor de flat aan de huidige enigszins beschutte Schiedamse Vest kwam te liggen en niet meer aan de drukke verlengde Coolsingel.

Met de bouw van De Nieuwe Veste (1981) op de hoek van het Churchillplein en Schiedamsedijk werd het zicht op de woonflat geblokkeerd. Dit appartementengebouw van 12 verdiepingen kwam tot stand op basis van het masterplan van architect Jan Hoogstad. Zijn bureaugetoonde W. Schulze, van het bureau Hoogstad, Weeber, Schulze en Van Tilburg (HWST), tekende het ontwerp. Het is gebouwd op een L-vormig perceel, waarvan de lange zijde aan de Westblaak gedeeltelijk taps toeloopt. Het kavel bleef over na sloop van de oude Bijenkorf en de aanleg van de Westblaak.

Met de bouw van De Nieuwe Veste werd het geamputeerde bouwblok afgerond. Vanwege de geringe diepte en de benodigde ruimte voor het verkeer werd in samenspraak met de gemeente het trottoir onder het gebouw geschoven, waardoor een arcade voor voetgangers ontstond. De punt van het gebouw is voor de monding van de Schiedamse Vest doorgetrokken. De wigvormige grondvorm keert terug in de oplopende hoogte van het gebouw: zes verdiepingen aan de uiteinden van de L-vorm en tien op de hoek. Kenmerkende diagonale lijnen en afgeschuinde hoeken keren terug in betonnen kolommen van de arcade, uitkragende erkers en dakranden. Vanwege de verkeersintensiteit zijn de appartementen niet voorzien van balkons, maar van afsluitbare erkers.

Architect W.M. Dudok bouwde aan de verlengde stadsboulevard het immense gebouw voor de Bijenkorf aan de gedempte Schiedamse Vest. Het werd gezien als een meesterwerk van glas, geglazuurde baksteen, met vormen en een schaal die doen denken aan lijnvliegtuigen en intercontinentale passagiersschepen. Het warenhuis was opgebouwd rond een groot met glas overdekt atrium. Het gebouw raakte zwaar beschadigd in de oorlog, waarbij alleen het voorste gedeelte nog bruikbaar was. In het Basisplan Van Traa stond de oude Bijenkorf in de weg voor het te creëren 'Venster op de rivier', waarmee het contact tussen de stad en de rivier hersteld diende te worden. Het gebouw werd uiteindelijk rond 1960 volledig gesloopt. De voormalige Bijenkorf was gesitueerd op het voormalige Van Hogendorpsplein, op de plek van het huidige Churchillplein. De originele gevelsteen van de vooroorlogse Bijenkorf (1930) is bewaard gebleven en zal worden herplaatst op de Coolsingel, zo dicht mogelijk bij de oorspronkelijke locatie. De steen wordt geplaatst op een sokkel, zodat de afbeeldingen van twee kanten zichtbaar blijven.

In het metrostation Beurs zijn nog twee kunstwerken (1968) aan te treffen. Deze zijn geplaatst op de kopwanden van de onderdoorgang: 'De Lasser' van kunstenaar Henk de Vos (zijde Binnenwegplein/Westblaak) en een kinetisch kunstwerk van Johan van Reede (zijde Coolsingel/Blaak).

Noordwestelijke kwadrant

In het noordelijke deel tussen Westblaak en Coolsingel is met name het gebouw van de Rotterdamsche Bankvereniging (1949), het latere Amro-bankgebouw, van belang. Dit rijksmonument is een ontwerp van architect H.F. Mertens. In de voorgevel van dit gebouw werd de rooilijn van Witteveen geïntroduceerd, afkomstig van de as richting de Schiedamse Vest, die ook in de plint van de Coolse Poort is terug te vinden. Echter Van Traa ondersteunde niet het plan dat de Coolsingel zou afbuigen richting de Schiedamse Vest, waardoor het bankgebouw schuin was komen te staan ten opzichte van de door Van Traa gewenste richting. Deze rooilijnafwijking is uiteindelijk visueel verholpen door drie paviljoens op de restruimte tussen het gebouw en de Coolsingel te plaatsen.

Ten noorden van het plangebied ligt het Binnenwegplein. Het voormalige meubelwarenhuis H.H. De Klerk (1954) is gelegen op de hoek Binnenwegplein en Lijnbaan. Het is een ontwerp van architect Van den Broek en Bakema en beschermd als gemeentelijk monument. In de periode 1988-2014 was hier boekhandel Donner gevestigd. In 2020-'21 ondergaat het kubusvormige gebouw met gesloten gevels een volledige transformatie. Hierbij wordt een nieuwe roltrap aan de Lijnbaan-zijde geplaatst, zodat de monumentale trapsgewijze rondom een vide naar boven oplopende tentoonstellingsvloeren behouden kunnen blijven. Rechts naast De Klerk, op de hoek Binnenwegplein/Coolsingel, was de voormalige porcelain- en glaswinkel van de firma Jungerhans (1953) gevestigd, een ontwerp van architectenbureau Kraaijvanger. Dit gebouw is in 2017 volledig gesloopt en herbouwd in vergelijkbare vorm, als onderdeel van het nieuwe winkelcentrum Forum Rotterdam.

Aan de Westblaak 19-61 staat het Grotiushuis of Westblaak II (1960), een gemeentelijk monument van architect H.D. Bakker. Het kantoorgebouw is gelegen aan de andere zijde van de Keerweer en ligt in het verlengde van Westblaak I, dat in 1984 werd hernoemd naar de Blaker. Het Grotiushuis is honderd meter lang en telt zes verdiepingen op een onderlaag van winkels. Het vormt één bouwblok met het winkelpand van Van Reeuwijk, de huidige Albert Heijn en Action. Dit pand was kort na de oorlog gebouwd, toen de plannen voor de doorbraak van de Westblaak nog niet concreet waren. De Westblaak is als verbinding tussen de Blaak en de Rochussenstraat door het bestaande stratenpatroon gesneden, waarmee een cruciale verbinding in het verkeerssysteem van het Basisplan is gerealiseerd. Gevolg was dat het gebouw van Van Reeuwijk aan de achterzijde bijna tot de Westblaak reikte. Vanwege de nog slechts 3,60 meter resterende ruimte heeft het Grotiushuis een merkwaardige smalle punt op de hoek van de Karel Doormanstraat (trappenhuis) en tot halverwege een wigvormige plattegrond. Op de 1ste etage is een glazen uitbouw gemaakt om het volume van de hoekwinkel te vergroten.

Beleid Post 65 Rotterdam

In het kader van de groeiende belangstelling voor Post 65-erfgoed wordt binnen de gemeente Rotterdam nagedacht hoe behoud en herontwikkeling van iconische projecten en goed bewaarde gebouwen als voorbeeldprojecten kunnen worden ingezet die andere partijen inspireren.

Ondanks de toenemende aandacht voor de architectuur uit de periode Post 65 wordt de gemeente Rotterdam veelvuldig geconfronteerd met ruimtelijke opgaven en transformatie-/sloopplannen voor dit jonge erfgoed. De in grote hoeveelheid gerealiseerde gebouwen van na 1965 zijn steeds vaker onderdeel van projectvoorstellen die door middel van sloop en nieuwbouw bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen voor meer verdichting of functiemix. De meeste van de karakteristieke gebouwen van na 1965 zijn echter nog niet beschermd. Voor gebouwen, die opmerkelijke vertegenwoordigers zijn van de tijdgeest en het architectonisch vakmanschap van hun tijd, wordt ook steeds nadrukkelijker de vraag gesteld naar behoud en bescherming.

Binnen Rotterdam is het al geruime periode gangbaar dat stedenbouwkundige en architectonische kernwaarden alsook het oorspronkelijke concept en de ontwikkelingsgeschiedenis goed in beeld dienen te worden gebracht, voordat een besluit tot sloop wordt genomen. Ook bij het

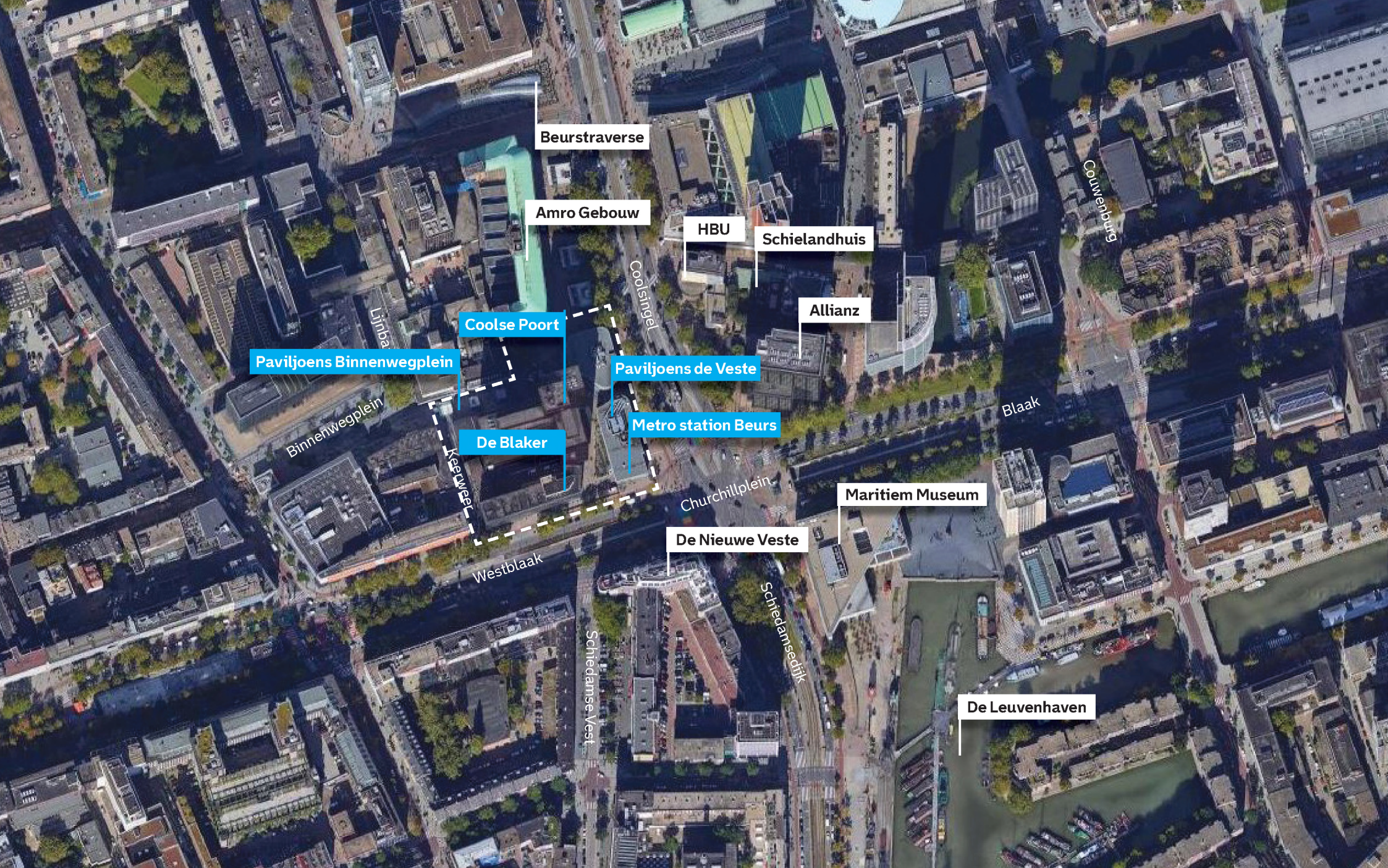
toevoegen van nieuwe tijdslagen aan gebouwen en in gebieden zal van deze geschiedenis rekenschap moeten worden gegeven.

Aangetekend wordt dat het opstellen van cultuurhistorische waarderings van relatief jonge gebouwen enigszins precair is. Voor het erfgoed van na 1965 is een breder historisch perspectief nog niet voorhanden en staat de waarderingssystematiek nog in de steigers. Naarmate de tijd verstrijkt neemt de kennis over stromingen en ontwikkelingen in de architectuur toe en zal reflectie hierop makkelijker worden.

In dit kader worden onafhankelijke opgestelde Cultuurhistorische Verkenningen van het betreffende gebouw of plangebied dan ook steeds vaker verlangd. Grootschalige ingrepen in bijzonder Post 65-erfgoed dienen op basis van deze onderzoeken te worden beargumenteerd, alvorens hiermee kan worden ingestemd.

Zie ook: 'Handboek opstellen en borgen Cultuurhistorische Verkenningen', 2017

Op basis van deze aanpak is de cultuurhistorische waardstelling van Crimson (CHV) opgesteld. Deze waardstelling is vervolgens vertaald naar uitgangspunten voor beeldkwaliteit voor elk gebouw(deel) van de ontwikkeling. Zie hoofdstuk 4.1 Beeldkwaliteit.



2.3 Huidige situatie

Stedenbouwkundige structuur

De ontwikkellocatie grenst aan het Churchillplein, het kruispunt van de belangrijke stedelijke assen Coolsingel en Westblaak. De openbare ruimtes in en om het plangebied verschillen sterk in uitstraling en gebruik:

- Aan de noordkant ligt het **Binnenwegplein** als onderdeel van het winkel- en voetgangersgebied Lijnbaankwartier. De belangrijke looproute naar het metrostation Beurs loopt over het plein.
- Aan de westkant ligt de **Coolsingel**. Deze stadsboulevard is een van de beste adressen van de stad en is recent hoogwaardig ingericht als chique wandelpromenade van het Centrum naar de Maas.
- Aan de zuidkant ligt de **Westblaak**. Deze stadsboulevard zal in de toekomst groener en aantrekkelijker ingericht worden in het kader van de “de ‘Zeven Stadsprojecten’”.
- Aan de oostkant ligt de **Keerweer**. Deze zijstraat van het winkelgebied is niet aantrekkelijk door dicht geplakte gevels en de onsamenhangende programmering.
- Tussen de paviljoens en het bouwblok ligt in het verlengde van de **Schiedamse Vest** een ‘appendix’ van de Coolsingel. De naam verwijst naar de historische ruimtelijke samenhang die niet meer duidelijk waarneembaar is door de barrière van de Westblaak tunnel.
- In het bouwblok ligt de **1ste Westblaakhof**. Het openbaar toegankelijk hof is in gebruik voor expeditie, vuilnisophaal en toegang naar de ondergrondse garage.
- Het **Metrostation Beurs** is via twee entrees op de Coolsingel (appendix) bereikbaar. Onder de grond is het station via de perrons verbonden met de uitgangen aan de overkant van de Coolsingel en in de Koopgoot.

Openbare ruimte

Het ontwikkelingsgebied vormt een belangrijke schakel in de openbare ruimte als entree naar het Lijnbaankwartier en als markeringspunt van het begin van de Coolsingel en de Westblaak aan het Churchillplein. Het gebied is naast het centraal station de belangrijkste OV-knoop (metro, tram, bus), ligt aan doorgaande fietsroutes en het voetgangersnetwerk in het centrum. Overdag en 's nachts gebruiken duizenden bezoekers, toeristen, en bewoners de locatie als in- en uit-

valslocatie voor het diverse hoogstedelijke aanbod in de omgeving. De relatie tussen openbare ruimte en gebouwen loopt op veel aspecten mis:

- Entree van het metrostation is krap en heeft geen allure.
- Plinten hebben een anonieme uitstraling.
- Programmering van de plinten ondersteunt de loopstromen onvoldoende (visueel en qua levendigheid).
- Fietsenstalling is weliswaar bewaakt, maar té klein en vormt een obstakel in de openbare ruimte.
- Oriëntatie tussen openbaar vervoer, het winkelgebied en de aangrenzende wijken is moeilijk omdat de zichtassen geblokkeerd worden door de paviljoens.
- Toegankelijkheid in het gebied wordt bemoeilijkt door hoogteverschillen in het maaiveld.
- Transitiegebied, zonder verblijfskwaliteit.
- Onvoldoende allure en uitstraling aan de stadsboulevards Coolsingel en Westblaak en Churchillplein.
- 's nachts is het gebied niet levendig en aantrekkelijk en de looproutes naar het openbaar vervoer voelen onveilig.

Bebouwing

De bebouwing op de ontwikkelingslocatie bestaat uit een gesloten bouwblok, twee grote paviljoens aan de Coolsingel en vier kleine paviljoens op het Binnenwegplein. Het bouwblok vormt een stedenbouwkundig en historisch divers ensemble. Het bestaat uit de circa 70m ‘Coolse Poort’, een bijzondere vertegenwoordiger van de kantoorarchitectuur uit de jaren '70; de lagere kantoorbebouwing ‘De Blaker’ en een aantal lage wederopbouwpanen aan de Keerweer (zie ook paragraaf historie).

Programma

Het huidige programma op de locatie bestaat voornamelijk uit plinten die in gebruik zijn voor detailhandel, horeca en een nachthoreca zaak. Het programma boven de plintzone bestaat uit kantoren, in de Blaker en de Coolse Poort. Het woonprogramma bestaat uit 3 panden gelegen aan de Keerweer. De kleine paviljoens zijn in gebruik als horeca, detailhandel en poppentheater. De grote paviljoens zijn in gebruik als casino, fast food restaurant en opticiens en in het zuidelijke paviljoen ligt de meest bezochte entree van

het metrostation Beurs verscholen, de grootste overstap ov-knoop van Rotterdam. Het is opmerkelijk dat, ondanks de uitstekende ligging, de programmering van de locatie nu niet actief bijdraagt aan deze netwerken en dat de uitstraling op ooghoogte behoorlijk generiek is.

Bereikbaarheid & Ontsluiting

Het plangebied is multimodaal bereikbaar. Gelegen naast OV-knoop Beurs, met een metrostation, tramhalte en bushaltes is de OV-bereikbaarheid hoog.

Het OV-knooppunt kent een uitbreidings- en kwaliteitsopgave. De zichtbaarheid en de looproutes naar de entrees zijn matig tot slecht en de koppeling van de verschillende OV-soorten is beperkt.

Voor fietsers is het plangebied goed bereikbaar via de centrumboulevards Westblaak-Blaak en Coolsingel. De Coolsingel is recent heringericht met een riant fietspad en op de Westblaak is er behoefte aan meer ruimte voor de fiets.

De openbare, bewaakte fietsenstalling (ca 175 plaatsen) naast de Coolse Poort biedt ruimte aan bezoekers, maar kent ook een uitbreidingsopgave. Het gebouw Coolse Poort beschikt over een autoparkeergarage (ca 116 parkeerplaatsen) en in de 1ste Westblaakhof is een logistieke voorziening voor de direct aangrenzende panden, waar intern geparkeerd kan worden.

Na de herinrichting van de Coolsingel is de laad- en loszone langs de Westblaak uitgebreid. Deze wordt gebruikt voor de paviljoens in het plangebied en de kiosken langs de Coolsingel. De loszone zet druk op de kwaliteit van de boulevards en overlast voor fietsers en voetgangers.

Zwaktes en kansen

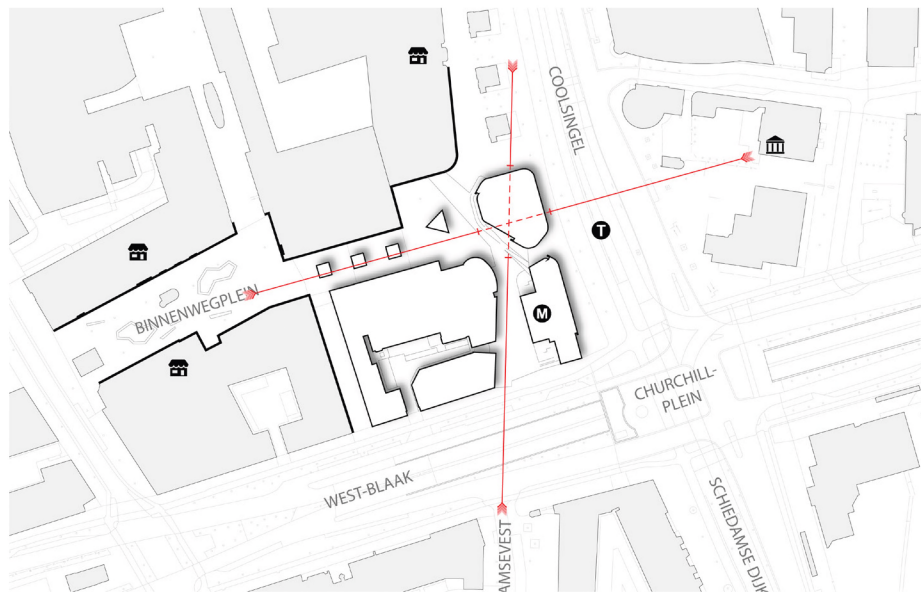
1. Zichtlijnen

ZWAKTES: In de huidige situatie zijn de zichtlijnen van het Binnenwegplein naar het Schielandhuis en van de Schiedamse Vest naar de Coolsingel onderbroken door de grote en kleine paviljoens 1a.

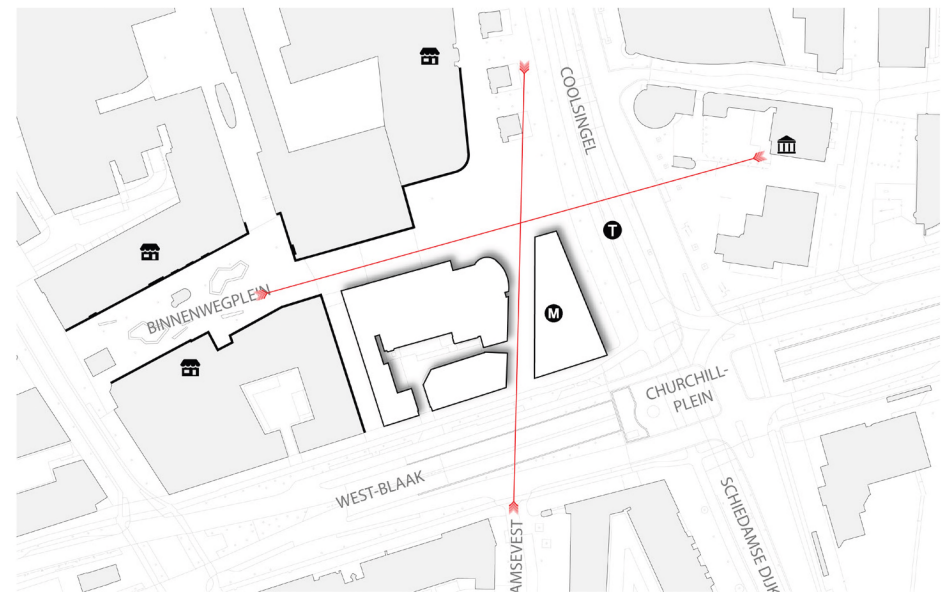
KANSEN: Door sloop van de paviljoens kunnen de zichtlijnen hersteld worden 1b.



'Hoekstuk' van de Coolsingel en Westblaak vormt geen entree naar de binnenstad



1a.



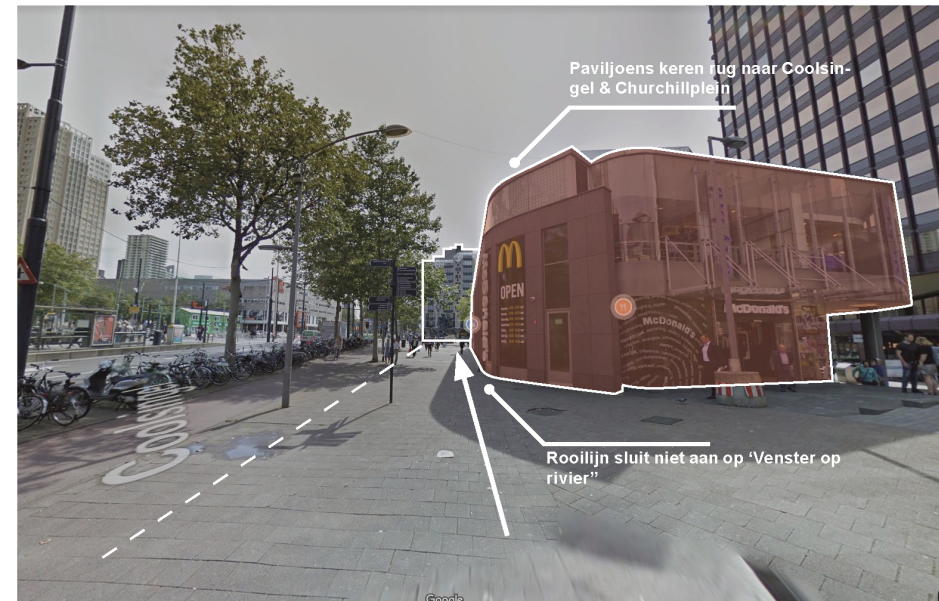
1b.

Zwaktes en kansen

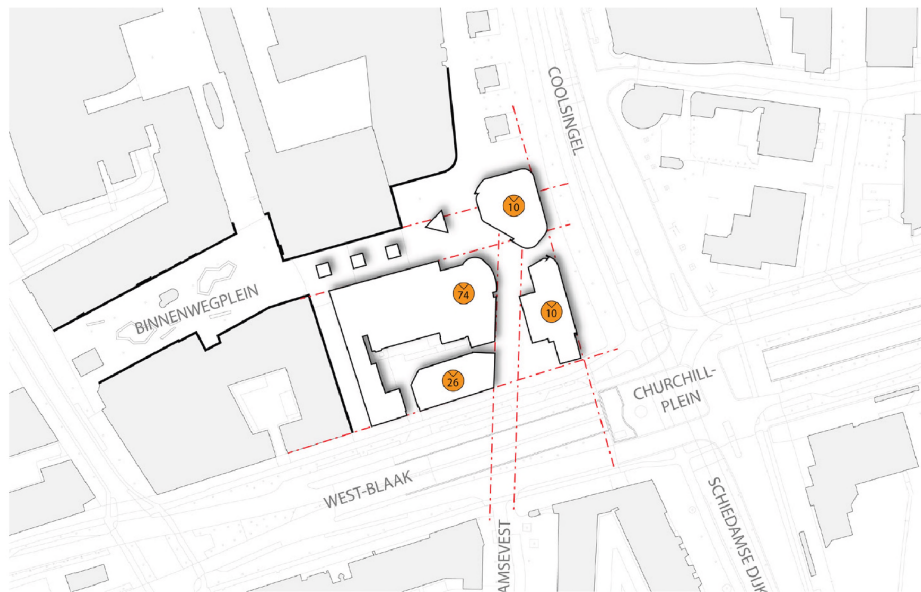
2. Volumes

ZWAKTES: De continuïteit van de openbare ruimte is verstoord omdat de grote paviljoens lager zijn dan de overige bebouwing aan de Coolsingel en de rooilijnen niet aansluiten op de omgeving 2a.

KANSEN: Een volume dat aansluit op de rooilijnen van de aangrenzende gebouwen en op de hoogte van de Rotterdamse laag kan zorgen voor duidelijke gevelwanden om de openbare ruimte te begeleiden en leesbaar te maken 2b.



'Hoekstuk' van de Coolsingel en Westblaak vormt geen entree naar de binnenstad



2a.



2b.

Zwaktes en kansen

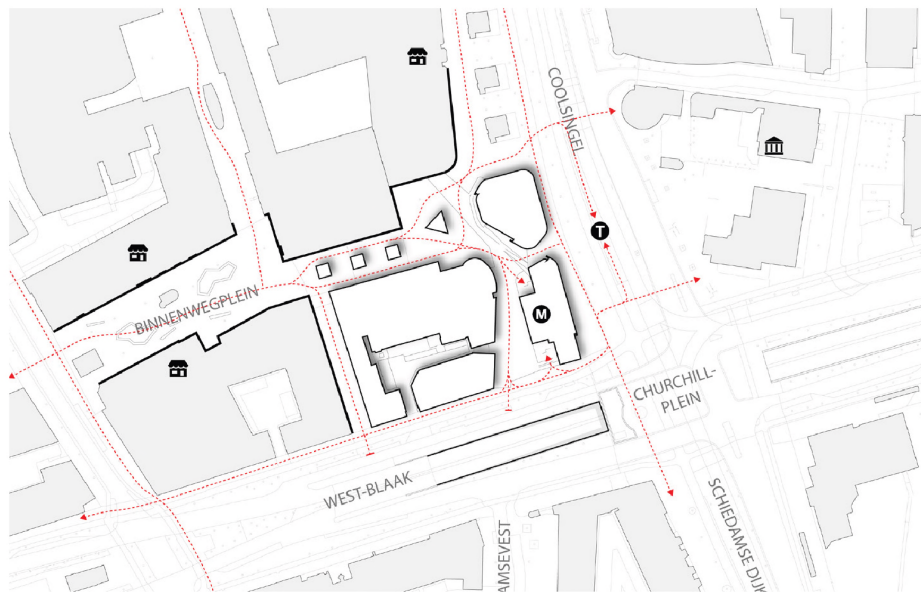
3. Looproutes en oriëntatie

ZWAKTES: Doordat de huidige paviljoens de zichtlijnen blokkeren zijn de routes in het gebied moeilijk te vinden van en naar het winkelgebied, het metrostation, de tram, het Schielandhuis. De route naar de Schiedamse Vest is geblokkeerd door de autotunnel op de Westblaak 3a.

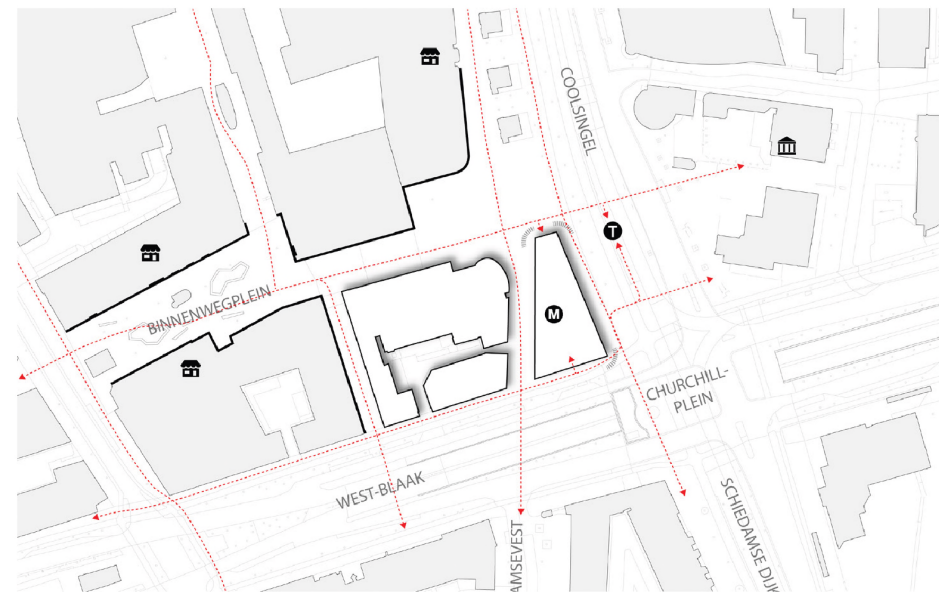
KANSEN: Met de herschikking van de rooilijnen kan de ruimte voor de looproutes vergroot worden en kunnen de looproutes uitgericht worden op de zichtlijnen. Daarnaast komt de programmering van de plinten beter in het zicht en kan wederom ertoe bijdragen om de oriëntatie in het gebied verbeteren 3b.



'Hoekstuk' van de Coolsingel en Westblaak vormt geen entree naar de binnenstad



3a.



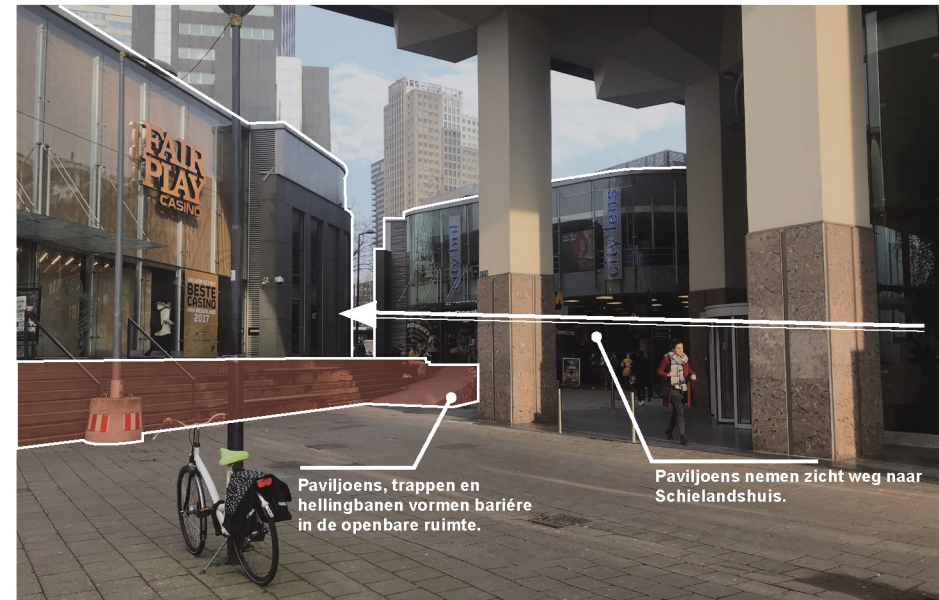
3b.

Zwaktes en kansen

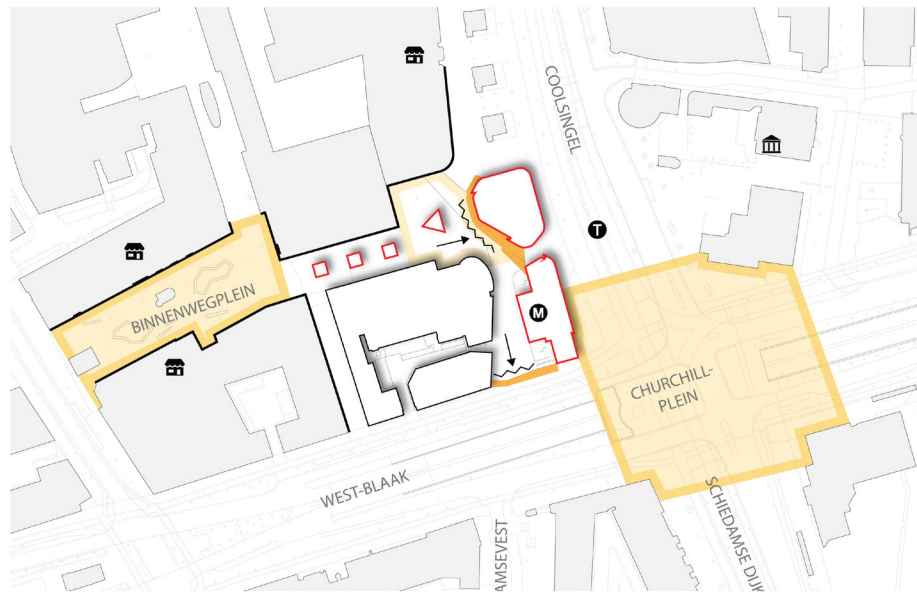
4. Openbare ruimte

ZWAKTES: Grote en kleine paviljoens, trappen, hellingbanen en een keermuur vormen barrières in het plangebied Hart 010. Het plein is niet waarneembaar binnen het systeem van pleinen in de omgeving 4a.

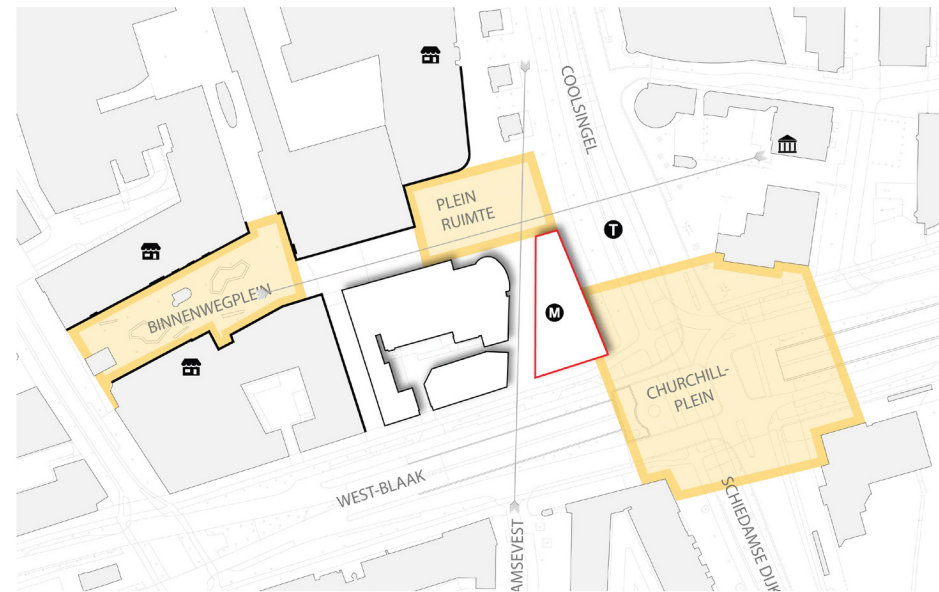
KANSEN: Als de paviljoens verdwijnen kan de openbare ruimte barrièrevrij ingericht worden. Daarnaast kan op het Binnenwegplein een nieuwe pleinruimte ontstaan aan de Coolsingel, waar alle looproutes en zichtlijnen op een overzichtelijke manier bij elkaar komen. Vergelijkbaar met de pleinruimte aan de Karel Doormanstraat, kan deze nieuwe pleinruimte werken als verblijfs- en ontmoetingsplek dat aansluit op het winkelgebied van de Lijnbaan 4b.



Moeijlijke oriëntatie en toegankelijkheid door paviljoens, hoogteverschillen en obstakels.



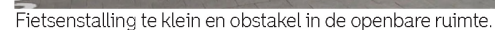
4a.



4b.

5. Mobilität

KANSEN: Met de verbetering van de OV-knoop krijgt het grootste metrostation van Nederland niet alleen een goede entree. De verbetering kan ruimtelijk en kostentechnisch gekoppeld worden aan de ontwikkeling Hart 010, de routes naar het winkelgebied en andere OV-vormen en een publieke fietsenstalling. Laden en lossen wordt geïntegreerd in de bebouwing, zodat overlast in de openbare ruimte verdwijnt 5b.

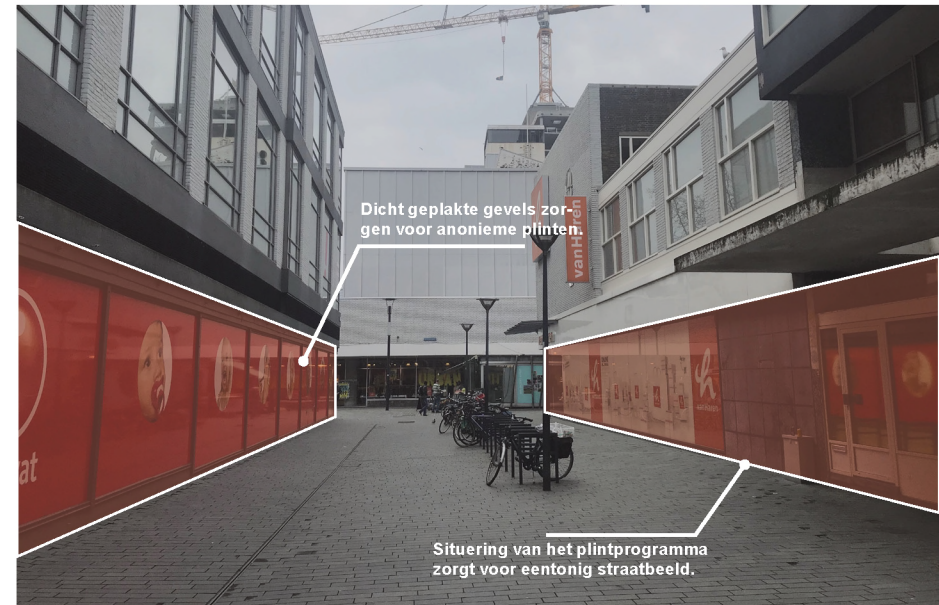


Zwaktes en kansen

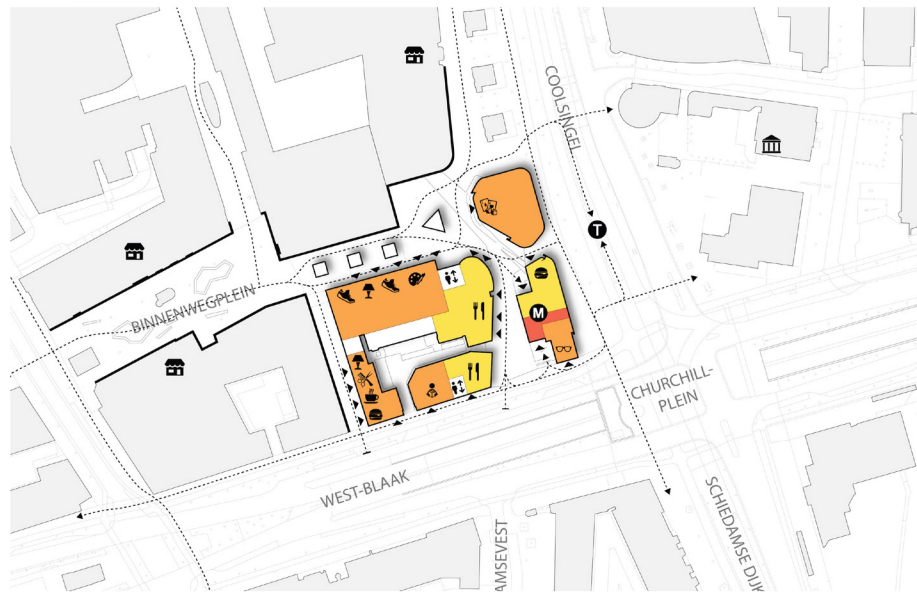
6. Programma

ZWAKTES: Het programma in het plangebied zorgt niet voor een aantrekkingskracht die past bij een van de belangrijkste stadspleinen in het hart van de stad 6a.

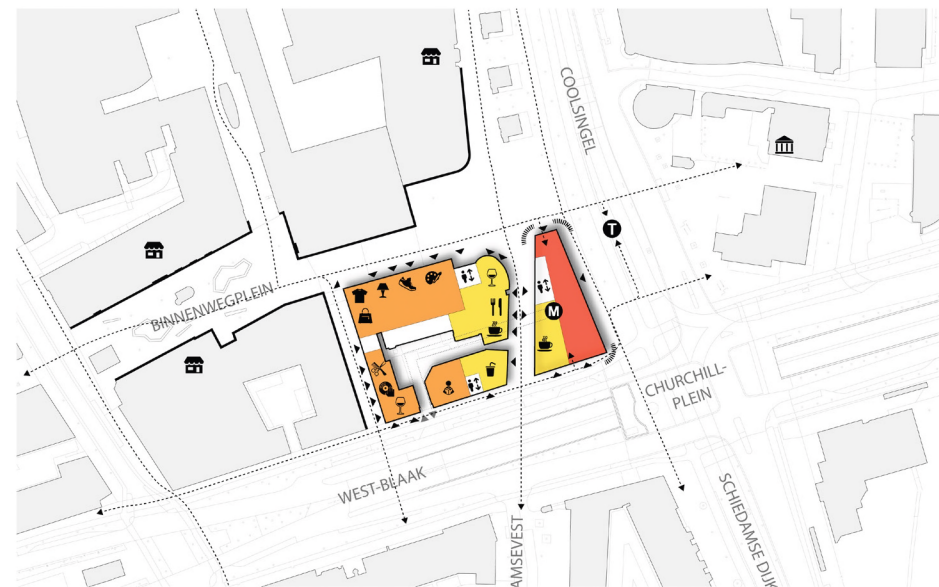
KANSEN: In een nieuwe ruimtelijke configuratie kan het programma zo gesitueerd worden dat op de juiste plekken levendigheid ontstaat of ruimte voor rustig verblijf en ontmoeting en krijgt elk programmaonderdeel een goed herkenbaar 'adres' aan de openbare ruimte 6b.



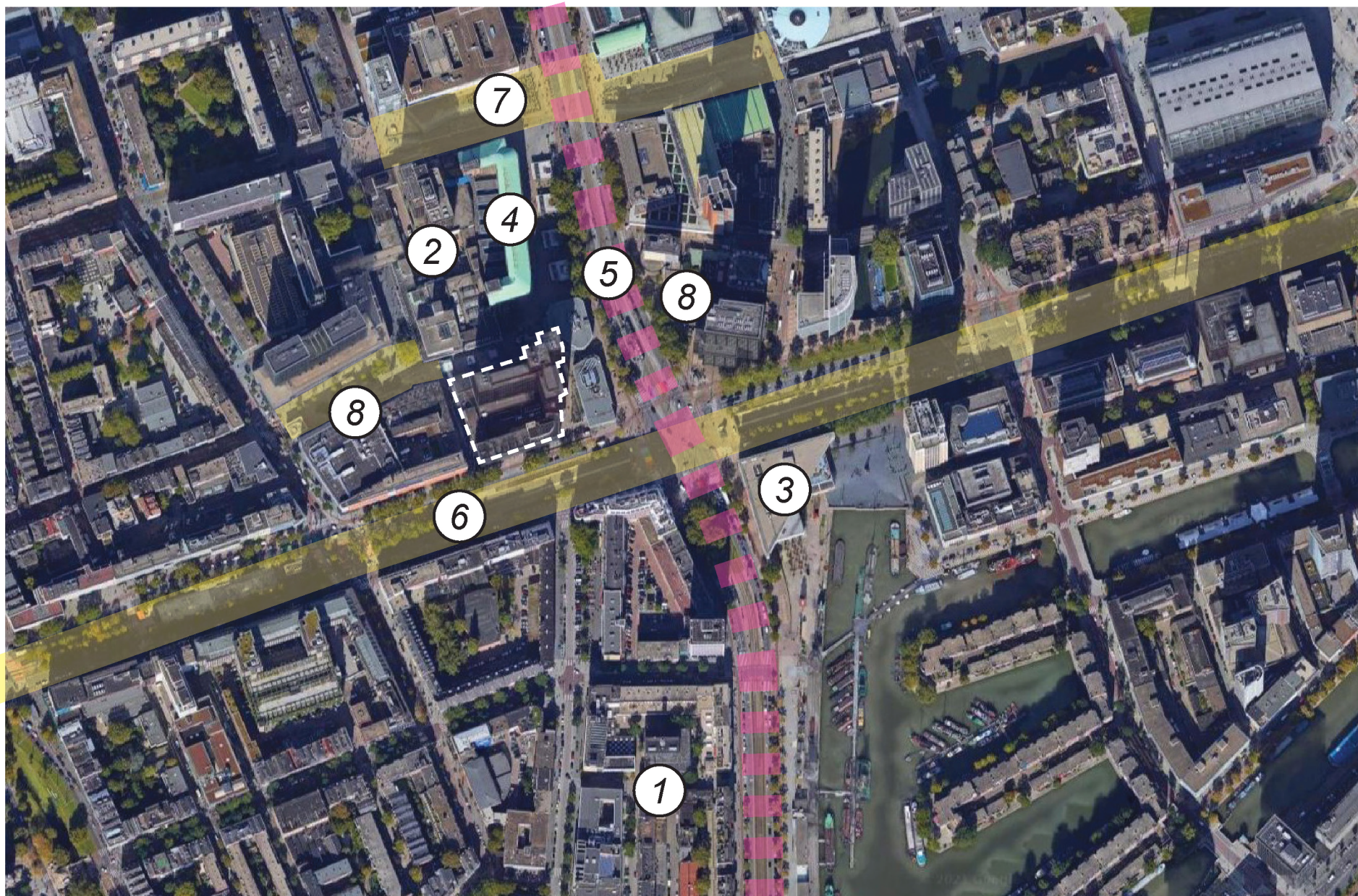
Anonieme plinten (Keerweer)



6a.



6b.



2.4 (Toekomstige) ontwikkelingen

In de directe omgeving van het ontwikkelingsgebied Hart 010 staan een groot aantal projecten op stapel die naar verwachting over tien jaar gerealiseerd zullen zijn. Het gaat zowel om vastgoedprojecten als ook om de herinrichting van de openbare ruimte. Gezamenlijk met reeds gerealiseerde projecten zullen deze projecten in de toekomst bijdragen aan de verlevendiging en kwaliteitsverbetering van het centrum, zoals:

- een betere balans van wonen, werken en voorzieningen
- meer levendigheid overdag en 's nachts met in acht name van de balans tussen rust en reuring
- verbetering van de uitstraling, het gebruik en de leesbaarheid van de openbare ruimte
- verbetering van het leefklimaat en de milieueisen

De integrale ontwikkeling Hart 010 heeft een sleutelpositie in het krachtenveld van al deze ontwikkelingen doordat het grenst aan drie grote herinrichtingsprojecten voor de openbare ruimte en de herontwikkeling van het metrostation onderdeel uitmaakt van de ontwikkeling.

Vastgoed

Een aantal bouwprojecten in de omgeving zorgt in de komende jaren voor de toename van woningen, werkgelegenheid en overig programma. Met de nieuwe bewoners en bezoekers zal ook de vraag naar maatschappelijke voorzieningen en het mobiliteitsaanbod toenemen en zal er meer gebruik gemaakt worden van het fijnmazige fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving.

1. Woontorens

Aan de Coolsingel en in de wijk Cool Zuid worden een aantal grote woontorens voltooid waardoor er veel nieuwe bewoners bij komen in dit deel van het centrum.

2. Forum en voormalige Donner locatie

De in 2021 voltooide Forum ontwikkeling en de herontwikkeling van het HH-de Klerk en het Jungerhans pand zorgen voor de opwaardering van het zuidelijke gedeelte van het winkelgebied van de Lijbaan aan het Binnenwegplein. Het oorspronkelijk voornamelijk commerciële programma is gemengd met kantoren en woningen. Op het dak van de lage bebouwing komt een openbaar toegankelijk terras als rustig contrast tot de reuring van de winkelstraat.

3. Maritiem Museum

Met de renovatie van de entreezone in 2018 staat het stedelijk programma beter in verbinding met het Churchillplein en draagt het bij aan de uitstraling van de plek als belangrijk plein van de binnenstad. In 2021 is aan de Leuvehaven de nieuwe werkplaats van het museum geopend. Samen met een nieuwe inrichting van de openbare ruimte draagt de locatie bij aan meer levendigheid, allure en verblijfskwaliteit aan het 'venster op de rivier'.

4. Nieuwe Donner locatie

Met de vestiging van de boekhandel Donner in het monumentale pand van de Rotterdamsche Bank (ABN-Amro) is de gevel van het pand geopend naar het Binnenwegplein. Grotere ramen en een nieuw entree zorgen voor meer levendigheid en interactie in het voetgangersgebied.

Openbare ruimte

Met de Rotterdamse Mobiliteits Aanpak (RMA) wordt het doorgaand autoverkeer in de binnenstad verminderd en komt op de grote boulevards ruimte vrij voor meer groen en langzaam verkeer. Minder gemotoriseerd verkeer betekent ook minder milieu-eisen voor geluid en fijnstof. Hierdoor zijn opeens ook woningen en maatschappelijke voorzieningen mogelijk aan de grote boulevards en kan de interactie tussen de gebouwen en openbare ruimte versterkt worden.

5. Coolsingel

De herinrichting van de Coolsingel is in 2021 afgerond. De door het landschapsbureau West8 ontworpen bijzondere bestrating, de zogenoemde 'loper', markeert niet alleen de Coolsingel maar ook de route die via de Schiedamse Dijk langs de Leuvehaven doorloopt tot aan de Nieuwe Maas.

6. Stadsproject Westblaak

In 2020 is de Westblaak aangewezen als een van de 'Zeven Stadsprojecten'. In navolging van de Coolsingel zal de door auto's gedomineerde Westblaak veranderen in een groene boulevard met veel aantrekkelijke ruimte voor voetgangers en fietsers.

7. Beurstraverse & metrostation Beurs

De eigenaren aan de Beurstraverse zijn bezig met plannen voor de herinrichting van de openbare ruimte en herontwikkeling van de 'Koopgoot'. De ambitie hiervoor komt voort uit eerdere initiatieven, die in de 'Actualisatie Lijnbaanvisie 2017' al genoemd zijn als concreet actiepoint. Ook de openbare ruimte met vier horeca paviljoens tussen de Coolsingel en het monumentale gebouw waarin nu boekhandel Donner is gevestigd en het metrostation Beurs zijn onderdeel van een studie naar mogelijke locaties voor een (ondergrondse) openbare fietsenstalling.

8. Binnenwegplein, Schielandhuis en Coolsingeltoren

In de omgeving van de integrale ontwikkeling is de openbare ruimte recent nieuw ingericht op het Binnenwegplein (tussen de Karel Doormanstraat en de Lijnbaan) en rondom het Schielandshuis en de Coolsingeltoren.

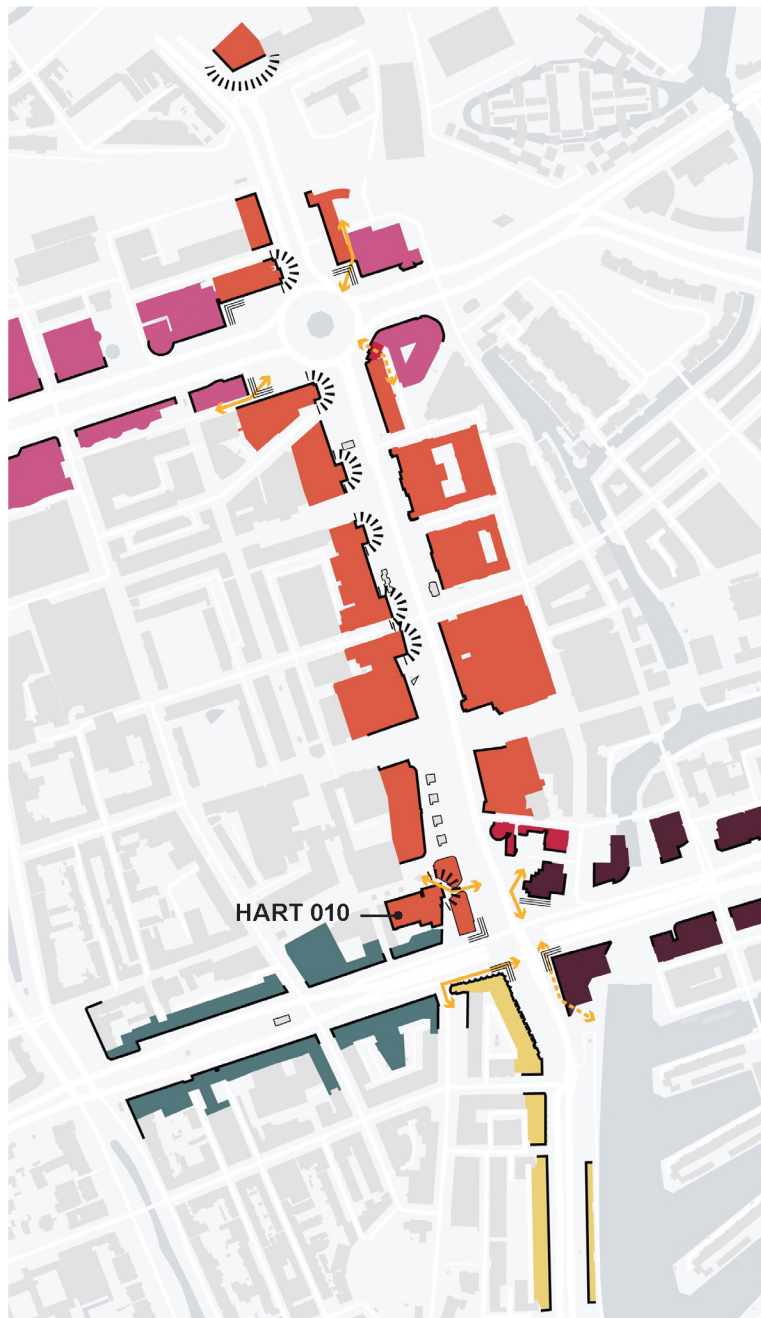
3. Ruimtelijke Uitgangspunten.

3.1 Stedenbouw

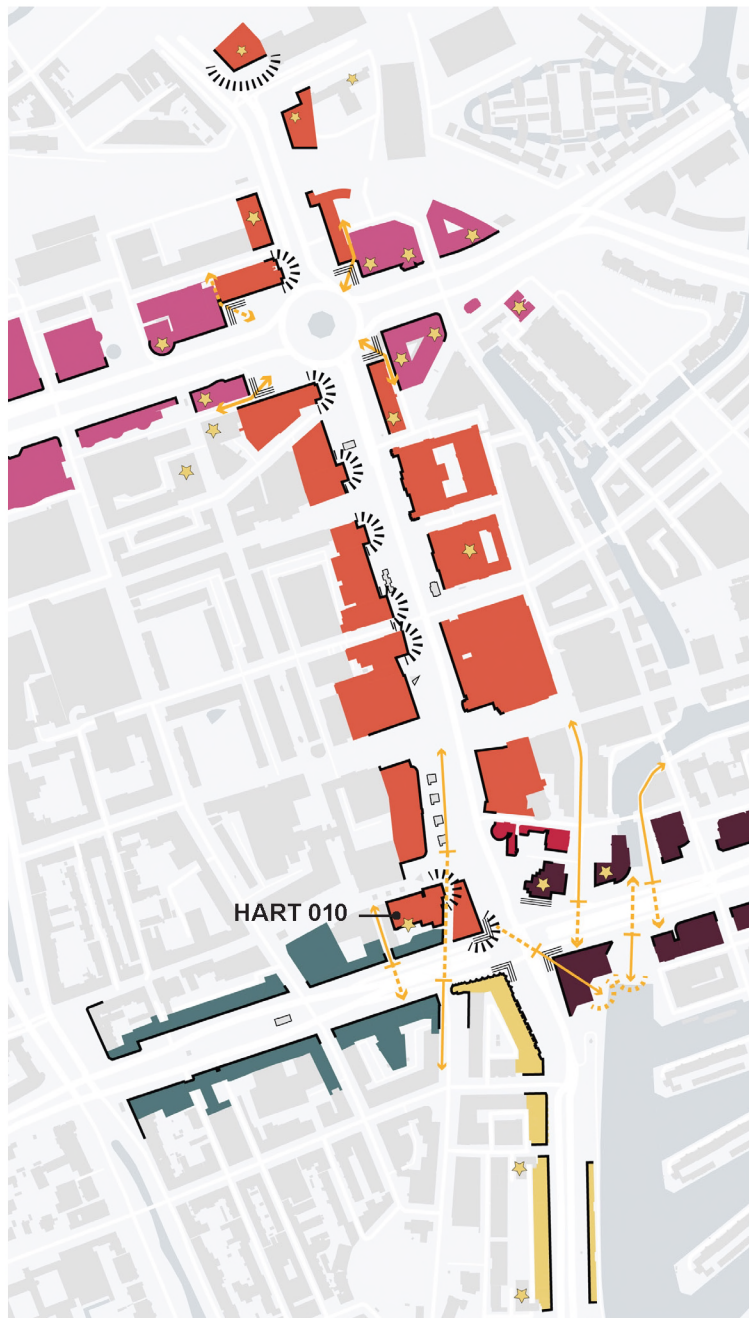
3.2 Landschap & openbare ruimte

3.3 Programma





Huidige stedenbouwkundige structuur in de context van de stedelijke assen



Toekomstige stedenbouwkundige structuur in de context van de stedelijke assen. Op het Hofplein is een vergelijkbare verandering gaande.

- Coolsingel-as (Coolsingel - Schiekade)
- Weena-as (Weena - Pompenburg)
- Westblaak
- Blaak
- Schiedamsedijk
- ↔ Verbinding voetgangers bestaand
- - - Verbinding voetgangers potentieel
- ⌘ Kopgebouw Coolsingel
- ★ Hoogbouw
- ≡ Pleinwanden

3.1 Stedenbouw

De integrale ontwikkeling Hart 010 beoogt de herontwikkeling van de bebouwing tussen de Coolsingel, de Westblaak, de Keerweer en het Binnenwegplein. Op de volgende pagina's zijn uitgangspunten geformuleerd voor de stedenbouwkundige inpassing op vier schaal-niveaus:

- Het stedelijk niveau en de versterking van de stedenbouwkundige structuur van stadspleinen en -boulevards.
- De context van de ontwikkelingen in de hoogbouwzone.
- De stedenbouwkundige inpassing van het ensemble door middel van een ruimtelijk raamwerk voor de gehele ontwikkeling
- Uitgangspunten voor de ontwikkeling van de deelgebieden binnen het ensemble.

3.1.1 Stedenbouwkundige structuur

Churchillplein is een belangrijk stadsplein in het netwerk van de boulevards Coolsingel, Schiekade, Blaak en Westblaak. In de loop van de tijd is de heldere opzet uit het Basisplan van van Traa vertroebeld (zie hoofdstuk historie), met een 'richtingloosheid' in de openbare ruimte rondom het Churchillplein als resultaat: De boulevards botsen op elkaar met verschillende architectuur, bouwhoogtes en relatie met de openbare ruimte. De pleinruimte is verplaatst naar secundaire pleintjes in de omgeving en de tunnelbak van de Westblaak-Blaak en paviljoens vormen barrières voor voetgangers en fietsers. De projecten Hart 010, Coolsingel en stadsproject Westblaak bieden de kans om de stedenbouwkundige structuur te verhelderen, de pleinruimtes te versterken en het fijnmazige netwerk te herstellen:

a. Heldere en robuuste stedenbouwkundige structuur

De nieuwe bebouwing verheldert de in het Basisplan geïntroduceerde verbinding naar de Schiedamsdijk, de Leuvehaven en verder naar de rivier. De openbare ruimte van de stedelijke assen Coolsingel en Westblaak-Blaak worden met duidelijke wanden doorgezet tot aan het Churchillplein. De gebouwdelen van het integraal project sluiten aan op de verschillende structuren van deze assen: De bebouwing voegt zich met een 'kopgebouw' in de morfologische logica

van de westkant van de Coolsingel, versterkt de samenhang van de Westblaak en draagt met een architectonisch gebaar bij aan het ensemble van de vier eigenzinnige hoekstenen van het Churchillplein.

b. Netwerk van pleinruimtes versterken

De in de jaren '80 aangelegde secundaire pleinruimtes zijn volgebouwd, liggen verstopt achter het Churchillplein en profiteren programmatisch niet van de prominente ligging in de stad. Met de ontwikkeling van Hart 010 komt de pleinruimte op het Binnenwegplein terug en kan programmatisch aansluiten op de herstelde loop- en zichtroutes. In het kader van het stadsproject Westblaak ligt een vergelijkbare aanpak voor de hand voor Plein 1940.

c. Fijnmazig netwerk herstellen

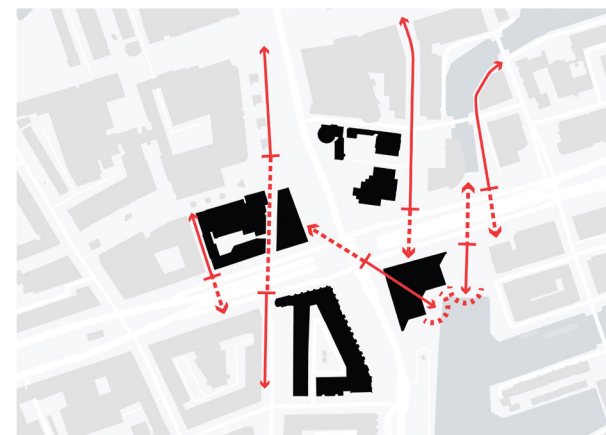
De tunnelbak van de Westblaak-Blaak en de paviljoens op het Binnenwegplein en het Maritiem Museum blokkeren de loop- en fietsroutes in dit centrale deel van het centrum. Het verwijderen van de paviljoens in het integraal plangebied Hart 010 en het verwijderen of overkappen van de tunnelbak biedt de kans om het fijnmazig netwerk van loop- en waterverbindingen in het centrum te herstellen en de wijken beter te verbinden.



a. Heldere en robuuste stedenbouwkundige structuur

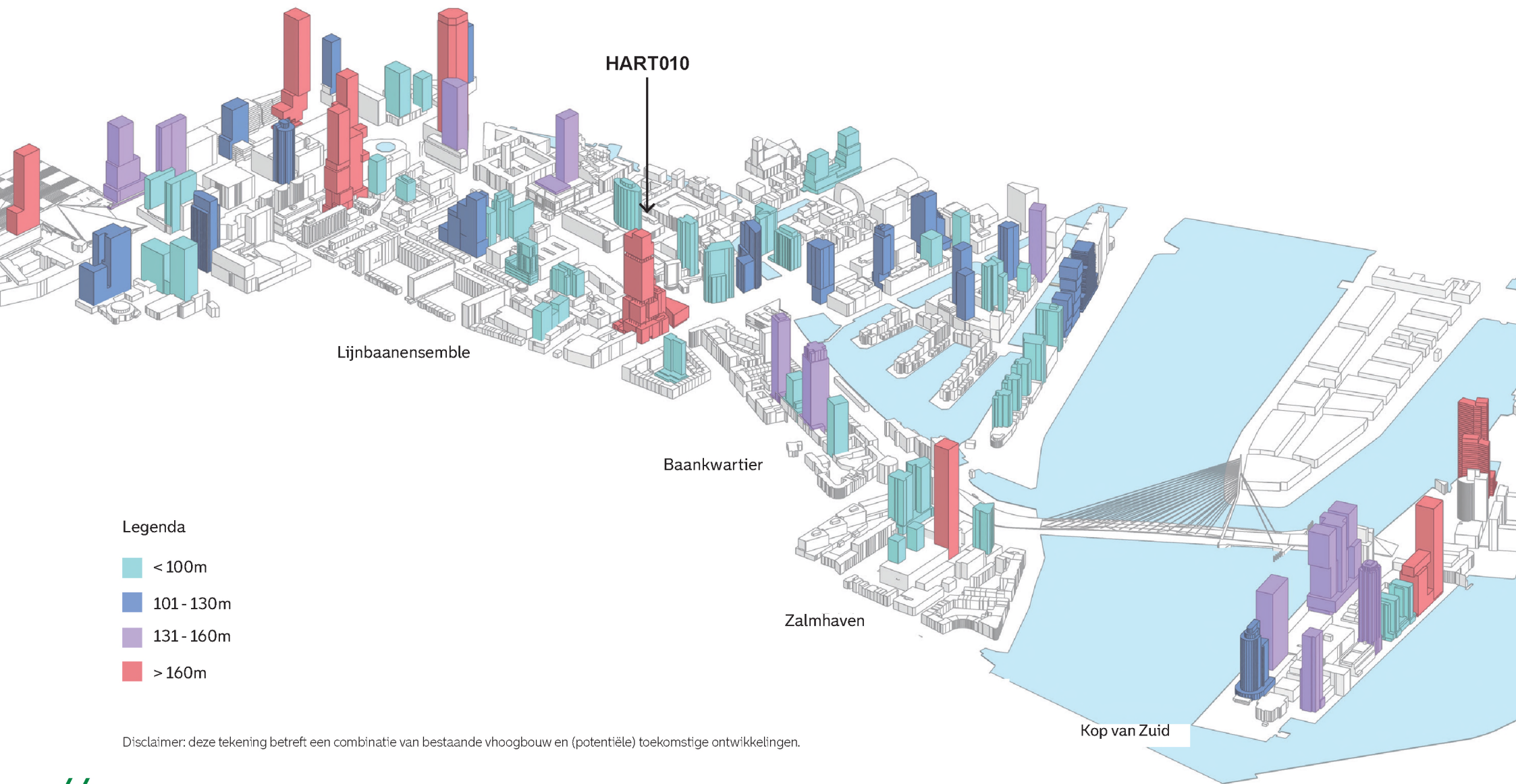


b. Netwerk van pleinruimtes versterken



c. Fijnmazig netwerk herstellen

Projectvoorstel Hart 010 in hoogbouwzone Rotterdam



3.1.2 Hoogbouwvisie

De integrale ontwikkelingslocatie Hart 010 ligt in de hoogbouwzone 'binnenstad' op de 'hoogbouw-as' en wordt getoetst aan de Hoogbouwvisie op de volgende aspecten:

Bouwvolume

- Plint, Rotterdamse laag, bovenbouw
- Inbedding van hoogbouw in stad en straat (ooghoogte).
- Het ontwerpvoorstel past binnen de regels voor de verschijningsvorm van hoogbouw.

Kwaliteitseisen

- Op het gebied van collectiviteit, flexibiliteit en gebruik (afval, daken etc.) van het gebouw.

Inclusiviteit

- Ontwerp inzetten om anonimiteit tegen te gaan, ontmoeting te stimuleren en ondermijning te voorkomen.
- Een centrale ruimte voor uitwisseling van personen en functies waar alle routes (ook van en naar het parkeren) op uit komen.

Hoogwaardige vormgeving

- Van de hele ontwikkeling, met bijzondere aandacht voor de gemeenschappelijke ruimtes.

Milieu

- Nadrukkelijke aanbeveling om vroegtijdig rekening te houden met de milieuaspecten die getoetst worden in het kader van de bestemmingsplanprocedure en de omgevingsvergunningsaanvraag zoals bezonning en wind.

Bezonning

1. Bezonning op de woning kan een positieve bijdrage leveren aan een prettig woon-en-leef klimaat, maar is door haar subjectieve beleving niet goed te vatten in een harde norm. De waardering van bezonning op bestaande woningen dient onderzocht en afgewogen te worden tegen de positieve effecten van het verdichte nieuwbouw programma, tegen wijk-specifieke woonkwaliteiten, tegen eventuele negatieve beleving van bezonning (zoals oververhitting in de zomer), en dient in proportie te zijn tot het aantal nieuwbouwwoningen.
 - Om deze kwalitatieve afwegingen te kunnen maken is een nieuw afwegingskader bezonning (2021) opgesteld, waaraan het ontwerp en de uiteindelijke aan-

vraag omgevingsvergunning ook wordt getoetst.

2. Het ontwerp wordt getoetst aan de bezonningsregels voor de openbare ruimte uit de Hoogbouwvisie (december 2019):

- Beursplein en het westelijke Binnenwegplein = 'sun-spot': geen verslechtering toegestaan binnen de aangegeven tijden.
- Lijnbaan en het Churchillplein = 'representatieve ruimte': geringe verslechtering toegestaan binnen de aangegeven marges.
- Overige = 'plekken met basiskwaliteit': verslechtering van maximaal 2 uur toegestaan.

3. Bezonning staat los van daglichttoetreding, dat in alle gevallen dient te voldoen aan daglicht regels uit het Bouwbesluit.

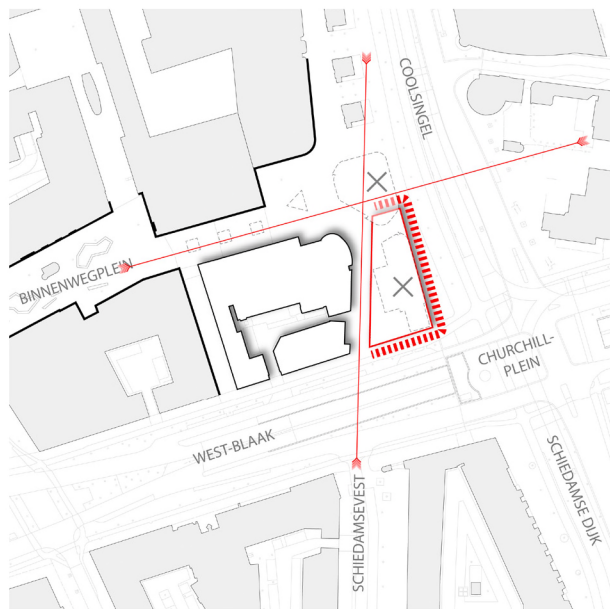
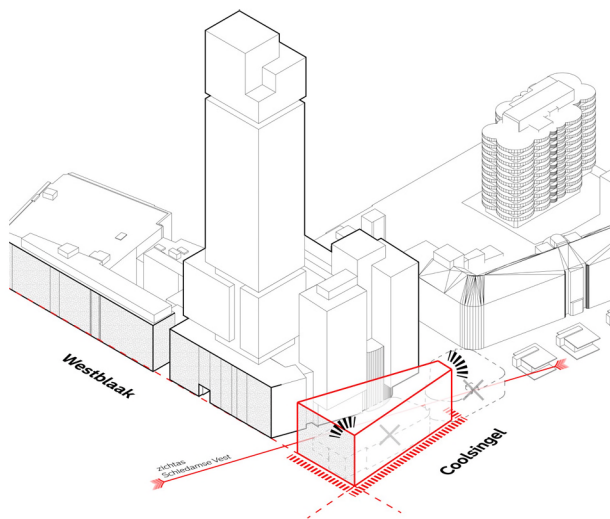
Wind

De ontwikkelende partij dient in de fase van het schetsontwerp een windonderzoek uit te voeren gedurende het planproces om bij te dragen aan een aangenaam windklimaat in de openbare ruimte, voor alle gebruikers: voetgangers, bezoekers, fietsers en uiteraard ook voor zitgelegenheden in het groen en voor de horecaterrassen. Een acceptabel windklimaat van collectieve ruimte op de daken is noodzakelijk. De ontwikkelende partij is verantwoordelijk voor het oplossen van probleempunten die door de ontwikkeling worden veroorzaakt. Eventuele ingrepen in openbaar gebied zijn in afstemming met de gemeente. Windhinder beperkende maatregelen moeten integraal worden meegenomen in het ontwerp van het gebouw.

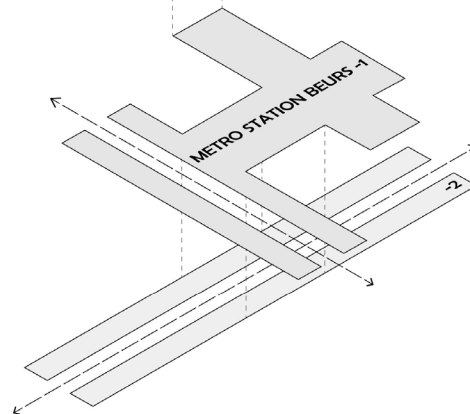
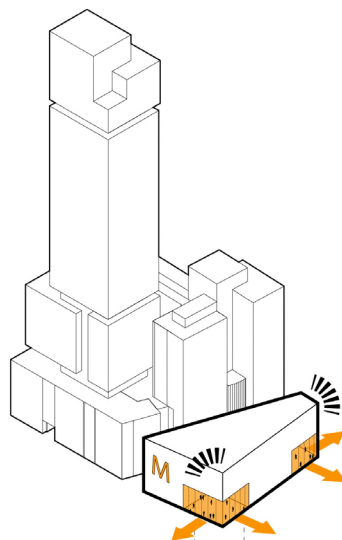
Geluid

De ontwikkelende partij dient een geluidsonderzoek uit te voeren gedurende het planproces om een aangenaam en 'rustig' woonklimaat te waarborgen in de 'reurige' omgeving van de binnenstad (verkeer, nacht horeca...).

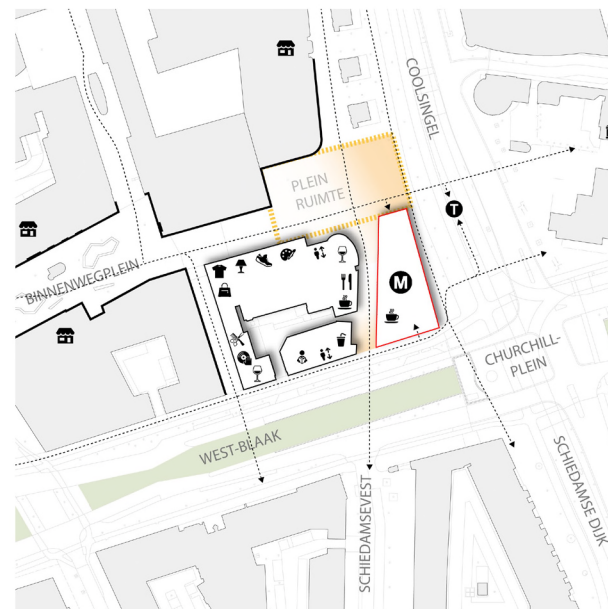
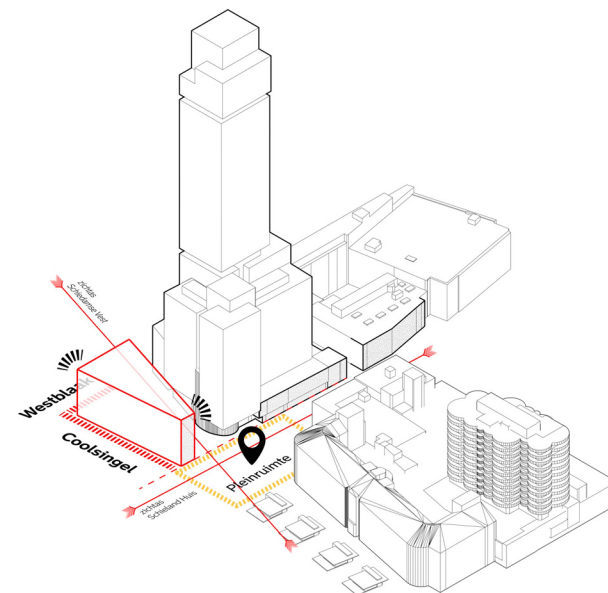
- Keuze van de programmering.
- Positie van de programmering in zichtlijnen en aanlooproutes.
- Dag- en nacht gebruik van de openbare ruimte rondom de locatie.



1. Stadsreparatie



2. Urgentie OV Knooppunt



3. Kwaliteit op ooghoogte verbeteren

3.1.3 Ruimtelijk raamwerk

Het oorspronkelijk idee om de ontwikkeling aan te sturen aan de hand van één masterplan blijkt in de praktijk weerbarstig. De realisatie van de integrale ontwikkeling vraagt om grootschalige ingrepen in bestaande gebouwen, ondergrond en openbare ruimte. En terwijl de initiatiefnemer snel wil beginnen hanteren de overige partijen in het gebied een langere planningshorizon. Om ondanks de verschillende snelheden te kunnen beginnen en om alsnog het gewenste eindresultaat te kunnen bereiken is in dit hoofdstuk een ruimtelijk raamwerk geformuleerd als kader waaraan alle partijen in het gebied zich moeten conformeren en waarin de projecten op hun eigen tempo gerealiseerd kunnen worden:

Concept SMP

Het ruimtelijk raamwerk is vertaald naar het concept stedenbouwkundig matenplan (Concept SMP). Het Concept SMP (zie bijlage 04) dient als onderlegger voor het bouwplanproces in de initiatieffase van de verschillende projecten binnen het plangebied. Naast harde uitgangspunten zijn daarin ook marges en zoekgebieden aangegeven waarin de definitieve uitwerking vorm kan krijgen. Op basis van het definitief ontwerp (DO) wordt het Voorlopig Stedenbouwkundig Matenplan (VO-SMP) opgesteld, dat na afstemming met alle betrokkenen partijen wordt vastgesteld als Definitief SMP.

1. Stadsreparatie

Rooilijnen herschikken

De twee grote paviljoens worden vervangen door één nieuw gebouw met nieuwe rooilijnen, zodat het gebouw in de toekomst de openbare ruimte met duidelijke wanden begeleidt:

- De rooilijn aan de Coolsingel wordt parallel aan de Coolsingel en manifesteert de door van Traa in het Basisplan geïntroduceerde richtingswijziging van de boulevard.
- Op het Binnenwegplein verdwijnen de paviljoens om ruimte te maken voor zichtlijnen, looproutes en de nieuwe pleinruimte. De rooilijn van de Coolse Poort aan het Binnenwegplein wordt doorgezet tot aan de Coolsingel.
- De historische verbinding van de Coolsingel naar de Schiedamse Vest wordt ingekaderd door de bebouwing van het bouwblok en het gebouw op het metrostation.
- De rooilijnen aan de Westblaak en de Keerweer worden behouden om de ruimtelijke samenhang te bewaren.

Ensemble versterken

De gebouwen in het ensemble reageren aan elke zijde behoedzaam op de stedenbouwkundige situatie. Deze kwaliteit behouden waar nodig en door de nieuwbouw versterkt:

- Het gebouw op het metrostation wordt een nieuw 'kopgebouw' aan de Coolsingel en het Churchillplein. Met een stedelijke functie sluit het aan in het gezelschap van belangrijke 'adressen' aan de Coolsingel en toont het zich trots aan het Churchillplein en de Coolsingel.
- De Coolse Poort wordt zorgvuldig gerenoveerd en behouden als vertegenwoordiger van 'post '65' architectuur.
- Een nieuwe hoogbouw toren voegt zich tot 70m behoedzaam in de compositie van de Coolse Poort en ontwikkelt zich daarboven als telg van de nieuwe hoogbouwgeneratie in de hoogbouwzone en de skyline van de stad.
- De architectonische samenhang van de Westblaak en de Keerweer wordt versterkt door de ontwikkeling.

Historische gelaagdheid versterken

In de bouwhoogtes van de gebouwen in de binnenstad manifesteren zich de tijdslagen van de stedelijke ontwikkeling sinds de wederopbouw. De ontwikkeling Hart 010 ligt op het snijvlak van alle aanwezige tijdslagen en maakt deze zicht-

baar in de volumeopbouw:

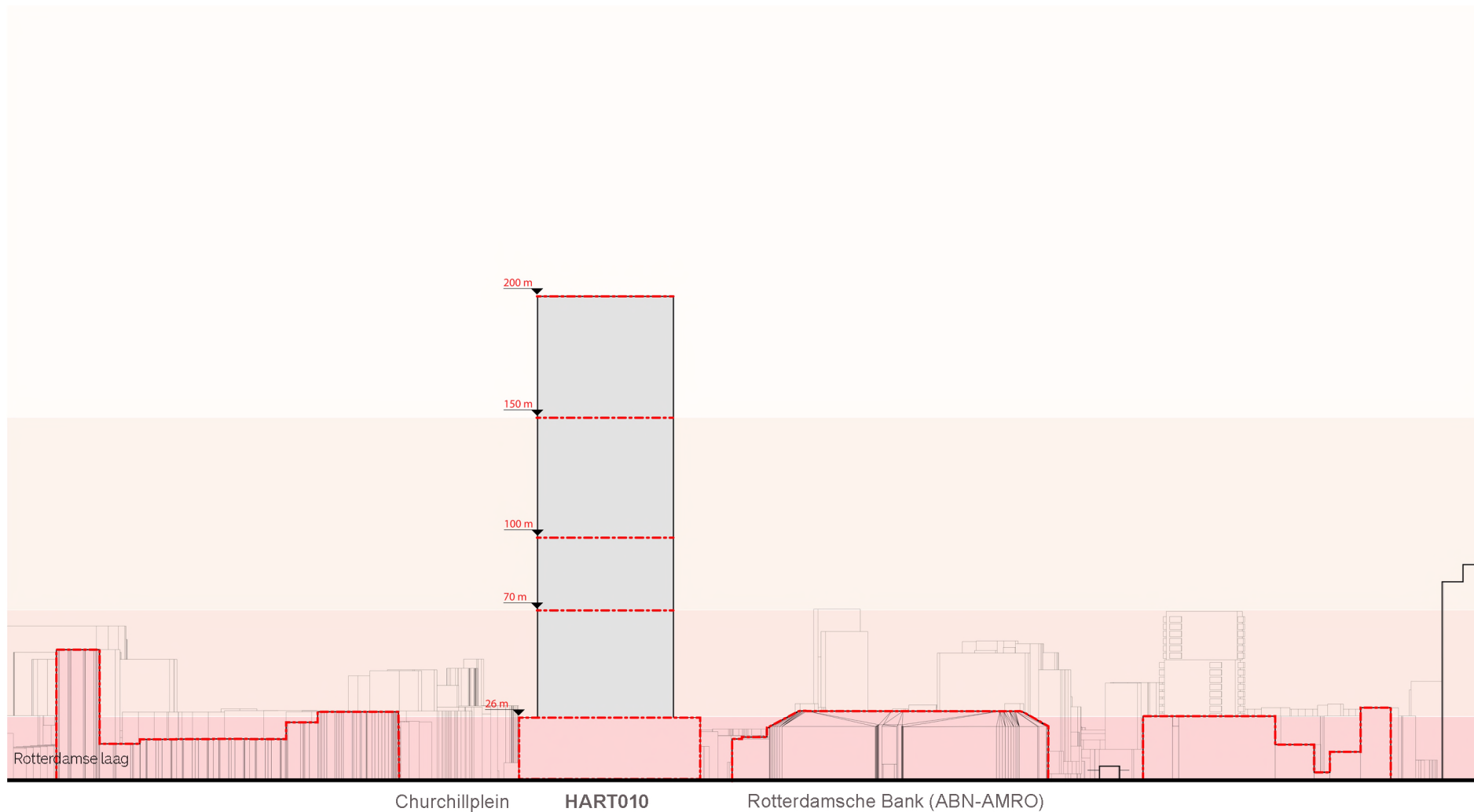
- Tweelaagse levendige plintzone (wederopbouw)
- Rotterdamse laag (wederopbouw)
- Hoogbouw tot 70m (jaren '70)
- Hoogbouw tot 150m (jaren '90)
- Hoogbouw boven 150m (tegenwoordige tijd)

2. Urgentie OV-knooppunt Beurs

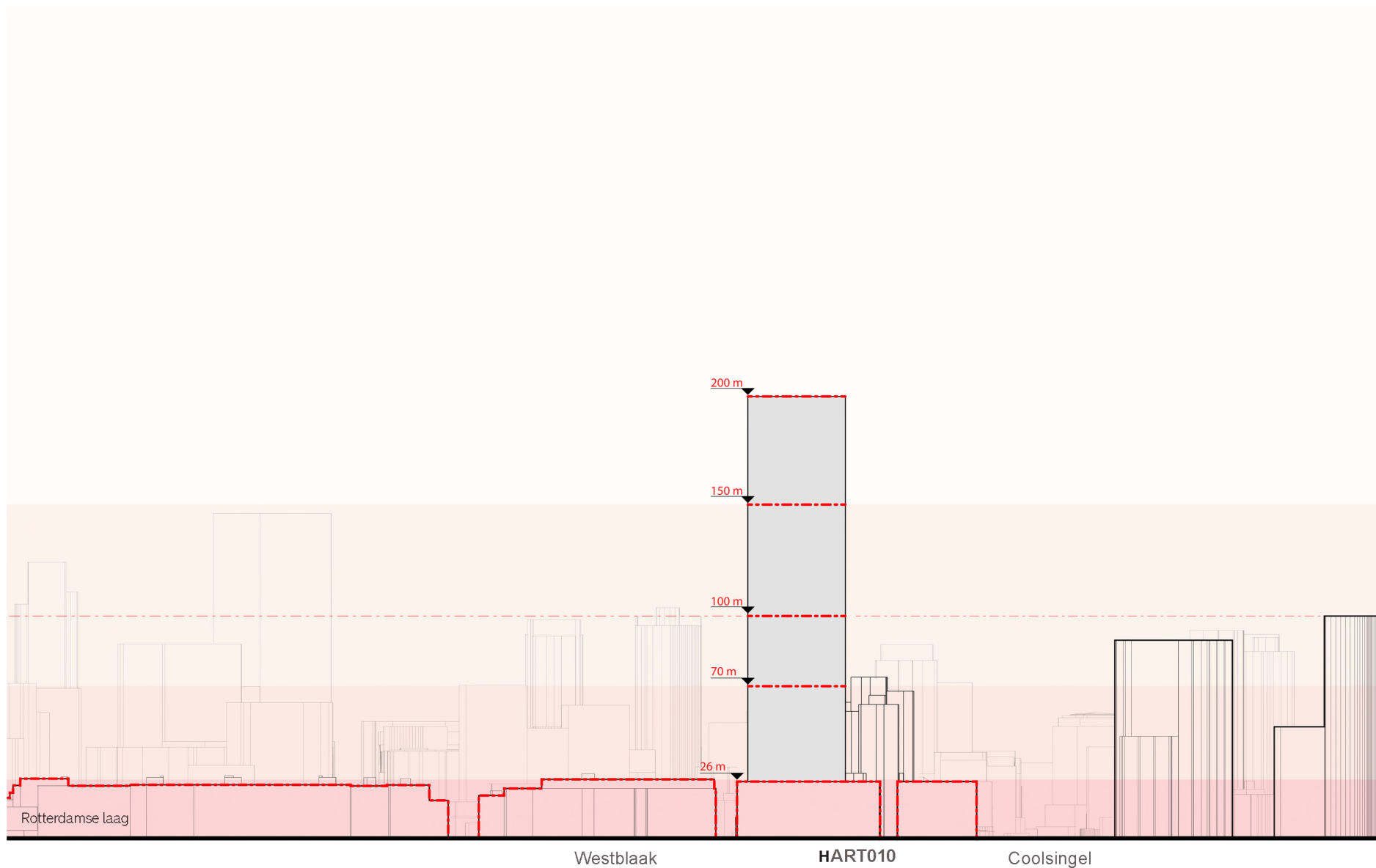
- De capaciteit van het ondergronds station, dat ook verakt is met meerdere openbare ruimtes rondom de ontwikkeling Hart 010, wordt vergroot en het station wordt klaargestoomd voor de toekomst zodat het kwaliteitsniveau, de gastvrijheid en het gebruiksgemak past bij de belangrijkste ov-knooppunt van de stad.
- De entree naar het metrostation Beurs binnen de ontwikkeling Hart 010 wordt vergroot, comfortabeler toegankelijk en vanaf de openbare ruimte goed zichtbaar geïntegreerd in de bebouwing.
- Met de inpassing van de metro-entree worden de loopstromen op maaiveld geoptimaliseerd van en naar het overige mobiliteitsaanbod: tram- en bushaltes en openbare fietsenstallingen.

3. Kwaliteit op ooghoogte verbeteren

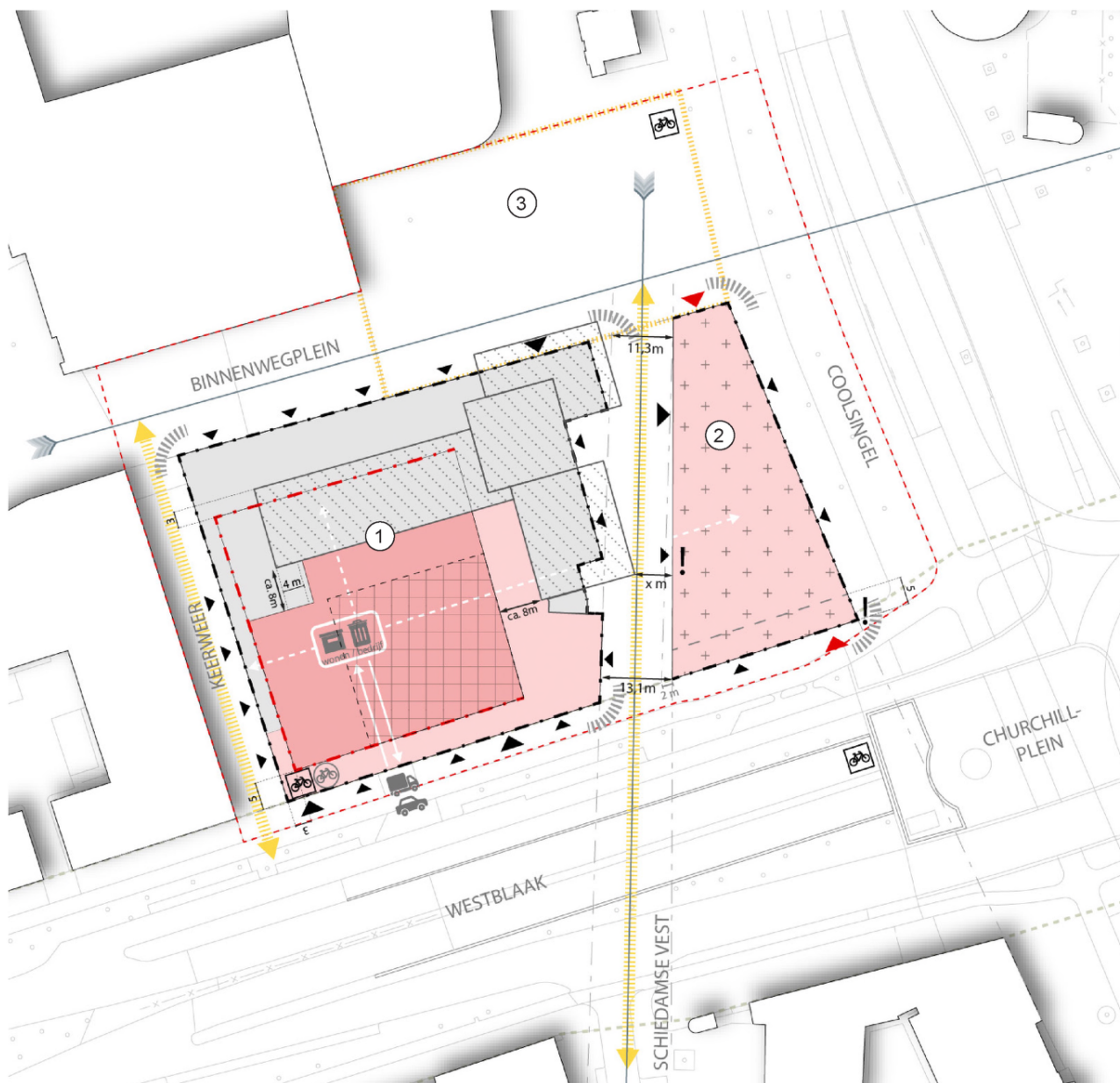
- Op de nieuwe pleinruimte aan de Coolsingel komen de zichtlijnen naar het Schielandhuis en de Schiedamsevest en de looproutes van het openbaar vervoer naar het winkelgebied en de omgeving bij elkaar. Een prominent en handig gelegen locatie om elkaar te ontmoeten.
- De nieuwe ruimtelijke opzet zorgt voor heldere zichtlijnen en goede oriëntatie op de looproutes vanuit de metrohalte naar het winkelgebied, naar het Churchillplein en de Leuvehaven, naar het tramstation op de Coolsingel en naar de omliggende wijken. De looproutes worden versterkt door de juiste programmering op de juiste plek in de gebouwen en de openbare ruimte.
- De hoogteverschillen in het maaiveld worden aangeheeld en zodat de Coolsingel, de Westblaak en de entrees in het gebied barrièrevrij bereikbaar zijn.
- De openbare ruimte wordt opnieuw ingericht met de kwaliteit die hoort bij de allure van de locatie in de stad.



Hart 010 - aansluiting op de historische tijdslagen in de omgeving - aanzicht vanaf Coolsingel

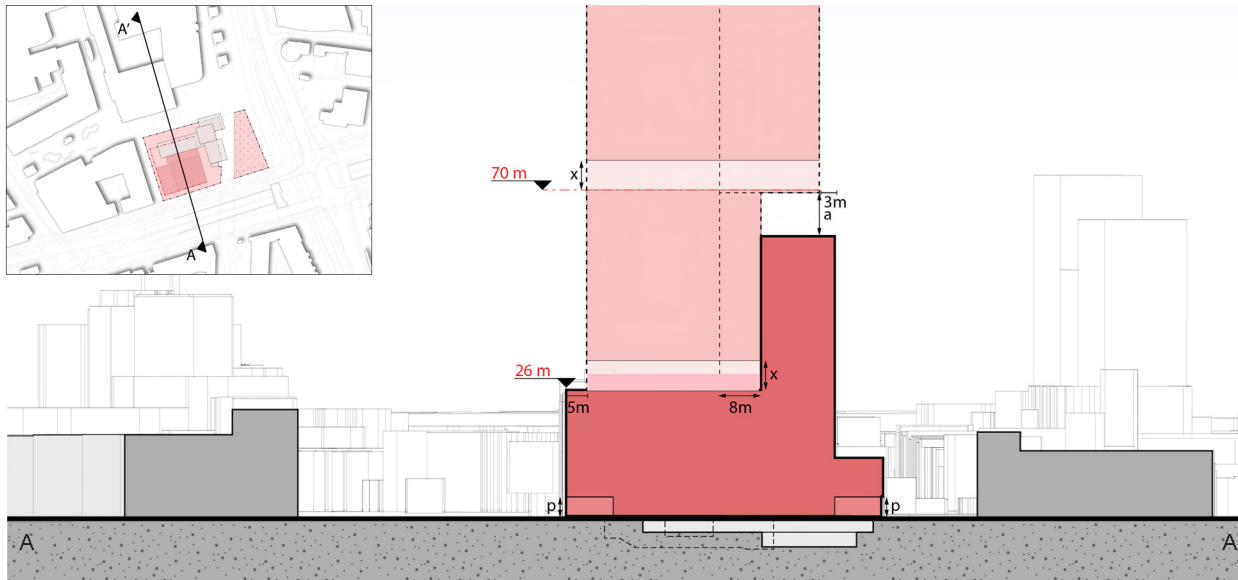


Hart 010 - aansluiting op de historische tijdslagen in de omgeving - aanzicht vanaf Westblaak

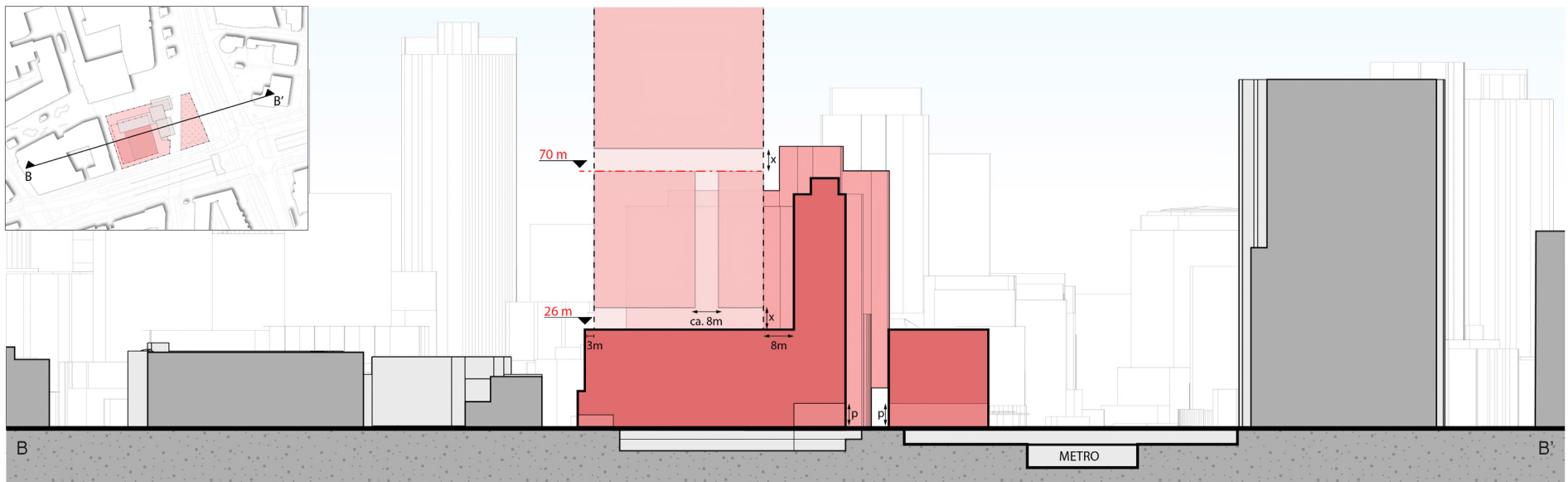
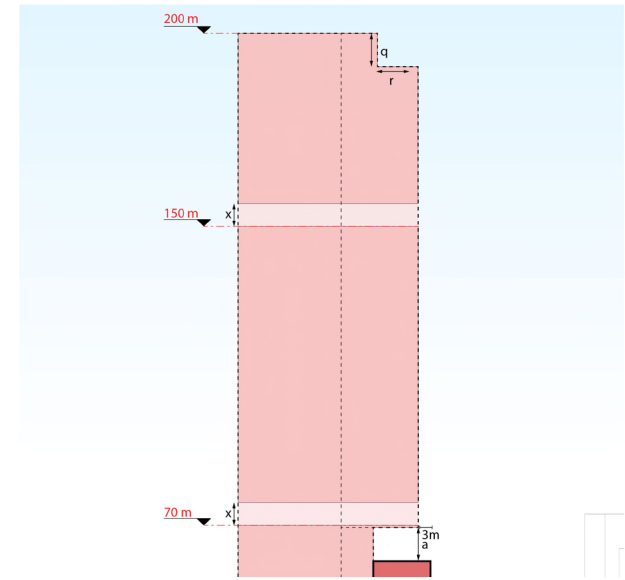


Ruimtelijk raamwerk Hart 010

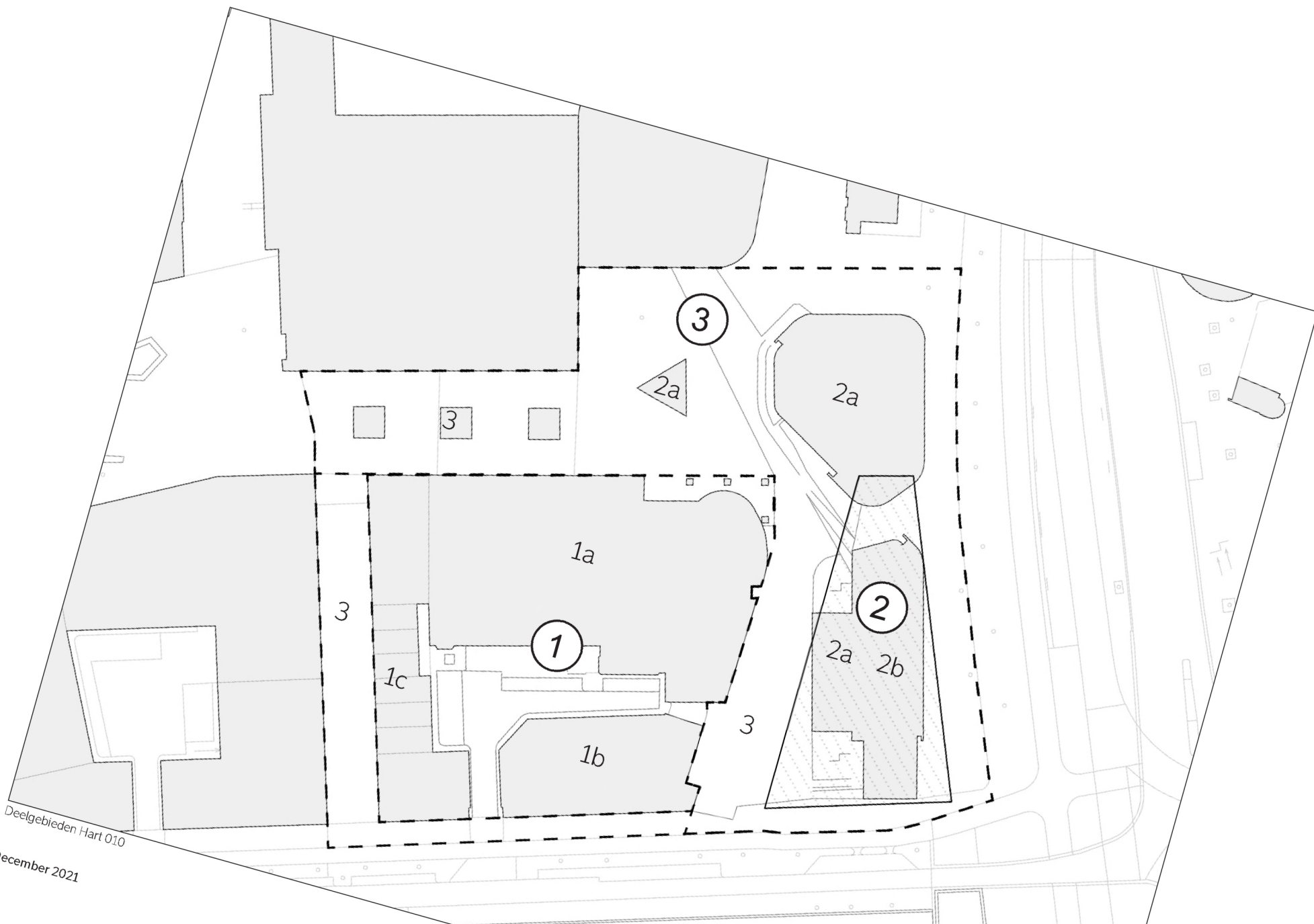
- ③ Deelgebieden
- Plangrens
- Rooilijn Rotterdamse laag
- Huidige bebouwing Hart 010
- Rotterdamse laag (max. bouwhoogte = 26 meter)
- Zoekgebied hoogbouw tot 70m
- Contouren Coolsepoort hoogbouw
- Min set-back hoogbouw t.o.v Rotterdamse laag
- Indicatie hoogbouw vanaf 70m
- Plint ligt terug om ruimte te maken voor entree en/of verblijf op maaiveld
- Zoekgebied volume boven metrostation Beurs
- ≥ x m Afstand in meters
- Verbinding langzaamverkeer
- Zichtlijnen
- Contouren pleinruimte
- Interne verbindingen t.b.v expeditie, interne afvalverzameling & parkeren
- Zoekgebied openbare fietsenstalling
- Auto / fietsparkeren intern
- Entree commercieel programma
- Hoofd Entree
- Entree Metro
- Architectonische verbijzondering



Ruimtelijk raamwerk - Doorsnede A - A'



Ruimtelijk raamwerk - Doorsnede B - B'

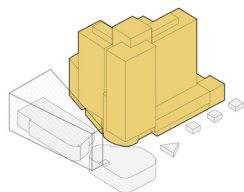


3.1.4 Deelgebieden

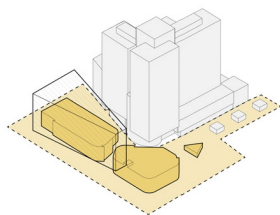
Het integraal plangebied is ingedeeld in drie deelgebieden:

1. Bouwblok
2. Boven- en ondergrondse bebouwing metrostation
3. Openbare ruimte.

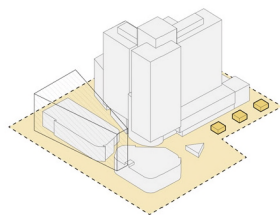
In het vervolg zijn uitgangspunten opgenomen om de integraliteit van de ontwikkeling te waarborgen en de ontwikkeling van de deelgebieden te begeleiden. Voor deelgebied 1 zijn, waar mogelijk, op basis van de vooronderzoeken concrete uitgangspunten benoemd per deelproject. Voor de deelgebied 2, waarvoor nog nader onderzoek moet worden verricht, zijn onderzoeksvragen geformuleerd.



Deelgebied 1.



Deelgebied 2.



Deelgebied 3.

Integrale ontwikkeling van de deelgebieden

Voorafgaand aan de omschrijving van de deelgebieden zijn hieronder aspecten uit andere hoofdstukken weergegeven die randvoorwaardelijk zijn om de integraliteit van de ontwikkeling te waarborgen, zodat:

1. Alle drie de deelgebieden tijdens de bouw en in de eind-situatie onderling zo optimaal mogelijk functioneren.
2. Een ontwikkeling niet de volgende belemmert.
3. Uiteindelijk een kloppend geheel ontstaat.

Programmatische en ruimtelijke synergie

- De deelgebieden en -projecten versterken elkaar programmatisch en ruimtelijk met bijvoorbeeld gezamenlijke entrees, lobby's en een expeditie hub.

Openbare ruimte

- In alle projecten moet rekening gehouden worden met de toekomstige peilmaten, voldoende ruimte voor loopstromen en de gewenste kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte (zie hoofdstuk landschap).

Openbare fietsenstalling

- In het projectgebied moet een openbare fietsenstalling gerealiseerd worden, ter vervanging van de huidige (bevaakte) fietsenstalling en voor extra capaciteit voor de groeiende vraag in het gebied.
- De bestaande openbare fietsenstalling mag pas opgeheven worden als een alternatieve stalling gerealiseerd is.
- Per deelproject moet aangetoond worden dat realisatie ervan de ontwikkeling van een openbare fietsenstalling binnen de plangrens niet belemmert.

Logistieke verbinding tussen deelgebied 1 en 2

- In alle deelprojecten, die raken aan de verlengde as van de Schiedamsevest, wordt een bouwkundige reservering opgenomen voor een (bij voorkeur) ondergrondse logistieke verbinding tussen deelgebied 1 en 2 tot dat een definitieve oplossing gerealiseerd is.
- Partijen moeten afspraken maken over het maximaal te bevoorraden programma van deelgebied 2 om de verbinding te kunnen dimensioneren.

- De technische en financiële haalbaarheid van de verbinding moet in beeld gebracht zijn als basis voor een financiersafpraak tussen de betrokken partijen.

Ontsluiting parkeren en expeditie

- Alle partijen moeten ten alle tijden via een interne directe toegang gebruik kunnen maken van de centrale parkeer- en expeditievoorzieningen in deelgebied 1.

Technische installaties

- In alle projecten moet rekening gehouden worden met mogelijke consequenties voor de gronddekking van kabels en leidingen in het hele plangebied.
- In alle ontwikkelingen is rekening te houden met ingrale duurzaamheidsaspecten en de daarvoor nodige gezamenlijke technische installaties om het gewenste ambitieniveau te kunnen bereiken.

Deelgebied 1

Deelgebied 1 omvat het gesloten bouwblok tussen de straten Westblaak, Keerweer, Binnenwegplein en de verlengde as van de Schiedamsevest.

Voorafgaand aan de masterplanstudie zijn vooronderzoeken (fundering, bezonning, cultuurhistorie) verricht voor dit deelgebied op basis waarvan is gekozen voor behoud van de Coolse Poort. Doorslaggevend hiervoor waren de cultuurhistorische waarde van het post '65 gebouw en de beperking voor nieuwbouw door de aanwezige funderingspalen.

Het behoud van ongeveer de helft van de bebouwing in het bouwblok betekent technische en ruimtelijke uitdagingen voor de inpassing van een toren binnen het ensemble en voor de realisatie van de nieuwe peilmaten in de openbare ruimte.

De gebouwen en samenhangende gebouwdelen in het deelgebied zijn benoemd als de Coolse Poort, De Blaker en de gebouwen aan de Keerweer en worden naar verwachting als deelprojecten ontwikkeld:

1a. Coolse Poort

- Renovatie bestaand gebouw
- Aanpassing plintzone i.v.m. nieuwe peilmaten
- Mogelijk combinatie met toren ontwikkeling

1b. De Blaker

- Sloop-nieuwbouw De Blaker
- Combinatie met toren ontwikkeling

1c. Gebouwen aan de Keerweer

- Gebouwen kunnen worden behouden of onderdeel gaan vormen van de toren ontwikkeling.

1d. Toren ontwikkeling

- Nieuwbouw van de toren is ruimtelijk in te passen op een kavel of in combinatie van meerdere kavels binnen het zoekgebied.

1a. Coolse Poort

Het gebouw wordt zoveel mogelijk gehandhaafd als bijzondere vertegenwoordiger van de post '65 gebouwen. Waar vernieuwig nodig is, wordt nauwkeurig rekening gehouden met de kwaliteit van het bestaande gebouw of de oorspronkelijk ontwerpgedachten (zie hoofdstuk beeldkwaliteit).

Bebouwingslijnen en rooilijnen

- De rooilijnen en bebouwingslijnen handhaven.
- Afwijking van de bestaande rooilijn (BG) op de hoek Binnenwegplein/Coolsingel kan worden toegestaan i.v.m. het renovatieplan Coolse Poort en de inpassing van de nieuwe peilmaten. Er moet rekening gehouden worden met voldoende ruimte voor loopstromen.

Volume

- Behoud van het bouwvolume.

Plinten

- Behoud van de gevelindeling van de plinten.
- Verwijderen van de lage luifel aan verlengde as van de Schiedamsevest is toegestaan om de gevel te openen en de vuisten van de kolommen beter zichtbaar te maken.
- De gevelindeling van de plintzone aan het Binnenwegplein wordt gehandhaafd (smalle units met eigen entree).

Entrees

- De hoofdentree wordt gesitueerd aan het Binnenwegplein. Behoud van het huidig adres 'Coolsingel'.
- De afmeting van de ronde entreehal kan worden gewijzigd i.v.m. de inpassing van de nieuwe peilmaten, waarbij voldoende ruimte voor loopstromen in de tijdelijke en uiteindelijke situatie gegarandeerd moet zijn.
- De winkelunits in de plint hebben een eigen entree aan de openbare ruimte.

1b. De Blaker

Het gebouw wordt gesloopt en herbouwd binnen de huidige contour. De gevelopbouw van het oorspronkelijke wederopbouw pand wordt teruggebracht om de architectonische samenhang met de gebouwen op de Westblaak te versterken (zie hoofdstuk beeldkwaliteit).

Bebouwingslijnen en rooilijnen

- Rooilijn aan de Westblaak handhaven.
- Rooilijn aan de Coolsingel zijde (verlengde as Schiedamsevest) handhaven.
- Rooilijn in de Keerweer handhaven.

Volume

- De bouwhoogte sluit aan op de bouwhoogtes van de Westblaak van 26 meter.
- De bovenste verdieping wordt over de volle hoogte ontworpen als dakrand (zie overige gebouwen Westblaak).
- De bouwhoogte verspringt van acht lagen aan de Westblaak naar de lagere bebouwing aan de Keerweer.
- De bouwhoogte verspringt tussen de nieuwbouw aan de Westblaak en het bestaande Coolse Poort gebouw.

Plinten

- Hoogte en verticale indeling van de plint sluiten aan op de te handhaven gebouwen in het bouwblok en de bebouwing in de aangrenzende straten.

Entrees

- Handhaven van de bestaande positie van de onderdoorgang naar het hof i.v.m. de peilmaten van de Westblaak.
- Entree fietsenstalling is apart, compact, goed bereikbaar en goed zichtbaar in te passen aan de Westblaak.
- De winkelunits in de plint hebben een eigen entree aan de openbare ruimte.

1c. Gebouwen aan de Keerweer

De volumeopbouw en architectonische elementen van de 'beeldondersteunende' gebouwen uit de wederopbouw periode te bewaren. De gebouwen vormen een ensemble dat, net als de lage bebouwing van de Coolse Poort, aansluit op de lage panden in het winkelgebied Lijnbaan (zie hoofdstuk beeldkwaliteit).

Bebouwingslijnen en rooilijnen

- Rooilijn en bebouwingslijnen handhaven.

Volume

- Volumeopbouw handhaven (in- en uitspringende gebouwdelen).

Plinten

- Opbouw en indeling (kleine units) plinten handhaven.

Entrees

- Behoud van de entree van de nachthoreca in de kelder om conflict met entree en ligging van het woonprogramma te voorkomen.
- De winkelunits in de plint hebben een eigen entree aan de openbare ruimte.

1d. Hoogbouw

Hoogbouw kan ruimtelijk op verschillende manieren ingepast worden in het ensemble. De uiteindelijke inpassing hangt af van de relatie tot de bestaande bebouwing, de technische mogelijkheden en de integraliteit van de ontwikkeling.

Zoekgebied

Om zoveel mogelijk vrijheid te geven voor nader onderzoek en tot samenwerking tussen de verschillende eigenaren is een ruim zoekgebied gedefinieerd, waarin het volume aan de hand van aantal principes moet worden ontworpen:

- 5m setback op de Rotterdamse laag aan de Westblaak.
- 3m setback op de Rotterdamse laag aan de Keerweer.
- 3m setback op de Coolse Poort aan het Binnenwegplein.
- circa 8m afstand tot de Coolse Poort aan de Coolsingel.

Volume

Het volume rust met een 'sokkel' op de Rotterdamse laag en verjongt zich vanaf 70 meter in een slanke toren.

Sokkel

De sokkel sluit aan op de hoogte (ca. 70m) en de compositie van de Coolse Poort. In het ensemble van de Coolse Poort verspringen verticale en horizontale volumes in hoogte en afstand ten opzichte van elkaar. De compositie wordt versterkt door afstanden tussen de volumes, die zich in het gevelbeeld aftekenen als 'snedes'. De 'snedes' markeren een overgang in het programma (kantoor - kern), de dieptewerking wordt versterkt door contrasterend materiaalgebruik.

'Snedes'

- De compositie van de in elkaar geschoven volumes is aan de buitenkant duidelijk afleesbaar door horizontaal en verticaal gesitueerde 'snedes'.
- De verticale 'sneede' tussen de Coolse Poort en het sokkel volume is circa 8m breed, zorgt voor voldoende daglicht toetreding en refereert naar de afstand tussen de verticale volumes aan Coolsingel zijde (zie principe volumeopbouw).
- Aan de Westblaak wordt het volume door middel van een

verticale 'sneede' opgedeeld in twee elementen, waarvan er één terug springt uit de rooilijn. De mate van inspringing en de breedte van de 'sneede' zijn gerelateerd aan de compositie van het geheel.

Verbindingen

- De sokkel van de toren kan met de Coolse Poort worden verbonden door middel van een atrium, bruggen of doorlopende verdiepingen.
- Indien de gebouwen worden verbonden moet de 'sneede' ertussen zo diep zijn (ca. 4 m), dat de scheiding tussen bestaande en nieuwe bebouwing duidelijk zichtbaar blijft in het gevelbeeld (zie principe volumeopbouw).
- De 'snedes' worden aan de binnenkant van het gebouw benut als ruimte voor ontmoeting, zichtrelatie met de stad, luchtcirculatie en daglichttoetreding (zie principe volumeopbouw - doorsnede ensemble).

Architectonisch accent

- Door het in elkaar schuiven van de volumes ontstaat aan de buitenkant van het gebouw een afwisselend landschap van daken, dat geaccentueerd kan worden met groene, programmatische en architectonische accenten.

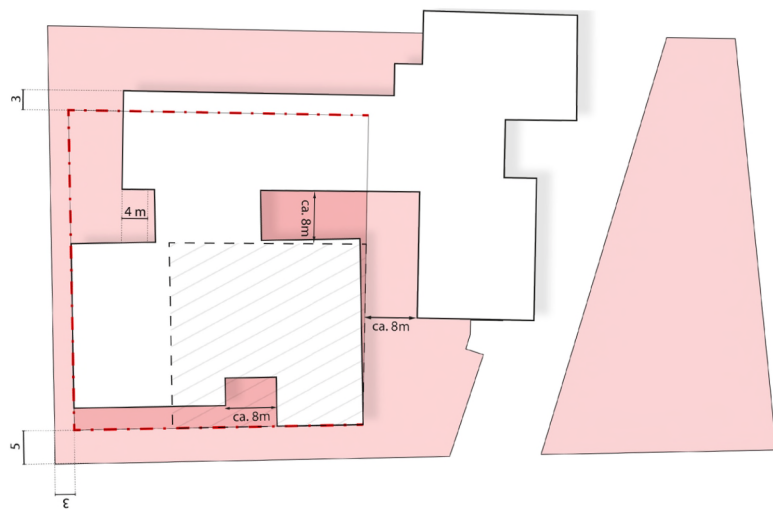
Toren

De principes van de volumeopbouw en de 'snedes' worden vertaald in de vormgeving van de toren.

- De Hoogbouwvisie is van toepassing.
- De toren is slank en verjongt zich op een logische manier als verticaal element vanuit de compositie van de sokkel.
- De toren grenst maximaal met twee rooilijnen aan de grenzen van het zoekgebied.
- De toren is goed zichtbaar gepositioneerd in de aanlooproutes op maaiveld en in de skyline van de stad.
- De compositie van de in elkaar geschoven volumes komt terug in de vormgeving van de dakbeeindiging.

'Snedes'

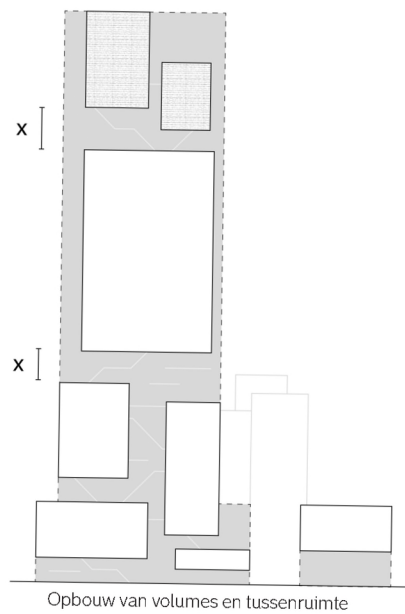
- De hoogteontwikkeling legt in stappen van 70 meter en 150 meter de relatie met de kenmerkende 'tijd-lagen' van de hoogteontwikkeling in het centrum van Rotterdam.



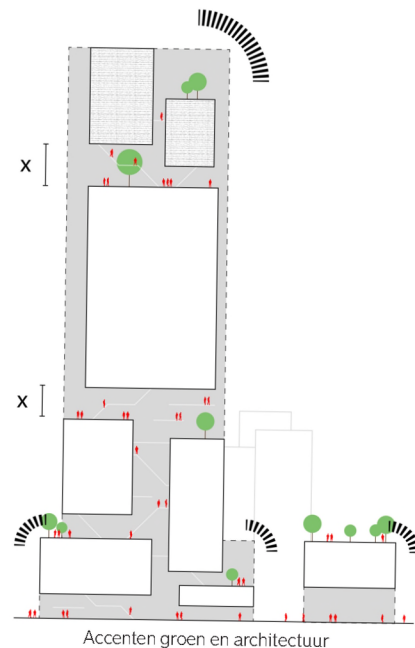
Principe volumeopbouw - doorsnede sokkel (70m)



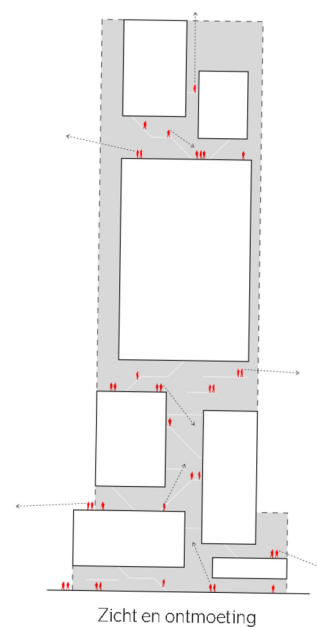
Principe volumeopbouw - doorsnede toren (185m)



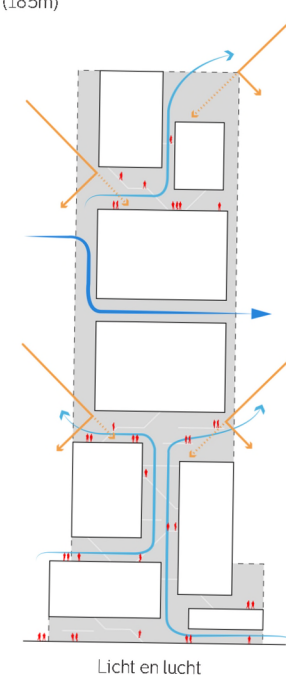
Opbouw van volumes en tussenruimte



Accenten groen en architectuur



Zicht en ontmoeting



Licht en lucht

Principe volumeopbouw - doorsnede ensemble

- In de toren worden drie horizontale 'snedes' toegepast om de tijdslagen zichtbaar te maken in de volumeopbouw.
- De horizontale 'snedes' zijn minimaal 2 verdiepingen hoog en bevinden zich op de Rotterdamse laag, op circa 70m en op circa 150m en zorgen voor een visuele relatie met de tijdslagen van de hoogbouw in de binnenstad.
- De horizontale 'snedes' worden geprogrammeerd met collectief programma voor of bewoners, of overige gebruikers of bezoekers.

Entrees

- De entree van de toren op de begane grond is duidelijk gerelateerd aan de positie van de toren in het ensemble
- Idealiter sluit de positie van de 'sneede' in het sokkel volume aan op de positie van de hoofdentree van de toren op de begane grond.

Deelgebied 2

Deelgebied 2 omvat de poppenkast, de twee grote paviljoens, de entree naar het metrostation Beurs en de ondergrondse bebouwing van het metrostation. De gebouwen op maaiveld worden gesloopt en verplaatst (poppenkast) om de aanpak van het metrostation, de nieuwbouw binnen de nieuwe contouren en de aanleg van de nieuwe pleinruimte op het Binnenwegplein mogelijk te maken. Er wordt uitgegaan van de ontwikkeling van de volgende deelprojecten:

2a Bovengrondse bebouwing metrostation

- Sloop van de grote paviljoens
- Verplaatsing van het driehoek paviljoen
- Nieuwbouw gebouw op metrostation
- Aanleg nieuwe pleinruimte

2b Ondergronds bebouwing metrostation

- Modernisering en capaciteitsuitbreiding metrostation

Zoekgebied

In het kader van het masterplan is een bouwkundige quickscan gedaan voor een mogelijk bouwvolume op het metrostation. Daarnaast zijn door de MRDH uitgangspunten benoemd voor een toekomstig metrostation (zie hoofdstuk OV-knooppunt Beurs). In afwachting van nader onderzoek van het ondergronds metrostation en het stadsproject Westblaak is een zoekgebied gedefinieerd waarbinnen het ontwerp voor het gebouw op het metrostation nader uitgewerkt moet worden. Nader onderzoek is vereist voor o.a.:

- De technische randvoorwaarden.
- De programmering van het bouwvolume op het station.
- De integratie van de entree(s) naar het metrostation in de boven- en ondergrondse bebouwing en de loopstromen op maaiveld.

Bebouwingslijnen en rooilijnen

- Het gebouw begeleidt de aangrenzende openbare ruimte met duidelijke wanden langs de rooilijnen.
- De plint springt terug op plekken waar ruimte nodig is voor looproutes op maaiveld.
- Binnenwegplein en Westblaak:

- De in het bouwblok gedefinieerde rooilijnen lopen door tot aan de Coolsingel.
- Coolsingel:
 - De rooilijn ligt parallel aan de 'loper' (inrichtingspatroon) van de Coolsingel en op voldoende afstand van de bomen.
- Verlengde as Schiedamsevest:
 - De rooilijn houdt voldoende afstand voor een aangepaste route en een goede plint programmering.
 - De rooilijn houdt gepaste afstand tot de uitkragende hoogbouw van de Coolse Poort.
 - De rooilijn zorgt voor de goede begeleiding van de zichtas en de (mogelijk toekomstige) looproute naar de Schiedamse Vest.

Volume

- Het volume vormt als kopgebouw aan de Coolsingel het begin van de Coolsingel aan het Churchillplein.
- Het gebouw vormt een van de vier hoekstenen van het Churchillplein.
- De vormgeving (ingetogen of expressief) hangt af van de toekomstige programmering.
- De maximale bouwhoogte (26m) sluit aan op de hoogte van de Rotterdamse laag van Westblaak en Coolsingel.
- Het gebouw is duidelijk gedifferentieerd in een plint en bovenbouw.

Architectonisch accent

Het volume wordt geaccentueerd door architectonische accenten aan het Churchillplein en de Coolsingel om

- de zichtbaarheid van de metroentree(s) te benadrukken.
- het gebouw als een van de vier hoekstenen aan het Churchillplein te accentueren.

Entrees

- Entree(s) van het metrostation Beurs integreren op de begane grond volgens de uitgangspunten van de RET.
- De winkelunits in de plint hebben hun eigen entree aan de openbare ruimte.

Deelgebied 3

De openbare ruimte in het hele plangebied wordt (zie paragraaf landschap en openbare ruimte) in afstemming met de ontwikkeling van de gebouwen gerealiseerd:

- Tijdelijke en definitieve inrichting in afstemming met de ontwikkeling van de gebouwen in deelgebied 1 en 2.
- De in de kleine paviljoens gevestigde kleinschalige commerciële ruimten vinden een onderkomen elders in het plangebied om ruimte te maken voor de definitieve inrichting van de openbare ruimte.

Algemene uitgangspunten

Plinten

- Zie ook hoogbouwvisie, paragraaf plinten.
- Plinten sluiten aan op de gewenste peilmaten maai-veldhoogte.
- Plintheogte van 2 of meer verdiepingen.
- Transparant glas (geen melkgas, folies o.i.d).
- Menselijke maat (geen te monotone grootschalige gevels, maar detaillering en voldoende onderscheid).
- Ruimschoots entrees en kleine units (hoe meer entrees en kleinere units, hoe meer levendigheid gespreid).
- Levendige functies zoals cultuur, leisure, maatschappelijke of commerciële voorzieningen (detailhandel, horeca) en ruimte voor loopstromen en verblijf versterken elkaar.

Reclame

- Het Reclamebeleid is van toepassing, met daarbij voor reclame met verlichting de 'Nadere regels reclame met verlichting Rotterdam 2020'.

Entrees

- Zie ook hoogbouwvisie, paragraaf plinten.
- De entrees zijn representatief ('adressen') en herkenbaar vanaf de openbare ruimte die de gebouwen omgeeft: Coolsingel, Westblaak, Binnenwegplein, Keerweer en de verlengde as van de Schiedamsevest.
- De entrees hebben een uitnodigende en hoogwaardige uitstraling.
- De entrees sluiten direct aan op het programma in het gebouw (geen kruip-door, sluip-door routes in het gebouw).

Dag- en nachtbeeld

Bij de programmering moet rekening worden gehouden met zichtlijnen en looproutes vanwege het dag- en nacht gebruik van de openbare ruimte rondom de locatie. In de avond en 's nachts moeten de plinten een open uitstraling hebben zodat ook dan de openbare ruimte rondom het gebouw een aangename en veilige plek is.

Daken

Het dak wordt in Rotterdam gezien als de vijfde gevel en wordt met zorg vormgegeven. Daarnaast wordt het dubbel gebruik van het dak gestimuleerd, bijvoorbeeld als groene buitenruimte, waterbuffer en/of energiebron. Om deze dynamische programmering van het dak te faciliteren, is het uitgangspunt voor de dakvorm platte daken. Bij de hoogteaccenten is er ruimte voor een afwijkende dakvorm t.b.v. de architectonische expressie.

Logistiek

Zie hoofdstuk mobiliteit.

Ontsluiting

Zie hoofdstukken mobiliteit en beheer.

Buitenruimte behorende bij het gebouw

De ontwikkeling dient te voorzien in voldoende individuele en collectieve buitenruimte voor bewoners en overige gebruikers:

- Buitenruimte dient ontworpen te worden als integraal onderdeel te zijn van het (gevel)ontwerp (zie ook welstandscriteria).
- Individuele buitenruimte voor de woonfunctie mag niet uit de rooilijn steken in de Rotterdamse laag (in pandige oplossing).
- Collectieve buitenruimte voor de woonfunctie dient goed en direct toegankelijk te zijn vanaf de woonverdiepingen. De buitenruimte is bij voorkeur niet geclusterd op één verdieping maar verdeelt over verschillende hoogtes.
- Collectieve buitenruimte voor ontmoeting van bewoners en bezoekers is bij voorkeur gesitueerd op de Rotterdamse laag of in het binnengebied en is goed en direct toegankelijk vanaf alle programmaonderdelen en - via de centrale ontsluiting - vanaf het maaiveld.

Inclusiviteit

In de hoogbouwvisie is het stimuleren van ontmoeting geformuleerd als een van de speerpunten van de ontwikkeling van hoogbouw. De ontwikkeling wordt hierop getoetst op

basis van de hoogbouwvisie. Naast het aanbieden van geschikte ruimte om ontmoeting te stimuleren, is een differentiatie van de woningtypes en -groottes wenselijk ten behoeve van de gewenste inclusiviteit (zie paragraaf programma).

Flexibiliteit

Nieuwe ontwikkelingen dienen niet alleen duurzaam te zijn op het gebied van energie en klimaat, maar ook in de levensduur van het gebouw. Flexibiliteit in de inrichting en het gebruik is hierin bepalend. Gebouwen moeten met de stad en tijd mee kunnen groeien. Het moet in de toekomst mogelijk zijn om het gebouw een andere functie te geven zonder dat er majeure (en vaak te dure) ingrepen nodig zijn. Denk hierbij aan verticale leidingtransport (nuts), energienetwerk, verdiepingshoogte, vluchtroutes, vloeroppervlaktes, buitenruimte, overmaat van inpandige ruimtes, liften, et cetera. Met name voor het kantoor programma is de mogelijkheid tot segmentering (samenvoegen of scheiden) van ruimtes cruciaal voor voldoende flexibiliteit om het programma in verschillende units te verdelen door de tijd heen.

3.2 Landschap en openbare ruimte

3.2.1 Maaiveld en hoogtes

In 1968 opende metrostation Churchillplein (later Beurs) aan de (toen nog enige) noord-zuid metrolijn. Dit ging samen met de komst van de autotunnel onder het Churchillplein. De Coolsingel kreeg daarmee voorrang en er ontstond een gezicht op de Maas. De relatief lage ligging van de metropassage en autotunnel werden in de openbare ruimte herkenbaar door een hoger opgebracht maaiveld. Al in een vroege fase lieten deze oplossing zijn sporen na met trappen en keerwanden in de openbare ruimte.

Later met de komst van gebouw de Coolse Poort werd het verschil in opgebracht en origineel maaiveld door Groosman opgevangen met een kleiner bouwvolume (paviljoen De Veste) op het metrostation. Een gebouw in de menselijke schaal, met trapjes en hellingbanen om van de hogere Coolsingel bij het hoofdgebouw Coolse Poort te kunnen komen.

Dit principe van het opvangen van hoogteverschillen is tot op de dag van vandaag gehanteerd rond het metrostation. De rechter pagina geeft een inzicht in de problematiek. Er heeft een transformatie van de laagbouw plaatsgevonden, maar nog steeds is tussen het casino en metrostation een vervelende trap en hellingbaan te vinden. Net als aan de Westblaak, waar het klimmende maaiveld naar de Coolse Poort wordt opgevangen met een keerwand, trappen en hellingbaan. Deze oplossingen maken de buitenruimte onaangenaam en slecht doorwaadbaar. Buitenruimtes zijn slecht met elkaar verbonden en het geheel voelt kruipdoor sluiendoor.



1968 komst autotunnel en metrostation Churchillplein zorgt voor obstakels in de buitenruimte



1981 tussen de Coolse Poort en het Metrostation, het paviljoen als keerelement



 Peilmaat boven NAP

 Peilmaat onder NAP

Alle hoogteobstakels in de huidige situatie



1 Overbrugging hoogteverschil



2 Keerwand Westblaak



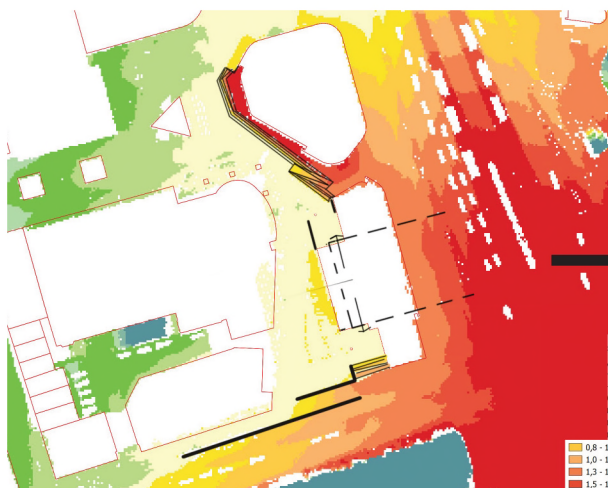
3 Hellingbaan vanaf Coolingsingel



4 Casino op een massief voetstuk



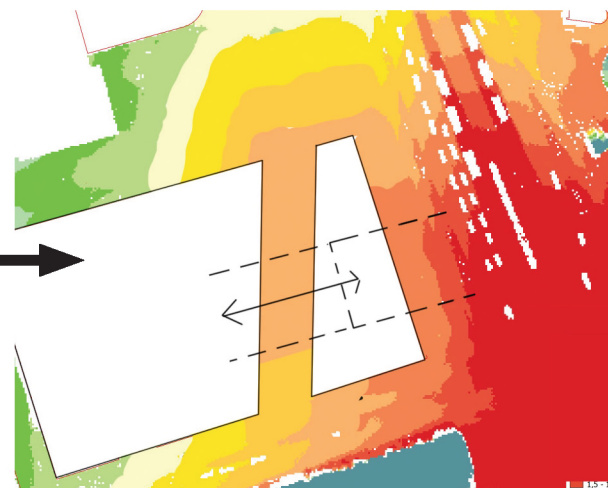
5 Trappartij casino in gebruik



Huidige situatie, paviljoens en betonwand als kering



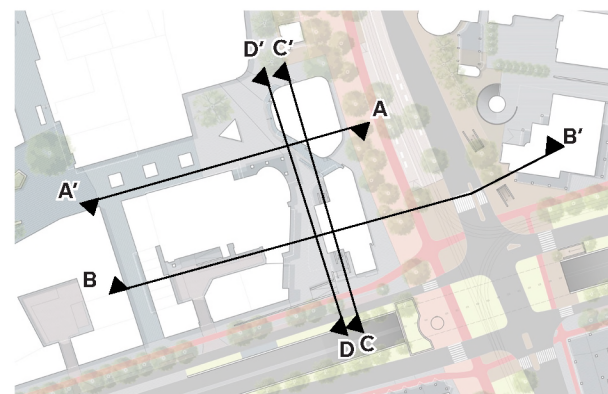
Mogelijke tussenfase, hoogtes parallel keren aan station Beurs



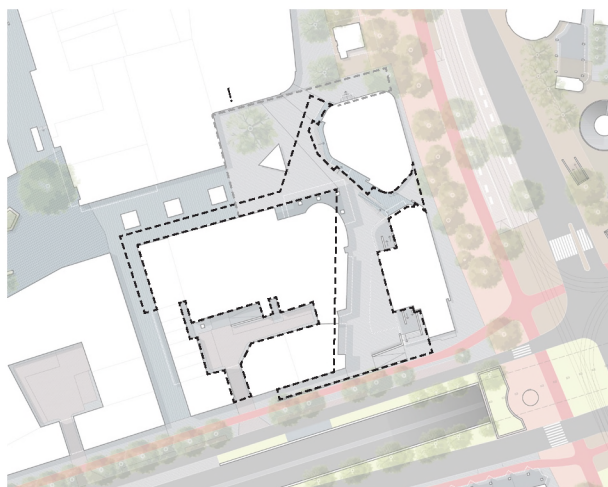
Wens eindbeeld, een toegankelijke buitenruimte

Het is absoluut het streven om de doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte zo snel mogelijk te verbeteren. Zeker nu de Coolsingel gerenoveerd is wordt een goede aansluiting met het Binnenwegplein, en daarmee toegang tot de gerenoveerde Coolse Poort, uitgangspunt. Dit geldt ook voor de relatie tussen het Binnenwegplein en de Westblaak. Met een toekomstige transformatie van deze drukke autoweg tot stadspark is een goede toegankelijkheid in deze richting ook van groot belang. Het maaiveld loopt in de toekomst geleidelijk op van Binnenwegplein tot de Westblaak.

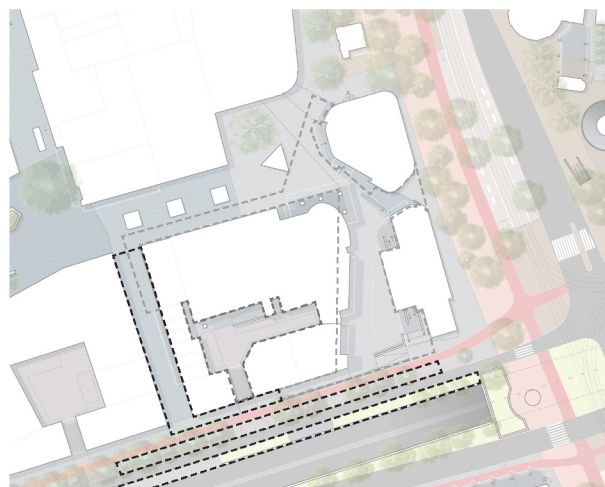
Het is van belang om de buitenruimte in een zo vroeg mogelijke fase te 'repareren'. In de eerste fase van de (her)ontwikkeling wordt de maaiveldsituatie al verbeterd. Dit vraagt om extra aandacht voor de toegankelijkheid van het metrostation en casino in een tussenfase. Bovenstaand schema laat een mogelijke oplossingsrichting zien. De volgende profielen weergeven een voor en na beeld.



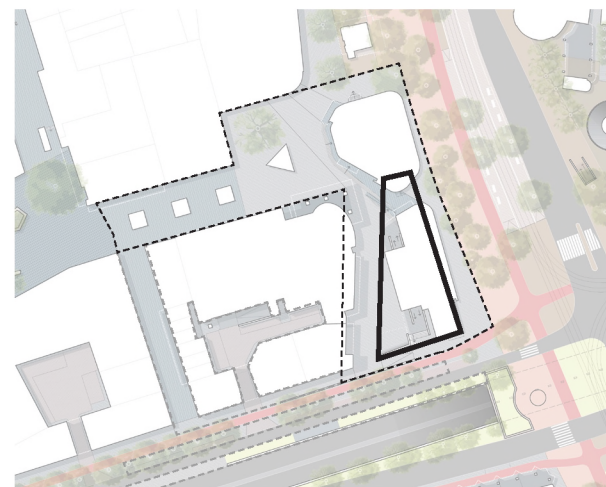
Profielaanduiding



Fase 1 Renovatie Coolse Poort



Fase 2 Toren en Blaker



Fase 3 Deelgebied twee

3.2.2 Fasering buitenruimte

De fasering van de buitenruimte van Hart 010 zal in verschillende fasen verlopen. De exacte volgorde is afhankelijk van de renoverende en ontwikkelende volgorde. Uitgangspunt is dat in een vroege fase al zo veel mogelijk van de huidige knelpunten in de buitenruimte worden opgelost. Zo is het belangrijk om al in een vroege fase de hoogsteproblematiek op te lossen. De eerste fase krijgt op die manier al snel de representatieve buitenruimte die het verdient. Bovendien kan er een lange periode tussen verschillende fasen zitten, het is van belang dat de buitenruimte ook in deze periode goed en representatief functioneert. Het scenario voor de fasering van de buitenruimte is als volgt opgebouwd;

Fase 1 Tijdelijke Coolsingel en Binnenwegplein

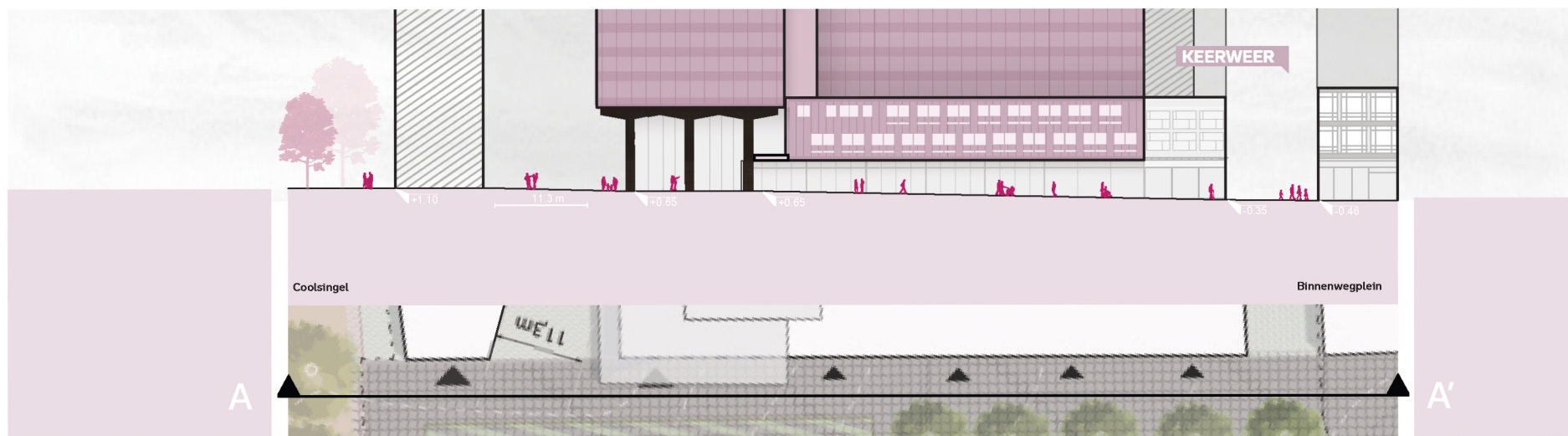
Bij renovatie van de Coolse Poort wordt het grootste deel van de toegankelijkheid van de buitenruimte verbeterd. Door ophoging van het maaiveld verdwijnen trappen en hellingbanen. Niveaus van de Coolsingel worden overgenomen tot op de gevel van Hart 010. Er ontstaat een obstakelvrije doorgang tussen het metrostation en casino richting de Coolse Poort en vanaf het Binnenwegplein is er een directe verbinding met het voetpad langs de Westblaak, keerwand en hellingbaan verdwijnen. De nieuwe maaiveldpeilen die tegen de gevel van de ontwikkeling ontstaan worden in pandig opgelost. De materialisatie van het maaiveld wordt uitgevoerd conform uitstraling van het Binnenwegplein (westzijde). Overige buitenruimte, stukjes Keerweer en Westblaak, worden in de oude staat teruggebracht.

Fase 2 Keerweer en Westblaak

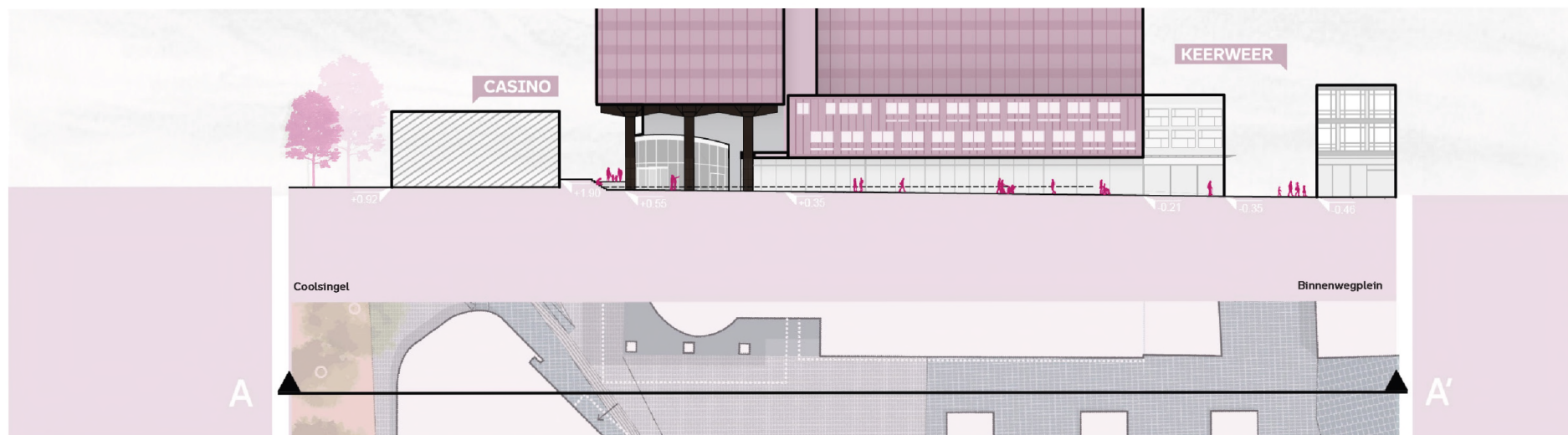
Bij ontwikkeling van de toren en de Blaker komen nieuwe stukken buitenruimte in handen. De keerweer en de Westblaak kunnen worden opgeknapt. In deze fase worden ze definitief gemaakt. De keerweer en Westblaak worden volledig ingericht conform Rotterdamse Stijl. In de Westblaak kan worden vergroend.

Fase 3 Definitief Coolsingel en Binnenwegplein

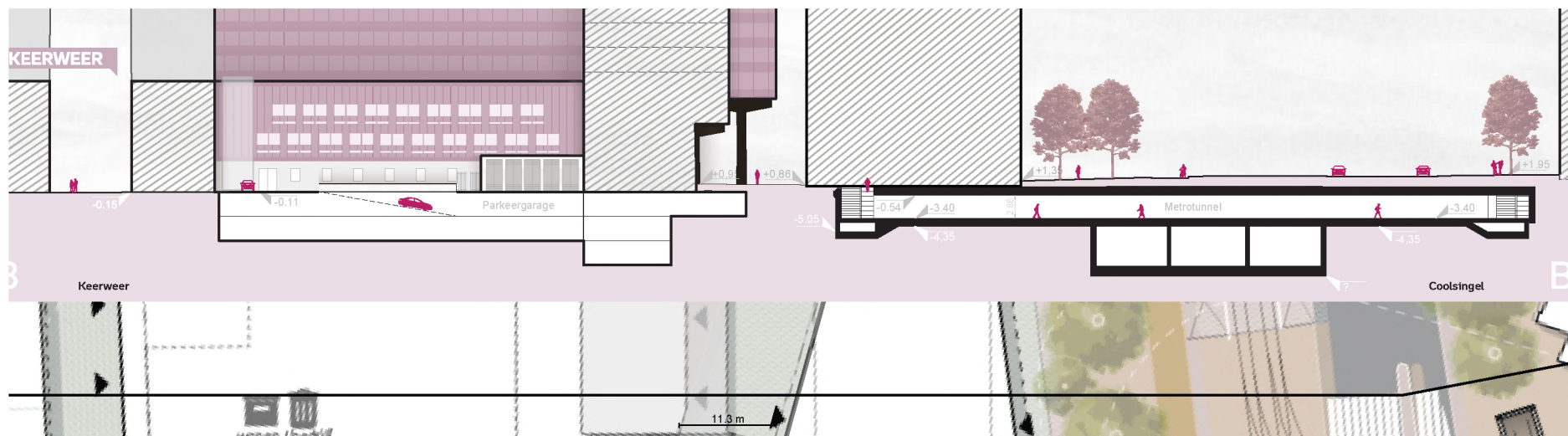
Deelgebied twee komt in ontwikkeling. Het eindbeeld komt in zicht. Na voltooiing van de bouw kan het complete Binnenwegplein definitief gemaakt worden. Het plein krijgt zijn definitieve inrichting, zitelementen, groen en andere speciale objecten kunnen worden geplaatst. Tevens kan de definitieve aanhechting aan de Coolsingel en Westblaak worden voltooid.



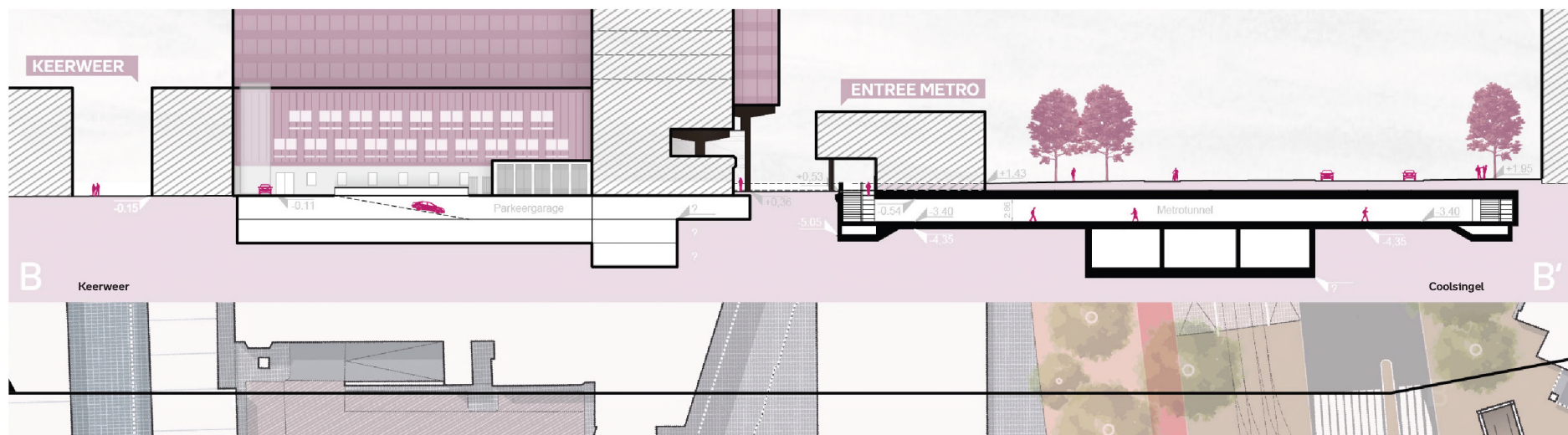
Wensbeeld voor het maaiveld



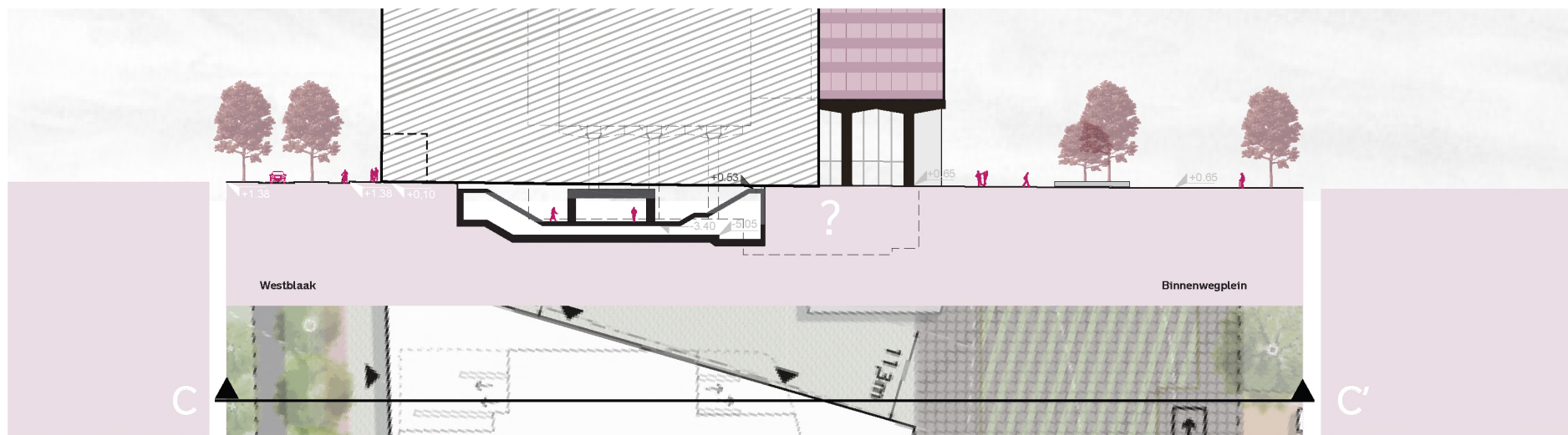
Huidige situatie



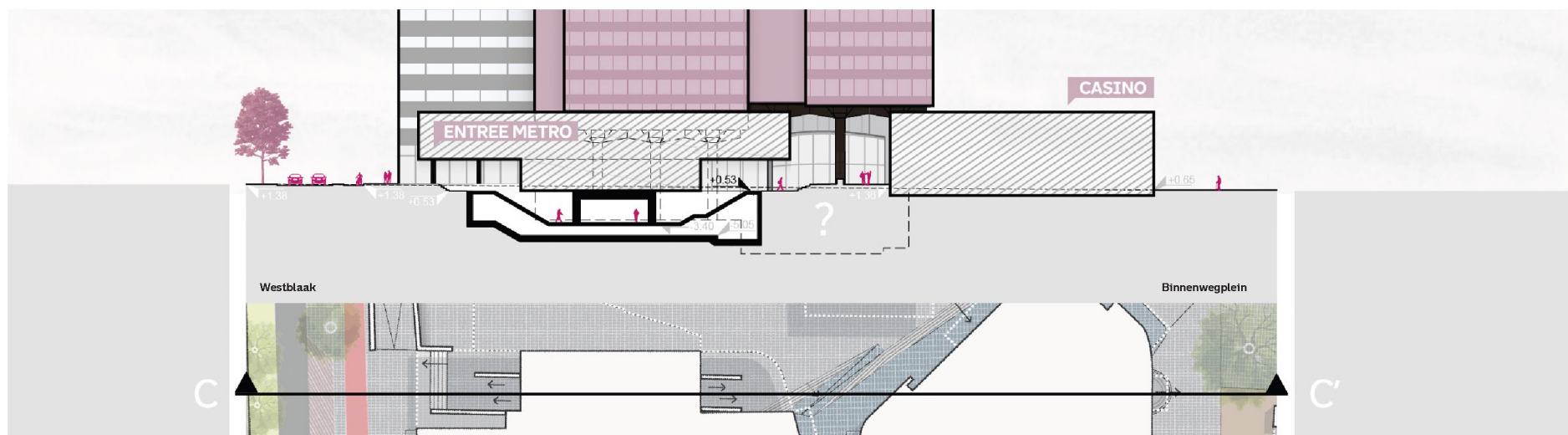
Wensbeeld voor het maaiveld



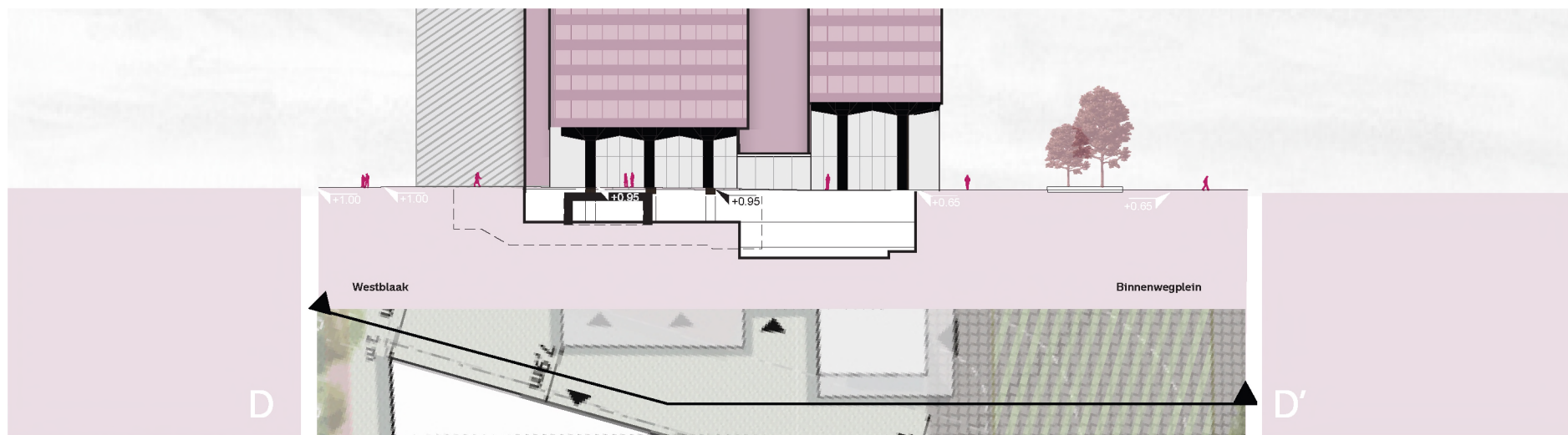
Huidige situatie



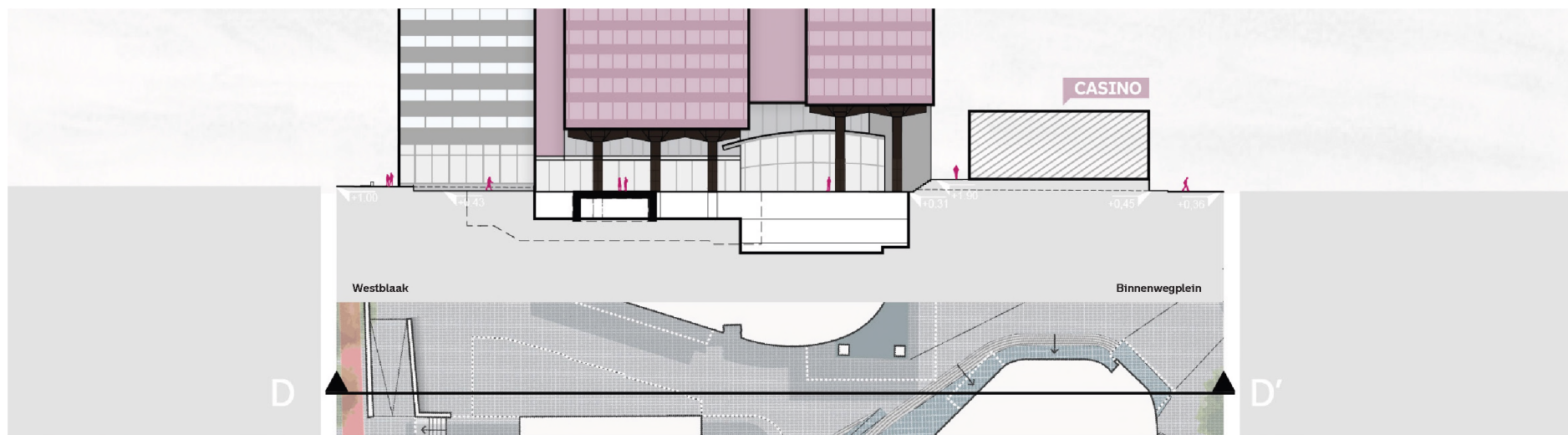
Wensbeeld voor het maaiveld



Huidige situatie



Wensbeeld voor het maaiveld



Huidige situatie

3.2.3 Rotterdamse Stijl

Coolsingel

Met de herinrichting van de Coolsingel is deze boulevard weer kracht bijgezet als echte centrumboulevard. Er is een brede voetgangerszone met bomen aan de westzijde van het profiel verschenen, de promenade is vormgegeven met een bijzonder patroon in zandkleurig natuursteen. Naast de promenade ligt een robuust fietspad voor beide richtingen. Hiermee heeft het langzaam verkeer conform de Rotterdamse MobiliteitsAanpak flink aan terrein gewonnen, maar is er op dit asymmetrische profiel ten oosten van de tram ook nog ruimte voor een tweerichting rijbaan.

Verder kenmerkt de Coolsingel zich door belangrijke entrees en een scala aan bijzondere openbare ruimtes. De ruimtes zijn van noord naar zuid, het Hofplein, het Stadhuisplein, de Beurstraverse, het Binnenwegplein en het Churchillplein. Het Binnenwegplein is verscholen achter het casino en alleen kruipdoor-sluipdoor, met onaantrekkelijke hoogteverschillen, toegankelijk vanaf de Coolsingel. Verder vormt de Coolsingel vanaf het Churchillplein een belangrijke route tussen de Binnenstad en de Schiedamse dijk richting de rivier.

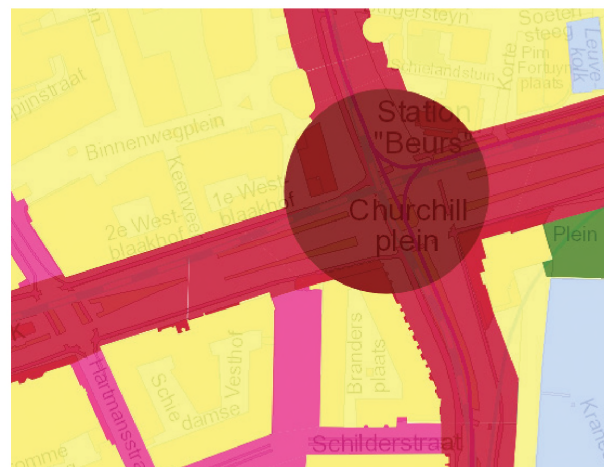
De herinrichting van de Coolsingel dient binnen de projectgrenzen gerespecteerd te worden. Randen en aansluitingen op deze boulevard dienen conform het principe en de materialisatie van de Coolsingel te worden vormgegeven.

- Centrumboulevard
- Centrum
- Knooppunten
- Stadsstraten

Binnenwegplein

Het Binnenwegplein kenmerkt zich door een driedeling. Vanaf de Karel Doormanstraat gezien is het Binnenwegplein ingericht als een fraai groen stadsplein. Er ligt een mooi natuursteen verhardingsvlak met grote opgetilde groenscherven die fungeren als zitranden. Het plein nodigt uit tot ontmoeten en verblijven. Daarna loopt de buitenruimte door en transformeert het plein ter hoogte van de Keerweer in een trechtervormig 'straatje' met drie kiosken. Vanaf dit punt neemt de verblijfskwaliteit drastisch af. Er ligt een ratjetoe aan verschillende verhardingen. Verder wijkt het materiaal en meubilair af van de Rotterdamse Stijl. Daarna opent de ruimte zich weer tot een plein opgesloten tussen bebouwing en paviljoens. Ook voor dit deel van het Binnenwegplein gelden dezelfde nadelen voor de openbare ruimte als in het middenstuk. Verder ontbreekt vanaf dit punt een goede samenhang met de omliggende centrumboulevards en knooppunt Churchillplein. De twee paviljoens zijn een barrière en zorgen voor een onoverzichtelijke openbare ruimte. Als entree van de binnenstad komende met de metro wordt men ontvangen in een onduidelijke, niet representatieve openbare ruimte.

In overeenstemming met de stedenbouwkundige visie komt het Binnenwegplein straks direct aan de Coolsingel te liggen. Het Binnenwegplein wordt onderdeel van een

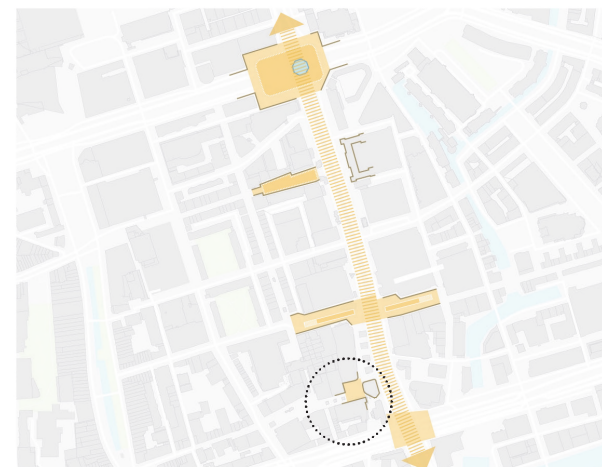


Rotterdamse stijl

reeks van bijzondere buitenruimtes aan deze stadsboulevard. Het plein is voor een deel afgebakend door bestaande bebouwing (Forum, Coolse Poort en Donner) en het nieuwe metrostation. De Coolsingelzijde is open. Het nieuwe plein is een voortzetting van de materialisatie van het huidige Binnenwegplein. Deze materialisatie zet de vorm van het plein extra aan, waardoor deze ook herkenbaar wordt wanneer het plein niet is gemarkeerd door bebouwing. Op het plein is ruimte voor vergroening, verblijven en ontmoeten. In een verdere uitwerking wordt onderzocht of de historische gelvelsteen, uit de door het bombardement verwoeste Bijenkorf een plek kan krijgen in deze openbare ruimte.

Het Binnenwegplein vormt de entree van de stad voor de metrogebruiker. Het Binnenwegplein geeft een hartelijk welkom aan deze reizigers en de metro heeft een ruime obstakelvrije toegang aan het plein. Het is van belang dat alle looplijnen over het plein goed geborgd worden. Net als zichtlijnen tussen Binnenwegplein en Coolsingel en tussen Coolsingel en Schiedamse vest, deze zijn vrij van hoge opgaande obstakels.

Het smalle stuk Binnenwegplein vormt een tussenstuk tussen de twee hoofdpleinen. Het wordt uitgevoerd in de Rotterdamse stijl. De straat heeft voldoende breedte om hoger groen te dragen. In het hart van de straat wordt een bomenrij in robuuste sierborders meegenomen.



Ontbrekende ruimte aan de Coolsingel



Uitgangspunten

- De projectgrenzen van het Coolsingelplan worden gerespecteerd, de inrichting van dit gebied wordt altijd conform DO Coolsingel ingericht.
- Aansluiting van maaiveld op plinten aan de Coolsingel worden altijd volgens de inrichtingsprincipes van het DO Coolsingel gerealiseerd.
- Vanuit de Coolsingel komt er een vrij zicht door de openbare ruimte richting Binnenwegplein.
- De groenstructuur van de Coolsingel blijft zoals deze nu is.



1 Bestratingsverschillen



2 Meubilaire poppentheater



3 Afscheiding Coolse Poort



4 Casino op een massief voetstuk



5 Bestrating Binnenwegplein



6 Expeditiehof

De Westblaak

De huidige uitstraling van de Westblaak wordt vooral bepaald door zijn functie als verkeersader. De auto heeft een belangrijke rol in de boulevard. Het merendeel van de ruimte wordt in gebruik genomen door asfaltwegen, langsparkeren en laad- en losplaatsen. Ook de autotunnel benadrukt de dominantie van het gemotoriseerde verkeer. De tunnelbak zorgt voor een slechte oversteekbaarheid van de Westblaak. De ruimte voor de voetganger en fietser is beperkt, er is alleen een relatief smal trottoir en fietspad direct langs de gevel. De materialisatie van de Westblaak past niet bij de voorgeschreven soort in de Rotterdamse Stijl.

De Westblaak is één van de grote stadsprojecten waar Rotterdam op dit moment plannen voor maakt. De verkeersader wordt getransformeerd tot Blaakpark. Een plek waar de voetganger en de fietser meer plek krijgt. Tevens is vergroening een belangrijk onderdeel van de transformatie. De Westblaak wordt een langgerekt stadspark. In de toekomst ligt er een grote kans om het projectgebied beter te verbinden met Cool. Hiervoor is een fysieke verbinding, in lijn met de Schiedamse Vest, over de Westblaak en verdiepte rijweg nodig.

Het is belangrijk in dit stadium te anticiperen op de komst van het Blaakpark. Een goed toegankelijke verbinding naar de Westblaak is daarmee onontbeerlijk. De vorige paragraaf geeft goed aan hoe dit met de hoogteligging gedaan kan worden. Ook met de maaiveldinrichting kan nu al een aanzet gedaan worden. De verharding wordt weer conform de Rotterdamse Stijl en sluit in een zelfde materialisatie aan op de Verlengde Schiedamse Vest en Keerweer. De logistieke entree die kruist met de voetgangers van de Westblaak wordt op een juiste manier gematerialiseerd en gedetailleerd, er ontstaan geen onveilige situaties en de impact op voetgangers is minimaal.

In de tijdelijkheid, tot de komst van het Blaakpark wordt zo veel mogelijk verhard oppervlak vergroend, maar laden en losen moet kunnen blijven functioneren zolang er geen definitieve oplossing is gerealiseerd in de ontwikkeling. Het

kan dan een frisse nieuwe invulling met grassen en vaste planten krijgen, die tevens worden doorgezet tegen de tunnelbak. Het scheidingsvlak dat hier op de kop van de borstwering ligt wordt onthard en meegenomen in deze plantingsstructuur.

Uitgangspunten

Het nieuwe Binnenwegplein krijgt een eigen pleinontwerp en vormt hierdoor een sterke eigen identiteit.

- In het hart van het plein is ruimte voor een bijzonder herkenbaar (groen) element dat uitnodigt voor ontmoeten en verblijven.
- Op het plein is altijd voldoende grondekking voor het planten van eerste grootte bomen en ligging van kabels en leidingen.
- Alle belangrijke loopstromen over het plein worden geborgd en niet gehinderd door obstakels.
- De Westblaak wordt goed en obstakelvrij toegankelijk vanuit de aansluitende straatjes.
- De Westblaak wordt ingericht volgens Rotterdamse Stijl
- Er wordt in het ontwerp geanticipeerd op de komst van het Blaakpark
- Als 'teaser' voor het Blaakpark wordt er onthard en vergroend met representatieve sierborders.
- De kruising met de logistiek wordt op een veilige manier gedetailleerd met zo min mogelijk impact voor de fietser en de voetganger.
- Het smalle stuk Binnenwegplein vormt een tussenstuk tussen de twee hoofdpleinen. Het wordt uitgevoerd in de Rotterdamse stijl. De straat heeft voldoende breedte om hoger groen te dragen. In het hart van de straat wordt een bomenrij in robuuste sierborders meegenomen.

Verlengde Schiedamse Vest

In de huidige situatie is de inrichting van de Schiedamse Vest bijzonder matig. De materialisatie heeft niet de gewenste uitstraling passend bij het centrumgebied. De buitenruimte is verrommeld, slecht ontsloten en niet toegankelijk. Tevens wordt het beeld gedomineerd door de fietssenstalling op maaiveld en geparkeerde scooters. De plek voelt sociaal onveilig en de openbare ruimte is uit het zicht van de omgeving.

Vanuit de stedenbouwkundige visie wordt de Schiedamse vest binnen het projectgebied hersteld, er komt weer vrij zicht tussen het stadhuis en de Westzeedijk. In de toekomst zou een fysieke verbinding ook van grote toegevoegde waarde zijn. Het straatje maakt een goede verbinding tussen het Nieuwe Binnenwegplein en de Westblaak. Zeker in naar de toekomst is dit één van de belangrijke doorgangen naar het groene Blaakpark. Het straatje wordt uitgevoerd conform Rotterdamse Stijl, is obstakel vrij en nodigt uit tot ontmoeten en bezoeken van de toegankelijke plinten van de beide plangebieden.

Uitgangspunten

- De Schiedamse Vest wordt ingericht volgens de Rotterdamse Stijl.
- Het maaiveld voorziet in een goede obstakelvrije aansluiting met de Westblaak.
- Het maaiveld krijgt voldoende dekking op ondergrondse bouwvolumes, t.b.v. verhardingsopbouw en ligging van kabels en leidingen.
- De straat wordt overzichtelijk en sociaal veilig. Er ontstaan geen hoeken die uit het zicht zijn van de omgeving.

Keerweer

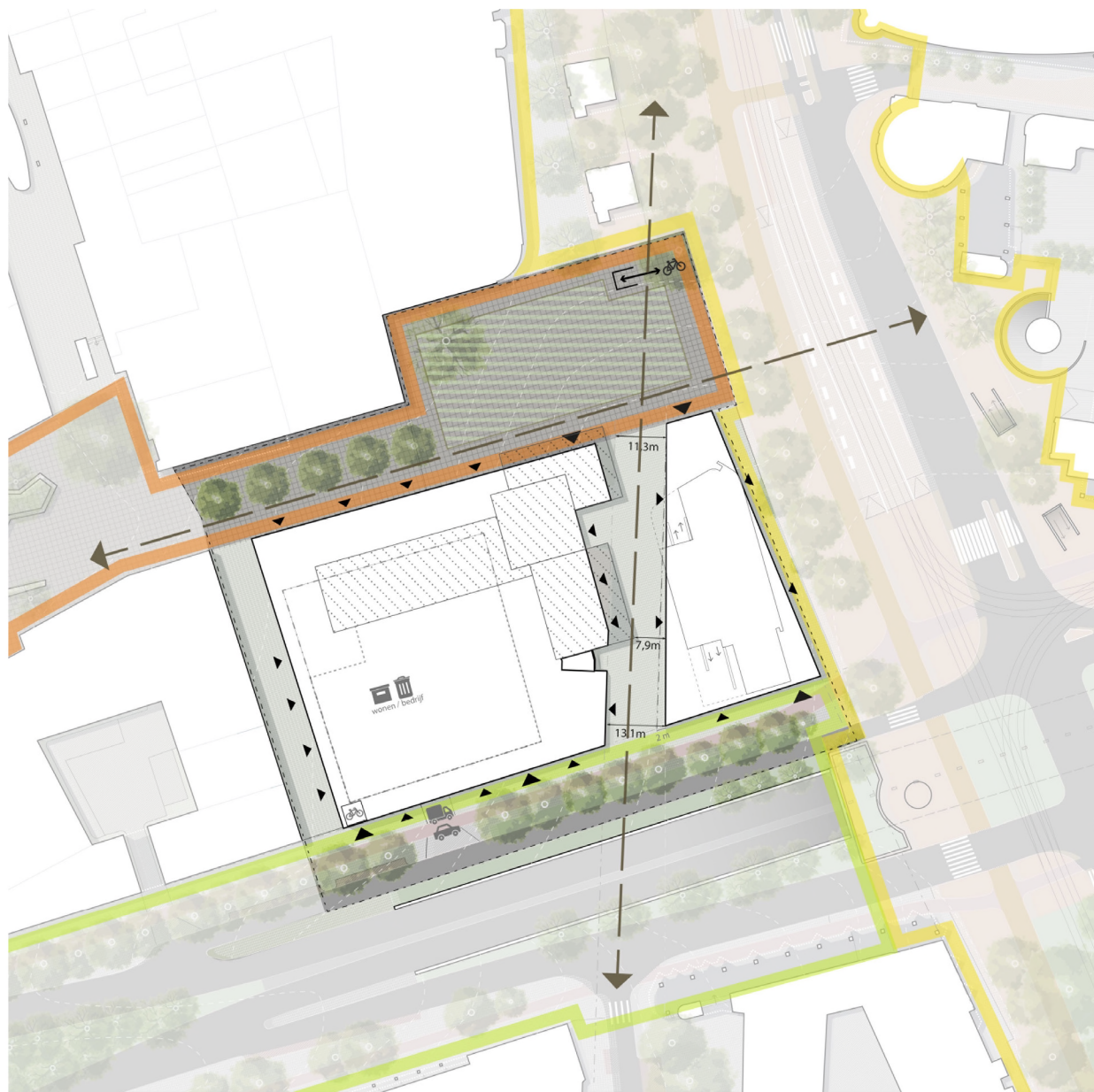
Het straatje oogt nu anoniem. De verbindende noodzaak van de Keerweer is nu niet zo groot. De plinten zijn onaantrekkelijk en er zitten niet veel functies die bewoners, passanten en bezoekers trekken. In de huidige situatie is het straatje gematerialiseerd volgens de Rotterdamse Stijl.

De Keerweer wordt in de toekomst belangrijker en vormt een verbinding met het toekomstig Blaakpark. De verharding blijft conform Rotterdamse Stijl en sluit qua materialisatie aan op de het 'tussenstuk' Binnenwegplein en de Westblaak. De huidige lijn van de verlichting blijft gehandhaafd om aan één kant een goede doorgang voor calamiteiten te borgen, maar de fietsnietjes verdwijnen. De fiets wordt inpandig geparkeerd. Zo ontstaat er een betere toegang tot de transparante en open plinten.

Deze zijstraat van de Westblaak naar Binnenwegplein krijgt een programmering die levendig in gebruik is, maar die ondergeschikt is aan het winkelgebied, bijvoorbeeld met entrees naar de woningen.

Uitgangspunten

- De Keerweer wordt ingericht volgens de Rotterdamse Stijl.
- Er wordt in de inrichting geanticipeerd op een goede verbinding met het toekomstige Blaakpark.
- De inrichting zorgt voor een goede toegankelijkheid tot de plinten van de ontwikkeling.



Schematische plattegrond toekomstige inrichting openbare ruimte

3.3 Programma

Stedelijke functiemix in kosmopolitische stad

De ontwikkeling Hart 010 is strategisch gelegen op het kruispunt van de stadsboulevards de Coolsingel en de Westblaak en ligt aan een van de belangrijkste OV-knopen van de stad (Beurs/ Churchillplein). De locatie vormt zo een belangrijke positie in de Rotterdamse Binnenstad als plek van aankomst, plek van verblijf en plek van herkenning. Dit uit zich ook in de diversiteit van de bezoekers van de plek: mensen komen hier thuis, komen om te winkelen, gaan naar hun werk, bezoeken cultuur of stappen op deze plek over op een andere modaliteit. De plek markeert daarmee ook een smeltkroes van verschillende gebruikers en culturen.

Deze plek vraagt om een rijke stedelijke functiemix die bijdraagt aan het binnenstedelijk interactiemilieu; een plek waar verblijven en ontmoeten centraal staat. Dat betekent voor de ontwikkeling dat niet één programma (onderdeel) domineert maar dat het een samenspel is van verschillende programma's. Ruimten voor wonen, werken, verblijven, retail, cultuur, sport, spel, ontspanning zijn in het ontwerp zo ondergebracht dat ruimten worden gedeeld door de uiteenlopende gebouwgebruikers én mensen in de stad. Op deze manier verankert het gebouw zich in het stedelijk leven van de Rotterdamse binnenstad. De levendigheid toont zich onder meer op maaiveld door publieke functies in de plinten aan alle zijden van het blok, maar ook in ruimten en maaivelden op andere etages onder en boven het straatniveau. Publieke toegankelijke routing tussen deze verschillende maaivelden (en daken) versterkt de onderlinge synergie tussen de verschillende programma's en draagt bij aan Hart 010 als huiskamer voor de stad.

Ambities

In de binnenstad vertalen we de perspectieven gezond, inclusief, compact, productief en circulair uit de Rotterdamse Omgevingsvisie naar concrete ambities. (Vaststelling Binnenstadplan naar verwachting 2021.) In Hart 010 worden de thema's geïntegreerd in de ontwikkeling. We kiezen niet voor het vastleggen van de oplossing, maar dagen de ontwikkelende partij uit innovatieve en passende oplossingen aan te dragen voor de volgende thema's:

Gezond: Groen en Schoon.

De druk op de openbare ruimte is groot. Deze neemt verder toe door verdichting en veranderde behoeften. Dit vraagt om een hogere inrichtingskwaliteit en meer variatie in openbare ruimtes, maar ook in semi-openbare ruimtes in- en op gebouwen, voor diverse typen gebruik. De aansluiting van het gebouw met de boulevards Coolsingel en Westblaak en het voetgangersgebied aan het Binnenwegplein en de Keerweer kent een hoge ruimtelijke en programmatische kwaliteit. Maar ook in het gebouw zijn groen en gezond leidende principes. Daken, hoven, atria en gevels van de ontwikkeling worden ingezet voor uiteenlopende vormen van gebruik zoals sport & spel, verblijven, ontmoeten en ontspannen. Een groene invulling van deze ruimten is van cruciaal belang en draagt bij aan een gezondere en klimaatbestendige ontwikkeling.

Inclusief: een huiskamer van en voor Iedereen.

De binnenstad is de ontmoetingsplek voor iedereen. Hier bieden we ruimte voor subculturen, zonder dat verdringing optreedt. Hart 010 als plek van aankomst, plek van verblijf en plek van herkenning speelt hierop in. Zowel de buitenruimte als de plinten bieden ruimte voor levendigheid en geprogrammeerde activiteiten voor de stad. Er is aandacht in de ontwikkeling voor de ontmoetingsfunctie in publieke ruimtes welke uitnodigend zijn voor iedereen om te werken, studeren, ontmoeten of ontspannen. Daarnaast is er ook aandacht voor lokale voorzieningen, cultuur en maatschappelijke ondernemers die de identiteit van het gebied verder versterken.

Productief: Banenmotor voor de economie.

Hart 010 draagt bij aan de economisch weerbare binnenstad, waar internationaal en lokaal samenkomen. De verouderde leegstaande werkgebouwen op deze locatie worden vervangen door nieuwe werkruimtes die weer voldoen aan wensen van ondernemers en werknemers. De werkgelegenheid in de binnenstad kan verder groeien mits voldoende gestuurd wordt op de kwaliteit van het interactiemilieu en de variatie aan werkgelegenheid.

Compact: Goede Groei.

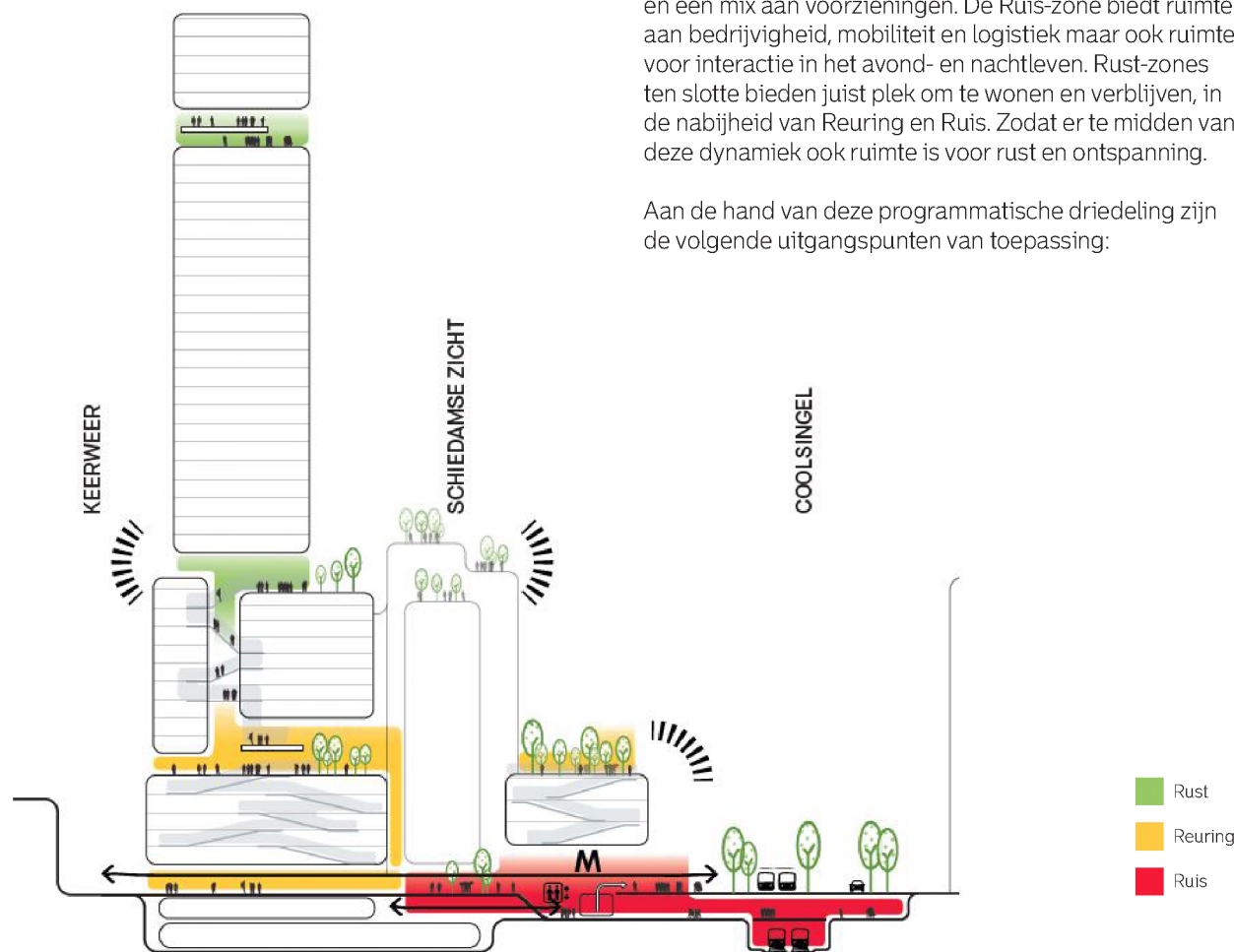
Door het slim stapelen van verschillende functies en flexibel te bouwen kunnen we efficiënter omgaan met de beschikbare ruimte in hoogstedelijke gebieden, en kunnen we werken aan het interactiemilieu in de binnenstad. Verschillende functies zijn geïntegreerd in het gebouw, wat leidt tot meerzijdig ruimtegebruik. Zo draagt Hart 010 aan het toevoegen van stedelijke voorzieningen én de nabijheid van lokale voorzieningen. Ook in de tijd kunnen ruimten een andere functie hebben, zo kan een flexibele ontmoetingsruimte 's ochtends worden gebruikt voor een kleinschalig ochtendconcert voor bezoekers en bewoners, 's middags voor een kindervoorstelling en 's avonds als debatruimte.

De concrete ambities omtrend circulairiteit zijn terug te lezen in hoofdstuk 7.2 Duurzaamheidscompas - II. Circulair op bladzijde 103.

Ruis, Reuring en Rust in HART010

Binnen de ontwikkeling van Hart 010 tot een kosmopolitisch, gemengd gebied kunnen enkele programmatische clusters worden benoemd. Met de principes van de zogenoemde 'metro-mix' wordt een doelmatige verdeling van rust, ruis en reuring in de ontwikkeling nagestreefd. Reuring biedt stedelijke levendigheid met levendige plinten en een mix aan voorzieningen. De Ruis-zone biedt ruimte aan bedrijvigheid, mobiliteit en logistiek maar ook ruimte voor interactie in het avond- en nachtleven. Rust-zones ten slotte bieden juist plek om te wonen en verblijven, in de nabijheid van Reuring en Ruis. Zodat er te midden van deze dynamiek ook ruimte is voor rust en ontspanning.

Aan de hand van deze programmatische driedeling zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:



Schematische doorsnede rust, reuring, ruis (Mecanoo)

Ruis

Plinten

Met de ligging aan een drukke OV-knoop is de locatie een belangrijke plek om gebruikers en bezoekers van de stad welkom te heten. In de ondergrond en op het maaiveld concentreert de stedelijke ruis zich. De duizenden bezoekers van het gebied per dag gebruiken de diverse programma's welke nabij metrostation Beurs gesitueerd zijn. Deze hebben een sterke focus op service, grap-and go en retail. Het gaat om aan OV-station gekoppelde functies zoals een mobiliteitshub voor fietsenstalling en deelconcepten (ov-fietsen), een RET-huiskamer (als tegenhanger van de NS-huiskamer) waar men vergaderruimtes kan huren/ gebruiken, een parcelstation (kluisjes voor particulieren en/of bedrijven), openbare toiletten. Maar denk ook aan de verhuur van leenbuggy's, snelladers voor de mobiel, een stomerij en schoenmaker.

Winkels kunnen worden toegevoegd, daar waar het de branching van het Binnenwegplein versterkt, iets toevoegt aan de grandeur van de Coolselingel, of bijdraagt aan het daily urban system voor de binnenstadbewoner. Winkels dienen onderscheidend te zijn met het bestaande winkelaanbod in het kernwinkelgebied. De ontwikkeling van de mobiliteitshub Beurs en de publieke fietsenstalling een van de belangrijkste aanjagers van de reuring. De integratie van station Beurs met de ontwikkeling vindt plaats in een nader te bepalen proces tussen MRDH, RET, ontwikkelaar en gemeente.

Horeca

Daarnaast is horeca is een belangrijk en onmisbaar programma voor deze locatie als een schakel in de binnenstad. De ontwikkeling is kansrijk voor een bundeling van horeca gericht op dag en avondprogramma. Hiervoor is ruimte bij zowel aan de zuidelijke entree van de Coolselingel, de doorgaande verbinding Westblaak bij het Binnenwegplein, maar ook aan de de Keerweer, waar momenteel al enkele horecafuncties zijn gevestigd. Horeca in de ontwikkeling dient te voldoen aan een aantal uitgangspunten:

- Het vastgestelde en vigerende horecabeleid en inpassing in het horeca gebiedsplan vormen uitgangspunten voor deze ontwikkeling.
- De voorgestelde horeca is een aanvulling op bestaand aanbod in de omgeving, en faciliteert de functies en programma in het gebied en het gebouw. De positionering van horeca kan op verschillende manieren zijn vormgegeven: aan het maaiveld, gekoppeld aan entrees en lobby's, en op verdiepingen (met aandacht voor het voorkomen van overlast met woonfuncties).
- De horeca is een combinatie van bijzondere en lokale ondernemers met een branchering passend bij de ontwikkeling en de plek in de stad. Hiervoor is een gedifferentieerd aanbod aan kleinschalige en grote verhuurbare ruimten opgenomen.
- Er is sprake van een gebalanceerde combinatie tussen dag- en avond- en eventueel nachthoreca, waarbij afstemming tussen openingstijden en aanbod van belang zijn voor een levendig maaiveld.
- Horeca in de plint waar in de Rotterdamse laag woningen boven zijn gesitueerd zijn bestemd als daghoreca, eventueel met terrassen, en zijn tot 23 uur geopend.
- Bij horeca 'op hoogte', zoals een skybar, wordt overlast met woningbouw voorkomen door deze hoger te zijn gesitueerd dan omliggende woongebouwen/woonlagen.

Daarnaast interfereert de ontsluiting niet met woningbouw en geldt als uitgangspunt bij een terras dat deze tot 23 uur is geopend.

- Ook in de avonduren concentreert zich hier de ruis in het gebied. Hart 010 biedt kans om het bestaande nachthoreca aanbod zorgvuldig in te passen en te vernieuwen om het aanbod in de Binnenstad te versterken. Hierbij wordt rekening gehouden met het woonprogramma in de directe omgeving zodat een goed woon-en leefklimaat gegarandeerd kan worden. Het huidige avondprogramma komt zoveel mogelijk terug in de ontwikkeling. Daarmee draagt Hart 010 bij aan de culturele diversiteit van de binnenstad

Het vertrekpunt is het behoud van ten minste twee ruimten voor nachthoreca in de totale ontwikkeling. De twee huidige nachtvergunningen in het gebied kunnen daarmee terugkeren in de nieuwe situatie. Indien deze niet kunnen worden voortgezet in de nieuwe ontwikkeling, dient een passende nieuwe locatie elders in de binnenstad te worden gevonden, in overleg met gemeente.

De nachthoreca is ruimtelijk zorgvuldig ingepast:

- De positionering van de ruimten aan de Keerweer, Westblaak of Coolingsingel en locatie in het gebouw (maaiveld,

kelder) dient in samenwerking met gemeente verder te worden onderzocht, rekening houdend met woningbouw, loopstromen, etc.

- Nabij de nachthoreca wordt in de Rotterdamse laag geen woonprogramma gesitueerd.
- Slaapkamers van woonprogramma binnen de ontwikkeling zijn zodanig gesitueerd en ingepast dat geluidsoverlast van straatgeluiden wordt voorkomen, door bijvoorbeeld een situering aan een rustige zijde of de toepassing van loggia's.
- De nachthoreca bevindt zich niet nabij de entree van de woningbouw.
- De horeca is technisch goed ingepast. Er zijn maatregelen getroffen om geluidsoverlast te voorkomen in het gebouw met isolatiemaatregelen, nachtelijke bezoekersstromen, luchtafvoerinstallatie en inpandige opslag van vuilcontainers
- In samenwerking met de gemeente Rotterdam (dir. Veilig) zal nachthoreca verder worden uitgewerkt (positionering, grootte, inrichting, uitbater). Hiervoor is eventueel aanvullend geluidsonderzoek nodig rekening houdende met de dichtstbijzijnde nieuwe woningen.



Referentiebeelden: District E, Eindhoven & Piazza Liberty, Milan



Reuring

Voorzieningen

De Rotterdamse laag van Hart 010 is levendig, actief, open en inclusief. De plint reageert op de omringende straten, het metrostation Beurs en het toekomstige stadsproject Westblaak. In deze laag is de toegang tot de woningen, kantoren en het metrostation geregeld. Bovenal fungeert het hart van de ontwikkeling als semiopenbare ruimte voor ontmoetingen, als showroom van activiteiten en ondernemerschap in de stad en als huiskamer van de stad.

Cultuur

De ontwikkeling neemt een zeer centrale en zichtbare locatie in, in het hart van de Binnenstad. Daarmee is deze locatie zeer geschikt om invulling te geven aan de Rotterdamse ambitie voor een inclusieve en culturele bestemming, zodat de ontwikkeling kan bijdragen aan een binnenstad als huiskamer van en voor iedereen. Deze bestemming kan op deze locatie maximaal profiteren van de diverse bezoekers in het gebied en kan aansluiten op het bestaande cultuurcluster in het centrumgebied. Met de ingeslagen koers voor een aantrekkelijk binnenstad met de vernieuwde Coolingsingel en de toekomstige ontwikkelingen aan het metrostation en stadsproject Westblaak als stadspark, biedt deze ontwikkellocatie als culturele bestemming de kans om te transformeren tot een aantrekkelijk, inclusief, gezond en dynamisch stedelijk hart van de binnenstad.

Proces bepalen definitief cultureel programma

In Hart 010 wordt een reservering opgenomen voor een culturele bestemming aan de zijde van het Churchillplein. Het programma kan nog verschillende vormen aannemen, waarbij kan worden gedacht aan een grote, culturele trekker, zoals een museum of stadszaal. Maar ook kan worden gedacht aan een samengesteld programma van meerdere sociale- en maatschappelijke ondernemingen welke samen in één huis zijn gevestigd. Voor de precieze invulling en omvang van het programma zullen de gemeente en de ontwikkelaar de komende periode gebruiken om verschillende varianten te verkennen en partners te zoeken. Er vindt in

het ontwikkelproces op een nader moment een beoordelingsmoment plaats om de haalbaarheid en invulling van het culturele programma te bepalen. Deze zal plaatsvinden voordat de definitieve overeenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente ondertekend wordt.

Daarnaast wordt in Hart 010 ruimte geboden voor (toeval- lige) ontmoetingen en activiteiten in collectieve voorzieningen, eventueel gecombineerd met andere (commerciële) programma's, zoals het hotel, kantoor of horeca. Er wordt publieke ruimte geboden voor een unieke en onderscheidende plek waar geprogrammeerde en ongeprogrammeerde activiteiten, levendigheid en ontmoeting voor ten minste de volgende activiteiten kunnen worden georganiseerd.

- Ruimte voor kleinschalige cultuur en leisure. Informeel ontworpen, flexibele ruimten voor bijvoorbeeld een kunstinstallatie, debat of lezing dragen bij aan de mix tussen grootschalig en kleinschalig programma voor een inclusief interactiemilieu.
- Ontmoetingsvoorzieningen voor (buurt)bewoners, verenigingen en sociaal- maatschappelijke ondernemers.
- Sport & Speelruimte. Hierbij kan zowel gedacht worden aan georganiseerde, als ongeorganiseerde sportvormen. Sport kan in de openbare ruimte en in/op gebouw worden ingepast, waarbij eventuele faciliteiten in het gebouw zijn opgenomen. Voor de speelruimte is de Buitenspeelnorm van toepassing.
- Ruimte voor stedelijke, culturele voorziening.

Niet alleen indoor, maar ook de buitenruimte en een mogelijk nieuw stationshalconcept worden ingezet als publiekstrekker. Om deze diverse type programma's te huisvesten is de ruimte flexibel en adaptief ontworpen (hoge vloeren, flexibiliteit in plattegronden) om in de toekomst een blijvend kloppend hart in de stad te kunnen blijven.

Het precieze profiel, invulling en de samenstelling van het programma in de buik van Hart 010 zal gedurende het ontwerpproces met stakeholders, culturele en maatschappelijke instellingen, ontwikkelaar en gemeente verder worden vormgegeven.

Maatschappelijke Voorzieningen

Hart 010 draagt bij aan een inclusieve binnenstad voor bestaande en nieuwe bewoners. Daarbij voorziet de ontwikkeling ook aan voldoende ruimte voor maatschappelijke voorzieningen in de binnenstad. Bij een toevoeging van woningen in de ontwikkeling, wordt ook ruimte gerealiseerd voor maatschappelijke voorzieningen. Het vertrekpunt voor het type en de grootte van de voorzieningen volgt uit de referentiewaarden maatschappelijke voorzieningen. Het aantal woningen in de ontwikkeling is hiervoor bepalend.

Proces bepalen definitief maatschappelijk programma

Wanneer de ontwikkeling in een verder stadium is kan tot maatwerk worden gekomen, waarbij de lokale behoefte en de afstemming met nabije ontwikkelingen wordt meegenomen. Er vindt in het ontwikkelproces op een nader moment een beoordelingsmoment plaats om tot een definitieve bepaling van het maatschappelijke programma te komen. Deze zal plaatsvinden voordat de definitieve overeenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente ondertekend wordt.

Werkruimte

- De locatie Hart 010 ligt centraal in het Central Business District (CBD) en op een belangrijke OV-knoop aan de Kennisas. Het is de ambitie dat de voorraad kantoren in het CBD in de periode tot 2030 groeit. Gezien de ontwikkeling in type kantoorgebruikers en de verwachte effecten van COVID-19 (vraag naar zelfstandige flexruimtes, ontmoetingsplekken, co-working, vergaderruimtes) moet gekeken worden hoe middels vernieuwende formules op deze plek invulling gegeven kan worden aan de veranderende behoefte.
- Voor Hart 010 dient minimaal ca. 15.000 m² kantoorruimte terug te komen. Het is de ambitie om in de gehele ontwikkeling ca. 30.000 m² gedifferentieerde werkruimte aan te bieden, verspreid over verschillende gebouw(delen) en in de tijd.
- Kantoorruimte kan zich onderscheiden ten opzichte van huidige aanbod in het CBD en sluit aan bij de ambities uit het Rotterdams kantorenbeleid 2019 en regionale kantoorprogrammering;

- Een grote mate van differentiatie van gebruikers is het uitgangspunt. Vernieuwende concepten voor kantoor- en bedrijfsruimten met een zekere kleinschaligheid gericht op starters en scale-ups passen bij de ambitie het kosmopolitische met het lokale te verbinden. Hier kan creativiteit en lokaal ondernemerschap tot bloei komen. In de ontwikkeling dient een deel van het programma te worden gereserveerd voor deze gebruikers. De invulling hiervan is gebieds- en marktvraagafhankelijk, en er blijft ruimte voor maatwerk.
- Voor de kantoorfunctie is het gebouw bouwkundig flexibel en adaptief, zodat er vrij geschakeld kan worden tussen verschillende kantoorconcepten en het faciliteren van ontmoetingen en samenwerken een centrale positie inneemt bij het kantoorconcept.
- Een deel van de werkruimte heeft een gemaximeerde huurprijs. Deze ruimtes kunnen ook ingezet worden voor maatschappelijke voorzieningen. Op deze wijze wordt een gedifferentieerde samenstelling van gebruikers gegarandeerd. De omvang en huurprijs zal in een verder stadium in de ontwikkeling worden bepaald.

Hotel

Binnen het nieuwe hotelbeleid 'Wakker worden in een wereldstad (2021)' is de ontwikkeling van een hotel op deze

locatie mogelijk. Uitgangspunt is dat het hotelconcept een versterking is van de stedelijke mix op deze locatie. Gedacht kan worden aan combinaties met conferenties, vergaderingen en events die ook het kantoorconcept/ co-working concept kunnen verrijken. Ook gedeelde voorzieningen die door bijvoorbeeld bewoners kunnen worden gebruikt zijn hierbij denkbaar.

Rust

Collectieve voorzieningen

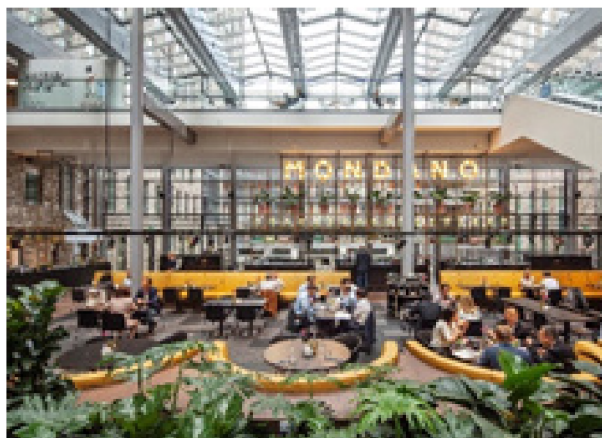
Verspreid door het gebouw zijn collectieve voorzieningen gesitueerd waar bewoners of werknemers zich terug kunnen trekken en rust kunnen vinden. In de vorm van bijvoorbeeld (groene) dakterrassen of bijvoorbeeld afsluitbare werkplekken.

Wonen

Steeds meer mensen willen in het binnenstedelijk woonmilieu van de binnenstad wonen. Rotterdam wil deze behoefte accommoderen, waarbij in Hart 010 kansen liggen voor een divers, stedelijk woonmilieu met een aanzienlijk aantal woningen waar verschillende doelgroepen zich thuis voelen. Diversiteit en flexibiliteit in het woningaanbod is dan ook belangrijk om te kunnen voldoen aan de verschillende, veranderende woonwensen. Dit vraagt om diversiteit in prijssegmenten, typologieën en serviceniveau, zodat doelgroepen met een metropolitaanse leefstijl hier hun thuis vinden.

Rotterdam heeft op deze locatie grote behoefte aan kwalitatief hoogwaardige woningen voor de juiste doelgroepen in de juiste stedelijke mix. Er dient, conform de hoogbouwvisie (12 december 2019), differentiatie te zijn qua doelgroepen, woninggrootte en prijssegment.

- In de ontwikkeling zijn alle prijssegmenten opgenomen, wat aansluit op de ambitie voor diversiteit. Richtinggevend voor de prijssegmentering is tenminste 20% sociaal, 30% middensegment en maximaal 50% in duur en topsegment.
- Naast de hierboven genoemde prijsdifferentiatie dient het woonprogramma ook te bestaan uit voldoende diverse woningtypologieën met bijbehorende woningoppervlaktes. De woningen in het sociale en middensegment zijn minimaal gemiddeld 50m² GBO en nooit kleiner dan 40m² GBO (Rotterdam kwaliteitsbeleid wonen). De woningen in het dure en topsegment zijn gemiddeld 70m² GBO en nooit kleiner dan 60m² GBO.
- Een mogelijkheid is om de 20% sociaal in te vullen voor studentenhuysvesting door middel van co-living en



Referentiebeelden: WTC Den Haag (beeld: www.bouwinvest.nl) & LocHal Tilburg (beeld: www.tilburg.nl)

(maximaal 50%) studio's. De co-living studentenhuysvesting is betaalbaar (prijs onder kwaliteitskortingsgrens, €442,- prijspeil 2021) en omvat per unit drie kamers (onzelfstandige wooneenheden, met elk een eigen huurcontract) en een gezamenlijke keuken en badkamer. De studio's hebben een prijs onder de eerste aftoppingsgrens (€633, prijspeil 2021). De verhuur is exclusief verhuur aan studenten (ingeschreven bij onderwijsinstelling) en vanaf eerste verhuurperiode minimaal 15 jaar volgens deze voorwaarden verhuurd te worden. Alle studenten hebben toegang tot een gezamenlijke binnen- en/of buitenruimte voor ontmoeting en evt. sport; een gemeenschappelijke buitenruimte, bij gebrek aan individuele buitenruimte; een overdekte fietsenstalling; een wasmachineruimte. De studentenhuysvesting komt bij voorkeur in beheer of bezit van een (studenten)corporatie die actief is in Rotterdam.

- Het streven is om in middensegment 2/3 middenhuur te realiseren en 1/3 middeldure koopwoningen met een zelfbewoningsplicht en antispeculatie van 5 jaar. Wanneer deze woningen na enige tijd niet verkocht worden, kunnen ze aangeboden worden zonder zelfbewoningsplicht.

Voorzieningen en ruimtelijke voorwaarden

- Het woonprogramma is met name gesitueerd boven de Rotterdamse laag, voor een goede balans tussen rust en reuring in het gebied. Gedeelde voorzieningen bevinden zich bij voorkeur wel in de Rotterdamse laag.
- De ontwikkeling biedt een hoog service- en voorzieningenniveau, passend bij de beoogde doelgroep.
- Alle woningen hebben een private buitenruimte, of toegang tot collectieve, hoogwaardige buitenruimten.
- Lobby's van de woongebouwen zijn ingericht voor eenvoudige programmering (hoogbouwvisie 2019).
- De nieuwe hoogbouwvisie zet vooral in op het maken van ontmoeting en creëren van gemeenschappen. Uitgangspunt is dat anonimiteit begint achter de voordeur. Welke zaken in het gebouw dragen bij aan het gebouw die (voor het woondeel) anonimiteit, ondermijning en eenzaamheid tegengaan?

- Verder dient aandacht te zijn voor:
 - Royale entrees bij appartementen,
 - Ruime verdiepingshoogten per appartement,
 - Een hoog afwerkingsniveau,
 - Een structuur die mogelijkheid biedt tot samen voegen,
 - Lichtinval en (meerzijdige) oriëntatie van de woningen en het tegengaan van hittestress (o.a. ventilatie en verduurzaming).

Als een deel van de woningen voor co-living bestemd zijn, dan zijn de uitgangspunten:

- Gebouw: Het gebouw biedt differentiatie in woningtypes en woningoppervlaktes. De woonfunctie moet zichtbaar zijn in de uitstraling van de gevel, plint en entreepartij. Het gebouw biedt een hoog service- en voorzieningenniveau, onderdeel van totaalconcept voor het gebouw en de doelgroep.
- Woning: alleen in appartementen met gelijkwaardige slaapkamers (2 of 3) en/ of eigen badkamers.



Referentiebeelden: Wintertuin, Karel Doormanstraat & Daktuin kantoren Timmerhuis

4. Beeldkwaliteit.

4.1 Architectuur

4.2 Landschap & openbare ruimte





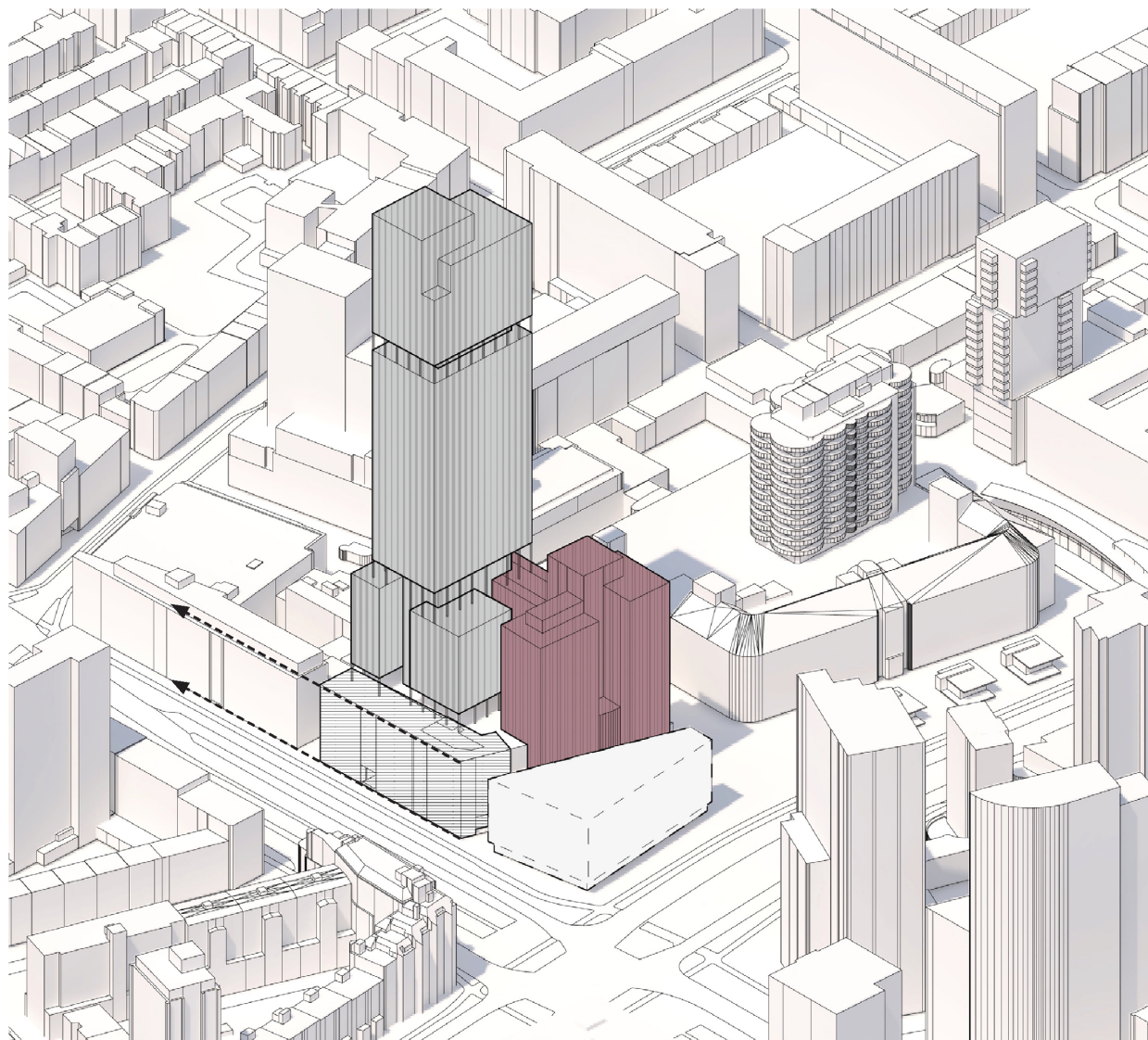
1. Jaren '70:

Door de vergelijkbare architectuur vormden de Coolse poort en de paviljoens oorspronkelijk samen bijna een organisch geheel met een duidelijke uitstraling aan de Coolsingel en het Churchillplein. De bebouwing aan de Westblaak was duidelijk onderdeel van de architectuur taal van de Westblaak.



2. Huidige situatie:

De relatie van de Coolse Poort en de bebouwing aan de Westblaak met de Coolsingel en de Westblaak is door verbouwingen verstoort.



3. Toekomstige situatie:

De onderdelen van de integrale ontwikkeling worden niet in één stijl ontwikkeld maar versterken de samenhang van de context. De herkenbare uitstraling van de Coolse Poort als post-'65 gebouw blijft behouden. De samenhang van de 'familie van de Westblaak' wordt versterkt in de Rotterdamse laag. De toren is 'familie' van de Westblaak, maar ontwikkelt als 'nieuwe generatie' een eigen karakter. Het gebouw op het metrostation versterkt de uitstraling van het (nader te bepalen) programma aan de Coolsingel en het Churchillplein.

4.1 Architectuur

De ontwikkeling bevindt zich op een hoogstedelijke locatie waar meerdere historische tijdslagen bij elkaar komen. De opgave van de architectuur is om deze gelaagdheid zichtbaar te houden en er binnen deze context een hedendaagse 'laag' aan toe te voegen. De ontwikkeling wordt stapsgewijs gerealiseerd. Elk project doorloopt, indien nodig, een eigen bestemmingsplanprocedure en wordt getoets aan de volgende uitgangspunten:

- Algemene uitgangspunten
- Uitgangspunten uit de NvU voor het ensemble en de per gebouw(deel).
- Welstandscriteria Centrumgebied - centrummix uit de Welstandsnota (2012) (opgenomen in het vervolg).

Algemene uitgangspunten

- Bouwvolumes moeten logisch integreren in de bestaande stad door vorm, stijl, verbindingen, diversiteit, volume, massa, structuur en korrelgrootte.
- Versterken van een optimale stad op ooghoogte door openheid van plinten, een levendig programma, voldoende entrees en een architectuur die in schaal en maat aansluit bij de menselijke maat.
- Buitengewoon hoogwaardige architectuur met zuivere vormtaal en hoge kwaliteit van details en materiaal.
- Circulair materiaalgebruik, beplanting, duurzaamheid, de collectieve ruimte en het dak als 'vijfde gevel' zijn integrale ontwerpgegevens.
- De architectuur versterkt de leesbaarheid van de historische gelaagdheid van het ensemble.
- De gebouwen worden ontwikkeld door verschillende architecten zodat variatie ontstaat in de architectuur.
- Uitvraag en architectenselectie vindt plaats in afstemming tussen de initiatiefnemer en de gemeente.
- De originele gevelsteen van het vooroorlogse Bijenkorf pand - in verwijzing naar de oorspronkelijke locatie - goed zichtbaar integreren in de ontwikkeling.
- Mogelijke archeologische vondsten (in overleg met experts) goed zichtbaar integreren in het gebouw.

Uitgangspunten ensemble

De gebouwen op de locatie zijn in de loop van de wederopbouwperiode tot in de jaren '70 gerealiseerd. Elk gebouw is ontworpen in relatie tot de toen bestaande gebouwen en in het perspectief van de toen geldende opvattingen over stedenbouw en openbare ruimte. Dit heeft geleid tot een heterogeen ensemble dat met duidelijk 'verschillende gezichten' reageert op zijn context.

In de wederopbouwperiode heerste een sterke samenhang tussen de gebouwen aan de Westblaak. Aan de Coolsingel zorgde het kopgebouw voor een stedenbouwkundig en architectonisch accent en de goede aansluiting op het toen nog aanwezige vooroorlogse buurpand. Achter de Westblaak zorgde de lagere bebouwing in de Keerweer wederom voor samenhang met de wederopbouw architectuur van het Lijnbaan winkelgebied.

In de jaren '70 werd de vooroorlogse hoek van het bouwblok aan het Binnenwegplein gesloopt om de nieuwbouw van de Coolse Poort te realiseren. Het gebouw introduceerde een nieuwe hoogte en duidelijke nieuwe architectuur, en werd tegelijkertijd zorgvuldig ingebed in de bestaande context. Door middel van de parallel aan de Coolsingel uitgerichte overkragende torens en de bijzondere architectuur werd het gebouw duidelijk gesitueerd aan de Coolsingel. De samen met de Coolse Poort ontworpen paviljoens moesten de uitstraling aan de Coolsingel versterken en zorgen voor menselijke maat en 'gezelligheid' aan het Churchillplein, zie 1. In de huidige situatie is de leesbaarheid van het ensemble vertroebeld door ingrijpende verbouwingen van de de paviljoens en het gebouw aan de Westblaak, zie 2.

In de integrale ontwikkeling Hart 010 speelt de architectuur opnieuw een belangrijke rol om de historische gelaagdheid van het ensemble te versterken en de nieuwe stedenbouwkundige situatie en de relatie met de openbare ruimte te verhelderen, zie 3:

- De Coolse Poort blijft, met haar sterke uitstraling aan de Coolsingel, behouden als vertegenwoordiger van de post '65 architectuur;

- De samenhang van de Keerweer met het winkelgebied Lijnbaan wordt bewaard;
- De Rotterdamse laag aan de Westblaak wordt duidelijk weer onderdeel van de architectonische 'familie' van de Westblaak;
- De nieuwe toren is verwant met 'architectonische familie' van de Westblaak, maar ontwikkelt een eigen karakter als telg van de huidige 'hoogbouw generatie';
- De bebouwing boven het metrostation versterkt de uitstraling van het (nader te bepalen) programma aan de Coolsingel en het Churchillplein. Een kader voor de nadere uitwerking is opgenomen op de volgende pagina's.

Uitgangspunten per gebouw(deel)

Op de volgende pagina's zijn de uitgangspunten voor beeldkwaliteit geformuleerd voor elk gebouw(deel). Waar van toepassing zijn deze gebaseerd op de aanbevelingen uit de cultuurhistorische waardestelling van Crimson (CHV) (zie bijlage).

De Coolse Poort

Coolsingel 139 - Groosman Partners, 1972-1979

Verschijningsvorm

- Behoud van het bestaande gebouw op basis van de aanbevelingen in de CHV:
"De Coolse Poort is een illustratieve vertegenwoordiger van de jaren zeventig-architectuur midden in het centrum en vormt een markante 'historische laag' in de verzameling gebouwen aan de Coolsingel en Blaak/Westblaak. De hoge architectonische kwaliteit dient behouden te worden: 1. de opbouw van de verschillende volumes, 2. de detaillering van de gevel (texturen, verticale ribben, afgeschuinde hoeken, materiaal en kleur) en 3) het zichtbare betonnen onderstel. In het geval van restauratie, vervanging of aanpassing van de oorspronkelijke gevel is een zorgvuldige eigentijdse interpretatie van de genoemde kenmerken van belang."

Gevelopbouw

- Betonnen vuisten en pijlers zichtbaar laten zoals in het oorspronkelijke ontwerp.

Materiaal, kleur en detaillering

- Oorspronkelijke gevel en kleur behouden. Bij té slechte technische staat voor één kleur gevelbekleding kiezen zoals in het oorspronkelijke ontwerp, en de bestaande variatie in texturen terugbrengen.

Specifiek

- Onderzoek doen naar nog originele interieur elementen die speciaal voor het gebouw zijn ontworpen (mogelijk in de kantine of elementen met geïntegreerde luchtbehandeling en lichtarmaturen). Originele elementen behouden en restaureren/hergebruiken omdat zij illustratief zijn voor de ontwerpstijl van de ontstaansperiode.
- De in 1992 verbouwde entree 3. heeft geen samenhang meer met het geheel. Een nieuwe entree sluit logisch aan op materiaal, kleur en detaillering van het geheel.
- Winkelunits aan het Binnenwegplein als units herkenbaar, met uniforme reclame strategie 4.



1.



2.



3.



4.

Bebouwing aan de Keerweer

Keerweer 4-14, architect en bouwjaar onbekend

Verschijningsvorm

- Zoveel mogelijk behoud van de bestaande gevel op basis van de aanbevelingen in de CHV:
"Aan de Keerweer maakt het gebouw [De Blaker] een overgang naar de pandsgewijze wederopbouwbebouwing van de binnenstad zoals deze gerealiseerd is aan delen van het Binnenwegplein maar ook aan de Karel Doormanstraat en de Hoogstraat bijvoorbeeld (in tegenstelling met de Lijnbaan waarin de afzonderlijke panden als één object zijn ontworpen). Hier wordt het Blakergebouw voortgezet met zes lagere en kleinere winkelpanden met daarboven enkele woningen, die met name op in de verdiepingen duidelijk als een ander bouwdeel is vormgegeven 1. Dit rijtje winkel-woonpanden voegt zich in de schaal van de bestaande bebouwing op de hoek Keerweer – Binnenwegplein (oorspronkelijk schoenenwinkel "De Kaplaars", nu Van Haren)."

"Aangezien de architectuur van de gevels nog zo goed als gaaf is (afgezien van achterstallig onderhoud en enkele aanpassingen) draagt deze bebouwing bij aan de ervaarbaarheid van de historische gelaagdheid in het gebied."

Gevelopbouw

- Behoud van de gevelindeling: hoge plint met winkels op de begane grond, ander programma (woningen) in terugspringende laag op de verdieping 1.

Materiaal, kleur en detaillering

- Nader onderzoek uitvoeren om de originele gevelelementen (dakrand, kozijn indeling, tegelwerk, kolommen, inspringingen en uitkragingen, vormgeving plint etc) zorgvuldig te kunnen integreren in het ontwerp 2.



1.



2.

Bebouwing Westblaak - Rotterdamse laag

Westblaak 5-13, Herman D. Bakker, 1955-1958

Verschijningsvorm

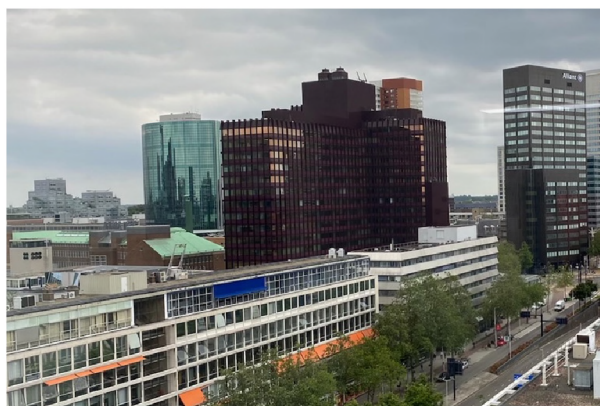
- In de nieuwbouw komen de in de CHV genoemde kernwaarden van het oorspronkelijke ontwerp van De Blaker (Westblaak 5-13 – Herman D. Bakker, 1955-1958) terug om de samenhang te bewaren met de architectuur van de Westblaak en de in omgeving gelegen monumenten: "Het gebouw heeft [ondanks de in de jaren '70 gewijzigde gevel] nog wel visueel een belangrijke rol aan de Westblaak als een van de katoor/winkelschijven die de straat flankeren en conform de typologie voor de zakenboulevard van het Basisplan bestaat uit een plint met winkels met daarop een aantal kantoorlagen. Het vormt als zodanig een onderdeel van het stedenbouwkundige ensemble van kantoorgebouwen aan weerszijden van de Westblaak. De bebouwing volgde de bijpassende typologie van een aantal standaard kantoorverdiepingen op een plint met winkels en bekroond met een terugliggende dakopbouw. De gevels van de schijven kregen een horizontaal karakter maar hierin werden verticale elementen vervlochten zodat een ritmiek en plasticiteit van horizontale en verticale lijnen en banden ontstond, zogenaamde 'weefgevels'."

Gevelopbouw

- De hoogte/het volume van De Blaker en de horizontale geleiding van de gevel behouden.
- Driedelige opbouw (plint, verdiepingen, terugliggende dakopbouw) sluit aan op de architectonische samenhang van de Westblaak en het originele ontwerp.
- Verbijzondering van entree en verticale ontsluiting in het gevelbeeld.

Materiaal, kleur en detaillering

- Ontwikkelen vanuit het originele ontwerp en/of bestaande (met name wederopbouw-) panden aan de Westblaak.



Huidige situatie: Contrast tussen de monumentale wederopbouw bebouwing aan de noordzijde van de Westblaak en de De Blaker.



Oorspronkelijk ontwerp de kantoorwings aan de Westblaak. De Blaker, H.D.Bakker



Architectonische samenhang bebouwing Westblaak

Bebouwing Westblaak - Toren

Verschijningsvorm

- De toren (vanaf 70 m) en de onderbouw van de toren (vanaf de Rotterdamse laag tot 70 m) hebben een duidelijke relatie met de kleurstelling en de gevelindeling van de Westblaak, maar ontwikkelen, net als de de Coolse Poort in de jaren '70, ook een eigen karakter als vertegenwoordiger van de nieuwe 'hoogbouw generatie' in de hoogbouwzone.

Gevelopbouw

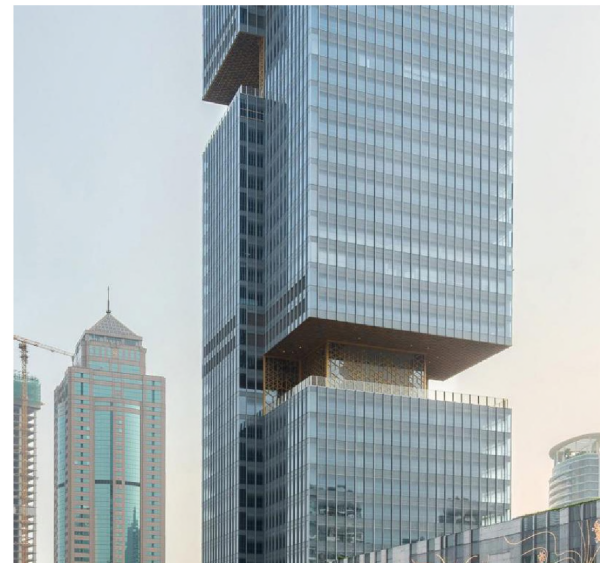
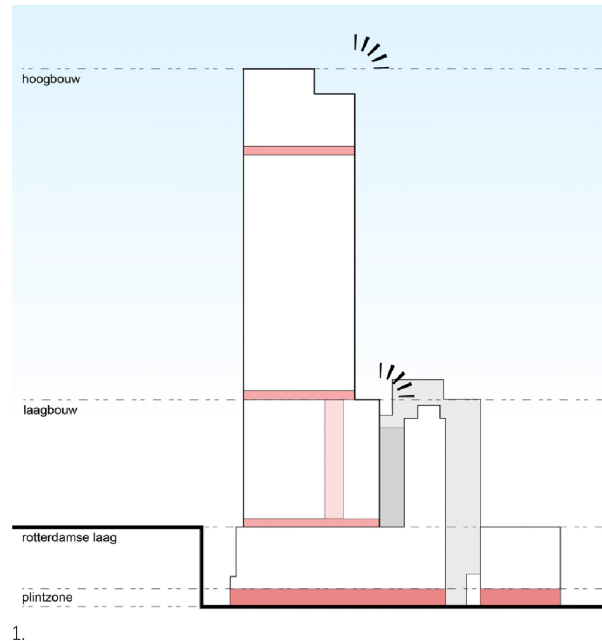
- De gevelopbouw is verwant aan die van de Coolse Poort. De verticale volumes verspringen in hoogte en ten opzichte van elkaar. De verspringingen worden benadrukt door snedes in het volume **1**. De verticale snedes refereren naar de volumeopbouw van de Coolse Poort. De horizontale snedes versterken de samenhang met belangrijke tijdslagen in de binnenstad **2**: De winkelplint, de Rotterdamse laag en de hoogbouwperiodes in het centrum (70m, 100m, 150m).
- Indien de 'snedes' gebruikt worden als collectieve ruimte moet de gehele hoogte van de 'snede' open en zichtbaar blijven in het gevelbeeld **4**.

Materiaal, kleur en detaillering

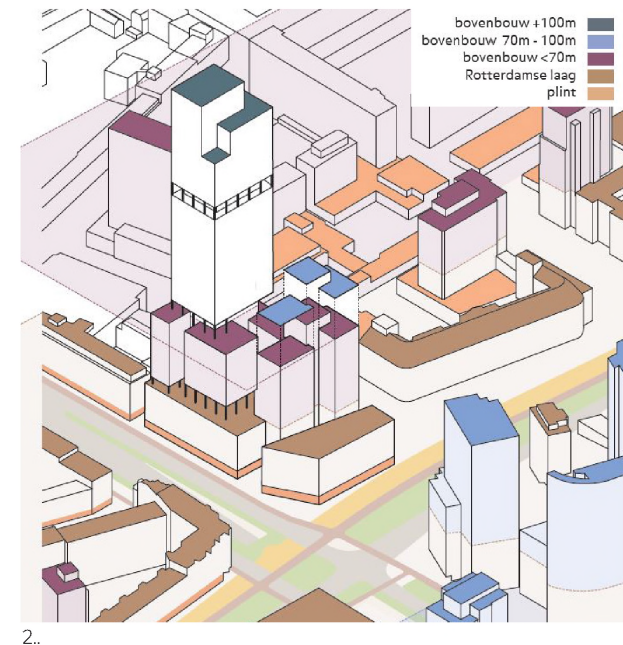
- Ontwikkelen vanuit het originele ontwerp en/of bestaande panden Westblaak (met name wederopbouw).
- Kleurstelling binnen het kleurenpalet van de Westblaak, onderscheidend ten opzichte van Rotterdamse laag.
- De verticale en horizontale 'snedes' in de gevel onderscheiden zich in materiaal en/of kleur en/of detaillering en sluiten daarmee aan op de logica van de materiaaltoepassing van de Coolse Poort **3**.

Specifiek

- Lichtconcept voor de snedes i.v.m. nachtbeeld.



3. Prince Plaza, OMA Architecten (Beeld: Seth Powers)



4. Binck Blocks, LEVS architecten

Bebouwing op het metrostation

Voor de nieuwe bebouwing op het metrostation is een zoekgebied opgenomen in het ruimtelijk raamwerk (1). Wat de programmering betreft is alleen zeker dat het metrostation in het gebouw geïntegreerd wordt, het overige programma is nog niet concreet. De uitwerking van het volume en de architectuur hangt in grote mate af van het programma dat in het gebouw gehuisvest wordt. Een hoogstedelijk programma zou op een andere manier en uitstraling op de locatie ingepast worden dan een kantoor- of woonfunctie. Hiervoor zijn verschillende denkrichtingen mogelijk:

- In het Coolsingelplan van West-8 wordt ingezet op samenhang en kwaliteit in het beeld van de gevels en de openbare ruimte. De materialisering van het stadhuis, het postkantoor en het ABN gebouw zijn hiervoor de bron van inspiratie. In de uitwerking van het nieuwe inrichtingplan van de Coolsingel en in het nieuwbouwproject voor Coolsingel 63 is dit principe gehanteerd.
- Kijkend naar het Churchillplein valt de diversiteit van de vier kopgebouwen op. Het nieuwe volume boven het metrostation kan zich aan het Churchillplein manifesteren als een uniek object.
- In de CHV wordt de mogelijkheid genoemd om aansluiting te zoeken bij het ontwerp van de Coolsepoort: de originele samenhang wordt hiermee teruggebracht.

Om de verschillen inzichtelijk te maken zijn hieronder drie mogelijke scenario's geformuleerd.

A. Continuïteit Coolsingel:

- Het volume markeert het begin van de Coolsingel.
- De architectuur sluit aan op materiaal- en kleurenpalet van de (Rotterdamse laag van de) Coolsingel.
- Functie sluit aan bij programma en allure Coolsingel.

B. Publiekstrekker:

- Het volume markeert de hoek van het Lijnbaankwartier aan het Churchillplein.
- Het volume vormt samen met het Maritiem Museum een cluster van stedelijke programmering aan het Churchillplein. De architectuur draagt met een passende allure bij aan de uitstraling van dit cluster.

- Iconografische architectuur die past bij het programma en het Churchillplein.
- Bijzondere stedelijke programmering (publiekstrekker):

C. Samenhang Coolsepoort:

Functie sluit aan bij de programmering van de Coolse Poort (huiskamer van de stad) en het oorspronkelijk ontwerp zoals beneemd in de CHV.

"Origineel vormden de Coolse Poort en de paviljoens [zogenoemd De Veste, Coolsingel 139 - Groosman Partners, 1972-1979], als ondergroei van de hoogbouw, een bijna organisch geheel. Doordat de paviljoens zijn vervangen is de samenhang tussen de trottoirbebouwing en de Coolse Poort geheel verdwenen."

- De Coolse Poort en het gebouw op het metrostation vormen samen - net als in het oorspronkelijke ontwerp - een markant 'kopgebouw' dat zich als begin van de Coolsingel manifesteert aan het Churchillplein.
- Kleurstelling en materiaal sluiten aan bij de uitstraling als 'organisch geheel' van het oorspronkelijke ontwerp.

Gevelopbouw

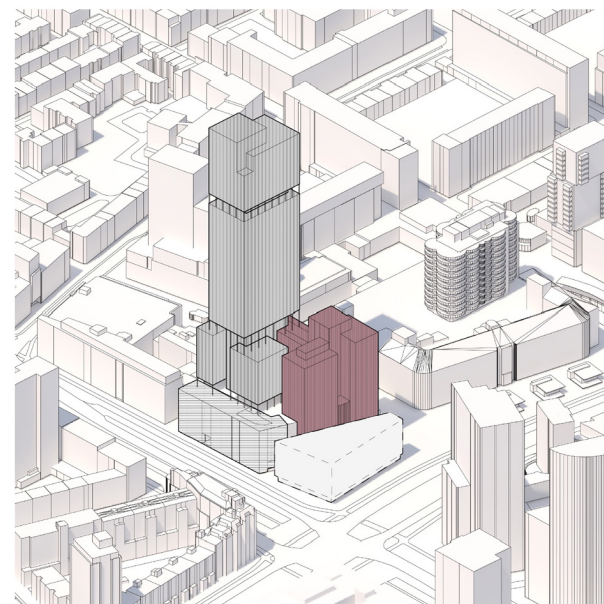
- Duidelijk gedifferentieerde hoge en transparante plint sluit aan op plinten van de omgeving (Westblaak, Coolsingel, Churchillplein).
- Afhankelijk van het gekozen scenario zorgen voor continuïteit van de Rotterdamse laag en een dakbeëindiging die goed aansluit op de context.
- De entree van het metrostation is goed zichtbaar geïntegreerd in het architectonisch ontwerp.

Materiaal, kleur en detaillering

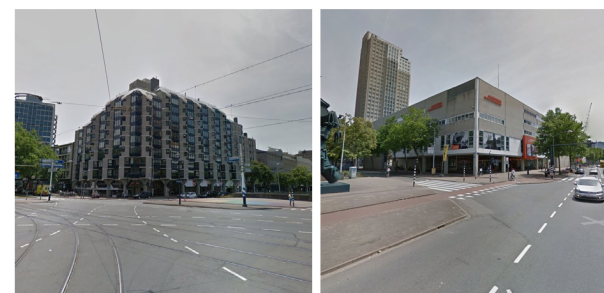
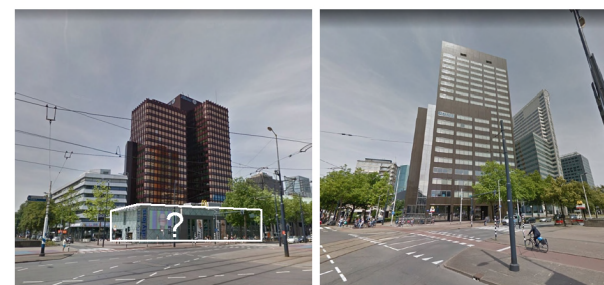
- Afhankelijk van het gekozen scenario ontwikkelen, zie referenties rechter pagina ter illustratie.

Specifiek

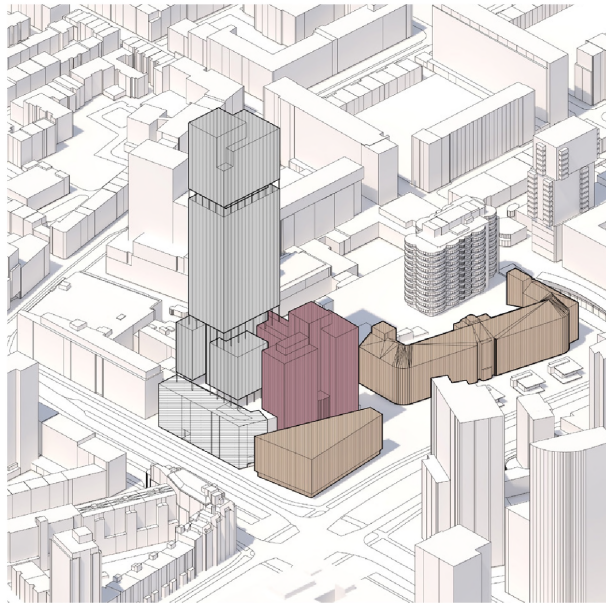
- Verlichtingsconcept ontwikkelen afhankelijk van het gekozen scenario.
- Bijzondere aandacht voor architectonische uitstraling en verlichting van het avond- en nachtprogramma.



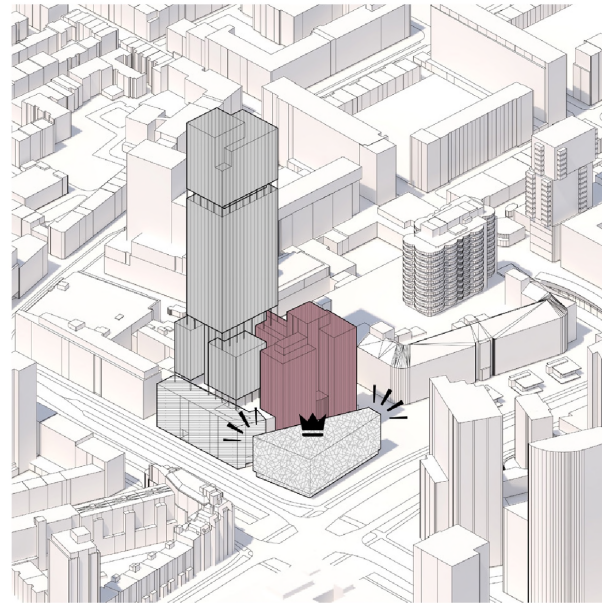
1.



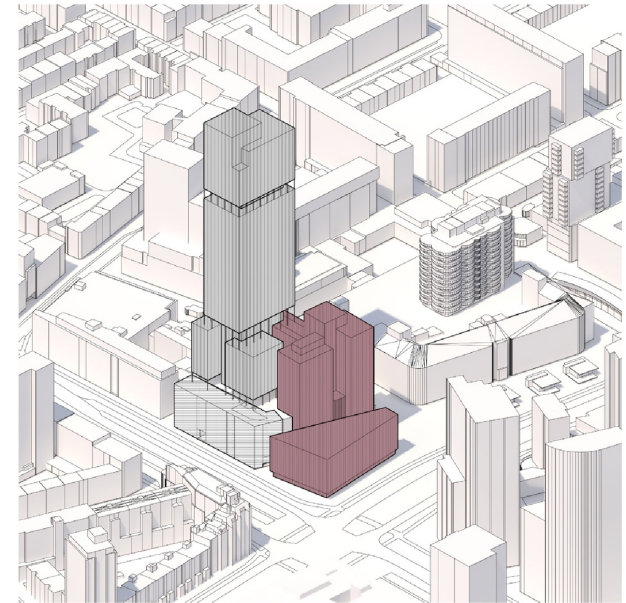
Huidige gebouwen aan het Churchillplein



A.



B.



C.



Materiaal en kleurstelling Coolsingel. (Bron: Mecanoo Architecten.)



Tencent, Beijing China. OMA Architecten. (Beeld: Ossip van Duivenbode)



Coolse Poort en paviljoen De Veste in de jaren '70

Welstandsnota

Het ontwerp wordt getoetst door de commissie Welstand en Monumenten op basis van:

- de Welstandsnota Rotterdam (2012), Welstandscriteria: Centrumgebied - Centrummix.
- De in de NvU geformuleerde uitgangspunten.



Ruimtetypes: wanden en tribunes. De huidige bebouwing aan de Keerweer en de Westblaak (inclusieve hoekbebouwing) is getypeerd als 'wand'. De bebouwing aan het Binnenwegplein en de Coolsingel is getypeerd als 'tribune'.

Centrumgebied

(Welstandsnota, deel 1: Welstandsbeleid)

'Rotterdam heeft een voor Nederlandse begrippen bijzondere binnenstad vooral vanwege de architectuur uit de wederopbouwperiode en de opvallende skyline. De binnenstad bestaat uit verschillende deelgebieden die sterk van elkaar verschillen voor wat betreft ontstaan, ontwikkeling en huidig karakter. Het centrumgebied is een staalkaart van verschillende architectuurstijlen en handschriften uit verschillende perioden, en valt als 'huiskamer van stad en regio' onder het bijzondere welstandsniveau. In het centrumgebied richt welstand zich met name op twee belangrijke aspecten van de stad: enerzijds het omgaan met specifieke wederopbouwarchitectuur en anderzijds de kwaliteit van het permanente veranderingsproces - van opknappbeurt tot algehele transformatie. Ten aanzien van beide aspecten geldt dat het welstandsbeleid is gericht op het voortbouwen op de aanwezige rijkdom en niet zozeer op het conserveren van het verleden, hoewel dat laatste wel deel kan uitmaken van het welstandsbeleid. Dit zal zeker het geval zijn voor de Aandachtsgebieden Wederopbouw en de panden en ensembles die zijn aangewezen als gemeentelijk- of rijksmonument zoals bijvoorbeeld het Lijnbaanensemble. Bij vernieuwing bestaat de rol van welstand met name uit toetsing van de wijze waarop nieuwbouw 'zich gedraagt' in het betreffende straatbeeld en van de positie van nieuwe gebouwen in de verschillende ensembles waartoe ze kunnen behoren. Het gaat daarbij om de balans tussen verschil en overeenkomst in vorm, schaal en textuur. Bij het ruimtetype 'tribune' is het van groot belang dat bij de welstandstoets niet alleen wordt gekeken naar de plek van het gebouw in het betreffende straatbeeld, maar ook naar de positie die het in verschillende ensembles - vaak gevormd door gebouwen uit verschillende periodes en heel uiteenlopend van karakter - inneemt. Bij het ruimtetype 'wand' moet vooral worden gelet op de samenhang binnen de ensembles.'

Centrummix

(Welstandsnota, deel 2: Rotterdam Karakteristiek)

"In het Basisplan uit 1946 bleef de grondvorm van de historische binnenstad gehandhaafd. Tegelijk hield het plan een

ingrijpende stedenbouwkundige transformatie in. Radicale vernieuwing vond met name in het gebied ten noorden van de (West)Blaak plaats. De verkeersstructuur kreeg in het plan veel aandacht, evenals de beoogde functies. Wonen werd teruggedrongen; de dichtheid van het vooroorlogse centrum werd als veel te hoog gezien. Industrie werd zo veel mogelijk uit de binnenstad geweerd. Winkels, kantoren en voorzieningen kwamen ervoor in de plaats. De binnenstad werd opgevat als centrum van de hele stad en de omringende regio. De Leuvehaven werd verbreed en de Coolsingel werd doorgetrokken langs de haven, zodat de stad een 'venster op de rivier' kreeg.

De organisatie van het verkeer en de nagestreefde functiescheiding zijn in feite de dragers van het plan en de gerealiseerde wederopbouw-stad, met hoofdverkeerswegen als Coolsingel en Blaak, knooppunten als Hofplein, Beursplein en Churchillplein, voetgangerswinkelstraten, gemengde verkeers-/winkelstraten en expeditiestraten, pleinen en woon- en expeditiehoven. De hoofdverkeerswegen werden uitgevoerd als boulevards, met aparte verkeersstroken en brede trottoirs.

Winkels werden vanaf de straatzijde toegankelijk gemaakt voor publiek en via expeditiehoven aan de achterzijde voor leveranciers. Er ontstond daardoor een 'dubbelstructuur', met een voorkant met winkels en publieksfuncties en een achter- en binnenkant met bevoorrading, ambachtelijke bedrijvigheid, etc. In verticale zin: beneden winkels, boven woningen. De hoven vormen een zeer kenmerkend onderdeel van de Rotterdamse wederopbouw; ze dienen ter bevoorrading e.d. en voor parkeren (expeditiehof), maar zorgen ook voor licht en lucht voor de omringende etagewoningen (woonhof). De woningen worden meestal aan de straatkant ontsloten. De hoven zijn afwisselend toegankelijk via poorten in de gevelwand of via openingen tussen de bouwblokken. Op deze wijze zijn zowel gesloten bouwblokken ontstaan als open en halfopen verkavelingen. Naar verschijningsvorm zijn de gesloten blokken (plint met drie lagen en hoger) als wanden te typeren, die de straatruimte strak begrenzen, en de vaak open blokken (composities met afwisseling tussen laag en hoog) als tribunes."

Welstandscriteria

Het ontwerp wordt getoetst aan onderaan staande welstandscriteria. Hieronder zijn de algemene gebiedscriteria 'Centrumgebied' weergegeven naast de gebiedscriteria (in vette letters) 'Centrummix', die van toepassing zijn in de deelgebieden Laurenskwartier, Lijnbaankwartier, Central District en Omgeving Coolsingel.

Ruimtelijke inpassing

- **Bouwinitiatieven versterken de gelaagdheid en transparantie van ensembles en zijn afgestemd op de specifieke positie die het gebouw inneemt binnen het grotere geheel (wand, tribune, achter, voor, plint e.d.).**
- Bouwinitiatieven houden de stedenbouwkundige structuur herkenbaar en verstoren deze niet.
- Bouwinitiatieven (waaronder hoogbouw) zijn in maat en schaal afgestemd op de omliggende bebouwing en de stad als geheel.

Verschijningsvorm

Hoofdvorm

- **Bouwinitiatieven sluiten aan bij de omgeving, een eigen vormtaal is daarbij goed mogelijk.**
- Nieuwbouw heeft een bij de omliggende bebouwing passende hoofdvorm.
- Uitgangspunt voor bouwinitiatieven is de samenhang binnen de architectonische eenheid.
- Bijgebouwen zijn herkenbaar als op zichzelf staande volumes en zijn ondergeschikt aan het hoofdgebouw.

Gevelopbouw

- **Ingrepen aan de gevels behouden de karakteristieken van de oorspronkelijke gevelindeling (bijvoorbeeld 'weefgevel' met vervlochten horizontaliteit en verticaliteit).**
- Het gevelontwerp is consequent en goed van verhouding, en qua indeling en plasticiteit afgestemd op de omliggende bebouwing.
- Ingrepen aan de gevel, waaronder nieuwe balkons en luifels of winkelpuien, passen binnen de structuur, maat en schaal van het hoofdgebouw.

Overgangen privé-openbaar

- **De begane grondverdieping past in maat en schaal bij het karakter van de straat.**
- Entreegebieden van gebouwen, inclusief luifels en logo's, zijn uitnodigend en kwalitatief hoogwaardig vormgegeven.

- Beganegrondgevels aan de openbare ruimte hebben een bij de situatie passende openheid. In woon-, winkel-, en kantoorgebieden zijn dichte (bergings-)gevels aan de straat ongewenst.

Materiaal, kleur en detaillering

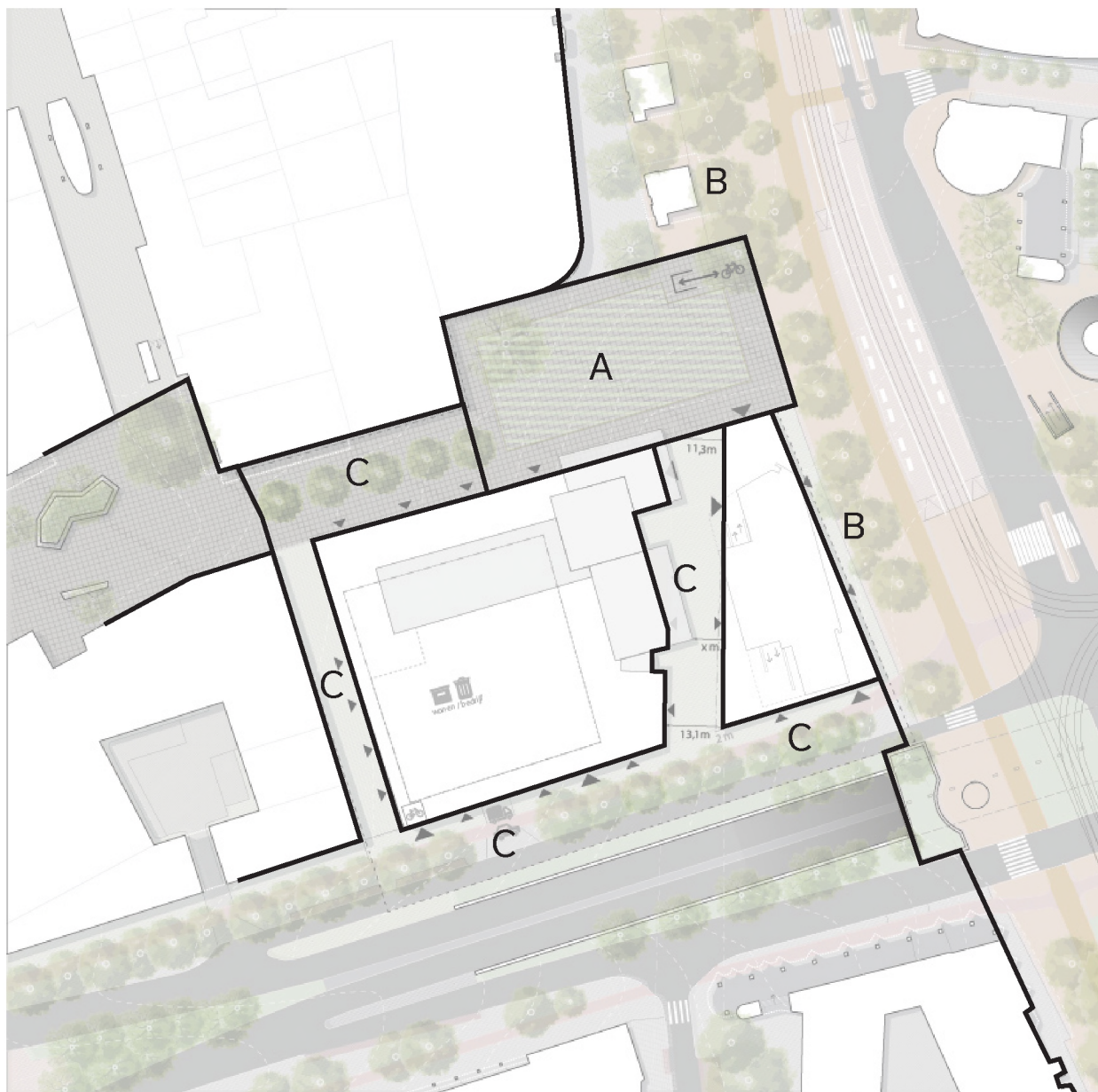
Algemeen

- **Toepassing van hoogwaardige materialen en detaillering in overeenstemming met de hoge centrumambities.**
- **Materiaal en detaillering zijn afgestemd op die van de oorspronkelijke bebouwing en van gelijke kwaliteit (vervanging van gevelonderdelen conform het origineel).**
- Kleuren zijn terughoudend en afgestemd op de omliggende bebouwing.
- Materiaal, kleur en detaillering ondersteunen de verschijningsvorm op samenhangende wijze.
- Materialen en detaillering worden zo gekozen dat veroudering en weersinvloeden geen negatieve gevolgen hebben voor het uiterlijk.

Specifiek

- **Daken die zichtbaar zijn vanuit de omliggende bebouwing krijgen dezelfde kwaliteit als de gevel en worden ingericht als groene daken (of op andere wijze aantrekkelijk vormgegeven).**
- **Het nachtbeeld is onderdeel van de ontwerpopgave en gaat uit van richtlijnen zoals verwoord in het Lichtplan Rotterdam.**
- In woon-, kantoor- en winkelgebieden zijn detaillering en materiaalgebruik van de beganegrondgevel aan de straatzijde (met name rond de entree) van hoge kwaliteit (rijker en expressiever).
- Erfafscheidingen zijn van hoogwaardig materiaal en worden zorgvuldig gedetailleerd.
- Zonwerend glas of folie op glas verhinderen de visuele relatie tussen binnen en buiten niet.
- Ventilatioeroosters zijn niet zichtbaar of architectonisch ingepast in het gevelontwerp.

4.2 Landschap & openbare ruimte



Leesbaarheid van de openbare ruimte

Het centrumgebied kent een afwijking als het gaat om de standaardmaterialisatie Rotterdamse Stijl. Speciale plekken kunnen vormgegeven worden met een eigen invulling van materialisatie. Het Binnenwegplein en de net opgeleverde Coolsingel zijn hier een voorbeeld van. Om ruimtes en structuren helder en leesbaar te houden is er voor gekozen in te zetten op de reeds bestaande vormgeving van Coolsingel en Binnenwegplein. Overige inrichtingen maken gebruik van de Rotterdamse Stijl.

Binnenwegplein

De materialisatie van het Binnenwegplein wordt op een heldere manier voortgezet richting de Coolsingel. De verhardingsvloer is herkenbaar als één en dezelfde. Net als het gebruik van de natuursteen zittranden, die ook opsluiting vormen voor groenvakken. Het plein is overwegend groen. Het groen is uitbundig en staat in verhoogde groenvakken, bestaande uit sierbeplanting en bomen van de tweede en derde grootte. De beplanting heeft jaar rond een hoge sierwaarde en seizoenen zijn afleesbaar.

Coolsingel

De coolsingel wordt ingericht conform principes en materialisatie zoals vastgelegd in het DOIP Coolsingel.

Rotterdamse Stijl

De overige buitenruimte wordt ingericht volgens de Rotterdamse Stijl. De keerweer en het stuk openbare ruimte tussen de twee delen van het Binnenwegplein worden hiermee uitgevoerd in natuurstenen 'centrum'. Aan de Westblaak kan gewerkt worden met het huidige materiaal van deze Boulevard, tot dat er andere uitspraken worden gedaan in het IP Blaakpark.

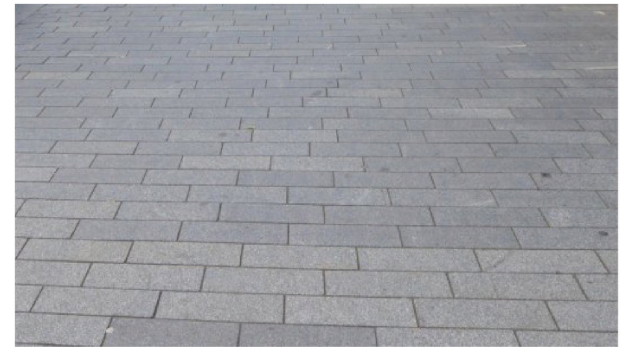
- A Vormgeving Binnenwegplein
- B Vormgeving Coolsingel
- C Vormgeving Rotterdamse Stijl



A Vormgeving Binnenwegplein



B Vormgeving Coolsingel



C Vormgeving Rotterdamse Stijl

5. Mobiliteit.

5.1 Ruimtelijke eisen

5.2 Publieke fietsenstalling

5.3 Parkeereisen

5.4 Duurzame mobiliteit

5.1 Ruimtelijke eisen

Bij de ontwikkeling van Hart 010 ligt de focus, eendachtig de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak, op het goed faciliteren van voetgangers en fietsers en benutten van het nabije OV, zodat automobility nauwelijks noodzakelijk is. De ligging van de locatie leent zich hier goed voor: gelegen aan OV-knooppunt Beurs en aan het kruispunt van grote fietsroutes in de stad. Voor de logistiek wordt een slim systeem uitgewerkt, zodat de openbare ruimte minimaal wordt belast met verkeersbewegingen.

Voetganger

- Het plangebied bevat voldoende ruime looproutes en voldoet aan de toegankelijkheidseisen van de openbare ruimte.
- Het gebouw dient voor zo min mogelijk windhinder bij voetgangers en fietsers te zorgen.
- De vormgeving en programmering van de plintzone zorgt voor een voor voetgangers aantrekkelijke openbare ruimte.

Fiets

Fietsen maakt onze steden gezonder en duurzamer. Hart 010 stimuleert en faciliteert gezonde keuzes. Zeker op het kruispunt van grote fietsroutes van de stad. Deze ambitie kan daarbij ook worden vorm krijgen in het vastgoed: bijvoorbeeld met douches in kantoren om vervoer per fiets naar werk te stimuleren.

- Er worden een of meerdere inbandige fietsenstallingen gerealiseerd; voor het bezoekersdeel wordt in samenwerking met de gemeente een publieke fietsenstalling ontwikkeld.
- De fietsvoorzieningen zijn zowel binnen als buiten logisch gekoppeld aan fiets- en looproutes, liften en entrees.
- De ligging van de fietsvoorzieningen is nabij de entrees van de verschillende gebouwen in het plangebied.
- De fietsenstalling geeft antwoord op het verder elektrificeren van het fietsenpark en moet voorzien in plekken voor buitenmodelfietsen.
- De fietsenstalling heeft een ruimte waar duurdere (race) fietsen veilig kunnen staan.

- In het gebouw dient een ruime en makkelijk te bereiken fietsenstalling aanwezig te zijn; in de directe omgeving is in de openbare ruimte geen plaats voor fietsparkeerplaatsen.
- Niet gelijklopende ontwikkelingen tussen de 2 plandelen en apart de onderdoorgang van de tunnel Churchillplein kunnen de beschikbare capaciteit voor fiets parkeren in gevaar brengen. Sturen op tijdige realisatie van voldoende inbandig fiets parkeren is noodzakelijk voor dit plan. De inzet van Toezicht en Handhaving m.b.t. de APV (zgn. weesfietsen) is en blijft vooralsnog van kracht. Dus extra inzet m.b.t. het 'wegknippen' van fietsen is niet aan de orde.

OV-knooppunt Beurs

Station Beurs is het meest gebruikte metrostation van Nederland. De MRDH heeft recentelijk het station aangewezen als metropolitaan project om het station aan te pakken en op meerdere fronten te verbeteren. De MRDH wil de entree naar de stad, de capaciteit en kwaliteit van het station en de lokale ontsluiting verbeteren. Daarnaast wordt er ook nog gekeken naar uitbreiding van het aanbod aan fietsparkeerplaatsen.

- De ontwikkelingen binnen Hart 010 mogen de ambities van de MRDH voor station Beurs niet in de weg staan en moeten de ambities daar waar mogelijk helpen realiseren (zie ook hoofdstuk OV-knooppunt Beurs).

Auto

- Autoparkeren wordt voornamelijk in de bestaande garage van de Coolse Poort opgelost.
- Een eventuele uitbreiding van de parkeergarage Coolse Poort mag niet leiden tot een extra in/uitrit op straat.
- Autoparkeren wordt ontsloten via de Westblaak, gecombineerd met de logistieke entree;
- Zie verder specifieke eisen onder logistiek.

Logistiek

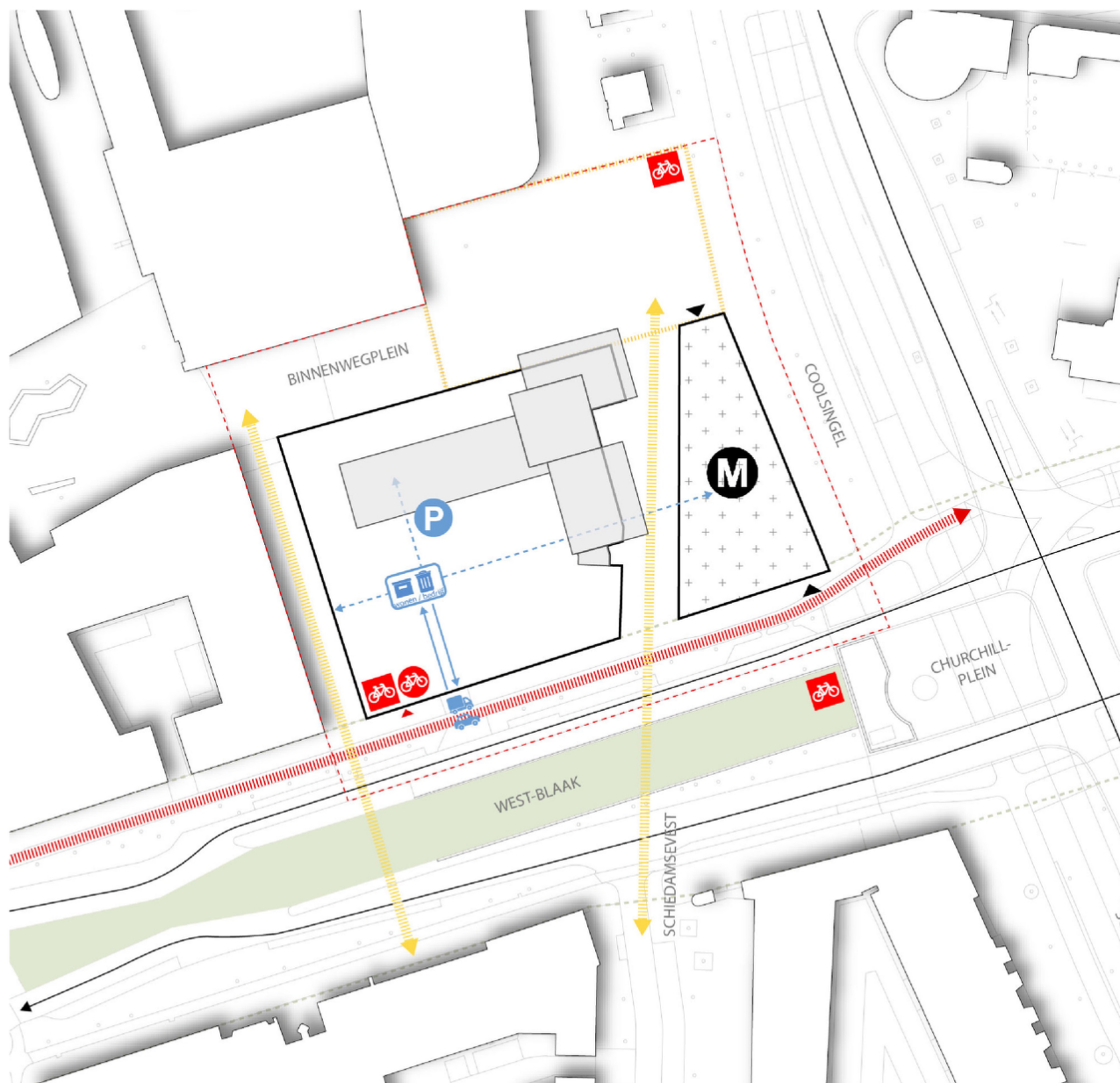
- Logistiek wordt inbandig georganiseerd in de 1ste Westblaak hof en wordt ontsloten via de Westblaak;
- Veiligheid voor fietsers en voetgangers staat voorop. Er

mag niet achteruit gereden worden door auto/vrachtverkeer over het fietspad.

- De maximale lengte van voertuigen bedraagt 12m;
- De logistieke voorziening biedt ruimte aan alle bebouwing en functies in het plangebied als ook de paviljoens en kiosken aan de Coolsingel en Binnenwegplein;
- Indien een deel van de logistiek niet inbandig kan worden opgelost, wordt naar een gelijkwaardige oplossing gezocht, welke in overleg met gemeente tot stand dient te komen.
- De Paviljoens en kiosken worden vanuit binnenhof deelgebied 1 bevoorraad.
- Er wordt ruimte gereserveerd voor een logistieke verbinding tussen Deelgebied 1 en Deelgebied 2.
- De technische haalbaarheid en wenselijkheid van de verbinding wordt in gezamenlijkheid met gemeente en overige betrokkenen onderzocht.
- De logistieke voorziening:
 - dient zowel voor leveringen als vuilophaal;
 - voorziet ook in verhuisbewegingen voor de woningen;
 - biedt de mogelijkheid aan pakketdiensten om leveringen te doen;
 - bevat een ophaalpunt voor pakketten voor het gehele plangebied.
- Regulering van vervoersbewegingen door middel van venstertijden en 'logistiek management';
- Er komt één compacte toegang voor alle logistieke bewegingen vanaf de Westblaak. De inpassing ervan in de openbare ruimte vindt plaats in afstemming met de planvorming IP Westblaak (Blaakpark). De toegang is geïntegreerd in het gevelontwerp.

Voorrijdfunctie personen

- Het plangebied is alzijdig omgeven door voetgangersgebied. Na de realisatie van Blaakpark geldt dat ook aan de Westblaak. Er is om die reden geen sprake van een voorziening voor voorrijden van bussen, taxi's of K&R in de openbare ruimte. Indien deze functie gewenst is, zal dit inbandig (logistieke hof) voorzien moeten worden en gelden hiervoor dezelfde eisen als voor logistiek.



Kaart uitgangspunten mobiliteit

Legenda

-  Plangrens
-  Autoverkeer Westblaak / Coolsingel
-  Verbeteren fijnmazig netwerk voetgangers
-  Contouren Pleinruimte
-  Versterken fietsas Westblaak - Blaak
-  Metro station Beurs
-  Zoekgebied volume boven metrostation
-  Interne verbindingen t.b.v expeditie, interne afvalverzameling & parkeren
-  Parkeren intern
-  Interne fietsenstalling
-  Zoekgebied openbare fietsenstalling
-  Entree fietsenstalling
-  Entree metrostation
-  Zoekgebied stadsproject Westblaak
-  Indicatie stadsproject Westblaak

5.2 Publieke fietsenstalling

Er is in zijn algemeenheid behoefte aan grote publieke fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad. Het studie-gebied ligt aan twee hoofd fietsroutes (oostwest en noordzuid) én gunstig in de aanloop naar het winkelgebied. Het gebied is daarmee aantrekkelijk als locatie voor een publieke fietsenstalling. Er is op dit moment al een publieke fietsenstalling aanwezig. Uitbreiding hiervan is noodzakelijk. Het nieuwe programma kent zelf ook een fietsparkeeropgave, waarbij er een kans ligt om een koppeling met het publieke fietsparkeren te maken. Directe en comfortabele toegang vanaf zowel Blaak als Coolsingel en directe koppeling met het metrostation wordt geambieerd. Wat een publieke fietsvoorziening betreft zijn de ervaringsgetallen dat een fietsenstalling vanaf ca. 400/500 fietsparkeerplaatsen goed exploitabel is (inclusief beheer). De exacte wens t.a.v. aantallen dient in het vervolg nader te worden gespecificeerd.

5.3 Parkeereisen

Voor de ontwikkeling van Hart 010 geldt de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 (of diens opvolger). In deze beleidsregeling staat omschreven waar nieuwe ontwikkelingen aan moeten voldoen. Er wordt op getoetst bij de afgifte van de omgevingsvergunning. De regeling waarborgt dat initiatiefnemers voldoende parkeer capaciteit realiseren voor auto en fiets bij ontwikkelingen, met als doel om de stad te verduurzamen in een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad.

- De Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 is leidend.
- De benodigde parkeerplaatsen voor auto's dienen in principe op eigen terrein ingepast te worden.
- Afwijkingen zijn mogelijk binnen de kaders die zijn gesteld in de betreffende beleidsregeling.

- Vrijstellingen op de parkeernorm zijn mogelijk binnen de kaders die zijn gesteld in de betreffende beleidsregeling. N.B. Bij gebruik van de vrijstelling zijn geen parkeervergunningen mogelijk voor de bewoners en bedrijven.
- De entree van de parkeergarage is zo direct mogelijk bereikbaar vanaf de omliggende verkeersstructuur.
- De opzet van de parkeergarage volgt de NEN-normen voor parkeergarages.

De rol van de fiets wordt steeds belangrijker. Het faciliteren van de fietser in Rotterdam verdient om die reden de aandacht, zowel in de uitbreiding van fietspaden als ook in de fietsparkeerfaciliteiten. In het parkeerbeleid wordt hierop ingespeeld en worden er naast een parkeernorm voor de fiets ook eisen gesteld aan de stalling voor fietsen.

- De Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 is leidend.
- De benodigde parkeerplaatsen voor fietsers dienen op eigen terrein ingepast te worden; voor bezoekersparkeren kan aansluiting gezocht worden bij de publieke fietsenstalling die in het gebied wordt ontwikkeld. Hierover dienen nadere afspraken gemaakt te worden.
- Voor de (collectieve) fietsenstalling is van belang dat deze goed gepositioneerd wordt en daarmee goed bereikbaar, maar ook aantrekkelijk en veilig wordt vormgegeven.
- Er is behoefte aan een toegankelijke fietsenstalling voor bezoekers. Deze parkeervoorziening is fysiek afgescheiden van de fietsenstalling voor bewoners en werknemers.
- In de openbare ruimte worden geen fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

5.4 Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd in de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018. Bewoners, forenzen en bezoekers worden gestimuleerd gebruik te maken van duurzame vervoersmiddelen zoals (elektrische) fiets, OV en elektrische auto.

Het autobezit (van 2e of 1e auto) wordt overbodig gemaakt door bieden van alternatieven in de vorm van (elektrische) deelauto's. De groei van elektrische auto's wordt gestimuleerd door voldoende laadinfrastructuur, zowel in de openbare ruimte als bij parkeren op eigen terrein. Voor de parkeergelegenheid op eigen terrein geldt de EV Ready eis uit de beleidsregeling;

- De parkeerplaats dient bouwkundig voorbereid te zijn op de plaatsing van laadpunten voor elektrische auto's.
- Volgens beleid dient de netaansluiting van parkeergarage/-gelegenheid voorbereid te zijn op het gelijktijdig laden van 20% van de parkeerplaatsen. Hierbij mogen smart charging oplossingen toegepast worden om dit mogelijk te maken. In het licht van de recente (en de te verwachten) technische ontwikkelingen ligt het voor de hand voor te sorteren op een hoger percentage.
- Ontwikkelaars dienen hiervoor hun EV-plan te kunnen overleggen. De netaansluiting voor collectieve voorzieningen dient EV ready te zijn.

6. OV-Knooppunt Beurs.

6.1 OV-visie Rotterdam 2040

6.2 Ambitie MRDH

6.3 Opgave Metrostation Beurs - uitgang Binnenwegplein

6.1 OV-visie Rotterdam 2040

Het knooppunt Beurs is het hart van het metronetwerk daar waar de noord-zuidverbinding en oost-westverbinding elkaar kruisen. Het station wordt dan ook door alle metrolijnen aangedaan, meerdere tramlijnen en een buslijn en betreft het grootste overstappunt in het OV-netwerk van de regio Rotterdam. Met gemiddeld 120.000 instappers per dag is het ook het drukste metrostation van heel Nederland. Dit is vergelijkbaar met de reizigersaantallen op de knooppunten Rotterdam Centraal en den Haag Centraal.

Het knooppunt Beurs bestaat uit een ondergronds metrostation, een tramhalte op de Coolsingel en bushaltes in de nabijheid op de Blaak en Westblaak. Het metrostation is ontstaan door realisatie van een diep ondergronds noord-zuidstation onder de Coolsingel in 1968 en een hoger kruisend oost-weststation onder Churchillplein in 1982, verbonden via de stationshal en ondergrondse corridors. Vanwege de toegenomen reizigersaantallen zijn de perrons van het noord-zuidstation in 2000 verbreed.

In 2007 is het OV-chipsysteem geïntroduceerd en is het gehele station afgesloten met toegangspoortjes, waarbij de looproutes onder de Coolsingel zijn vrijgehouden. Het noord-zuidstation is aan de noordelijke zijde verbonden met de Beurstraverse (Koopgoot). Aan de zuidzijde is een ondergrondse traverse met toegangen tot beide stations en stijpunten naar het oosten (Blaak), zuidoosten (Maritiem museum) en westen (Lijnbaan, Binnenwegplein). In deze traverse zijn diverse winkels en een servicepunt van RET aanwezig.

Naast dat het metrostation een zeer groot overstappunt is, is het ook gelegen in het hart van het centrum van Rotterdam met directe verbinding naar de Beurstraverse en verder Hoogstraat, Lijnbaan, Binnenwegplein, Maritiem museum en kantoren aan de Blaak. Metrostation Beurs is zowel als overstappunt en bestemmingslocatie de grootste en belangrijkste voor het OV-netwerk van de regio Rotterdam en daarom van grote invloed op reizigers.

Knelpunten stedelijk OV-systeem Rotterdam

Onder invloed van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Rotterdamse regio, de veranderende mobiliteitsbehoefte en de grote verstedelijkingsopgave ontstaan er op termijn structurele knelpunten in het stedelijk openbaar vervoerssysteem. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van het ministerie van IenW laat zien dat zowel bij hoge als bij lage groei de centrale delen van het Rotterdamse metronet - in oost-westrichting en noord-zuidrichting, m.n. rondom Beurs (metrokruis) - en de tramverbindingen op de Erasmusbrugcorridor rond 2028 te kampen krijgen met capaciteitsknelpunten. Deze knelpunten in directe samenhang met de woningbouwopgave, stedelijke leefkwaliteit en kansen voor mensen, vormen aanleiding voor de uitwerking van oplossingsrichtingen in het kader van de OV-visie Rotterdam 2040 (gemeente Rotterdam en MRDH, vastgesteld februari 2018), het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (Rijk, PZH, MRDH, Den Haag en Rotterdam, vastgesteld in juli 2017) en de lopende preverkenning oeververbindingen regio Rotterdam (Rijk, PZH, MRDH en gemeente Rotterdam).

Opgave OV-knooppunt

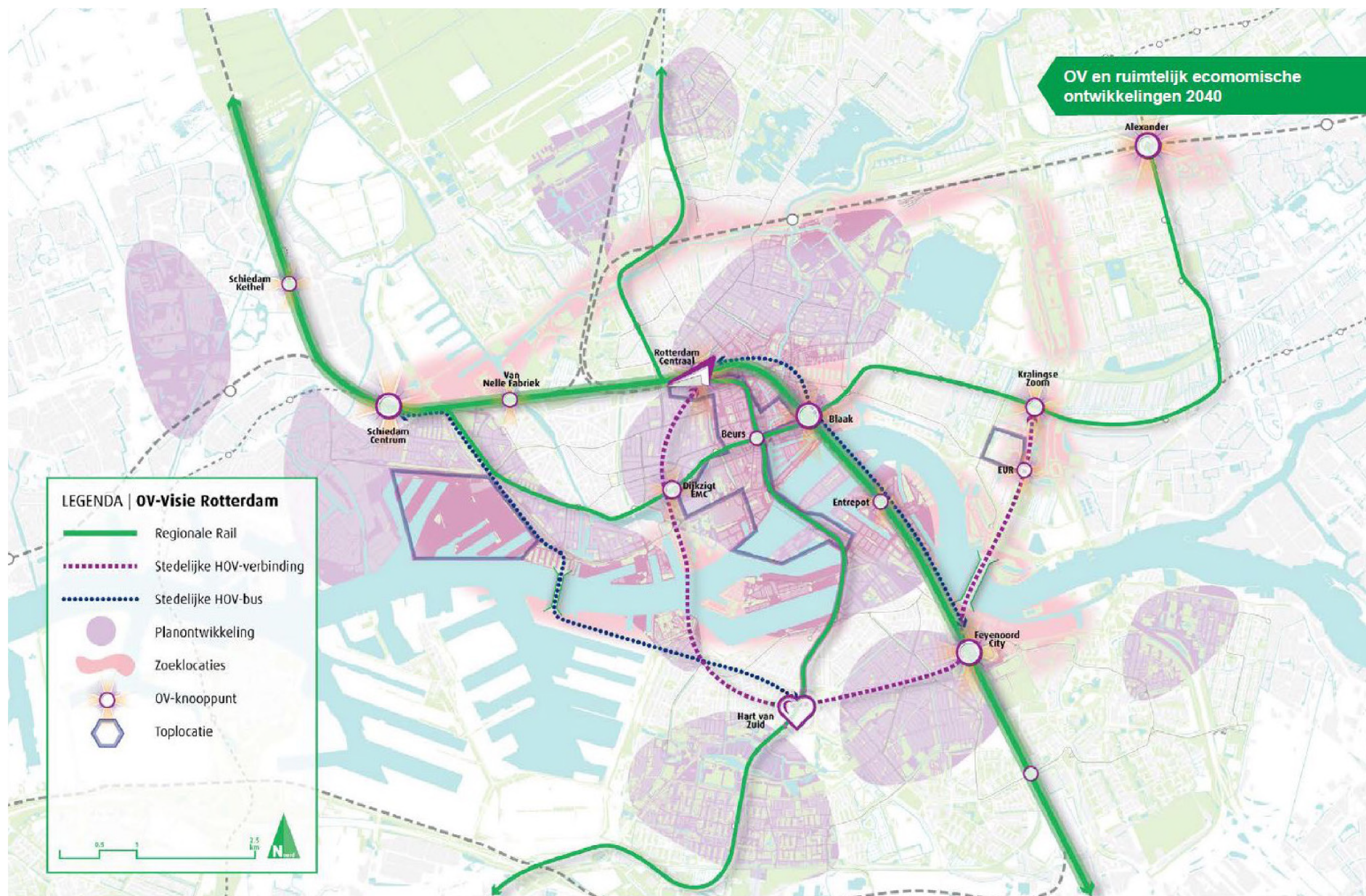
Churchillplein is zeer goed ontsloten met OV vanwege de halte Beurs waar de Rotterdamse metrolijnen elkaar kruisen en de aantakking op het tram- en busnetwerk. In totaal reizen, inclusief RandstadRail lijn E, zo'n 310.000 reizigers per dag met de metro in Rotterdam (RET-lijnen). Mede door de goede verknoping met de trein is de metro de backbone van het openbaar vervoer in de regio Rotterdam. Berekeningen uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) laten zien dat de metro op de centrale delen in de binnenstad, zowel noord-zuid als oostwest, tegen zijn capaciteit loopt. Op deze delen komen ook meerdere lijnen samen. Op de E-lijn, tussen Slinge en Pijnacker, is nu al sprake van een capaciteitsprobleem. Hier worden extra ritten ingezet. In het MIRT-onderzoek en in de OV-visie blijkt dat op de korte en middellange termijn nog een frequentieverhoging mogelijk is op de bestaande metro, maar wordt tevens geconstateerd dat voor 2030 OV-netwerkuitbreiding noodzakelijk is om de bestaande overbelaste delen van het netwerk te ont-

lasten en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en de daaruit voortkomende mobiliteitsvraag te kunnen faciliteren.

Op de middellange termijn (voor 2030) zorgt een nieuwe oostelijke oeververbinding inclusief een hoogwaardige OV-lijn tussen Zuidplein, Stadionpark en Kralingse Zoom voor ruimte in de huidige, druk belaste centrale delen van het metronet. Voor de lange termijn (vanaf 2040) kan de introductie van een zelfrijdende metro een verdere frequentieverhoging van het metrosysteem mogelijk maken. Op 'microniveau' liggen er opgaven voor metrostation Beurs op het vlak van de bereikbaarheid en vindbaarheid voor voetgangers en fietsers, kwaliteit van looproutes en overstappunten en fietsstallingscapaciteit. De dagelijkse potentie van station Beurs bestaat - naar verwachting - in 2040 uit 70.000 autonome in- en uitstappers en 69.000 in- en uitstappers (OV-pakket). In de Rotterdamse binnenstad zal in 2040 36% van de totale dagelijkse mobiliteit plaatsvinden met openbaar vervoer.

HOV ambities

Op basis van deze onderzoeken zetten Rotterdam en MRDH in op een hoogwaardige openbaar vervoer (HOV)-verbinding op de lijn Zuidplein-Stadionpark-Kralingse Zoom, via een nieuwe oeververbinding, gecombineerd met een permanent treinstation bij Stadionpark en een HOV-verbinding tussen Zuidplein, Erasmus MC en Rotterdam Centraal op de Maastunnelcorridor. De HOV-assen dienen tevens als dragers van de verstedelijkingsopgave tot 2040 (+50.000 woningen).



OV en ruimtelijk economische ontwikkelingen t/m 2040

6.2 Ambitie MRDH

De MRDH heeft een overzicht gemaakt van de opgaven voor het knooppunt Beurs, het hele station wordt opgepakt door de MRDH en de gemeente, maar de uitgang aan de kant van het binnenwegplein valt ook onder het Project Hart 010:

1. Entree naar de stad

Het metrostation moet een belangrijke entree worden naar het stadshart van Rotterdam. De toegang van het Binnenwegplein moet een herkenbaar en aantrekkelijk markeringpunt worden, zodat duidelijk onderstreept wordt dat de metro bij uitstek een vervoerwijze is om op deze plek in de stad geraken – of van hieruit te vertrekken.

2. Capaciteits- en kwaliteitsbeleving

Het perspectief is dat voor de nieuwe bewoners het openbaar vervoer een belangrijke drager van hun dagelijkse mobiliteit wordt. De opgave voor capaciteit en kwaliteitsbeleving moeten daarin hand in hand gaan. Het station moet voor bewoners (en bezoekers) van de binnenstad zodanig herkenbaar en aantrekkelijk zijn, dat de metro de vanzelfsprekende keuze is. Een keuze waarin zij zich welkom voelen en zichzelf herkennen. Uitstraling en allure zijn dan geen luxe maar een harde functionele vereiste. De huidige opzet van het station zal dan volstrekt niet meer voldoen. Bij het bepalen van de benodigde capaciteit voor loopstromen gaat het niet alleen om aankomende en vertrekkende reizigers maar vooral ook de overstap tussen de kruisende metrolijnen. Dit knooppunt moet in staat zijn grote piekmomenten goed af te wikkelen zonder afbreuk te doen aan het comfort van de reiziger.

3. Lokale ontsluiting

De lokale ontsluiting kan worden verbeterd. Specifieke onderwerpen aandacht vragen:

- Het verbeteren van het overzicht rondom de ingangen van de metro; wanneer je de metro ingang uitkomt aan de kant van het Churchillplein en Binnenwegplein.
- Het verbeteren van de toegankelijkheid voor voetgangers. De kwaliteit op maaiveld, met name de overstekbaarheid van Blaak. Dit is vooral een barrière vanuit de

richting Waterstad.

- De tunnel onder het Churchillplein is nu nog in gebruik door autoverkeer. Wanneer deze functie zou veranderen, biedt dat ook mogelijkheden om deze ruimte bij de functies van het ov-knooppunt te betrekken.
- De verbeteringen van de ontsluiting voor voetgangers bij voorkeur bovengronds realiseren.
- Het verbeteren van de overstap op bus en tram, met name de overstap op de bus wordt als vrij slecht gezien. De afstand bus-metro is groot (ca. 300m) en de overstap tram-metro omslachtig. De doorstroming van de verschillende vervoersmodaliteiten is hier belangrijk. Met de ontwikkelingen rondom Blaakpark wordt de verbinding tussen de bus 32 en het metrostation mogelijk bemoeilijkt. Er dient te worden voorkomen dat de inrichting van het Blaakpark de doorstroming van de bus te veel belemmert.
- Toegankelijkheid voor mensen met een beperking moet gegarandeerd zijn, waaronder bereikbaarheid van alle niveaus van het station met liften.

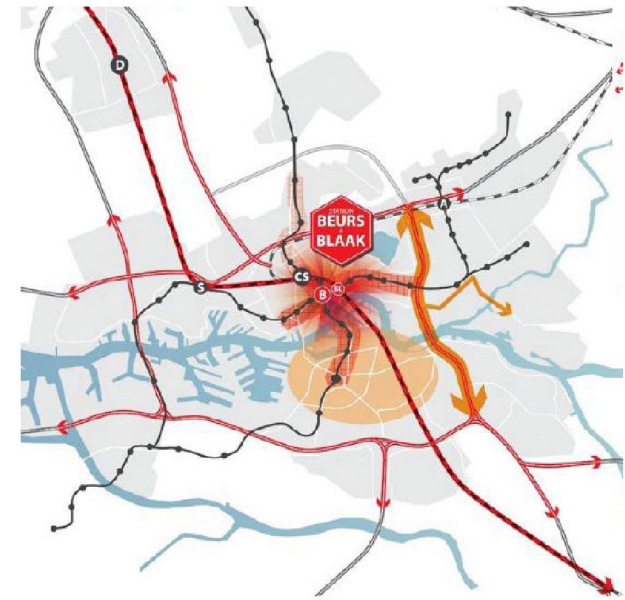
4. Fietsparkeren

Er is behoefte aan meer fietsparkeerplekken in het zuidelijke deel van het centrumgebied. De precieze opgave moet benoemd worden na een verdiepend onderzoek. Waarschijnlijk moet dit een inpassende oplossing worden vanwege de beperkte beschikbare openbare ruimte. Er moet onderzocht worden of de fietsparkeerplekken zich moeten richten op winkelende gebruikers of ov-gebruikers. In het hoofdstuk mobiliteit wordt dieper ingegaan op het vraagstuk fietsparkeren.

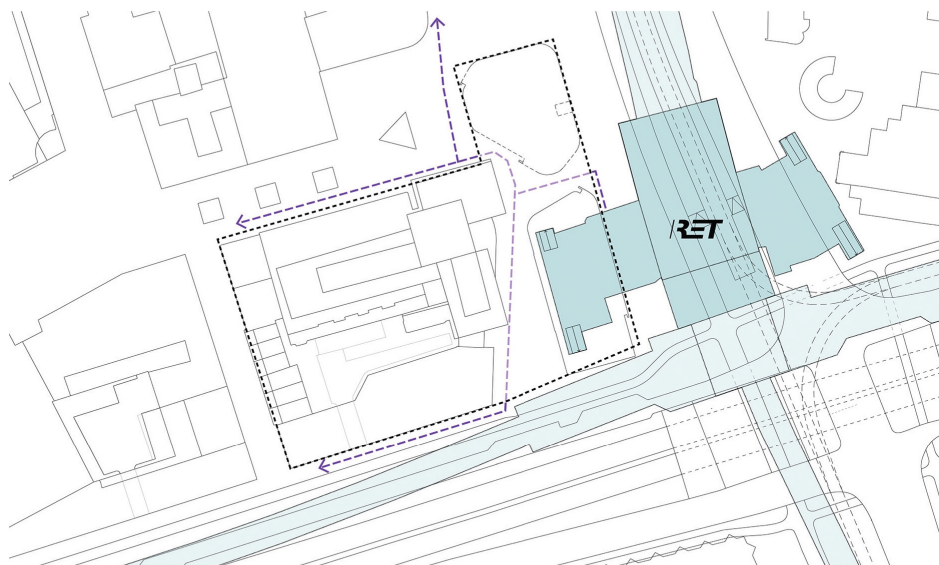
5. Kwaliteitsbeleving

De herkenbaarheid van de toegang, de overzichtelijkheid en uitstraling van de ingangen en het metrostation zelf moet verbeterd worden. De toegang van de entree is onvoldoende herkenbaar en moet sterk verbeteren. De ingang aan de kant van het Binnenwegplein (McDonalds, Casino) is rommelig en donker. Het nodigt niet uit om daar naar binnen te gaan. De eerste verdieping heeft ook geen prettige uitstraling.

De ontwikkeling van Hart 010 biedt goede mogelijkheden om deze opgaven voor station Beurs verder te helpen en samen met alle betrokken partijen te ontwikkelen tot een gebied met een uitstraling die past bij het meest gebruikte metrostation van Nederland.



Knooppunten OV-systeem

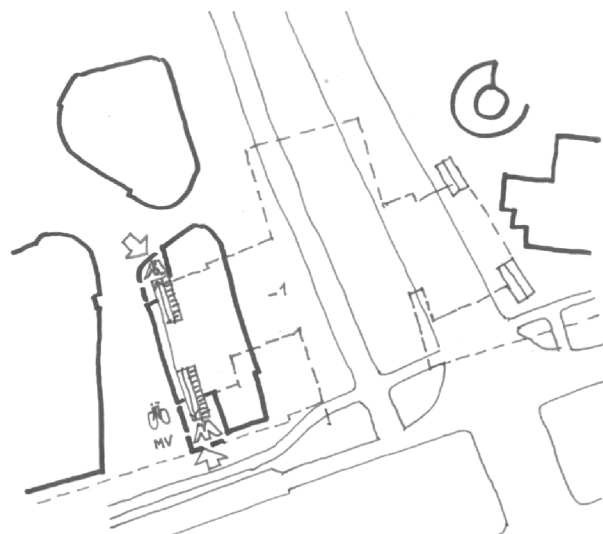


Technische ondergrond

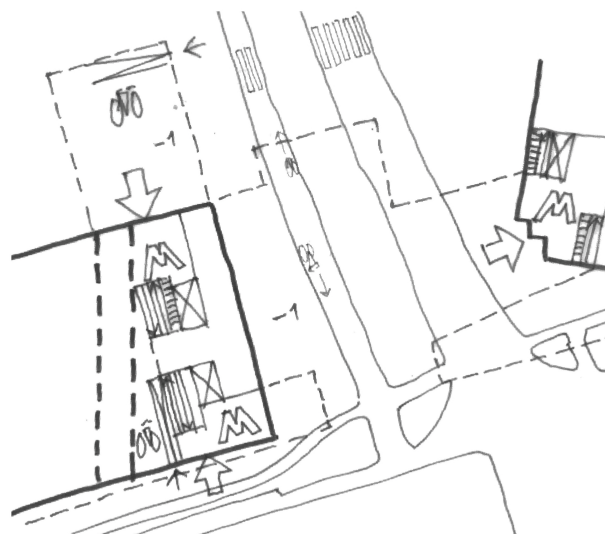
— Metrostation ondergrondse bebouwing

--- Ondergronds bouwen (tot -3 lagen)

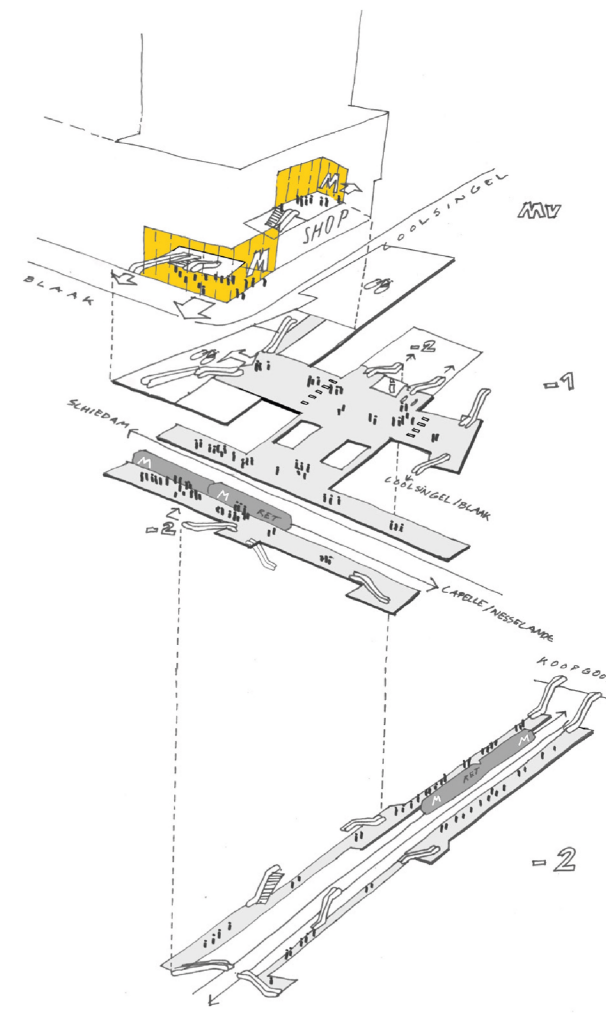
-> K & L



Huidige situatie



Verkenning ambities



Logistiek en ambities

6.3 Opgave Metrostation Beurs - uitgang Binnenwegplein

Hieronder staan de opgaves voor station Beurs vanuit de MRDH specifiek voor de uitgang aan de Binnenwegplein kant, die het belangrijkste is voor project Hart 010. Deze worden in de schetsontwerp fase nader uit te werken tot concept PvE.

Reizigersaantallen

- Beurs kent ca. 65.343 instappende reizigers per werkdag, incl overstap.
- Gecorrigeerd met overstap per werkdag 44.508 echte instappers (nov 2016); 47.442 (nov 2017);
- BUPA-verwachting groei naar 49.004 (+10,1%) in 2025 en 55.279 (+24,2%) in 2035 (op basis van 2016)
- Scenario 3% vlakke groei: 54.741 (+22,99%) in 2025 en 73.563 (+65,28%) in 2035
- Aangenomen is dat ook eenzelfde aantal op dit station uitstapt
- Aandeel in-/uitgang Binnenwegplein ingeschat op ca 50%
- In 2017 waren er 22.254 instappers via uitgang Binnenwegplein => ca. 44.000 in-en uitgaande reizigers per dag via Binnenwegplein.
- In 2035 zijn er 27.639 (scenario BUPA) tot 36.781 (scenario 3% vlak) instappers => ca. 55.000 tot 72.000 in-en uitgaande reizigers per dag via uitgang Binnenwegplein.
- Verdeling over de dag per uur nog nader uit te zoeken.

Doorgang tot metrostation

- Aangenaam gevoel bij doorgang of verblijf
- Voldoende ruimte in breedte om grote aantallen door te laten
- Duidelijk, ruime, comfortabele, maar vooral logische overstaproutes tussen de metrolijnen
- Kort verblijf ondergronds
- Geen fietsroute, anders dan aan de hand van wandelaars meegenomen
- Voldoende licht, bij voorkeur daglicht
- Brandveilig: Beurs kan het op termijn meer vluchtcapaciteit vragen en dus meer ondergronds oppervlakte.
- Toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers, blinden/slechtzienden (geleidelijnen), doven (visuele informatie)

etc.

- Wenselijk: grotere hoogte van het plafond
- Sociaal veilig van het hele (ondergrondse) metrostation, de toegangen zijn hierbij cruciaal.
- Is ten minste toegankelijk voor eenieder tijdens exploitatie-uren van het metrostation.
- Beveiligd met cameracontrole, wordt beheerd, schoon-gemaakt, etc.

Toegang van straatniveau 0 tot doorgang naar metrostation

- Logische en prettige route die leidt tot minimale hinder bij dalen en stijgen tussen 0 en -1, bij voorkeur looproute via lui hellend vlak (of luie trap)
- Bij een alternatief met roltrappen, dan tenminste 1 roltrap per richting beschikbaar en voor de drukste richting 2 roltrappen
- Roltrappen nabij elkaar, zodat goede doorstroming in een richting mogelijk is.
- Rolstoeltoegankelijkheid gegarandeerd door lift of rolbaan/hellend vlak
- Hoofdroute gericht op Binnenwegplein/Lijnbaan, in balans met Churchillplein.
- Extra korte doorsteek tussen tramhalte en metrostation aan westelijke Coolsingelzijde (minimaal een trap en bij voorkeur met (naar perron doorgetrokken) lift; toegang is evt. ook te gebruiken tijdens de bouw van de hoofdtoegang)
- Logische, zeer herkenbare toegang met allure passend bij de Coolsingel.
- Direct nabij de toegang is reisinfo te vinden, ook buiten beheersgebied RET
- Is minimaal toegankelijk voor eenieder tijdens exploitatie-uren van het metrostation.
- Beveiligd met cameracontrole, wordt beheerd, schoon-gemaakt, etc.

Grens metrostation

- Is afsluitbaar (bijv. na einde exploitatie metro)
- Exploitatie-uren van ca. 4:30 tot ca. 2:00. En evt langer in toekomst of bij evenementen.

- Is door CVL RET bewaakt te openen en te sluiten
- Herkenbaar als RET-terrein (afwijkende vloer, muren)?

Loopstromen op maaiveld

Er zullen onderzoeken gedaan moeten worden naar de loopstromen op het maaiveld in en rondom het gebied. Gezien de verwachte groei van het aantal reizigers vanaf station Beurs zal er op maaiveldniveau genoeg ruimte moeten zijn om deze stroom mensen te kunnen verwerken.

Kunst in het metrostation

Op de kopwanden van de hoofcorridor zijn nog twee kunstwerken te vinden. Zie ook hoofdstuk 2.2 Historie.



Overzicht metrolijnen en haltes Rotterdam

7. Duurzaamheid.

7.1 Integrale duurzaamheid

7.2 Duurzaamheidskompas

I. Energietransitie

II. Circulair

III. Klimaatbestendig

IV. Gezonde leefomgeving

7.3 Smart City

7.4 Resilience

De binnenstad van Rotterdam blijft één van de meest logische plekken om de groei van de stad te blijven accommoderen om het hoogstedelijke interactiemilieu (op twee oevers van de Nieuwe Maas) te versterken, met een grote functiemix, hoge dichtheid, intensief en meervoudig ruimtegebruik, levendigheid en goed openbaar vervoer.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de duurzaamheidsambities en uitgangspunten voor deze ontwikkeling. De integrale benadering van duurzaamheid staat centraal. Op basis van het [Rotterdams Duurzaamheidskompas](#) zijn in dit hoofdstuk de uitgangspunten benoemd voor de thema's: energie, circulariteit, klimaatbestendigheid en gezonde leefomgeving. Daarnaast gaat dit hoofdstuk ook in op de thema's 'resilience' en 'smart city'.

Vast te stellen uitgangspunten in relatie tot proces

Voor de gemeentelijke duurzaamheidsambities zijn uitgangspunten opgenomen om de vaak algemene beleidsdoelstellingen te concretiseren voor deze ontwikkeling.

Niet alle uitgangspunten kunnen ten tijde van vaststelling NvU geconcretiseerd worden; voor een aantal ambities geldt dat meer gegevens bekend moeten zijn om tot concrete uitgangspunten te komen. Daarom zijn voor een aantal duurzaamheidsambities onderzoeksvragen of plannen van aanpak geformuleerd als uitgangspunt.

De gekozen uitgangspunten worden afgewogen op basis van de resultaten uit de onderzoeken worden, die afhankelijk van aard en toepassing van het onderzoek, aan het begin of in de loop van de SO-fase aangeleverd worden voor goedkeuring door het DARO (onderdeel van de afdeling Duurzaam van de gemeente Rotterdam). De gekozen uitgangspunten op basis van deze onderzoeken worden in een (anterieure) overeenkomst tussen de ontwikkelaar en de Gemeente vastgelegd.

De anterieure overeenkomst bevat concrete uitgangspunten ten aanzien van duurzaamheid en kunnen gebruikt worden als toetsingskader voor het DO.

Uitgangspunten duurzaamheid

Hart 010 is een bijzonder complexe gebiedsontwikkeling met beperkte ruimte, met verschillende eigenaren, een mix tussen bestaande en nieuw te bouwen gebouwen.

Gekozen maatregelen die effect en/of een relatie hebben met omliggende toekomstige ontwikkelingen (zoals energiesysteem, waterberging, etc.) zijn onderdeel van een integraal samenhangend plan voor het gebied en ontnemen niet de kans voor de toekomstige ontwikkelingen om vergelijkbare maatregelen toe te passen of te kunnen voldoen aan de duurzaamheidsambities.

7.1 Integrale duurzaamheid

De duurzaamheidsopgaven als de energietransitie, circulair bouwen, klimaatadaptatie, gezondheid, binnenmilieu vragen om een integrale benadering.

Aanvullend uitgangspunt voor Westblaak Toren

- BREEAM-NL (met meest recente Beoordelingsrichtlijn BREEAM-NL Nieuwbouw) is een certificeringsmethode waarmee projecten op integrale duurzaamheid beoordeeld worden. Een BREEAM-NL ontwerp- en oplevercertificaat met als streefwaarde 'Excellent' (4 sterren) en een minimale prestatie van 'Very Good' wordt voor de nieuwbouw Westblaak Toren (incl. wonen) behaald, of een certificaat met vergelijkbaar/controleerbaar ambitieniveau. Hierbij dient de ontwikkelaar aan te tonen dat het ambitieniveau inderdaad vergelijkbaar/controleerbaar is.

Metro Beurs en bovenliggende paviljoens

- Voor het te renoveren metrostation Beurs en bovenliggende paviljoens zal bij de start van de ontwikkeling de gemeente de ambitie voor integrale duurzaamheid vaststellen.

7.2 Duurzaamheidskompas

I. Energietransitie

Voor de gehele ontwikkeling bestaande uit meerdere gebouwen is het duurzamer om een gebiedsoplossing te gebruiken dan dat voor elk gebouw afzonderlijk een eigen energie-oplossing wordt gerealiseerd. Het energieconcept dat per onderdeel van de ontwikkeling wordt gekozen, kan modulair uitgebreid worden, is passend voor de gehele ontwikkeling én bij voorkeur voor het omliggende gebied. Het gebiedsgebonden energieconcept houdt rekening met de huidige en (zo mogelijk) toekomstige ontwikkelingen in de omgeving ten aanzien van duurzame mobiliteit, nieuw vastgoed en vergelijkbare afnemers van duurzame warmte en koude levering.

Het energieconcept van het gebouw bestaat uit energietechnieken met een lage CO₂-uitstoot. De ontwikkeling heeft een zo laag mogelijk energievraag en -verbruik en maakt gebruik van zoveel mogelijk duurzame energiebronnen. Het energiesysteem houdt rekening met vraag van verschillende gebruikers binnen en buiten het gebouw en stemt vraag en aanbod slim op elkaar af, ook in de tijd, namelijk:

- Thermische energie kan worden uitgewisseld doordat er 24 uur activiteit is in het gebouw.
- De elektriciteit die overdag wordt opgewekt wordt direct op het moment gebruikt. In daluren wordt elektrisch geladen van het elektriciteitsnet.

Onder het energieconcept wordt warmte, koeling en elektriciteit verstaan. Randvoorwaarden zijn dat de ontwikkeling geheel aardgasvrij is en dat er een aansluitplicht geldt op stadsverwarming. Voor de locatie is Eneco de concessiehouder voor warmtelevering. Het energieconcept mag niet bijdragen aan het verhogen van hittestress op deze locatie in de stad. Voor elektriciteit geldt dat zo min mogelijk gebruik gemaakt wordt van het elektriciteitsnet.

Uitgangspunt:

Ontwikkelaars doen gezamenlijk onderzoek naar potentiële energieconcepten passend voor de gehele ontwikkeling én voor het omliggende gebied en brengt de consequenties en kansen in kaart ten aanzien van techniek, financiën en CO2-emissie.

II. Circulair

De impact van de bouwketen in zowel de bebouwde omgeving als openbare ruimte is groot; door het steeds schaarser worden van primaire grondstoffen, door de milieu-impact van bouwmaterialen in de hele keten en door het waardeverlies door hoe we nu met waardevolle grondstoffen omgaan.

Doelen voor circulair bouwen zijn dan ook:

1. Reduceren gebruik primaire grondstoffen
2. Reductie milieu-impact in de keten
3. Sturen op waarde-behoud en reduceren van verspilling

Het geheel en gedeeltelijk slopen en demonteren van bestaande bouwwerken gebeurt op slimme en circulaire wijze, waarbij gestuurd wordt op waarde-behoud en het beperken van afval. Van de uitkomende materialen wordt bij voorkeur zoveel mogelijk hergebruikt voor de realisatie van deze nieuwe ontwikkeling. Voor de overige her te gebruiken materialen (die niet toepasbaar zijn voor deze ontwikkeling) wordt proactief gezocht naar een geschikte herbestemming in de nabije omgeving.

Tussen alle verschillende scenario's met ook sloop- en nieuwbouwvarianten is bewust gekozen voor hergebruik van 37.000 m² BVO van de Coolse Poort. Dit betekent dat een groot deel van de benodigde kg aan materialen voor Hart 010 reeds aanwezig is en wordt hergebruikt. Naast CO2-besparing wordt hiermee het gebruik van nieuw beton aanzienlijk beperkt.

Het gebruik van primaire grondstoffen wordt beperkt en bouwmaterialen worden gebruikt met een zo laag mogelijke milieubelasting. De ontwikkelingen worden met een circulaire strategie ontworpen, gerenoveerd en gebouwd met als doel een flexibel en toekomstbestendig gebouw te

realiseren. De ontwikkeling is multifunctioneel, aanpasbaar en veranderbaar voor verschillende gebruiksscenario's gedurende het gebruik. Demontage en hoogwaardig hergebruik na einde gebruiksduur is mogelijk gemaakt voor relevante gebouwonderdelen. Voorbeeld hiervan is in de Rotterdamse laag het toepassen van 'flexibele' vloeren en een verdiepingshoogte van ca. 4,5m met als doel de indeling in de toekomst te kunnen veranderen.

Uitgangspunten:

- Een Plan van Aanpak wordt opgesteld over op welke manier wordt gestuurd op waarde-behoud van de bestaande materialen en het reduceren van sloop-/bouwafval. Hierin is concreet uitgewerkt van de uitkomende materialen uit sloop en bouw hoeveel minimaal wordt hergebruikt, gerecycled en maximaal wordt gestort.
- Een Plan van Aanpak wordt opgesteld over de manier waarop invulling wordt gegeven aan de doelen voor circulair bouwen. Hierin is concreet uitgewerkt welke en de mate waarin ontwerp- en uitvoeringsmaatregelen worden toegepast, zoals de MPG-score, het aandeel van secundaire en biobased materialen, de mate van losmaakbaarheid en indelingsflexibiliteit (BREEAM credit WST 06, BRL versie 2020 V1.0).
- Bij oplevering van beide ontwikkelingen wordt een materialenpaspoort (digitaal dossier) aangeleverd aan belanghebbende met alle toegepaste materialen en bijhorende eigenschappen, zoals Madaster of gelijkwaardig.

III. Klimaatbestendig

Klimaatadaptatie

In de binnenstad van Rotterdam wordt veel bijgebouwd. Om nu en in de toekomst te zorgen voor een aangenaam woon-, werk-, en verblijfsklimaat en in te spelen op klimaatveranderingen moeten maatregelen op gebied van klimaatadaptatie toegepast worden. In het Rotterdamse Weerwoord worden de thema's neerslag, grondwater, hitte, droogte, overstroming en bodemdaling behandeld. Op deze binnenstedelijke locatie spelen met name de thema's water-

overlast en hittestress.

De binnenstad van Rotterdam kent een verhoogde mate van hittestress. Dit deel van de stad wordt gemiddeld 6 graden warmer dan omliggend gebied. Nieuwe ontwikkelingen mogen het risico op hittestress niet verhogen. Voorbeelden van maatregelen zijn bewuste keuze van materiaalgebruik, inzet van windstromingen, vergroening, etc.

Rotterdam wil voorbereid zijn op steeds vaker voorkomende hevige regenbuien. Het rioleringsstelsel wordt zoveel mogelijk ontlast. Het Gemeentelijk Rioleringsplan schrijft voor dat op eigen terrein 50 mm hemelwater per uur en 70 mm per 24 uur geborgen wordt. Een slim systeem zorgt voor vertraagde afvoer zodat er voldoende ruimte in de buffer is als een nieuwe regenbui wordt verwacht.

Vanzelfsprekend wordt voorkomen dat hemelwater overlast veroorzaakt rondom de entrees van de metro en in het metrostation zelf. Opgevangen hemelwater wordt zoveel mogelijk hergebruikt voor bijvoorbeeld het bewateren van groenvoorzieningen.

Hart 010 bestaat uit verschillende gebouwen met dakoppervlakte van verschillende formaten en hoogten. Uitgangspunt is dat alle daken multifunctioneel worden ingericht met minimaal twee functies. In Rotterdam spreken we over de invullingen groen, water, opwekking energie en verblijfsfuncties. Bij de invulling zal rekening gehouden worden met omstandigheden zoals windhinder, schaduwwerking, biodiversiteit en de mate waarop men zicht heeft op de lageregelegen daken. De lageregelegen daken worden bij voorkeur ingericht voor vergroening, waterberging en sociaal gebruik (dakterrassen). Hogere daken worden gebruikt voor energieopwekking en waterberging. Op de groene daken wordt een voldoende dik substraat toegepast zodat robuuste vegetatie kan worden geplant afgestemd op voorkomende soorten.

Ecologie en biodiversiteit

Biodiversiteit is de basis van een gezonde leefomgeving. Plaagdierbestrijding, het voorkomen van ziektes in planten en bomen, een goede waterhuishouding, CO2 vermindering en fijnstof vermindering zijn allemaal terug te leiden naar een goede biodiversiteit in de stad. Het belang van biodi-

versiteit voor een gezond en evenwichtig ecosysteem in de stad is onderdeel van de Visie Openbare Ruimte van de gemeente Rotterdam. Doel is om een volledig en robuust ecosysteem in de stad te realiseren.

Dit is mogelijk door sterke verbindingen te creëren, waardoor uitwisseling kan plaatsvinden tussen ecologisch waardevolle gebieden. De Hart 010-ontwikkeling kan hieraan bijdragen. De Coolsingel is recent aangepakt en de Westblaak is één van de grote stadsprojecten. In de plannen wordt een deel van de Westblaak flink vergroend, waardoor een nieuwe verbinding ontstaat richting de Westersingel. In de gevels van de gebouwen worden maatregelen getroffen ten behoeve van ten minste gierzwaluw, huismus en vleermuizen. Deze maatregelen dienen ecologisch functioneel uitgevoerd te worden (oriëntatie en aandacht voor ecosysteem van de betreffende soort) en logisch gesitueerd op basis van reeds aanwezige soorten in de omgeving. Aan de zijdes van de Coolsingel en Westblaak worden in de gevel natuurinclusieve maatregelen getroffen. De lagergelegen daken worden vergroend en zodanig ingericht dat ze leefruimte bieden voor hier voortkomende soorten.

Door de juiste combinatie van groene 'stepping stones' kan de structuur voldoende versterkt worden om als corridor voor de uitwisseling van planten en beesten tussen verschillende groengebieden te functioneren/een functionele verbinding te maken. De onderlinge afstemming van de stepping stones is van groot belang voor het slagen van de maatregelen.

Daarbij dient met een aantal zaken rekening te worden gehouden, zoals het toevoegen van zoveel mogelijk functioneel groen op straat, daken en gevels; plantensoorten afgestemd op de soorten die er voorkomen; een mix van rust en reuring, elke soort heeft andere behoeftes en doelgerichte fourageerplekken inrichten.

Doelsoorten(groepen) in de stedelijke omgeving omvatten voornamelijk insecten (vlinders, bijen, bodeminsecten), vleermuizen (gebouw bewonend) en vogels, zoals huismus, gierzwaluw en koolmees. Voor alle doelsoorten dienen volgende functies aanwezig te zijn in iedere (deel)projectlocatie om een lokaal ecosysteem te faciliteren:

- Voortplantingslocatie (vleermuiskasten, nestkasten

voor vogels en dichte, rustige struiken)

- Veiligheid (verschuilplekken, zoals struiken, bomen, takkenrillen)
- Voedsel (planten en bomen met bloemen, zaden en besen)
- Verbinding (bijvoorbeeld bomenrijen, hagen of gevelgroen gericht op omringend groen)

Uitgangspunten

- Een Plan van Aanpak wordt opgesteld waaruit opge maakt kan worden op welke manier invulling wordt gegeven aan de voor deze specifieke locatie klimaatadaptieve thema's. Hierin is concreet uitgewerkt welke klimaatbestendige maatregelen worden toegepast en wat de consequenties en kansen zijn.
- Een Plan van Aanpak wordt opgesteld waaruit opge maakt kan worden op welke manier invulling wordt gegeven aan biodiversiteit voor deze ontwikkeling en omliggend gebied. Hierin is concreet uitgewerkt welke maatregelen ter versterking van de biodiversiteit worden toegepast en wat de consequenties en kansen zijn. Dit plan van aanpak wordt goedgekeurd door een stadsecoloog van de gemeente Rotterdam.

IV. Gezonde leefomgeving

Bouw

Er is een directe relatie tussen bouwlogistiek en de luchtkwaliteit, klimaat en bereikbaarheid. Rotterdam zet fors in om dit te verbeteren. Vanaf 2025 voert Rotterdam een zero emissie zone voor stadslogistiek in. Concreet betekent dit dat in 2025 alleen nog emissievrij bouwverkeer in binnen de ring van Rotterdam welkom is en de bouwlogistiek zo efficiënt mogelijk georganiseerd moet zijn. Een aantal voertuigcategorieën krijgen nog iets langer de tijd. Ga voor meer informatie over de zero emissie zone voor stadslogistiek naar www.rotterdam.nl/zes. Daarnaast zet Rotterdam in op schonere mobiele werktuigen op de bouwplaats zelf. Deze ontwikkeling vindt plaats in dicht stedelijk centrumgebied. De beperkte opslagruimte in het centrum van Rotterdam dwingt aannemers steeds vaker om hun materialen

'just in time' te laten leveren op de bouwplaats. Bijvoorbeeld het inzetten van een bouwhub kan een oplossing bieden om 'just-in-time'-logistiek te kunnen organiseren en het aantal ritten (en uitstoot) in de stad te reduceren. De komende jaren wordt in dit gebied veel gebouwd. Afstemming en samenwerking met andere bouwprojecten kan het verkeer nog meer reduceren.

Slopen en bouwen binnen een dicht stedelijk centrumgebied vraagt aandacht voor de omgeving als het gaat om heldere communicatie en het voorkomen van hinder.

Wonen

De luchtkwaliteit op deze locatie is minder goed dan in de rest van de omgeving. Een slechte luchtkwaliteit heeft van alle milieufactoren het grootste negatieve effect op onze gezondheid. Iedere actieve stap om de luchtkwaliteit in de omgeving te verbeteren wordt positief gewaardeerd, zoals de ontwikkeling van het stadsproject Westblaak. Het toevoegen van groenvoorzieningen zorgt voor een verbetering van de luchtkwaliteit. Het zicht op groen geeft tevens een actieve beleving van de verbeterde luchtkwaliteit.

Bewoners en gebruikers van het gebouw worden geïnformeerd en gestimuleerd wat betreft duurzaam wonen en onderhouden. De gebruiker wordt bijvoorbeeld uitgedaagd om zuinig om te gaan met energie, grondstoffen, materialen, etc.

Uitgangspunten:

- Vooruitlopend op eis voor zero-emissie bouwlogistiek in 2025 wordt een Plan van Aanpak opgesteld met als doel een efficiënte bouwlogistiek te realiseren. Hierin is concreet uitgewerkt op welke manier het aantal logistieke ritten in de stad door logistieke maatregelen tot het minimum wordt beperkt en zo veel mogelijk wordt ingezet op emissievrij transport. Daarnaast bevat het plan concrete maatregelen om de emissie op de bouwplaats door mobiele werktuigen ook zoveel mogelijk te beperken rekening houdend met de minimale eisen, conform het beleid "Schone Lucht".
- Het project is beoordeeld door Stichting Bewuste Bouwers met een totaalscore van minimaal 7/10 punten (ver-

7.3 Smart City

sie 3) conform BREEAM-NL credit MAN 03.

- Bewoners- en gebruikersinstructies worden opgesteld met als doel te informeren over het duurzaam gebruiken en onderhouden van het gebouw en de installaties conform BREEAM-NL credit MAN 04.

Sensortechnologie, resilience, cyber security, artificiële intelligentie en (urban) big data maken bewoners, gebouwen en buitenruimte, en daarmee de stad slimmer, duurzamer, efficiënter en veiliger. Daarvoor is een hoogwaardige digitale infrastructuur noodzakelijk. Digitalisering is een belangrijk proces voor alle maatschappelijke, fysieke en economische opgaven. Dit biedt uiteindelijk kansen voor duurzaamheid, maar het is vooral ook een opgave om de digitalisering op een duurzame en toekomstig bestendige manier te implementeren.

Aanbevelingen Smart/ICT-infrastructuur

De technologische infrastructuur die we vandaag gebruiken is niet dezelfde als die we over een jaar gebruiken. Op de zonnepanelen infrastructuur bijvoorbeeld waren we tien jaar geleden nog niet toegerust en levert nu bij aansluiting regelmatig ruimtelijke problemen op. Het is daarom belangrijk dat Hart 010 voorbereid wordt om gemakkelijk verschillende aansluitingen te realiseren zonder naderhand grote fysieke ingrepen te hoeven te doen.

Hierbij hoort een technische ruimte waar allerlei partijen hun technische infrastructuur in kunnen aansluiten en ruimte is voor apparaten. Niet alleen infrastructuur die we nu in het oog hebben, maar ook met (fysieke) ruimte voor toekomstige infrastructuur. Op die manier komen er minder technische kasten op straat, hebben we een rustigere openbare ruimte en kunnen we flexibeler omgaan met technologische investeringen in de toekomst.

Zo is er nu al groeiende behoefte aan stroomvoorzieningen met een USB oplaadpunt. De ontwikkelaar kan overwegen of de stroomvoorzieningen uitgebreid worden met nieuwere stroomvoorzieningen, zoals USB of USB-C. Hierbij kan ook gekozen worden voor een modulair systeem waarbij de stroomvoorziening in kan spelen op nu nog onvoorziene ontwikkelingen.

Daarnaast speelt een andere toekomstige ontwikkeling nu al: 5G. 5G gaat moeilijk om gebouwen heen en door gebouwen of glas. Zo kunnen architectonische keuzes een groot effect hebben op de digitale ervaringen van de bewoners. Zo is ook een betonconstructie een groot obstakel voor Wifi. Hier moet de ontwikkelaar in het ontwerp rekening mee

houden.

Tenslotte is ook de ontwikkeling van domotica toepassingen groeiende en is het verstandig daar rekening mee te houden en de technische infrastructuur voor te bereiden. Denk hierbij aan makkelijk mogelijk maken om sensoren aan te sluiten om bijvoorbeeld licht automatisch aan en uit te kunnen doen, deuren op afstand op te kunnen doen, slimme thermostaten en/of luchtkwaliteit-meters.

Uitgangspunten:

Gemeente Rotterdam en ontwikkelaar zijn overeengekomen dat:

- Een locatie wordt gerealiseerd op de kavel van Hart 010 (bij voorkeur inpandig) als centrale locatie om technologische infrastructuur (bekabeling en apparatuur) te realiseren, rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen;
- Voorzieningen worden getroffen om gemakkelijk de doorvoer van (meerdere) kabels, waaronder bijvoorbeeld glasvezelkabels, door het gebouw te vergemakkelijken. Hiermee wordt voorkomen dat bij toekomstige extra bekabeling fysieke aanpassingen aan het gebouw moeten worden gedaan en het gebouw bijvoorbeeld twee keer brandveilig moet worden afgewerkt en gecertificeerd;
- In de woning voldoende ruimte of loze leidingen worden aangelegd voor toekomstige bekabeling. Zo kan er van zowel kabels als UTP en andere toekomstige technologische infrastructuren gebruik gemaakt worden;
- De effecten van de beoogde constructie op de Wifi sterkte binnen één huishouden wordt onderzocht door middel van een Wifi-dekkingsplan. Aan de hand van het dekkingsplan worden faciliteiten aangebracht voor Wifi access points;
- De materiaalkeuze van met name deuren en ramen heeft zo min mogelijk nadelige effecten voor de binnen 5G dekking, met extra aandacht voor de binnentuin.

7.4 Resilience

Een 'Resilience' stad is een weerbare en veerkrachtige stad die is voorbereid op shocks (disruptieve gebeurtenissen zoals een pandemie) en stresses (geleidelijke ontwikkelingen die potentieel uitlopen op disruptie, zoals klimaatverandering). Bij resiliënt bouwen zetten we de veiligheid en weerbaarheid van bewoners centraal, zowel op de korte als de lange termijn.

Bij inachtneming van de bovengestelde prestatieafspraken bij Klimaatbestendigheid, Circulair, Energietransitie, Gezonde leefomgeving & Smart City, wordt de stad voorbereid op mogelijke toekomstige shocks en stresses.

8. Technische Randvoorwaarden.

8.1 Technisch

8.2 Beheer

8.3 Milieu

8.4 Aanvullend t.b.v. OMV

8.1 Technisch

Bij de ontwikkeling en realisatie van deze ontwikkeling moet worden voldaan aan diverse technische randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn van belang in de fase waarin de technische uitwerking van deze ontwikkeling plaatsvindt.

8.1.a. Peilmaat

In dit plan wordt uitgegaan van het behoud van de peilmaten aan de Keerweer. Voor de overige peilmaten zijn wensen opgenomen in het SMP. Het uitgifte/vastgestelde peil Coolse Poort ligt op 20 cm boven het huidige 0 peil van de bebouwing. Dit is ongeveer 0,65 meter +NAP. En wordt er goedkeuring voorgelegd aan de peilencommissie. De vloerpeilen met dorpelhoogtes in het ontwerp van het gebouw en de aanpassingen van de uitgiftepeilen dienen op elkaar te zijn afgestemd. (zie Peilmaten kaart en Concept SMP in de bijlage).

Peilmaatverhogingen mogen geen negatief effect hebben op afwatering van het hemelwater en de toegankelijkheid in de buitenruimte. Specifiek in de tijdelijke situatie is hier extra aandacht voor. Een voorstel voor tijdelijke overgangen van de nieuwe peilmaat naar bestaand maaiveld wordt voor uitvoering voorgelegd aan stadsbeheer.

8.1.b. Kabels en leidingen (k&l)

Rondom het stedelijk blok en in het laad- en loshof liggen kabels en leidingen, waaronder een stadswarmteleiding. Zie het kaart in de bijlage. Voor alle kabels en leidingen geldt dat de transportfunctie gegarandeerd moet blijven en dat de huisaansluitingen van alle in het projectgebied aanwezige te handhaven panden gegarandeerd moeten blijven. Het is daarnaast van belang dat er voldoende gronddekking op de kabels en leidingen aanwezig moet zijn.

- Bij herontwikkeling is een afstand van ca. 2,5 a 3 meter afstand tot de buizen noodzakelijk en bouwen op kabels en leidingen is niet toegestaan. Een uitzondering is denkbaar in het geval een hoge overkapping over de leidingen ontworpen wordt. Van belang is dat men bij de leidingen moet kunnen komen met een hydraulische kraan. Indien leidingen niet in openbaar terrein komen

te liggen, dient de ontwikkelaar met de leidingeigenaren een privaatrechtelijk contract af te sluiten.

- Eventuele kelderverdiepingen kunnen niet onder de kabels en leidingen worden gemaakt. Verplaatsing / omlegging lijkt vooralsnog mogelijk, maar langs de randen van de bouwplot is weinig ruimte en er liggen al veel kabels en leidingen. Een zorgvuldige studie waar het ruimtebeslag elders gevonden moet worden is van belang. De regels en voorwaarden zijn beschreven in het Handboek Leidingen.
- De gemeente heeft de wens het riool in de omgeving en in het hofje te vervangen.
- Het overleg met de gebruikers van deze ondergrondse infra en het organiseren van het verleggen daarvan, vindt plaats door de projectontwikkelaar. De doorlooptijd van de voorbereiding en de uitvoering van de werkzaamheden bedraagt normaal gesproken circa 2 jaar. Voorts verdient de aansluiting van de nieuwbouw op alle nutsvoorzieningen aandacht en daarmee de vraag of de huidige capaciteit daarvan dan toereikend is.
- Voor een kaart met kabels en leidingen wordt doorverwezen naar het Kadaster (KLIC melding) en het Leidingenbureau van StadsBeheer.
- Naast verleggen van kabels & leidingen t.b.v. de bouwplot zal in overleg met het Leidingenbureau en de eigenaren van de kabels en leidingen moeten plaatsvinden i.v.m. de ophoging in de openbare ruimte.

8.1.c. Nutsvoorzieningen, trafo's en installaties

Nutsvoorzieningen, transformatorruimtes en installaties dienen in overleg met de betrokken diensten/instanties in de bebouwing te worden opgenomen.

- Locaties moeten gerelateerd zijn aan de bereikbaarheid. Dus niet in de voetgangersgebieden i.v.m. betreden grotere voertuigen.
- De impact op de plintgevel en de buitenruimte moet worden geminimaliseerd.
- De nutsvoorzieningen dienen in geval van vervangingen onderhoudswerkzaamheden te allen tijde goed toegankelijk te zijn vanuit de openbare ruimte.
- De netaansluiting voor collectieve voorzieningen dient

EV ready te zijn conform artikel 8 van de Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018: geschikt voor gelijktijdig laden van 20% van de parkeerplekken. In het licht van de recente (en de te verwachten) technische ontwikkelingen, ligt het voor de hand voor te sorteren op een hoger percentage.

- Aansluitverordening Stadsverwarming is van toepassing. Concessiehouder binnen het gebied is ENECO koude en warmte.

8.1.d. Bodemkwaliteit

Algemeen

- Voorafgaand aan werkzaamheden in de grond, bij herinrichting en/of bestemmingswijziging dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden conform de NEN 5740.
- Onderhavige locatie is op grond van de bodemkwaliteitskaart verdacht voor zeer lichte verontreinigingen van maaiveld tot 1 m onder maaiveld (m-mv) en licht verontreinigd van 1 tot 2 m-mv.
- Op de locatie zijn voor zover bekend geen eerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Echter in de omgeving van de locatie zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit deze bodemonderzoeken komt over het algemeen naar voren dat de puinhoudende grond vanaf circa 1 m-mv sterk verontreinigd is met koper, lood en/of zink.

Hoogteverschil maaiveld

Tussen de paviljoens en het Allianzgebouw is sprake van een 'kuilvorming' in het maaiveld. De reden is dat zowel de Coolsingel (tweede dijkversterking) en Blaak (profiel Westlandse dijk) al sinds lang geleden hoger liggen, evenals het gebied richting de Lijnbaan. Verschillen begeven zich in een range van ca. 0,80 m tot en met 1,60 m. Bij het aanbrengen van gronddekking om het maaiveld evenwichtiger te laten aansluiten, is afstemming nodig t.o.v. de kabels en leidingen (zie ook paragraaf Kabels & leidingen). Mogelijk moeten Kabels- en leidingen worden gerezen om aan de eisen te blijven voldoen.

Ondergronds bouwen

- De bodem in dit deel van Rotterdam is normaal gesproken geschikt om tot 3 parkeerlagen diep te bouwen, maar dit dient nader onderzocht te worden mede in relatie tot de metrobuï, Churchillplein tunnel en de overige belendende bouwwerken. In zijn algemeenheid is ondergronds bouwen een middel om tot verdichting te komen in het stadshart van Rotterdam. Aandachtspunt bij het maken van ondergrondse bouwlagen is het effect van grondverdringing door fundatiepalen en het (negatieve) effect op de bestaande tunnels van metro en verkeer.
- Een 1 laagse diepe bouwlaag (misschien ook tweelaags) kan met open ontgraving en bemaling. Voor diepere (drielaagse) ondergrondse bouwlagen is waarschijnlijk een "natte" bouwkuip nodig. Als die doorlopend onder gehele plot is gewenst dan gaat dat niet samen met handhaven van kabels en leidingen. Een van de risico's bij parkeergarages is het optreden van wellen (grondwaterstromen) tijdens de bouwfase.
- Er is rekening te houden met ondergrondse verbindingen naar het metrostation (logistiek) en mogelijk ook naar een nieuwe ondergrondse fietsenstalling (zie paragraaf k&l).

Fundering en omliggende bebouwing

- Geotechnisch onderzoek moet aantonen tot aan welke zandlaag moeten worden gefundeerd. De omliggende gebouwen en civieltechnische constructies in de omgeving mogen uiteraard geen schade ondervinden. Als vuistregel kan aangehouden worden dat dit bij een zetting van 20 mm niet het geval is. In alle gevallen moet geverifieerd worden dat dit voor de berekende zetting daadwerkelijk zo is.
- De metrobuïzen van zowel de noord-zuid-route als oost-west-route en de Churchillplein tunnel liggen dicht op het studiegebied. Het zuidelijk paviljoen ligt met één punt het dichtst bij een van de metrobuïzen. Het creëren van hoogbouw lijkt niet onmogelijk. Er zijn voldoende plekken te vinden om een nieuwe ontwikkeling te stutten. Torens die bestaan uit meer dan 12 lagen hoog veroorzaken zettingen in de zogenaamde laag van Kedichem (tijdens

de bouw maar ook daarna). Er komen dan diepe funderingstechnieken bij de bouwwijze kijken.

Niet Gesprongen Explosieven

- Volgens de publieke bommenkaart is het gebied niet verdacht voor niet gesprongen explosieven. Het advies is om dit door middel van een quickscan te laten toetsen door het team Niet Gesprongen Explosieven (NGE) van het Ingenieursbureau Gemeente Rotterdam (IGR).

Grondwater

- Onderzocht moet worden wat de effecten zijn op de grondwaterstand in de omgeving wanneer de complete bouwontwikkeling wordt gerealiseerd. Uitgangspunt is dat in de gebruiksfase de grondwaterstand in de omgeving niet negatief wordt beïnvloed. Ook is relevant dat tijdens de uitvoering van het ondergrondse deel van de constructie een belangrijke restrictie geldt voor de spanningsbemaling van het eerste watervoerende zandpakket. Verder wordt een diepe peilbuis geplaatst die gegevens oplevert over de waterstanden in de ondergrondse zandlagen. Deze gegevens zijn bruikbaar voor de uitwerking van eventuele warmte-koude-opslag (WKO) voor het gebouw.

Obstakels in de ondergrond

- In het gemeentelijke archief dient onderzoek uitgevoerd te worden naar obstakels in de ondergrond. Dit onderzoek kan nog verder uitgebreid worden met archiefgegevens van de (omliggende) grondeigenaren.

8.1.e. Brandveiligheid & hulpdiensten

In de verdere planvorming is nadere afstemming vereist met de veiligheidsregio.

- Check plattegronden in vroegtijdig stadium met de bouwinspecteur
- Check bereikbaarheid voor nood- / hulpdiensten (Veiligheidsregio)
- Aandacht voor evacuatie routes metrostation.

Veiligheid

- In overleg met Directie Veilig (DV) bepalen of er objecten zijn die specifieke beveiliging vragen in het kader van antiterreurmaatregelen.

Obstakels in de openbare ruimte

- Er mogen geen voorzieningen ten behoeve van het gebouw (bijv. meldsysteem voor parkeergarage) in de buitenruimte worden geplaatst.

8.2 Beheer

De gebouwen van de ontwikkeling Hart 010 hebben een grote invloed op het gebruik van de buitenruimte zowel in de realisatiefase als in de exploitatiefase. Om dit in goede banen te leiden zijn hieronder voorwaarden en aandachtspunten aangegeven waar rekening mee dient te worden gehouden. Het is van belang om al in een vroeg stadium uitwerking te geven aan de te nemen maatregelen in de buitenruimte die nodig zijn om de ontwikkeling te kunnen realiseren.

8.2.a. Afval

Bedrijfsafval

- De aanbidding op een centrale plek in de buitenruimte is op deze locatie niet mogelijk. Daarom moet het aanbieden van de containers van bedrijfsafval in pandig gebeuren, bijvoorbeeld in de parkeergarage (voorwaarde is dat deze dan groot (lees hoog) genoeg is voor grote voertuigen)
- De wijze van het inzamelen van dit bedrijfsafval is essentieel voor het functioneren van de buitenruimte. Voor het gehele complex dient 1 inzamelaar (particulier bedrijf) gecontracteerd te worden. Dit is een randvoorwaarde in koop-huurcontract. Hiermee worden onnodige extra verkeerbewegingen voorkomen.

Huishoudelijk afval

Ten aanzien van huishoudelijk afval heeft Rotterdam haar beleid vastgelegd in de Grondstoffennota 2019-2022. Huishoudelijk afval wordt bij ontwikkelingen zoals Hart 010 ingezameld middels ondergrondse (bij voorkeur pers-) containers (met vulgraadmeter) in de buitenruimte die zoveel mogelijk in zogenoemde sorteerstraten worden opgesteld opdat bewoners op 1 plek zoveel mogelijk verschillende soorten afval kunnen scheiden. Voor ontwikkelingen met deze dichtheden van appartementen is het wenselijk om voor restafval gebruik te maken van perscontainers waarmee de hoeveelheid benodigde containers beperkt kan worden. Er wordt gekozen voor strategische plekken om het minst hinder in de straten te veroorzaken. Hierbij dient tevens rekening gehouden te worden met de bereikbaar-

heid voor de inzamelwagens en het ledigen (denk o.a. aan afstand tot bomen). Het huishoudelijk afval wordt op dit moment al in de volgende fracties aangeboden:

- Oud papier en karton
- Glas
- Textiel
- Restafval (incl. PMD d.m.v. nascheiding)

De inzameling van het huisvuil dient te geschieden in ondergrondse containers met persmechanisme in de openbare ruimte. Hiertoe dient in het inrichtingsplan "aanpassingen als gevolg van de ontwikkeling Hart 010" een locatie worden opgenomen, inclusief eventueel vrijmaken van kabels en leidingen in de ondergrond.

De enige locatie waar dergelijke ondergrondse afvalcontainers geplaatst kunnen worden zijn: Westblaak of de binnenplaats (bereikbaar via de Westblaak) van het gebouw-complex zelf. Alle overige aangrenzende openbare ruimte zijn voetgangersgebieden waar afvalwagens niet mogen komen. Keerweer, Binnenwegplein en Coolsingel).

GFE (Groente, fruit en eet) afval

Wanneer Hart 010 ontwikkeld wordt zal ook groente-, fruit- en eetafval (gfe) gescheiden worden ingezameld. Bij huishoudens (zonder tuin) bestaat het gfe met name uit etensresten, welke goed zijn voor zo'n 40% van het gewicht van de totale afvalzak. Daarnaast wordt het gfe vaker weggegooid dan andere afvalsoorten, omdat het sneller gaat ruiken. Ondergrondse containers voor gfe afval zijn klein en zwaar. Zij leggen een groot beslag op de openbare ruimte en moeten vaak geleegd worden. Zodoende is een in pandige voorziening voor gfe, die makkelijk is in het gebruik, een voor de hand liggende optie.

Het gfe (etensresten) kan op innovatieve wijze middel vermalers in de gootsteen van de appartementen worden afgevoerd naar een tank (bijvoorbeeld in de kelder), van waaruit het ingezameld wordt door Stadsbeheer. Deze innovatieve oplossing wordt momenteel door gemeente Rotterdam, in samenwerking met gemeente Amsterdam, Utrecht en Den Haag uitgewerkt alsook getest in pilots. Het betreft een

aaneenschakeling van bestaande en bewezen technieken. Het leeghalen van de tank dient in pandig te gebeuren vanuit een binnenplaats, kelder of parkeergarage (bereikbaar via de Westblaak) omdat in de openbare ruimte geen afvalwagens mogen komen en om onveilig of onprettige situaties voor voetgangers en fietsers te voorkomen.

Vetputten

Indien er horecavoorzieningen worden gerealiseerd dienen vetputten in pandig te worden opgenomen. Vetputten in de buitenruimte zijn niet toegestaan. De vetputten worden geleegd vanuit het hof (vanaf de opstelplaats van de vuilwagens.)

8.2.b. Expeditie

(zie hoofdstuk mobiliteit)

8.2.c. Ontsluiting

(zie hoofdstuk mobiliteit)

8.2.d. Bouwplaatsinrichting en bouwlogistiek

- Het opstellen van een BLVC (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheidsplan) plan is verplicht om te komen tot een bouwplaatsvergunning. Hierin worden bouwroutes, bouwfasen ed in opgenomen (en veel van de onderstaande punten).
- Voor het bouwen geldt de "Landelijke richtlijn voor sloopen en bouwveiligheid" conform het Bouwbesluit 2012. De geplande bouwhoogte genereert rondom het gebouw een grote bouwveiligheidszone. Bij het ontwerp van het gebouw dient men rekening te houden op welke manier het project kan worden gebouwd met in achtname van de landelijke richtlijn. De locatie ligt midden in het centrum van Rotterdam. De buitenruimte wordt intensief gebruikt. De ruimte voor een bouwplaats is beperkt, waardoor slim en inventief dient te worden omgegaan met de mogelijkheden en beperkingen.
- De aan- en afvoer van bouwmaterialen dient via het "just-in-time" principe te worden geregeld. Dit voorkomt opstoppingen en hinder nabij de bouwplaats.
- Het laden en lossen van materiaal en materieel dient te

8.3 Milieu

geschieden op de bouwplaats. Laden en lossen buiten de bouwplaats is niet toegestaan.

- Indien de ruimte die aansluit op de bouwlocatie te beperkt is moeten bufferlocaties in de buurt beschikbaar zijn voor de gefaseerde aanvoer van bouw materiaal en -materieel. De gemeente zal zo nodig hierbij ondersteuning verlenen, maar de verantwoordelijkheid voor het opzetten van deze tijdelijke locaties ligt wel bij de projectontwikkelaar.
- De bouwplaats dient te worden afgeschermd met een houten schutting volgens de Rotterdam Make It Happen-stijl (of de dan geldende campagne). Een format hiervoor is op te halen met de link <https://rotterdammakeithappen.nl/bouwschuttingen-rotterdam>.
- Voor nadere voorwaarden van de vergunning voor ingebruikname van gemeentegrond voor bouwplaatsen en/of bouwlogistiek kan contact worden opgenomen met het Gebiedskantoor CentrumDelfshaven van Stadsbeheer (telefoon: 14010/ email: gebiedskantoorcentrumdelfshaven@rotterdam.nl).

Voor dit project wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan en daarom is een goede ruimtelijke onderbouwing nodig met aandacht voor de volgende milieu- en veiligheidsaspecten.

Geluid

Er is een akoestisch onderzoek nodig waarin wordt aangetoond dat de ontwikkeling voldoet aan de Wet geluidhinder. Bij een overschrijding van de voorkeurswaarden is een Besluit hogere waarden nodig. De voorwaarden voor het verkrijgen van een Besluit hogere waarden staan in het Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder. De DCMR stelt het hogere waardenbesluit op. In de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan moet tevens worden gemotiveerd hoe nieuwe woningen en nieuwe/bestaande horeca zonder overlast naast elkaar kunnen worden ontwikkeld.

Luchtkwaliteit

Er zijn berekeningen nodig om aan te tonen dat de luchtkwaliteit voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet Luchtkwaliteit. Er moet rekening worden gehouden met de "Beleidsregel buitenklimaat: Luchtkwaliteit bij scholen en kinderopvang" indien in nieuwbouw een school of kinderopvang mogelijk wordt gemaakt.

Externe veiligheid

Het plaatsgebonden risico en het effect van de ontwikkeling op het groepsrisico moeten inzichtelijk worden gemaakt. De stijging van het groepsrisico moet verantwoord worden aan de hand van een advies van de VRR, het "Externe veiligheidsbeleid" (2013) van de VRR en het "Beleidskader Groepsrisico Rotterdam".

Bodem

Er moet worden aangegeven dat de beoogde bestemming haalbaar is gezien de kwaliteit van de bodem.

Flora en fauna

De ontwikkeling moet getoetst worden aan Wet natuurbescherming en de beleidskaders Natuurnetwerk Nederland en de Rotterdamse Natuurkaart. De nieuwe ontwikkeling

mag geen onoverbrugbare strijdigheden met de Wet natuurbescherming opleveren, het moet aannemelijk zijn dat een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming verkregen kan worden. Als gevolg van de nieuwe ontwikkeling kunnen effecten ontstaan op Natura 2000 gebieden door stikstofdepositie. Door middel van een onderzoek naar de stikstofdepositie van de aanleg- en de gebruiksfase moet worden aangetoond dat de ontwikkeling niet bijdraagt aan de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000 gebieden.

Water

In overleg met de waterbeheerder moet een watertoets worden opgesteld. Als in de watertoets eisen voor watercompensatie of hemelwateropvang zijn opgenomen dan zullen die in het bestemmingsplan moeten worden opgenomen.

Milieuzonering

Er moet onderzocht worden welke bedrijven (denk ook aan horeca!) in de omgeving hinder kunnen veroorzaken en of de afstand tot de nieuwe gevoelige bestemmingen aanvaardbaar is aan de hand van de indicatieve afstanden uit de bedrijvenlijst van de VNG. de afstand tot de nieuwe bestemmingen aanvaardbaar is aan de hand van de bedrijvenlijst van de VNG.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op basis van de resultaten uit bovenstaande onderzoeken stelt de DCMR een vormvrije m.e.r.-beoordeling op. Het is aan te bevelen van tevoren met de DCMR te overleggen of het aannemelijk is dat de conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling zal zijn dat er geen m.e.r. nodig is.

8.4 Aanvullend t.b.v. OMV

Hieronder aspecten die in het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag beoordeeld worden:

Ruimtelijke beleid (bestemmingsplan)

De aanvraag omgevingsvergunning wordt getoetst aan het ter plaatse geldende ruimtelijke beleid. Voor het project is afzonderlijk een procedure vereist in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De keuze die hierin worden gemaakt zullen, onder andere, goed moeten worden afgestemd met de juridische medewerkers van de afdeling Bouw- en woningtoezicht (BWT). Zie hiervoor ook het onderdeel vooroverleg met de afdeling BWT.

Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018

De aanvraag omgevingsvergunning wordt getoetst aan de beleidsregeling uit 2018. Dit betekent dat er een oplossing moet komen voor de parkeervraag (parkeerplaatsen voor auto's en stallingsplekken voor fietsen) voor dit project op basis van de normen uit de beleidsregeling. De keuzes die hierin worden gemaakt zullen, onder andere, goed moeten worden afgestemd met de juridische medewerkers van de afdeling Bouw- en woningtoezicht (BWT) en de medewerkers van de afdeling Mobiliteit. Zie hiervoor ook het onderdeel vooroverleg met de afdeling BWT.

Archeologie

Het projectgebied is een gebied met een zeer hoge archeologische verwachting. Hiervoor geldt:

- Voor grondroerende werkzaamheden in gebieden met een zeer hoge archeologische verwachting is afhankelijk van de verstoringsdiepte, maar ongeacht het oppervlak van de uit te voeren werkzaamheden een vrijstelling en/of aanlegvergunning verplicht. Dit geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gebieden en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.
- Voor de verlening van een vrijstelling en/of aanlegvergunning moet een plan van de voorgenomen werkzaamheden worden voorgelegd aan Archeologie Rotterdam (voorheen BOOR). Op basis van dit plan beoordeelt Ar-

cheologie Rotterdam of in het voorliggende geval een archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek en/of inventariserend veldonderzoek) voorafgaande aan de voorgenomen werkzaamheden noodzakelijk is.

- De locaties en toegestane verstoringsdiepten, waarvoor al dan niet een vrijstelling en/of aanlegvergunning geldt, vindt men op de Plankaart en in de Voorschriften bij de Bestemmingsplannen.
- Indien een archeologische paragraaf voor een specifiek Bestemmingsplan nog niet voorhanden is, dient men hierover informatie in te winnen bij Archeologie Rotterdam. Archeologie Rotterdam levert de desbetreffende informatie die onverkort moet worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Monumenten en Cultuurhistorie

Er moet een Cultuurhistorische Verkenning (CHV) worden opgesteld die voldoet aan criteria zoals omschreven in het 'Handboek voor het opstellen en borgen van Cultuurhistorische Verkenningen' (2017). Zie ook hoofdstuk/uitgangspunten Cultuurhistorie.

Provinciale eisen Omgevingsverordening

De provinciale belangen zijn verankerd in de Omgevingsverordening. Er moet worden onderzocht welke belangen van de provincie door het ontwikkelplan geraakt worden. Daarnaast is er de Ladder voor duurzame verstedelijking van de provincie. Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. Bij elk project dient allereerst te worden bepaald of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Dit is gedefinieerd als 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Hiernaast dient te worden beoordeeld of het project ook gezien zijn schaal en aard moet worden getoetst aan de Ladder. Als sprake is van een stedelijke ontwikkeling, dan dient

de toetsing aan de Ladder plaats te vinden.

Windhinder

Er dient in een zo vroeg mogelijk stadium een windhinderonderzoek te worden gedaan voor de locatie en de directe omgeving.

- Op basis van dit onderzoek kan tijdens het ontwerpproces door kleine verschuivingen in de volumeopbouw of door andere ingrepen gezocht worden naar een zo goed mogelijk windklimaat.
- Tevens moet er onderzocht worden wat de gevolgen zijn van wind m.b.t. het plaatsen van bomen in het openbaar gebied.
- Voor hoogbouw gelden aanvullende windeisen (zie Hoogbouwvisie Rotterdam 2019)

Bezonning

Er dient een bezonningsonderzoek te worden gedaan om te bekijken wat de invloed is op de omgeving en hoe de bezonning is van de onderdelen van het gebouw zelf.

- Voor hoogbouw gelden aanvullende bezonningseisen (zie Hoogbouwvisie Rotterdam 2019).
- Voor bezonning op bestaande woningen geldt het afwegingskader bezonning 2021.

Commissie Welstand en Monument Rotterdam

Het bouwplan zal in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning worden voorgelegd voor advies aan de commissie Welstand en Monument Rotterdam. De welstandscommissie zal het ontwerp van het bouwplan toetsen aan de vastgestelde welstandsnota / criteria. De ontwikkelaar wordt geadviseerd om in een zo vroeg mogelijk stadium welstand te betrekken bij het (voorlopig) ontwerp van het project. Dit gebeurt door middel van het indienen van een conceptaanvraag. Zie hiervoor ook het onderdeel vooroverleg met de afdeling BWT.

Vooroverleg Bouw- en Woningtoezicht (BWT)

Er wordt dringend geadviseerd om in een vroeg stadium van het project vooroverleg te hebben met de verschillende disciplines van de afdeling BWT, zoals hieronder nader

uiteengezet. Door goed vooroverleg met de afdeling BWT zullen onnodige vertraging en problemen in het proces van de aanvraag omgevingsvergunning worden voorkomen. Het vooroverleg gebeurt middels het openstellen van een conceptaanvraag vanuit het omgevingsloket (OLO). De behandelend bouwinspecteur kan op verzoek van de ontwikkelaar overleggen inplannen met de verschillende disciplines van BWT. De bouwinspecteur van BWT zal daarin de regierol op zich nemen en functioneren als aanspreekpunt.

Bouwbesluit

Het bouwplan wordt ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning getoetst aan het Bouwbesluit door de afdeling Bouw- en Woningtoezicht van de gemeente Rotterdam. Hieronder wordt ingegaan op een aantal belangrijke aandachtspunten met betrekking tot dit onderdeel:

Brandveiligheid

- Het bouwplan is hoger dan 70 meter en hoger dan 100 meter. Voor gebouwen hoger dan 70 meter kent het Bouwbesluit een landelijke gelijkwaardigheidsbepaling voor hoogbouwprojecten. Deze gelijkwaardigheidsbepaling is opgenomen in de hoogbouwrichtlijn ("Handreiking brandveiligheid in hoge gebouwen", van SBRCURnet (11-09-2014)) en gaat tot een hoogte van 200 meter. De hoogbouwrichtlijn is van toepassing met aanvullende regels die in Rotterdam gelden (o.a. ontruimingsconcept).
- Er wordt geadviseerd om in een zo vroeg mogelijk stadium de BPC te betrekken bij het (voorlopig) ontwerp om de uitgangspunten van het brandveiligheidsconcept te bespreken met de brandveiligheidsadviseur van het project.

Bouwconstructie

- Het bouwplan is hoger dan 70 meter en valt onder gevolgklasse 3 (CC3). Voor het ontwerp van de bouwconstructie gelden hiervoor de zwaarste eisen vanuit het Bouwbesluit en de daarbij aangestuurde constructieve normen. Bij een dergelijk gebouw is tevens een toetsing van een onafhankelijke partij vereist (second opinion).

De wijze van funderen en de gekozen uitvoeringsmethode (zie tevens onderwerp bouwveiligheidsplan) zijn cruciaal voor het proces en de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning en kunnen directe gevolgen hebben voor het ontwerp van de bouwconstructie. Dit ontwerp wordt getoetst in het proces van de aanvraag omgevingsvergunning waarbij het definitieve uitgangspuntendocument van de bouwconstructie van de hoofdconstructeur van het project een belangrijk onderdeel wordt van de uiteindelijke omgevingsvergunning. De adviesgroep Onderzoek Bouwconstructies (OBC) van de afdeling BWT zal de toetsing van de aanvraag voor dit onderdeel doen.

- Er wordt geadviseerd om in een zo vroeg mogelijk stadium OBC te betrekken bij het (voorlopig) ontwerp van de bouwconstructie van het project om de aandachtspunten voor dit onderdeel te bespreken.

Bouwfysica

- Per 1 januari 2021 zijn de eisen Bijna Energie Neutraal Gebouw BENG van kracht vanuit het Bouwbesluit. Het bouwplan moet hieraan voldoen. Tevens geldt vanuit het Bouwbesluit voor dergelijke projecten een verplichting om aan te sluiten op stadsverwarming. Voor het onderdeel geluid (geluidsbelasting op de gevel) zijn de waarden bepalend zoals deze zijn vastgelegd in het hogere waarde besluit dat tot stand komt bij de nog te doorlopen procedure in het kader van een goede ruimtelijke ordening voor dit project. Adviesgroep Team Bouwfysica (BFY) van de afdeling BWT zal de toetsing van de aanvraag voor dit onderdeel doen.
- Er wordt geadviseerd om in een zo vroeg mogelijk stadium BFY te betrekken bij het (voorlopig) ontwerp van de bouwfysische onderdelen van het project om de aandachtspunten voor dit onderdeel te bespreken.

Bouwveiligheidsplan

- Een bouwveiligheidsplan op hoofdlijnen zal onderdeel worden van de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning (zie tevens het onderwerp hierboven Bouwplaatsinrichting en bouwlogistiek). De gekozen

uitvoeringsmethode, met daarbij de te hanteren veiligheidszones, zijn daarin bepalend. BWT hanteert hiervoor de Landelijke richtlijn Bouw- en sloopveiligheid.

- Gelet op de locatie (binnenstedelijk gebied) in combinatie met de veiligheidszones uit de richtlijn is de gekozen uitvoeringsmethode bepalend voor de bouwconstructie van het gebouw (zie ook onderdeel bouwconstructie). De initiatiefnemer/aanvrager moet de bouwveiligheid en de gekozen bouwmethode in een zo vroeg mogelijk stadium laten meewegen in het belang van het proces aanvraag omgevingsvergunning. Gelet op de ingrijpende consequenties aan de bouwconstructie (bijvoorbeeld de keuze: in het werk gestort beton of prefabbeton) kan na het besluit op de aanvraag omgevingsvergunning alleen worden gewijzigd middels een nieuw besluit op een gewijzigde aanvraag omgevingsvergunning. Er zal namelijk een nieuwe beoordeling en afweging moeten plaatsvinden op het onderdeel bouwveiligheid en het ontwerp van de bouwconstructie van het project.

9. Vervolg.

9.1 Proces

9.2 Procedures

9.3 Fasering

9.4 Participatie en communicatie

9.1 Proces

Tijdens het proces van het opstellen van het Masterplan in opdracht van Westblaak Rotterdam B.V. i.c.m. Local en de op basis hiervan geformuleerde Nota van Uitgangspunten zijn door de initiatiefnemer Westblaak Rotterdam B.V./Local en het cluster Stadsontwikkeling tezamen de belangrijkste eigenaren en stakeholders in de directe omgeving en de gebiedscommissie Centrum geïnformeerd over en betrokken bij deze gebiedsontwikkeling Hart 010.

Vervolproces na vaststelling NvU HART 010

Na vaststelling van de NvU gaat de initiatiefnemer verder met planvorming voor zowel de renovatie van het gebouw de Coolse Poort als de toren aan de Westblaak (beiden deelgebied 1).

Voor de renovatie van de Coolse Poort zal een reguliere omgevingsvergunningaanvraag ingediend worden. Voor de ontwikkeling van de toren aan de Westblaak (sloop/nieuwbouw) is een Bestemmingsplanwijziging nodig.

De herontwikkeling van het metrostation Beurs en de daarop bevindende paviljoens (deelgebied 2) zullen de MRDH, RET, eigenaar van de paviljoens en gemeente gezamenlijk ter hand nemen. Hiertoe heeft de MRDH in juni 2021 het OV-knooppunt Beurs aangewezen als metropolitaan OV-knooppunt. Als volgende stap zal de MRDH de RET in samenwerking met de gemeente verzoeken een voorstel voor een variantenstudie te doen met een eerste beredeneerde indicatie van de investeringsomvang. Dit voorstel omvat tevens een opzet voor de projectorganisatie, de wijze van aansturing en de uitgangspunten voor de bekostiging van de fase planuitwerking. In de variantenstudie zal tevens de economische haalbaarheid voor de wijziging van de twee paviljoens meegenomen worden.

Voor de herinrichting van het openbare gebied zal op basis van deze Nota van Uitgangspunten een eindbeeld worden geschetst. Dit eindbeeld zal fasegewijs én deelgebiedsgewijs worden uitgewerkt worden in meerdere Inrichtingsplannen IP's. Deze zullen volgens de verschillende fasen van een IP-procedure worden uitgewerkt (eerst een PVE,

vervolgens een Schetsontwerp (SO) en uiteindelijk een Definitief Ontwerp (DO). Door de fasering van de verschillende deelgebieden en de complexiteit van de opgave door de hoogteverschillen is het mogelijk noodzakelijk tussentijds en vooruitlopend op het eindbeeld tijdelijke aanpassingen van het openbare gebied uit te voeren.

In het vervolg is het verdere proces schematisch weergegeven, om inzicht te geven in de volgorde van de werkzaamheden.

Integrale gebiedsontwikkeling HART 010

De verschillende deelgebieden vormen samen de integrale gebiedsontwikkeling Hart 010. Alle ambities voor dit gebied zijn alleen te realiseren als elk deelgebied nauwgezet in samenhang met de anderen worden gezien en uitgewerkt. Voorkomen moet worden dat besluiten in een eerder uit te voeren deelgebied leidt tot onomkeerbare gevolgen voor een later in uitvoering te brengen deelgebied.

Daarom zal het cluster Stadsontwikkeling de integraliteit bewaken tussen de verschillende deelgebieden. Hiertoe zullen regelmatig ambtelijke overleggen met alle betrokken partijen gezamenlijk (gemeente, Westblaak Rotterdam B.V./Local, MRDH, RET, en eigenaren van de paviljoens) gevoerd worden.

Het Concept SMP wordt in afstemming met alle partijen gepreciseerd in afstemming met de nadere planuitwerking van de deelgebieden.

Gezien de prominente ligging van deze gebiedsontwikkeling in het centrum van de stad en de gewenste kwaliteitssprong is het van groot belang dat de integraliteit en afstemming van deze deelprojecten door een bestuurlijke Stuurgroep wordt verzekerd. De samenstelling van deze stuurgroep zal nog worden bepaald.

9.2 Procedures

Procedure Stedenbouwkundig matenplan (SMP)

Het Concept SMP uit deze NvU dient als onderlegger voor het bouwplanproces in de initiatieffase van de verschillende projecten binnen het plangebied. Naast harde uitgangspunten zijn daarin ook marges en zoekgebieden aangegeven waarin de definitieve uitwerking vorm kan krijgen. Op basis van het definitief ontwerp (DO) wordt het Voorlopig Stedenbouwkundig Matenplan (VO-SMP) opgesteld, dat na afstemming met alle betrokkenen partijen wordt vastgesteld als Definitief SMP.

Procedure inrichting openbare ruimte (IP)

De aanpassing van de inrichting openbare ruimte zal na vaststelling van een SMP een Inrichtingsplan procedure worden. In het PVE van het IP worden de technische eisen m.b.t. onderdelen als verhardingen, groen, meubilair en verlichting aangegeven.

Nota van Uitgangspunten Hart 010

ruimtelijke randvoorwaarden

ruimtelijk raamwerk + SMP

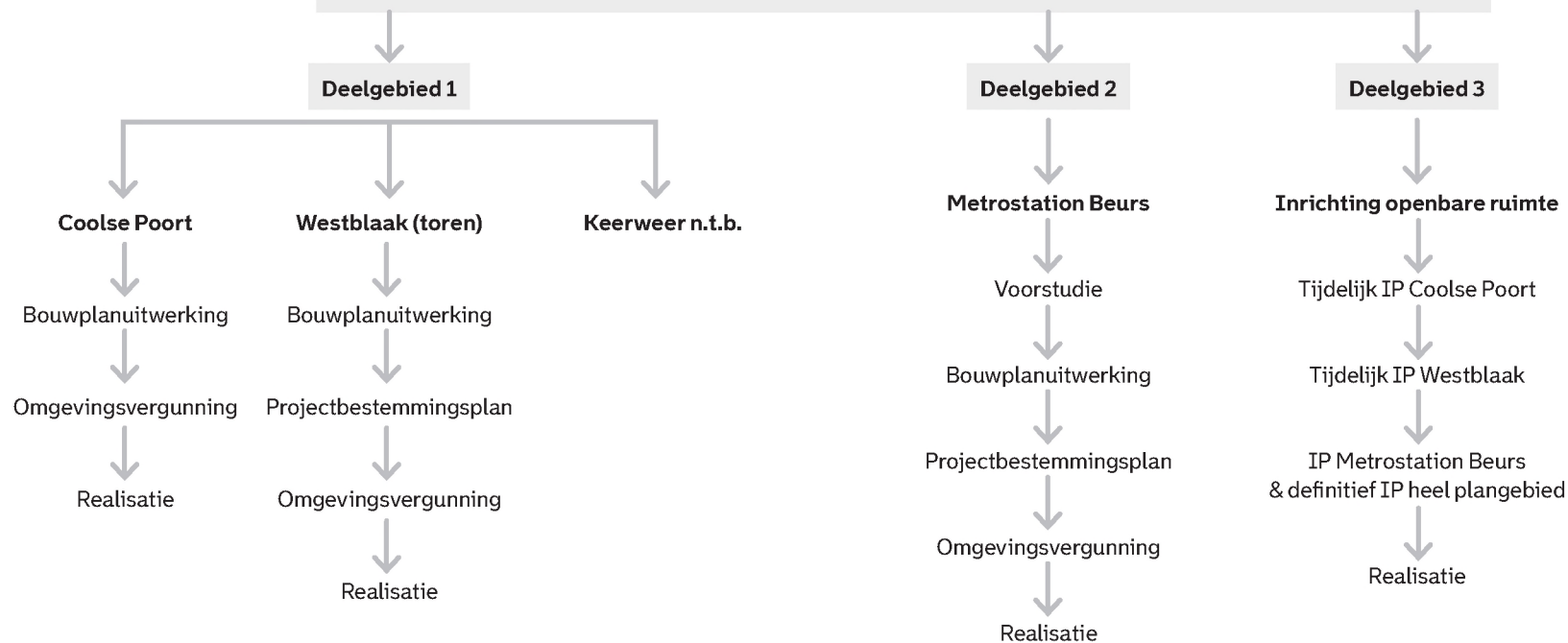
beeldkwaliteit

mobiliteit

duurzaamheid

technische randvoorwaarden

proces



Schematische weergave proces gebiedsontwikkeling HART 010

9.3 Fasering

De verdere ontwikkeling van deelgebied 1 ligt bij initiatiefnemer Westblaak Rotterdam B.V., waarbij de gemeente een faciliterende, begeleidende en toetsende rol heeft. De verkenning naar metrostation Beurs (deelgebied 2) zal door gemeente, RET en MRDH opgepakt worden. Hiervoor zal een aparte, nog nader te bepalen projectorganisatie moeten worden opgericht. Het eindbeeld voor de openbare ruimte (deelgebied 3) zal door de gemeente worden uitgewerkt worden in meerdere Inrichtingsplannen (IP's), in afstemming met de ontwikkeling van de gebouwen in deelgebied 1 en 2. Deze IP's zullen volgens de verschillende fasen van een IP-procedure worden uitgewerkt (PvE, Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO)). Door de fasering van de verschillende deelgebieden en de complexiteit van de opgave door de hoogteverschillen is het mogelijk noodzakelijk tussentijds en vooruitlopend op het eindbeeld tijdelijke aanpassingen van het openbare gebied uit te voeren.

9.4 Participatie en communicatie

Vanaf begin 2020 loopt het communicatie- en participatietraject dat de ontwikkelende partij in samenwerking met de gemeente heeft opgestart. Er zijn gesprekken gevoerd en informatiesessies gehouden met de overige eigenaren, ondernemers en andere stakeholders in de omgeving. Ook (een vertegenwoordiging van) de gebiedscommissie Centrum is meerdere keren meegenomen in het proces. Participatie met alle stakeholders krijgt ook in het vervolg alle aandacht, met maatwerk per deelgebied. Aangezien deelgebied 1 (her)ontwikkeld wordt door initiatiefnemer Westblaak Rotterdam B.V. is initiatiefnemer verantwoordelijk voor het participatieproces omtrent haar eigen bouwplannen. Onderwerpen binnen dit participatieproces zullen o.a. bouwlogistiek en het beperken van overlast voor omwonenden en bedrijven in het gebied zijn. Voor deelgebied 2 en 3 zal de gemeente, in samenwerking met de andere stakeholders, een nog nader uit te werken participatietraject opzetten.

Bijlagen.

1. Bestemmingsplan
2. Peilmaten
3. Kabels en leidingen
4. Concept Stedenbouwkundig Matenplan (SMP)
5. Aanvullende documenten

De volgende, niet in het document opgenomen bijlagen, maken ook onderdeel uit van deze NvU:

- Coolse Poort en omgeving, Waardestellende quickscan. Crimson (2021)
- Integraal Masterplan HART 010, Mecanoo Architects (2021)
- Technisch PvE 2017 (concept), Cluster Stadsbeheer Gemeente Rotterdam

Bijlage 1: Bestemmingsplan

In het vigerend bestemmingsplan Lijnbaankwartier-Coolsingel (17-10-2019) gelden de volgende regels voor de ontwikkelingslocatie:

Bouwblok hoogbouw (gebouw Coolse Poort)

- Enkelbestemming: Centrum - 1
- Dubbelbestemming: Waarde - Archeologie 3
- Functieaanduiding: Kantoor
- Bouwaanduiding: Onderdoorgang
- Maatvoering: maximum bouwhoogte: 100m
- Gebiedsaanduiding: vrijwaringszone straalpad

Bouwblok laagbouw (overige bebouwing)

- Enkelbestemming: Centrum - 1
- Dubbelbestemming: Waarde - Archeologie 3
- Functieaanduiding: Kantoor
- Maatvoering: maximum bouwhoogte: 40m
- Gebiedsaanduiding: vrijwaringszone straalpad

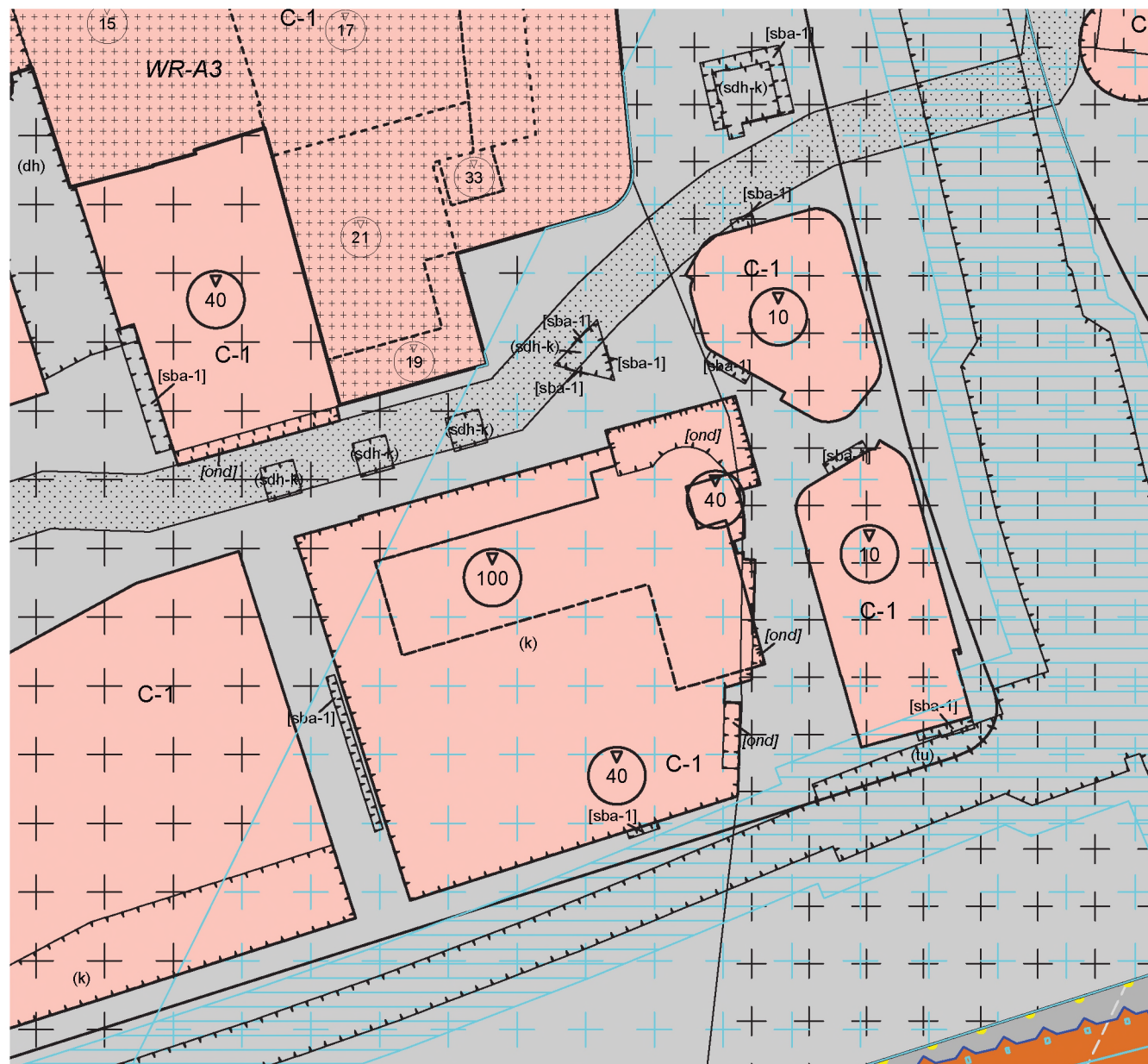
Grote paviljoens

- Enkelbestemming: Centrum - 1
- Dubbelbestemming: Waarde - Archeologie 2
- Maatvoering: maximum bouwhoogte: 10m
- Gebiedsaanduiding: vrijwaringszone straalpad
- Gebiedsaanduiding: spoor

Kleine paviljoens

- Enkelbestemming: Verkeer - verblijfsgebied
- Dubbelbestemming: Leiding - water
- Dubbelbestemming: Waarde - Archeologie 3
- Functieaanduiding: specifieke vorm van detailhandel - kiosk

Op de volgende pagina zijn de bestemmingsplanregels weergegeven die van toepassing zijn voor deze locatie.



Bestemmingsplan Lijnbaankwartier-Coolsingel (vastgesteld 17-10-2019), uitsnede met ontwikkelingslocatie

Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Centrum - 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Centrum - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, uitsluitend op de verdiepingen, met inachtneming van het bepaalde in lid 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3 en 3.4.4 alsmede met in achtneming van het bepaalde in artikel 23;
- b. detailhandel;
- c. dienstverlening;
- d. horeca, met inachtneming van het bepaalde in lid 3.4.5;
- e. hotel;
- f. cultuur en ontspanning, met uitzondering van theater en bioscoop, behoudens ter plaatse van de volgende locaties/adressen waar theater en/of bioscoop wel zijn toegestaan:
 1. Pathé (Schouwburgplein 101);
 2. De Doelen (Schouwburgplein 50);
 3. Luxor (Kruiskade 10);
- g. maatschappelijke voorzieningen, met inachtneming van het bepaalde in lid 3.4.1, 3.4.2 en 3.4.7;
- h. ter plaatse van de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 2" tevens voor bedrijven t/m categorie 2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten;
- i. ter plaatse van de aanduiding "kantoor" tevens voor kantoren, uitsluitend op de verdiepingen; voorzieningen ten behoeve van een kantoor, zoals entrees of baliefuncties, zijn wel toegestaan op de begane grond;
- j. ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van kantoor - 1" tevens voor kantoren, zowel op de verdiepingen als op de begane grond;
- k. ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van kantoor - 2" tevens voor kantoren uitsluitend op de eerste verdieping; behoudens ter plaatse van het complex Calypso waar ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van kantoor - 2" kantoren op de eerste tot en met de vierde verdieping zijn toegestaan;
- l. tevens voor kantoren uitsluitend ter plaatse van de hierna te noemen adressen:
 4. Karel Doormanstraat 278e;

5. Korte Hoogstraat 21d;

6. Lijnbaan 109;

m. ter plaatse van de aanduiding "verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg" tevens voor een verkooppunt voor motorbrandstoffen, met uitzondering van LPG;

n. nutsbedrijf (voorzieningen van openbaar nut), uitsluitend op de begane grond;

o. parkeervoorzieningen (boven- en/of ondergronds);

p. dakterrassen;

q. berg- en stallingsruimte, groen, water, ontsluitingswegen en -paden.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de voor 'Centrum - 1' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functies.

3.2.2 Bebouwingsnormen

a. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan op de verbeelding met de aanduiding "maximum bouwhoogte" is aangegeven;

b. in afwijking van het bepaalde onder a geldt dat indien de vergunde bouwhoogte van gebouwen op het moment van de terinzageleging van het ontwerpbestemmingsplan meer bedraagt dan de maatvoeringsaanduiding op de verbeelding, de vergunde bouwhoogte de maximum bouwhoogte is;

c. bij een bouwhoogte van meer dan 70 meter kan ter voorkoming van gevaar of hinder voor het luchtverkeer een omgevingsvergunning alleen worden verleend na advies van de Luchtverkeersleiding Nederland.

3.2.3 Onderdoorgang

Ter plaatse van de aanduiding "onderdoorgang" is een onderdoorgang verplicht, waarbij het bepaalde in lid 20.5 geldt.

3.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning in de volgende gevallen afwijken van de maximum

bouwhoogte indien afwijking van de toegestane maximum bouwhoogte niet leidt tot een onevenredige aantasting van het woon-, werk- en leefklimaat en het bouwplan vanuit stedenbouwkundig oogpunt verantwoord wordt geacht:

1. Binnen het vlak met de maatvoeringsaanduiding "maximum bouwhoogte 10 meter" kan afgeweken worden tot een maximum bouwhoogte van 15 meter;
2. Binnen het vlak met de maatvoeringsaanduiding "maximum bouwhoogte 40 meter" kan afgeweken worden tot een maximum bouwhoogte van 70 meter.

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning in de volgende gevallen afwijken van de maximum bouwhoogte indien afwijken van de toegestane maximum bouwhoogte in overeenstemming met de in maart 2011 vastgestelde Hoogbouwvisie 2011 en het bouwplan vanuit stedenbouwkundig oogpunt verantwoord wordt geacht.

1. Binnen het vlak met de maatvoeringsaanduiding "maximum bouwhoogte 70 meter" kan afgeweken worden tot een maximum bouwhoogte van 100 meter, met dien verstande dat ter voorkoming van gevaar of hinder voor het luchtverkeer, een advies van de Luchtverkeersleiding Nederland noodzakelijk is, en met dien verstande dat niet afgeweken kan worden ten behoeve de (gerealiseerde) projecten B-Tower, Calypso, Karel Doorman en Splinter.
2. Binnen het vlak met de maatvoeringsaanduiding "maximum bouwhoogte 100 meter" kan afgeweken worden tot een maximum bouwhoogte van 150 meter, met dien verstande dat een omgevingsvergunning alleen kan worden verleend na advies van de beheerder van het straalpad om aan te tonen dat de voorgenomen bouwactiviteiten geen gevaar of hinder opleveren voor de doorgang van signalen, en met dien verstande dat ter voorkoming van gevaar of hinder voor het luchtverkeer, een advies van de Luchtverkeersleiding Nederland noodzakelijk is.
3. Binnen het vlak met de maatvoeringsaanduiding "maximum bouwhoogte 150 meter" kan afgeweken worden tot een maximum bouwhoogte van 200 meter, met dien verstande dat ter voorkoming van gevaar of hinder voor het luchtverkeer, een advies van de Luchtverkeersleiding Nederland noodzakelijk is.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Wonen en geluidsgevoelige maatschappelijke voorzieningen niet toegestaan.

In afwijking van het bepaalde in lid 3.1 geldt dat:

a. geluidsgevoelige objecten genoemd in artikel 1.27 niet zijn toegestaan op de volgende adressen:

- Coolsingel 44;
- Van Oldebarneveltplaats 1;
- Lijnbaan 100;
- Coolsingel 191 t/m 201;
- Coolsingel 207 t/m 231.

b. ter plaatse van de aanduiding “wonen uitgesloten” wonen niet is toegestaan;

c. ter plaatse van de aanduiding “maatschappelijk” maatschappelijke voorzieningen, die vallen onder de geluidsgevoelige objecten genoemd in artikel 1.27 van deze regels niet zijn toegestaan; de onderwijsinstelling gevestigd aan Hofplein 19 is wel toegestaan.

3.4.2 Wonen

Ter plaatse van de aanduiding “wonen” geldt dat in geval van het realiseren van woningen of andere gevoelige gebouwen zoals bedoeld in artikel 1.1 van het Activiteitenbesluit, maatregelen getroffen dienen te worden die ertoe leiden dat vanwege de activiteiten ter plaatse van de bestaande horecagelegenheden, voldaan kan worden aan de normen ten aanzien van geluid uit het Activiteitenbesluit, waarbij de initiatiefnemer van het realiseren van woningen of andere gevoelige gebouwen verantwoordelijk is voor het treffen van die maatregelen.

3.4.5 Beperking horeca

In afwijking van het bepaalde in lid 3.1 onder d is horeca op de volgende adressen uitsluitend op de begane grond toegestaan:

- Aert van Nesstraat 38 t/m 60 (even), Aert van Nesstraat 99;
- Binnenwegplein 19 t/m 23 (oneven);
- Bulgersteyn 1, Bulgersteyn 7023 t/m 7327 (oneven);
- Doelstraat 5 t/m 261 (oneven);
- Coolsingel 245;

- Crispijnstraat 1 t/m 59 (even en oneven);
- Haagseveer 1;
- Hennekijnstraat 90 t/m 254 (even);
- Jan Evertsenplaats 1 t/m 255 (even en oneven);
- Joost Bankertsplaats 1 t/m 16 (even en oneven), Joost Bankertsplaats 20 t/m 280 (even en oneven);
- Karel Doormanstraat 14 t/m 276 (even);
- Karel Doormanstraat 290 t/m 300 (even), Karel Doormansstraat 316, Karel Doormanstraat 320 t/m 334 (even), Karel Doormanstraat 352 t/m 392 (even);
- Keerweer 16, Keerweer 17 t/m 21 (oneven);
- Korte Hoogstraat 7 t/m 23 (oneven);
- Lijnbaanhof 8 t/m 52 (even);
- Lijnbaan 177 t/m 195 (oneven);
- Kruisplein 200 t/m 1048 (even);
- Kruiskade 59 t/m 103 (oneven);
- Mauritsplaats 2 t/m 261 (even en oneven);
- Mauritsweg 2 t/m 20 (even);
- Pompenburg 406 t/m 654 (even);
- Schouwburgplein 2 t/m 19 (even en oneven), Schouwburgplein 80 t/m 85 (even en oneven);
- Van Bijlandplaats 1 - 32 (even en oneven), Van Bijlandplaats 35 t/m 43 (even en oneven);
- Van Ghentstraat 1 t/m 21 (oneven), Van Ghentstraat 29 t/m 65 (oneven);
- Van Oldenbarneveltplaats 15, Van Oldenbarneveltplaats 25, Van Oldenbarneveltplaats 194 t/m 452 (even);
- Westblaak 1 t/m 61 (oneven);
- Zoutmanstraat 2 t/m 24 (even);

op de onder a genoemde adressen is horeca tevens toegestaan op de eerste verdieping als dit gebruik is vergund op het moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

3.4.6 Beneden maaiveld

Alle functies die op de begane grond zijn toegestaan, zijn tevens toegestaan beneden het maaiveld.

3.4.7 Luchtkwaliteit bij scholen en kinderopvang: n.v.t.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

3.5.1 Toegestane bedrijfsactiviteiten

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.1 onder h en 3.4.4 ter zake van de toegestane bedrijfsactiviteiten ten behoeve van andere bedrijfsactiviteiten dan die primair zijn toegelaten, welke - gehoord de milieudeskundige - daarmee naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn.

3.5.2 Horeca

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 3.4.5 ter zake van het toestaan van horeca op de eerste verdieping, indien:

- a. de horecafunctie op de eerste etage onlosmakelijk verbonden is met de horecafunctie op de begane grond;
- b. het woon- en leefklimaat in de directe omgeving van de horeca niet onevenredig wordt geschaad;
- c. de horeca past in het Horecagebiedsplan van de gemeente Rotterdam zoals dat van toepassing is ten tijde van de aanvraag.

Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 20 Algemene bouwregels

20.5 Onderdoorgang

Ter plaatse van de aanduiding “Onderdoorgang” moet een onderdoorgang worden gebouwd, waarvan de breedte en hoogte niet minder dan 2,5 meter mag bedragen, met dien verstande dat ingeval de onderdoorgang tevens voor autoverkeer bestemd is deze niet minder dan 3,5 meter breed resp. 4,2 meter hoog mag zijn.

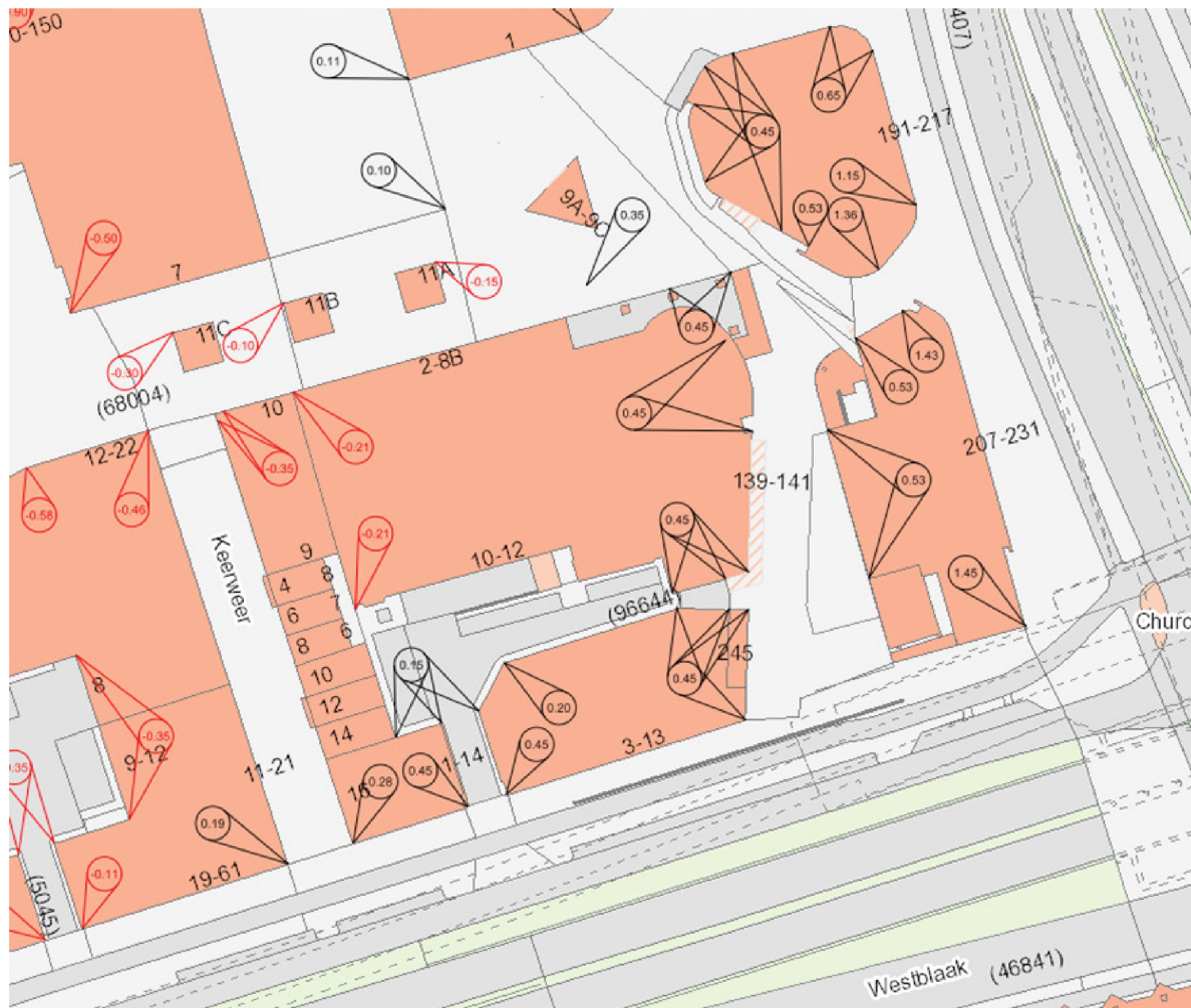
Artikel 25 Vrijwaringszone - straalpad

25.1 Bestemmingsomschrijving

Ter plaatse van de aanduiding ‘Vrijwaringszone - straalpad’ zijn de gronden mede bedoeld als beschermingszone van een straalverbinding.

Bijlage 2: Peilmaten

De digitale versie van deze kaart en aanvullende Geodata kunnen aangevraagd worden bij de afdeling Basisinformatie van de gemeente Rotterdam: basisinformatie@rotterdam.nl



Peilmaten bestaande situatie

Bijlage 3: K&L

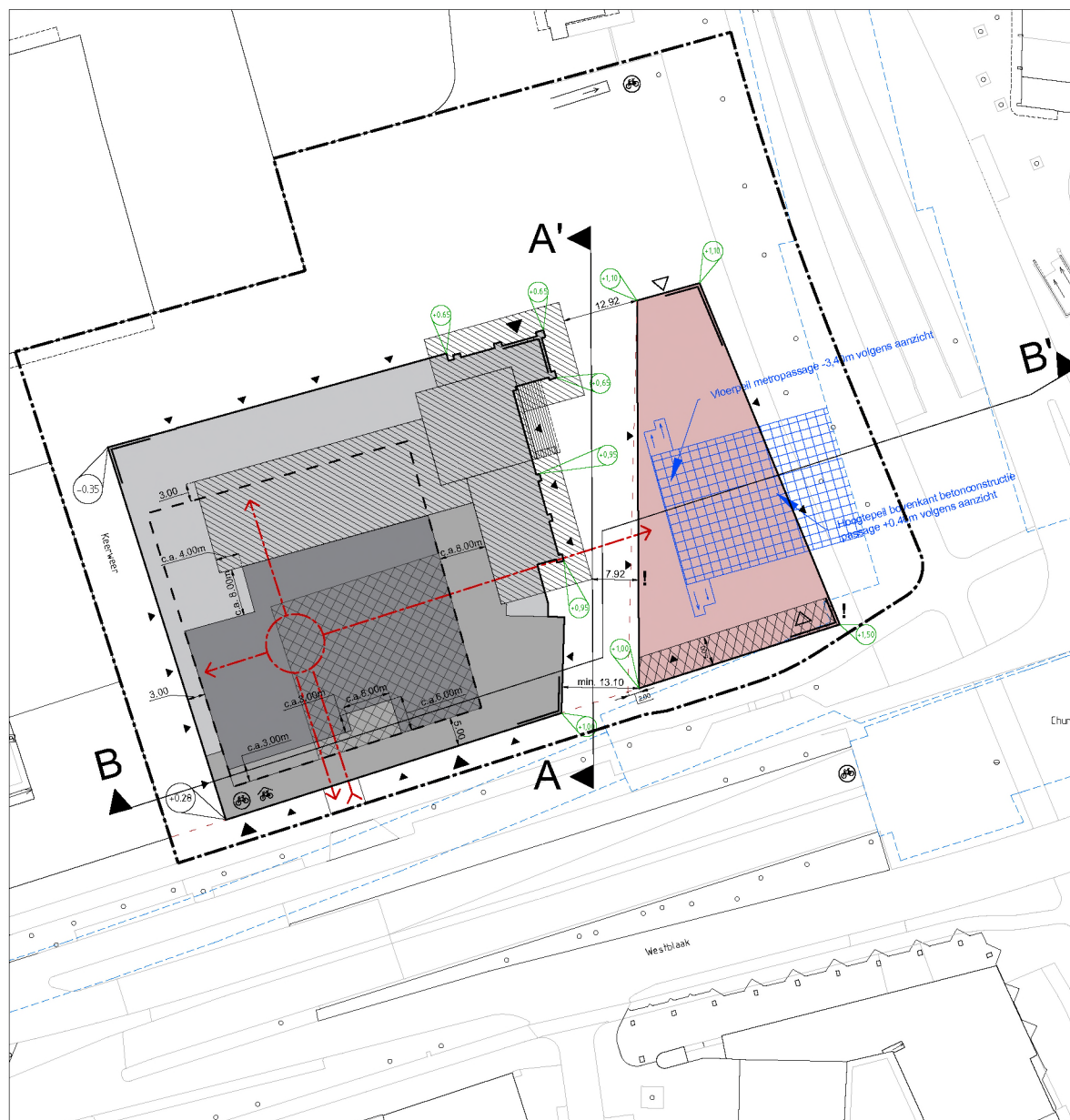
De kabels en leidingen in de tekening zijn indicatief. Er kunnen geen rechten aan ontleend worden.

De ontwikkelende partij is zelf verantwoordelijk voor het aanvragen en uitvoeren van Klic-meldingen en proefsleuven.

- Elektra
- Hoogspanning
- Stadsverwarming
- Water
- Riool



Bijlage 4: Concept SMP plattegrond



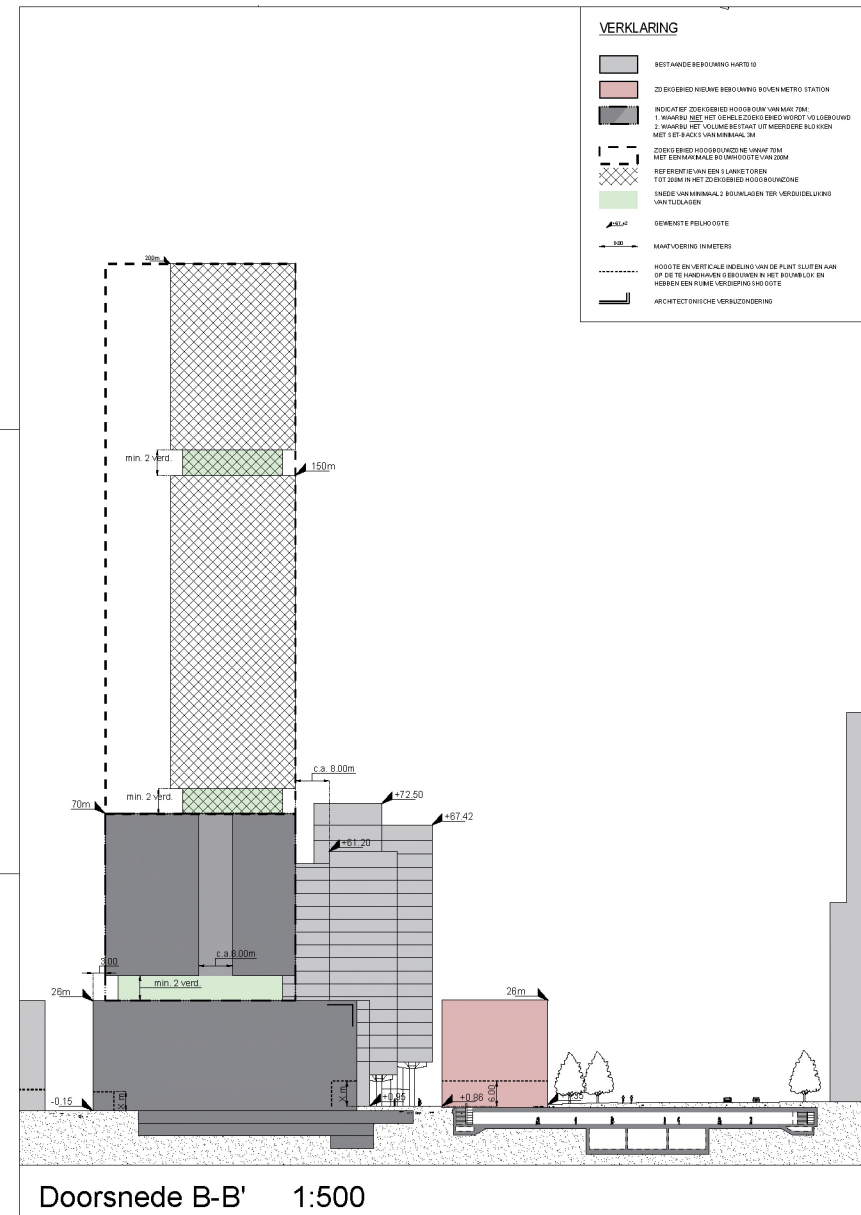
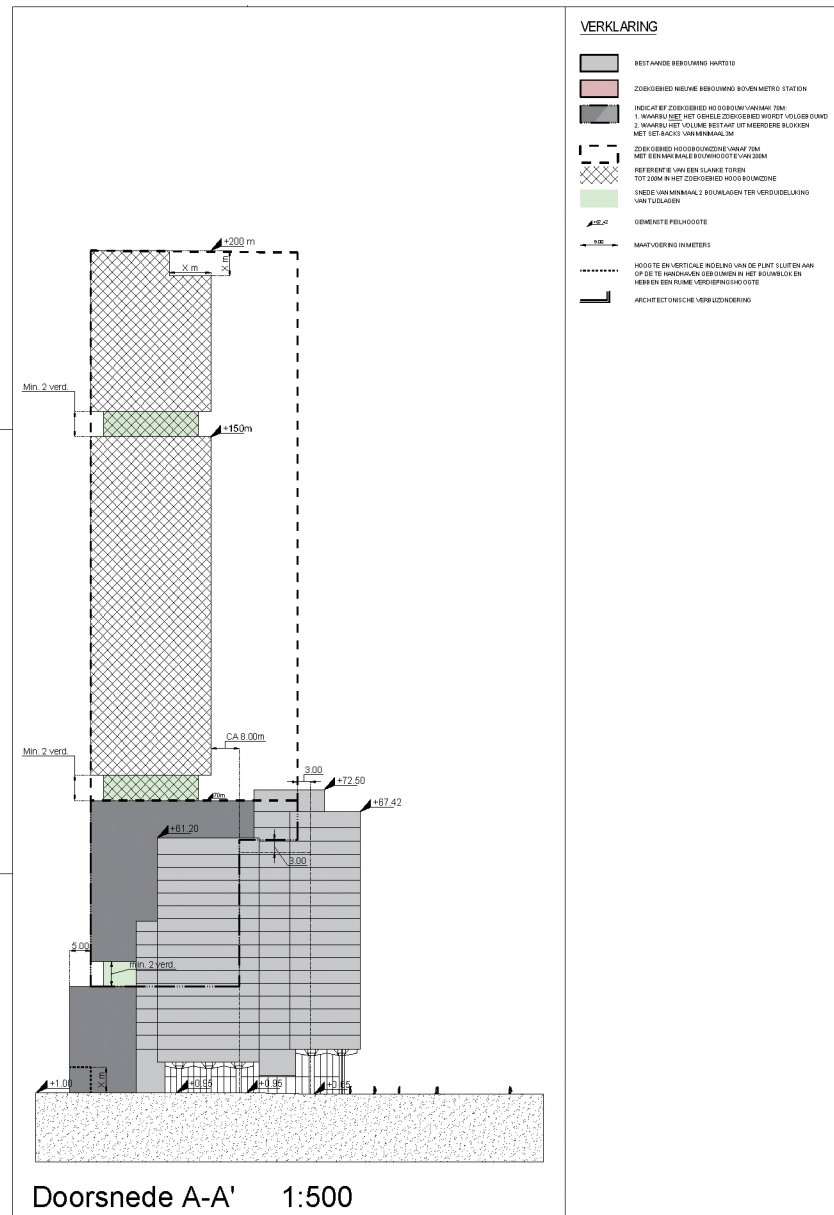
VERKLARING

- PROJECTGREN
- BESTAANDE BEBOUWING HART010
- TOEKOMSTIGE BEBOUWING ROTTERDAMSE LAAG
- ZOEKGEBIED NIEUWE BEBOUWING BOVEN METRO STATION
- BESTAANDE HOOGBOUW HART010
- INDICATIEF ZOEKGEBIED HOOGBOUW VAN MAX. 70M:
 1. WAARBIJ NIET HET GEHELE ZOEKGEBIED WORDT VOLGEBOUW
 2. WAARBIJ HET VOLUME BESTAAT UIT MEERDERE BLOKKEN MET SET-BACKS VAN MINIMAAL 3M
- ZOEKGEBIED HOOGBOUWZONE VANAF 70M MET EEN MAXIMALE BOUWHOOGE VAN 200M
- REFERENTIE VAN EEN SLANKE TOREN TOT 200M IN HET ZOEKGEBIED HOOGBOUWZONE
- TOPOGRAFIE (GEEN BEBOUWING)
- BESTAANDE METRO TUNNEL VOLGENS BGT
- LUIFEL BIJ NIEUWBOUW
- GEWENST PEIL MAASVELD T.O.V. N.A.P.
- TE BEHOUDEN THEORETISCH PEIL T.O.V. N.A.P. (SOAfd Ingenieursbureau)
- MAATVOERING IN METERS
- HUIDIGE ENTREE METROSTATION VOLGENS BGT
- INDICATIEVE ZONE PASSAGE METRO
- ENTREES METROSTATION
- ENTREES COMMERCIE
- HOOFDENTREES
- ROOLIJN
- EXPEDITIEROUTE INPANDIG
- IN-UITRIT EXPEDITIEROUTE
- 5M SETBACK PUNT MET 6M HOOGTE
- ARCHITECTONISCHE VERBUZONDERING
- FIETSPARKEREN INTERN
- ZOEKGEBIED OPENBARE FIETSENSTALLING
- AANDACHTSPUNT

Gebied:	Accoord definitief plan d.d.:	Opdr. g.:	Jilt Draaijer	2021-10-06
Platteam:	SOVMB:	GAM:	Getekend door	Datum
SOVMB:	SOVMB:	GAM:	Getekend door	Datum
CONCEPT Stedenbouwkundig matenplan Hart010				
Schaal: 1:500	Gemeente Rotterdam Stadsontwikkeling			Bestandsnaam: CE-CR-SMP-Hart010.dwg
Formaat: A2	Afdeling Ruimtelijk Ontwerp & Advies			Bladnr. 1/1
Buurt:	TE - 21 / ----			

Let op: Tekening niet op schaal i.v.m lay-out. Het SMP kan apart op schaal worden verstrekt in PDF en DWG.

Bijlage 5: Concept SMP doorsnedes



Let op: Tekening niet op schaal i.v.m lay-out. Het SMP kan apart op schaal worden verstrekt in PDF en DWG.

HART 010.



Gemeente
Rotterdam