mecanoo

HART 010
Masterplan
Rotterdam, Nederland

2021.09.20



mecanoo

HART 010
Masterplan
Rotterdam, Nederland

Eigenaar
Westblaak Rotterdam B.V. (David Hendriks)

Gedelegeerd ontwikkelaar
Local (Arnout van Kessel, Wouter Loomans, Filip Pliakis)

Masterplan
Mecanoo (Francine Houben, Arne Lijbers, Friso van der Steen, Sorin Bompa, Gonzalo Zylberman)

Procesadvies
New Industry (Vincent Taapken)

Constructie
Van Rossum (Robert van Alphen, Dirk-Jan Kluft)

Cultuurhistorie
Crimson (Annuska Pronkhorst, Wouter Vanstiphout, Cassandra Wilkins)

Klimaatadviseur
dGmR (Gert Jan Verbaan)

RO
Antea (Stephan Hamming, Annemarie Hatzman)

Andere betrokken partijen
RET, MRDH, BIZ Lijnbaankwartier, Gebiedscommissie Centrum

mecanoo

HART 010
Masterplan
Rotterdam, Nederland

inhoudsopgave

VOORWOORD 1

INLEIDING 2

INTRODUCTIE 3-10
- Opgave en Ambitie (3 punten)
- Samenwerking en Partners
- Plangebied
- People, Place, Purpose

UITGANGSPUNTEN 11-18
- 6 ontwerpuitgangspunten + toelichting per uitgangspunt
- Coolsingelplan West 8
- Studie Blaakpark
- Ambities

FRAMEWORK & SCENARIO'S 19-22
- Ingrediënten
- 3 scenario's

MASTERPLAN 23-39
- Ondergrond en constructie
- Varianten
- Spel open / dicht
- Omgang cultuurhistorie en gelaagdheid
- Bezonning en windsonderzoek

PROGRAMMA 40-42

MOBILITEIT 43-45

PARTICIPATIE EN OMGEVINGSMANAGEMENT 46-47

PLANNING 48-49

CONCLUSIE 50-52

VOORWOORD

Na het vaststellen van het Ambitiedocument HART010 is het projectteam in opdracht van Westblaak Rotterdam B.V. in februari 2020 begonnen met het maken van dit Masterplan. In deze periode is het coronavirus ook naar Nederland gekomen. Nadat op 23 maart 2020 het kabinet de intelligente lockdown afkondigde, hebben we nieuwe manieren moeten vinden om met alle betrokkenen samen te werken. Omdat alle kantoren van de gemeente gesloten waren voor bijeenkomsten, zijn projectteamleden via digitale wegen samengekomen. Ook de participatie met de gebiedscommissie is digitaal georganiseerd. Gelukkig hebben we (binnen de richtlijnen van het RIVM) een paar keer bij elkaar kunnen zitten op het projectbureau van HART 010 op de Westblaak. Ondanks deze nieuwe omstandigheden is het gelukt om dit masterplan gezamenlijk af te maken, en zijn alle stakeholders zo goed mogelijk betrokken in de totstandkoming hiervan. Wij zijn alle betrokkenen dankbaar voor de inzet en het aanpassingsvermogen om dit masterplan mogelijk te maken.

Wouter Loomans, Arne Lijbers

INLEIDING

Westblaak Rotterdam B.V. is sinds 2014 eigenaar van de Coolse Poort. Sinds 2019 heeft Westblaak Rotterdam B.V. ook het kantoorgebouw ‘De Blaker’ aan de Westblaak in haar bezit. Westblaak Rotterdam B.V. wil onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de twee kantoorgebouwen te herontwikkelen. In overleg met de gemeente Rotterdam is overeengekomen dat dit verder onderzocht kan worden. Er zijn afspraken gemaakt aan welke voorwaarden dit onderzoek moet voldoen. Deze afspraken zijn vastgelegd in de voorovereenkomst tussen gemeente en Westblaak Rotterdam B.V.. Een van de afspraken is dat er een integraal Masterplan opgesteld wordt voor het bouwblok, de omliggende paviljoens en het metrostation Beurs. Het Masterplan is in opdracht van Westblaak Rotterdam B.V. en in samenwerking met de gemeente Rotterdam gemaakt. Westblaak Rotterdam B.V. heeft Local als gedelegeerd ontwikkelaar en Mecanoo als architect geselecteerd voor het uitwerken van het masterplan voor HART 010.

Onderdeel van dit Masterplan is een variantenstudie en een verkenning naar de haalbaarbaarheid van de beoogde ontwikkeling van het project.

Bij het opstellen van het Masterplan zijn de belanghebbenden in de omgeving van het gebied in het participatieproces betrokken, zoals bijvoorbeeld de ondernemersvereniging (BIZ), de RET en MRDH en de gebiedscommissie centrum van de gemeente Rotterdam. Daarnaast zijn er verschillende gesprekken gevoerd met andere eigenaren en gebruikers in het plangebied, zoals die van de paviljoens boven het metrostation, de kiosken op het Binnenwegplein en de Keerweer.

Tijdens de ontwikkeling van het Masterplan is er intensief contact geweest met het projectteam van de gemeente Rotterdam. In dit team zijn verschillende diensten vertegenwoordigd: stadsontwikkeling, stedenbouw, landschap en openbare ruimte, mobiliteit, economie, wonen, maatschappelijke ontwikkeling en cultuur. Er zijn verschillende bijeenkomsten, zowel fysiek als online, georganiseerd. De input van deze bijeenkomsten is verwerkt in dit masterplan. Daarnaast zijn er een aantal externe adviseurs (New Industry, van Rossum, DGMR, Crimson en Antea) die hebben geadviseerd bij de uitwerking van dit Masterplan.

INTRODUCTIE

Dit Masterplan HART 010 (hierna: masterplan) is een samenvatting. De uitgebreide analyses, onderzoeken en variantenstudies zijn in een apart document verwerkt (Masterplan HART 010 - Onderzoek).

Het Masterplan HART 010 is gemaakt op basis van de kaders en randvoorwaarden uit het Ambitiedocument HART 010. Dit ambitiedocument is in februari 2020 vastgesteld door het college van B&W. Uit het Ambitiedocument zijn drie onderwerpen naar voren gekomen die extra aandacht hebben gekregen in het masterplan:

1. Stadsreparatie
2. Opwaardering OV-knooppunt
3. Kwaliteit op ooghoogte

Afgesproken is dat voor het plangebied van HART 010 het masterplan aan een aantal voorwaarden moet voldoen:

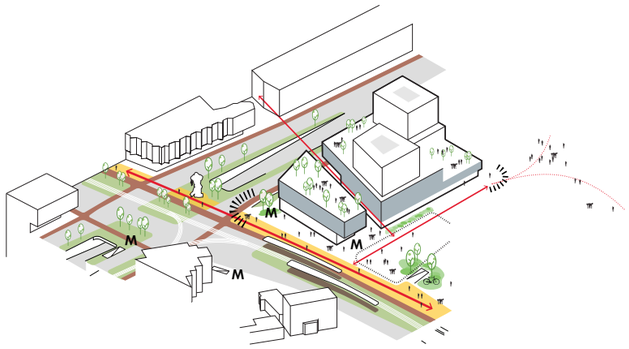
- Eén integraal stedenbouwkundig ontwerp;
- Deelgebied 1 & 2 moeten los van elkaar kunnen worden ontwikkeld;
- Een beoogd oppervlak van ca. 140.000 m2 BVO (met een afwijking van 15%);
- Een haalbaar plan met een solide business case (niet weergegeven in dit masterplan, wel onderdeel van scenariokeuze).

In het voorliggende masterplan zijn alle onderzoeken in één compleet document samengevoegd om door de Stuurgroep te laten beoordelen. De Stuurgroep bestaat uit de gemeente Rotterdam en vertegenwoordigers van Westblaak Rotterdam B.V. Met goedkeuring van de Stuurgroep wordt het masterplan door de gemeente vertaald in een Nota van Uitgangspunten. Het masterplan is richtinggevend, maar niet leidend in deze vertaling. De voorliggende samenvatting van het masterplan zal een bijlage worden van de Nota van Uitgangspunten. De Nota van Uitgangspunten zal ter besluitvorming worden voorgelegd aan het college van B&W en mogelijk de gemeenteraad.
Dit masterplan bevat een stedenbouwkundig visie voor het gehele plangebied. Deze visie kan worden aangewend als basis voor de totstandkoming van een (concept)bestemmingsplan. De stedenbouwkundige visie bevat onder andere:

1. Een variantenstudie naar massa
2. Een programmavoorstel
3. Logistieke ontsluiting

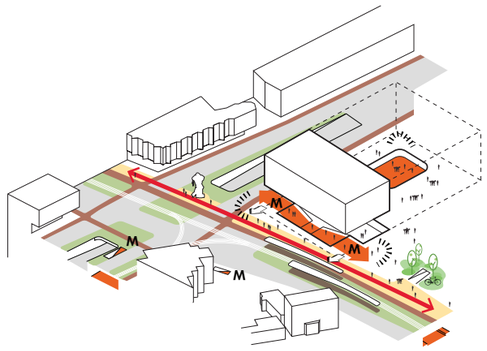
opgave ambitiedocument

een aanpak op verschillende schaalniveaus



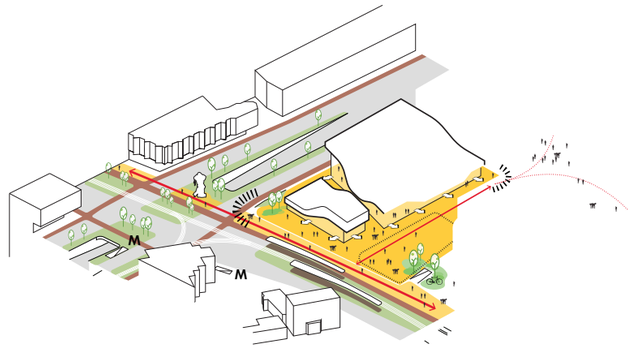
1. STADSREPARATIE

Het plan geeft de kans voor een alzijdige ontwikkeling aan het Churchillplein op de hoek van de Coolsingel en de Westblaak, en aan de Keerweer en het Binnenwegplein. Met een uitstraling en allure die hoort bij het belangrijke stadsplein en het verleden als ‘Coolse Poort’. Ondergronds ligt de uitdaging daarin om het verstopt en oncomfortabel metrostation om te toveren naar de entree van de binnenstad van Rotterdam.



2. OPWAARDERING OV KNOOPPUNT

Metrostation Beurs zit over enkele jaren aan de capaciteitsgrens. Het vergroten van de uitgang aan de Coolse Poort vraagt om een urgente aanpak die ruimtelijk slim geïntegreerd is in de ontwikkeling van de locatie.



3. KWALITEIT OP OOGHOOGTE

De inrichting van de versnipperde openbare ruimte (obstakels, hoogteverschillen, generieke plinten en doodlopende zichtassen en routes) moet sterk verbeteren. De openbare ruimte moet veranderen naar een ruimte met een eigen karakter waarin aantrekkelijke verblijfsplekken, logische routes en het juiste programma op de juiste plek georganiseerd zijn tot één geheel.

plek met ambitie

...een nieuwe bestemming in de stad...

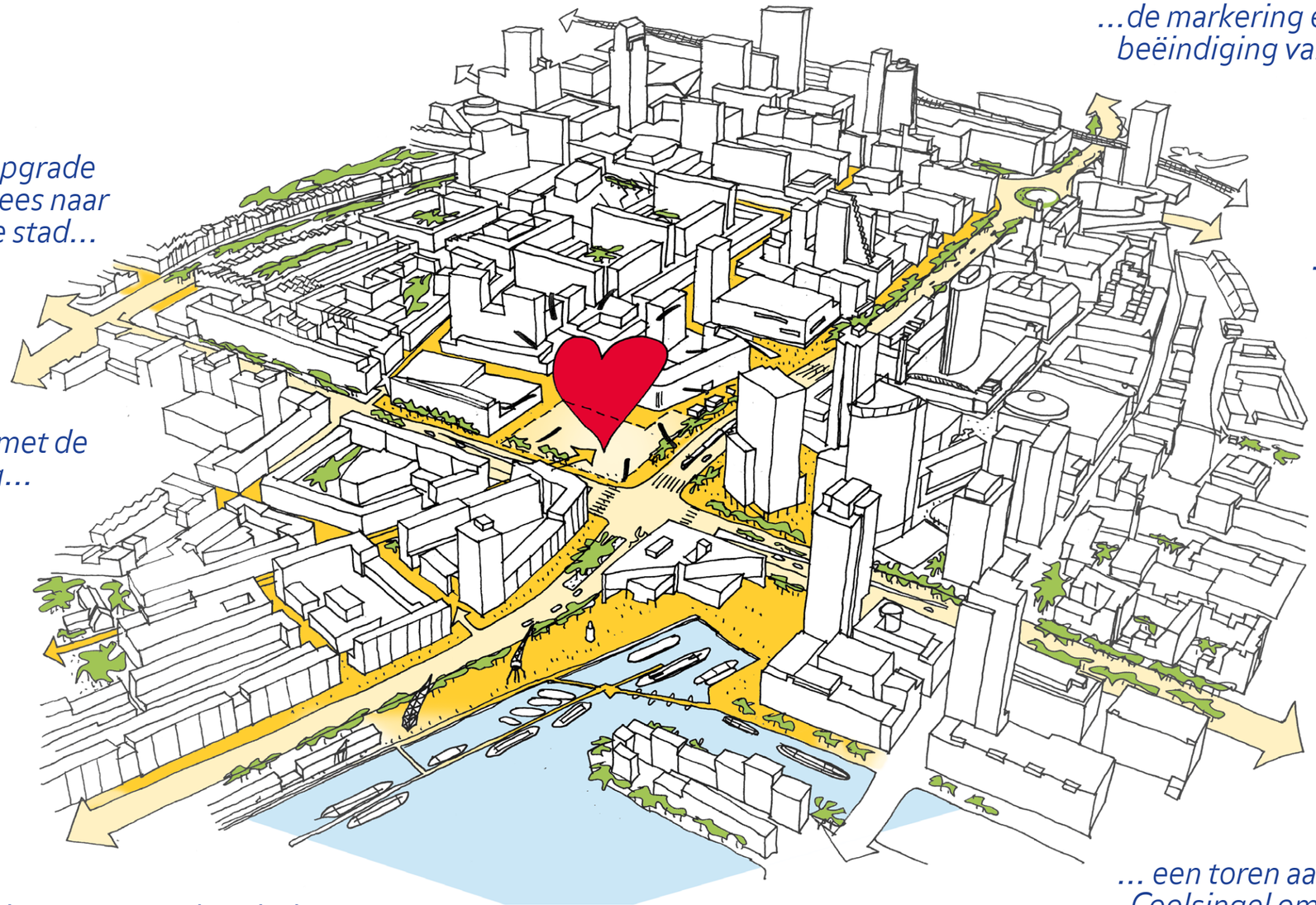
...de markering en daarmee visuele beëindiging van de Coolsingel...

...verbetering en upgrade van een van de entrees naar het centrum van de stad...

...verblijfsplek aan de Coolsingel...

...verbonden met de omgeving...

...mooie actieve plint...

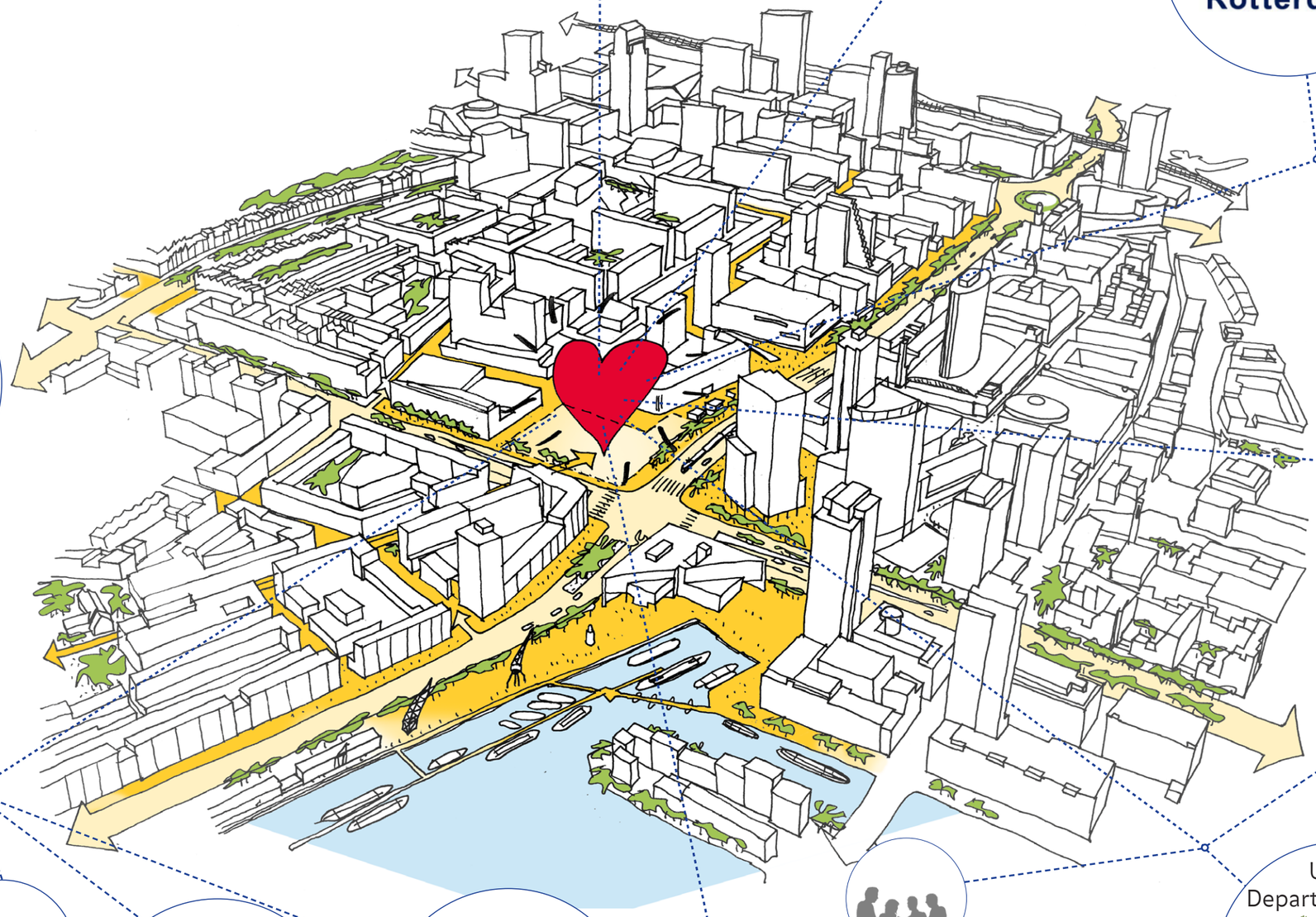


...vernieuwde entree voor het drukste metrostation van Nederland...

... een toren aan het Churchillplein en Coolsingel om richting te geven aan de verbinding met en route naar de Schiedamsedijk en Schiedamse Vest....

samenwerking en partners

stadmaken - gemeenschap



RET AARDIG ONDERWEG

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Gemeente Rotterdam

- stadsontwikkeling
- stedenbouw
- landschap en openbare ruimte
- mobiliteit
- economie
- wonen
- maatschappelijke ontwikkeling
- cultuur

College B&W Rotterdam

- kiosken Binnenwegplein
- Keerweer

Kernwinkelgebied

Urban Department Store

URBAN DEPARTMENT STORE ROTTERDAM

BIZ & Coolsingelclub

Gebiedscomissie Centrum

ontwerpteam

mecanoo

Crimson ARCHITECTURAL HISTORIANS

cultuurhistorie

dGmR

klimaatadviseur

NEW INDUSTRY

procesadvies

VAN ROSSUM RAADGEVENDE INGENIEURS

constructie

Westblaak Rotterdam B.V.

eigenaar

Local

gedelegeerd ontwikkelaar

GARBE.

plangebied

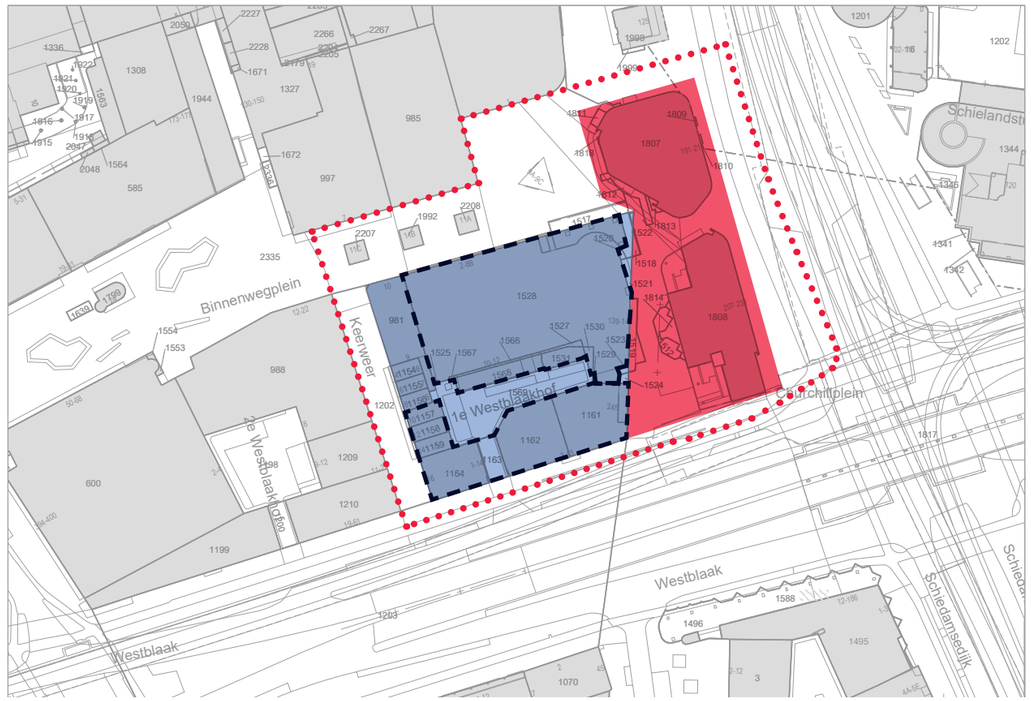
exploitatiegebied en eigendom

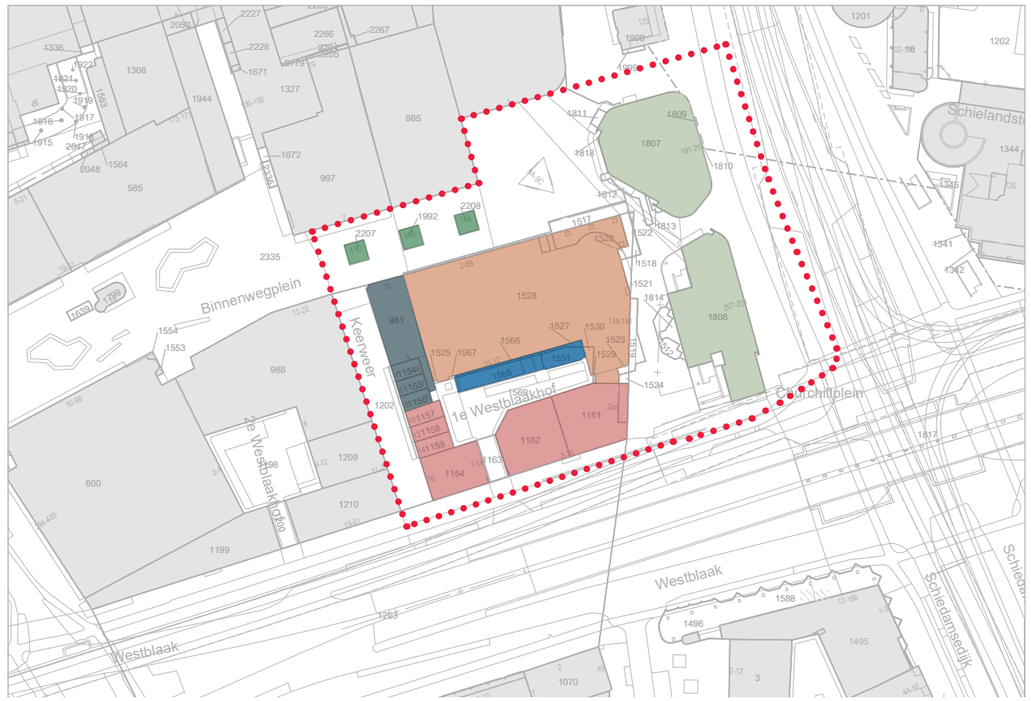


projectgrens
deelgebied 1
deelgebied 2

Het plangebied heeft twee deelgebieden: deelgebied 1 - Coolse Poort gebouw & Westblaak gebouw (eigendom van Westblaak Rotterdam B.V.) en 4 kleinere gebouwen op Keerweer (eigendom van andere partijen) en deelgebied 2 - de twee paviljoens (erfpacht uitgegeven aan Garbe) en het metrostation, de kiosken op het Binnenwegplein en de metro-entrees (eigendom van MRDH). Dit masterplan stelt een integrale visie voor het gehele plangebied.

Florisse Coolse Poort B.V.
Gemeente
Gemeente met erfpacht kiosken (Binnenwegplein)
Gemeente met erfpacht Garbe
Gemeente met erfpacht Florisse Coolse Poort B.V.
Westblaak Rotterdam B.V.
particulier





people, place, purpose

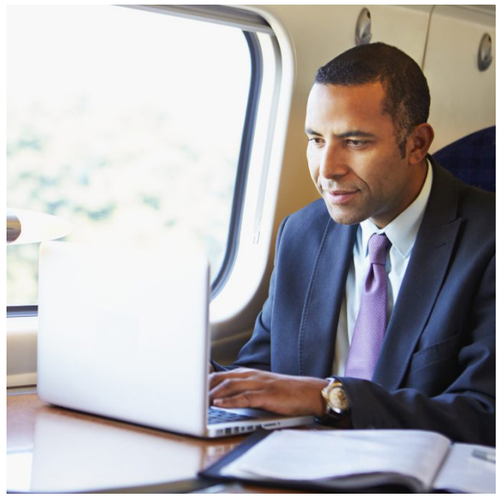
people - verschillende sociale groepen op een plaats



het publiek genietend van een borrel in de zon op een dakterras



de overstappende OV-reiziger uit stad en regio



de zakenman die tussen Rotterdam en Londen reist met de Eurostar



het winkelend publiek uit de hele regio



de jeugd die gaat studeren



het uitgaanspubliek onderweg naar een avond uit in een nachtclub, bar of poppodium



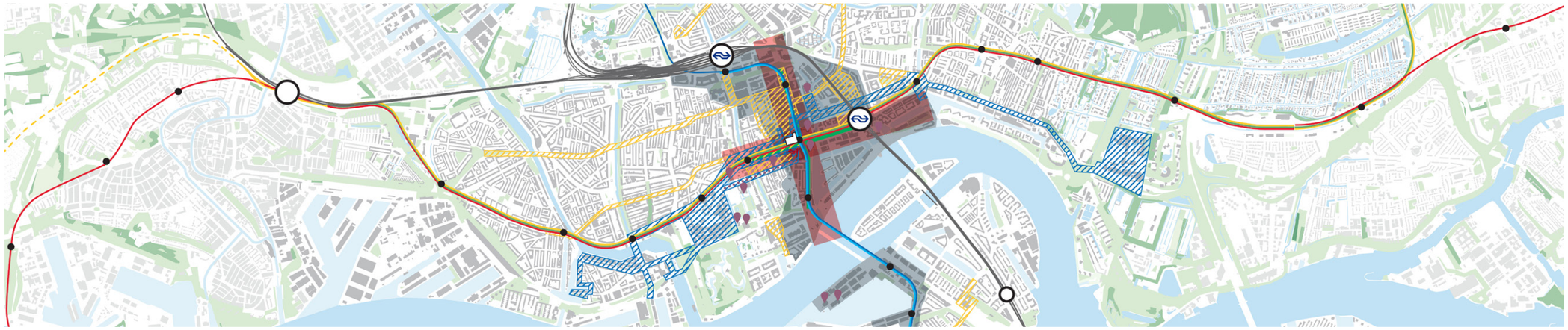
de museumbezoeker

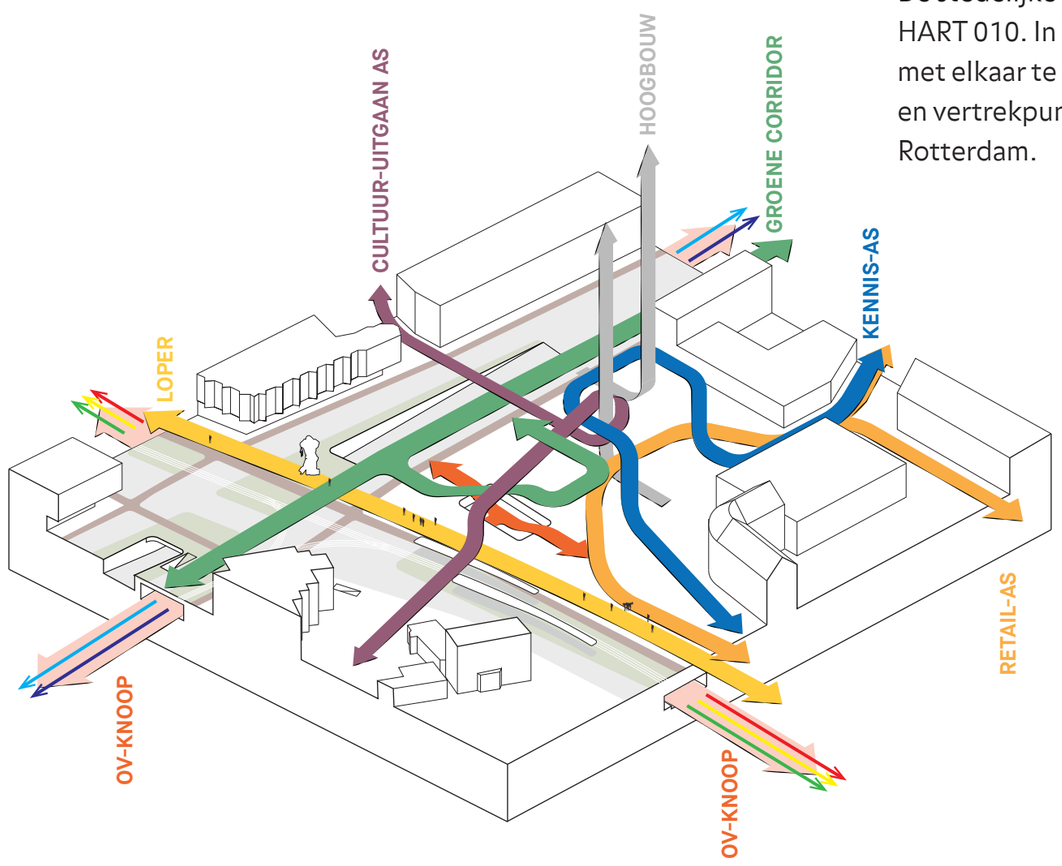


de toerist die op zoek is naar de leukste plek in de stad

people, place, purpose

place - knoop van de assen van de stad

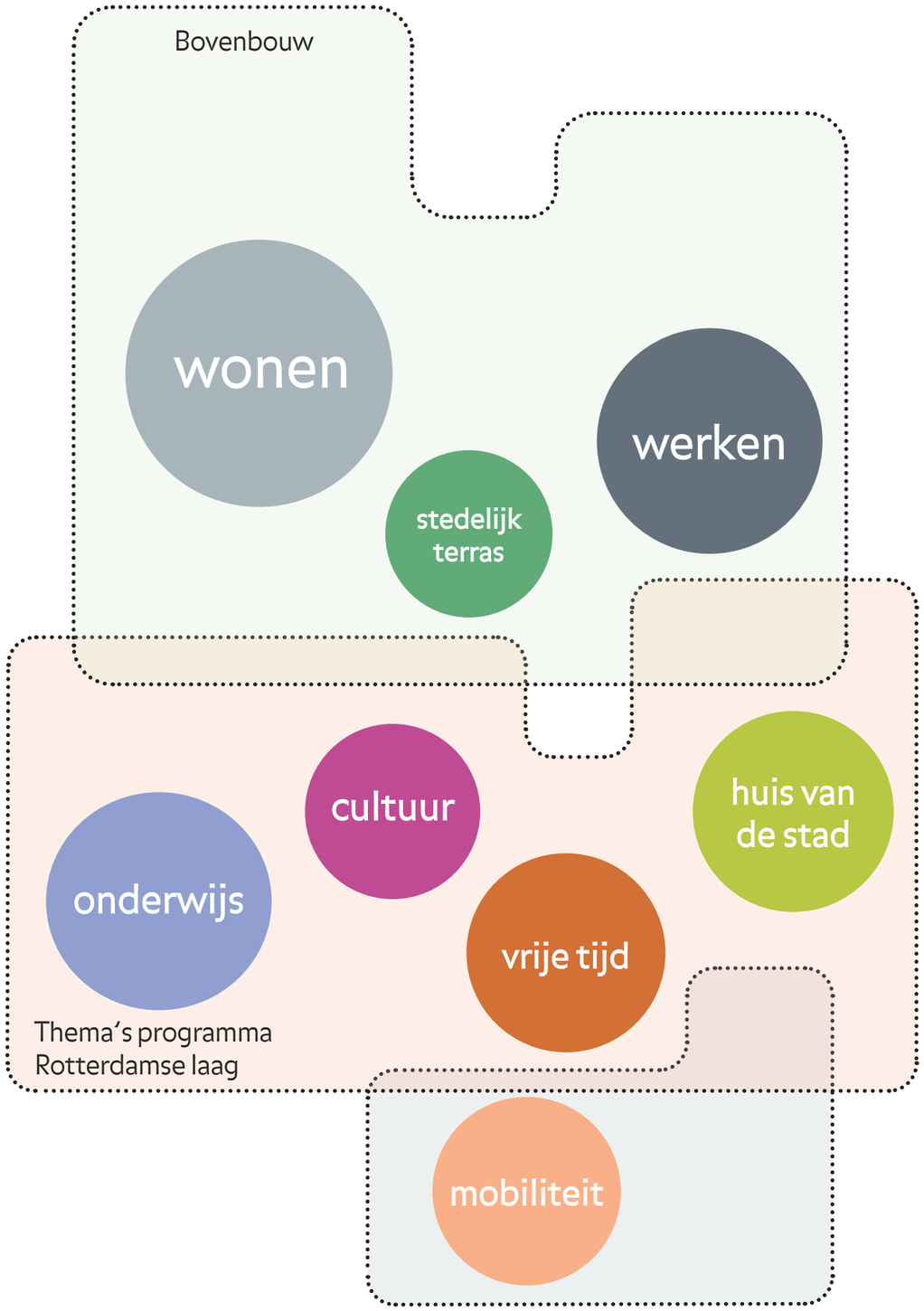




De stedelijke assen van Rotterdam komen samen in HART 010. In het masterplan is gezocht om deze assen met elkaar te verbinden met deze plek als bestemming en vertrekpunt aan een bezoek aan het centrum van Rotterdam.

people, place, purpose

purpose - van transitie naar bestemming



Het gebied van HART 010 is het hart van de stad. Het is echter een transitieplaats. Het doel van de ontwikkeling is om het te transformeren van een transitieplaats naar een bestemming plaats. Dit kan door verschillende functies te maken die verschillende mensen samenbrengen.



open collective co-working ruimte



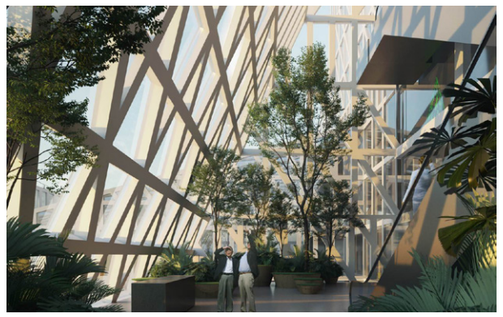
verbinding tussen metrostation en atrium



collectieve terrassen voor verschillende functies



groot atrium met verschillende activiteiten



in-between plekken



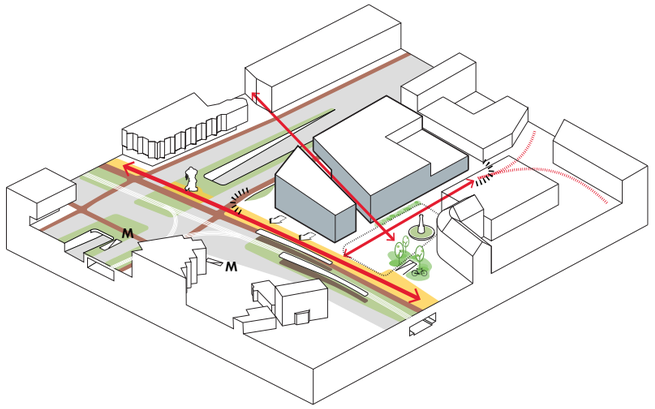
clubs, cafes en nightlife - keerweer

UITGANGSPUNTEN

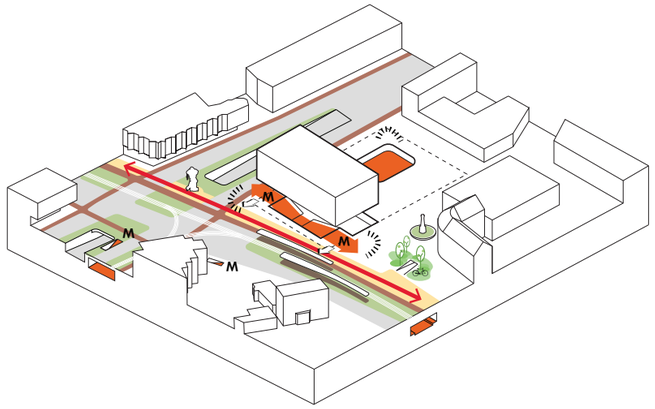
Vervolgens zijn in het hoofdstuk Uitgangspunten de stedenbouwkundige uitgangspunten onderzocht. Hierin is verkend welke ruimtelijke en programmatische kaders er in het plan kunnen worden gebruikt voor een goede stadsreparatie, de opwaardering van het OV-knooppunt en de kwaliteit op ooghoogte.

purpose: van transitie naar bestemming

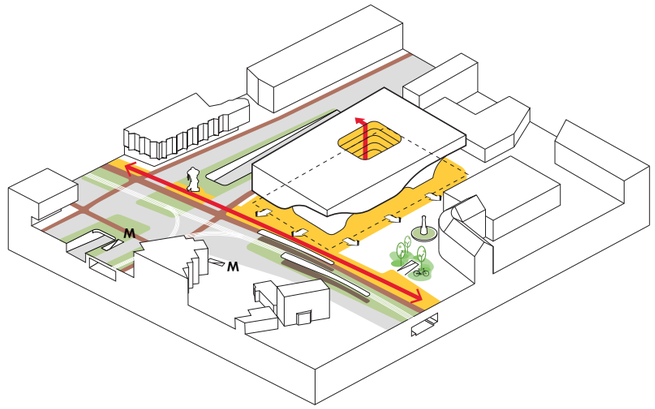
belangrijke uitgangspunten



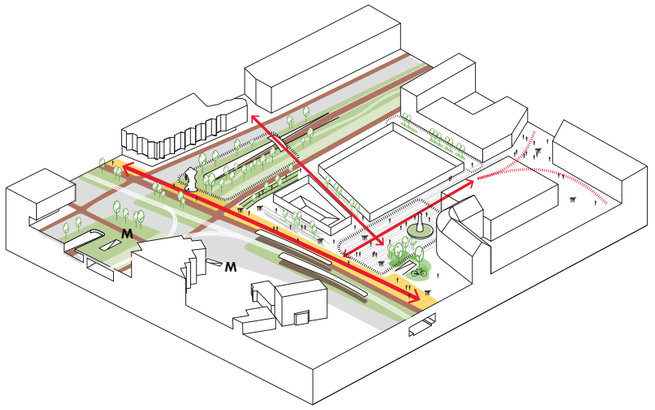
STADSREPARATIE &
NETWERK VAN VERBINDINGEN MET DE STAD



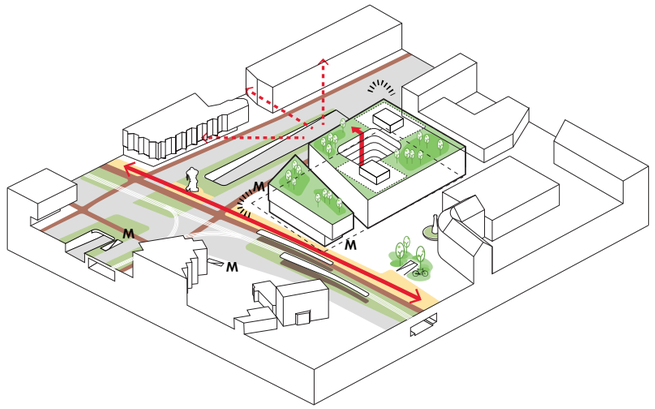
NIEUW PLEIN &
ENTREE VOOR METROSTATION



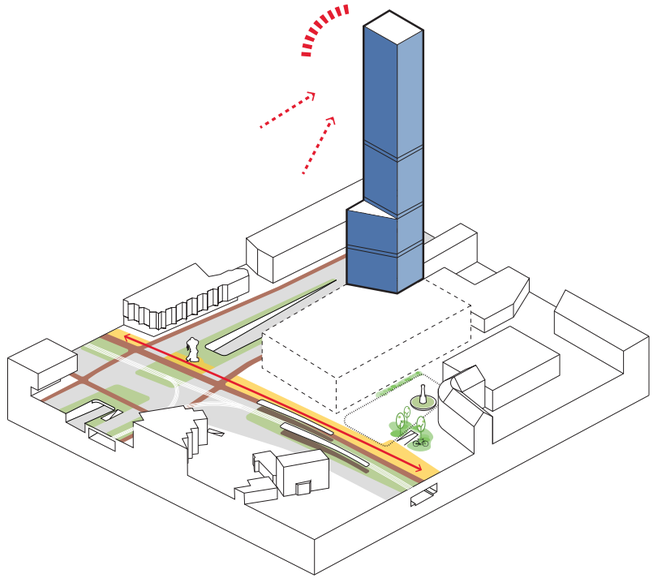
BESTEMMING MAKEN



OPENBARE RUIMTE MAKEN



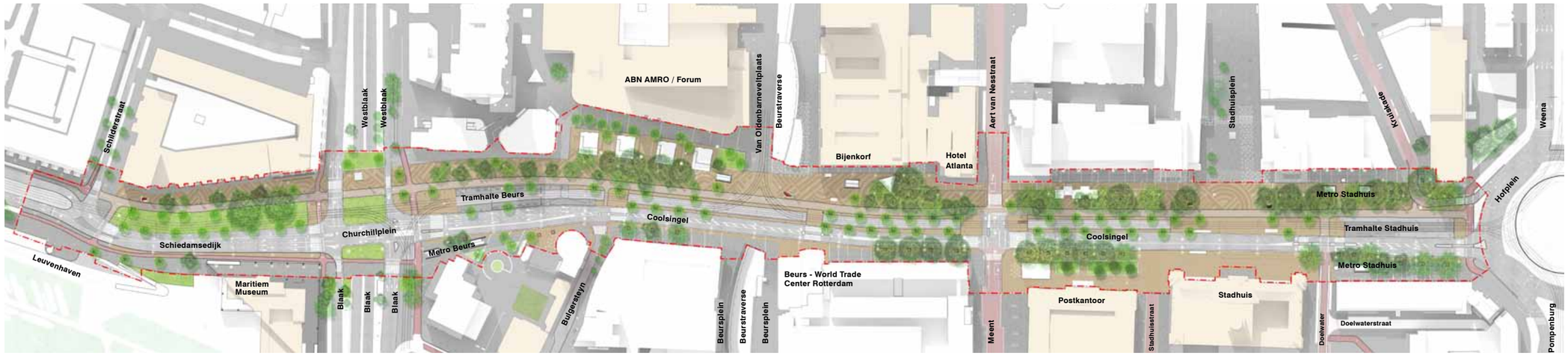
STEDELIJK DAKTERRAS



MARKEREN

Coolsingel - masterplan West 8 (2013)

‘boulevard voor de Rotterdammers‘





Bestaande Coolsingel ter hoogte van het WTC / Beurs



De nieuwe Coolsingel ter hoogte van het WTC / Beurs

”De Coolsingel is dé boulevard van Rotterdam. Zowel stedenbouwkundig als historisch is de straat beeldbepalend voor de Binnenstad. Helaas zie je dat er nu niet vanaf. Met dit plan krijgt de Coolsingel zijn uitstraling en allure terug. En zelfs meer dan dat. De nieuwe Coolsingel zal ondernemers en eigenaars uitnodigen om te ondernemen en investeren, bewoners om er te wonen, werknemers om er te werken en bezoekers om erop bezoek te komen. Overdag en ’s avonds.

In het ontwerp wordt de Coolsingel opnieuw ingedeeld. De trambaan blijft in het midden liggen, maar aan weerszijden gaat veel veranderen. In de openbare ruimte komen meer mogelijkheden om te verblijven, vooral op de plekken bij de monumentale gebouwen.”

Definitief Ontwerp Coolsingel Boulevard voor de Rotterdammers, West 8, p.10

toekomstige situatie

Westblaak groene corridor - Blaakpark

Het College van B&W heeft een plan voor de vergroening van de stad en de transformatie van Westblaak. Het getransformeerde gebied moet na de vergroening het ‘Blaakpark’ gaan heten, en zal zich in de loop der jaren kunnen uitbreiden via de rest van de Blaak tot aan het Oostplein.

Het vergroenen van de Westblaak past in het beeld van de ontwikkelingen op de Coolsingel en in de toekomst op het Hofplein. De auto krijgt steeds minder ruimte in de binnenstad van Rotterdam.





bestaande situatie



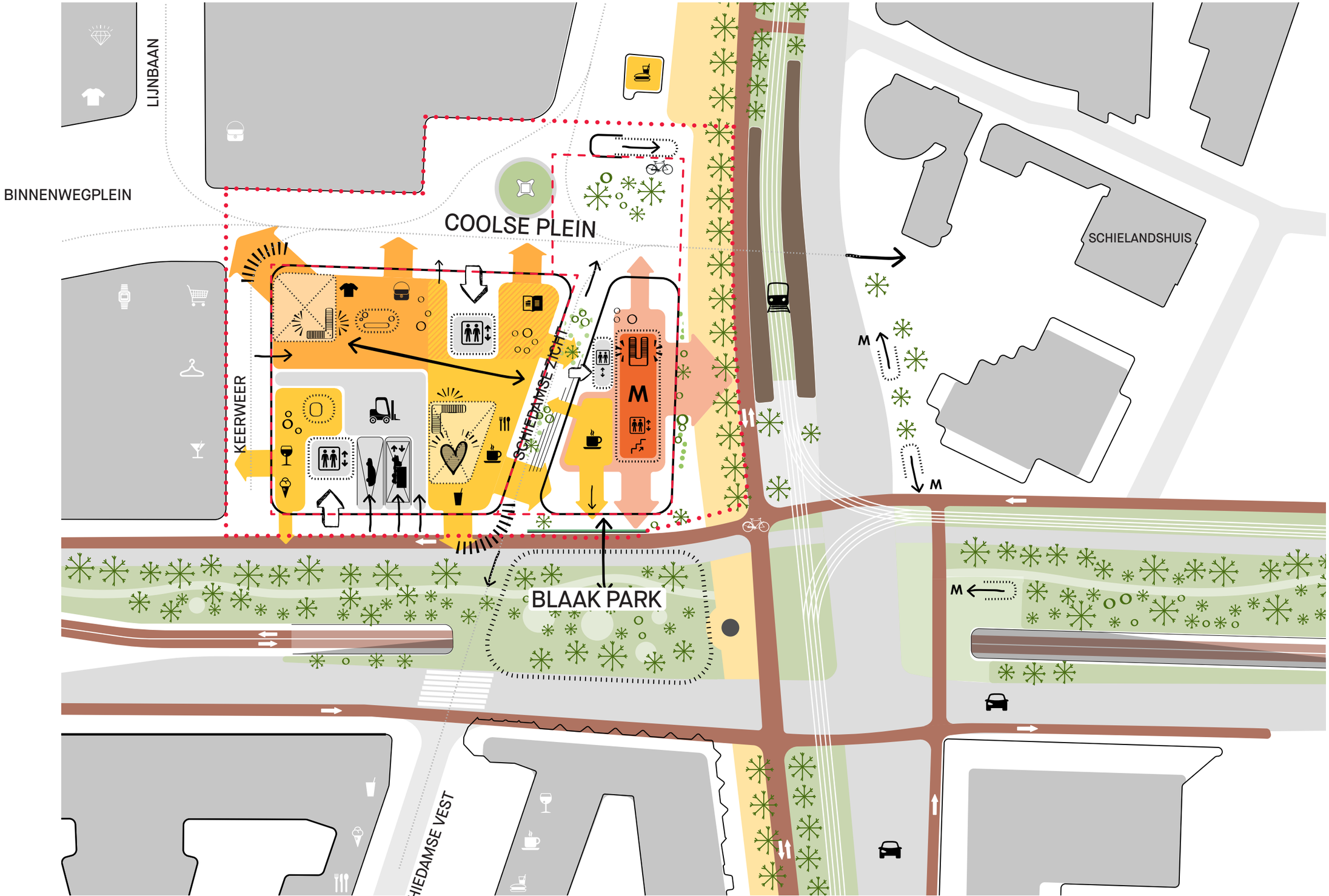
mogelijke toekomstige situatie

De gemeente Rotterdam is begonnen met het onderzoek voor de plannen voor het Blaakpark en de aansluiting op de Coolsingel en metrostation. Door het aantal rijbanen terug te brengen, ontstaat er veel 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.

ambities masterplan

begane grond

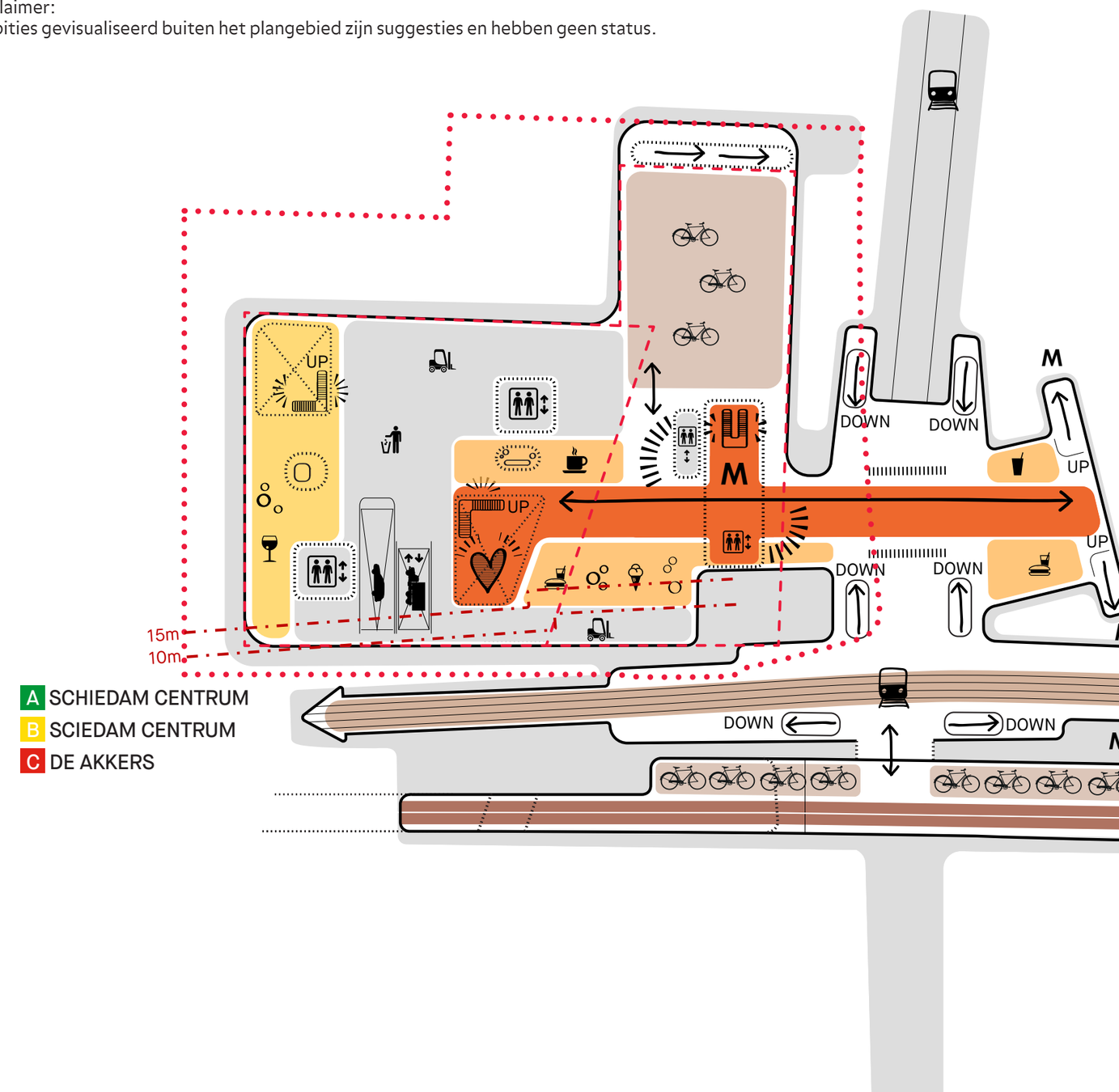
Disclaimer:
1) Voorstel naamgeving nieuwe straatnamen en pleinen zijn fictief en niet vastgesteld.
2) Ambities gevisualiseerd buiten het plangebied zijn suggesties en hebben geen status.

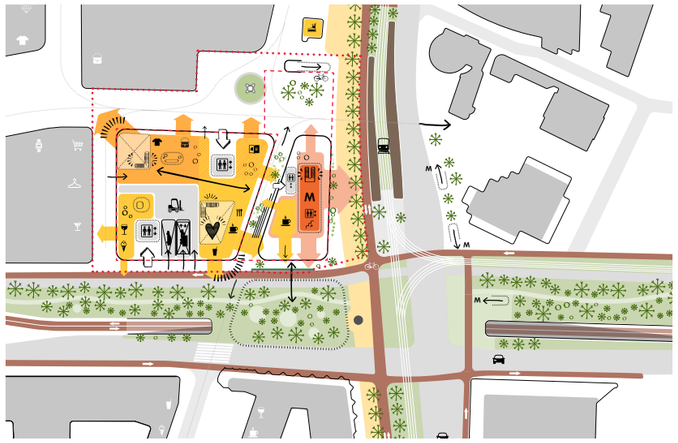


ambities masterplan

kelder -1

Disclaimer:
Ambities gevisualiseerd buiten het plangebied zijn suggesties en hebben geen status.





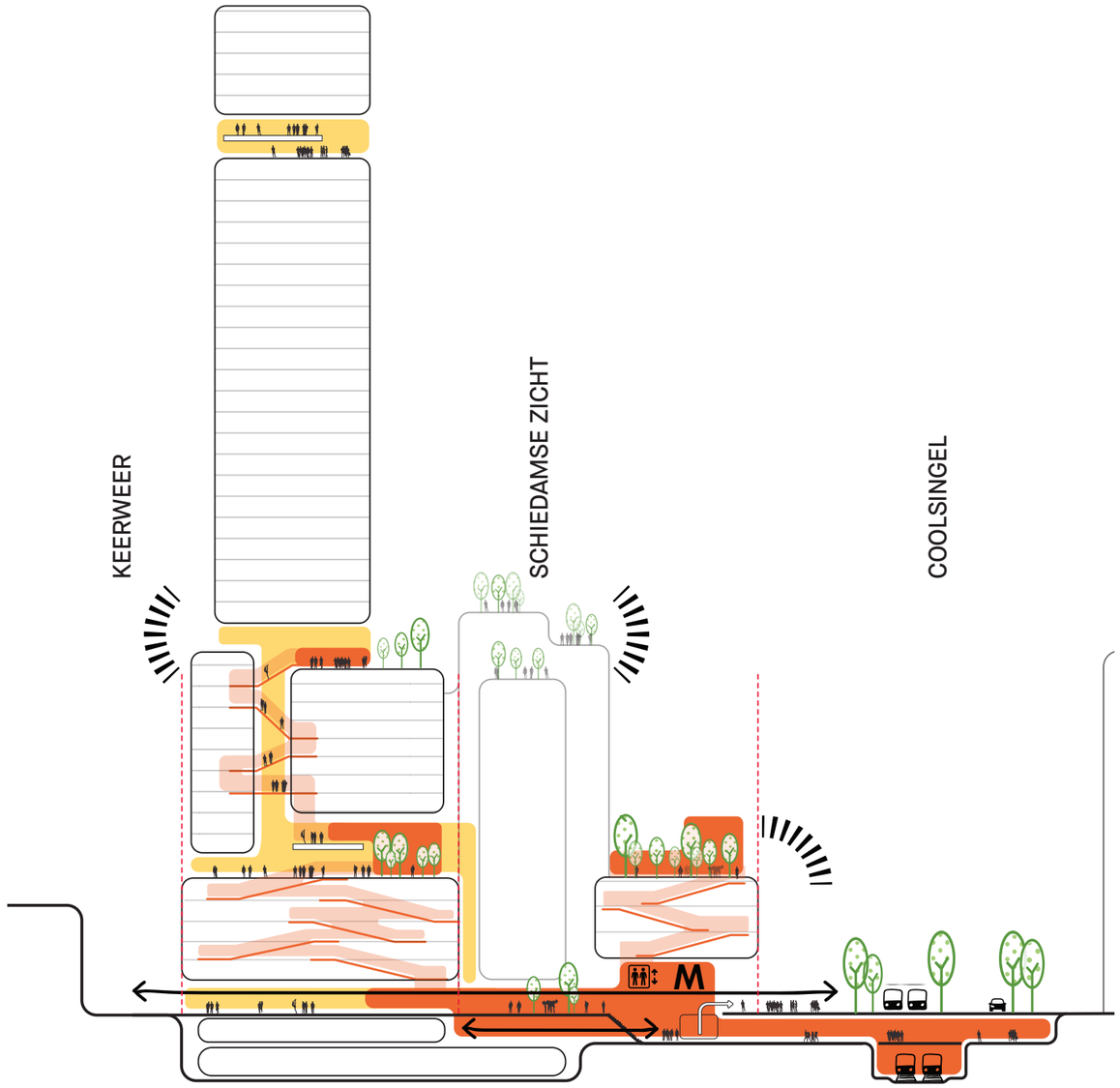
begane grond

ambities masterplan

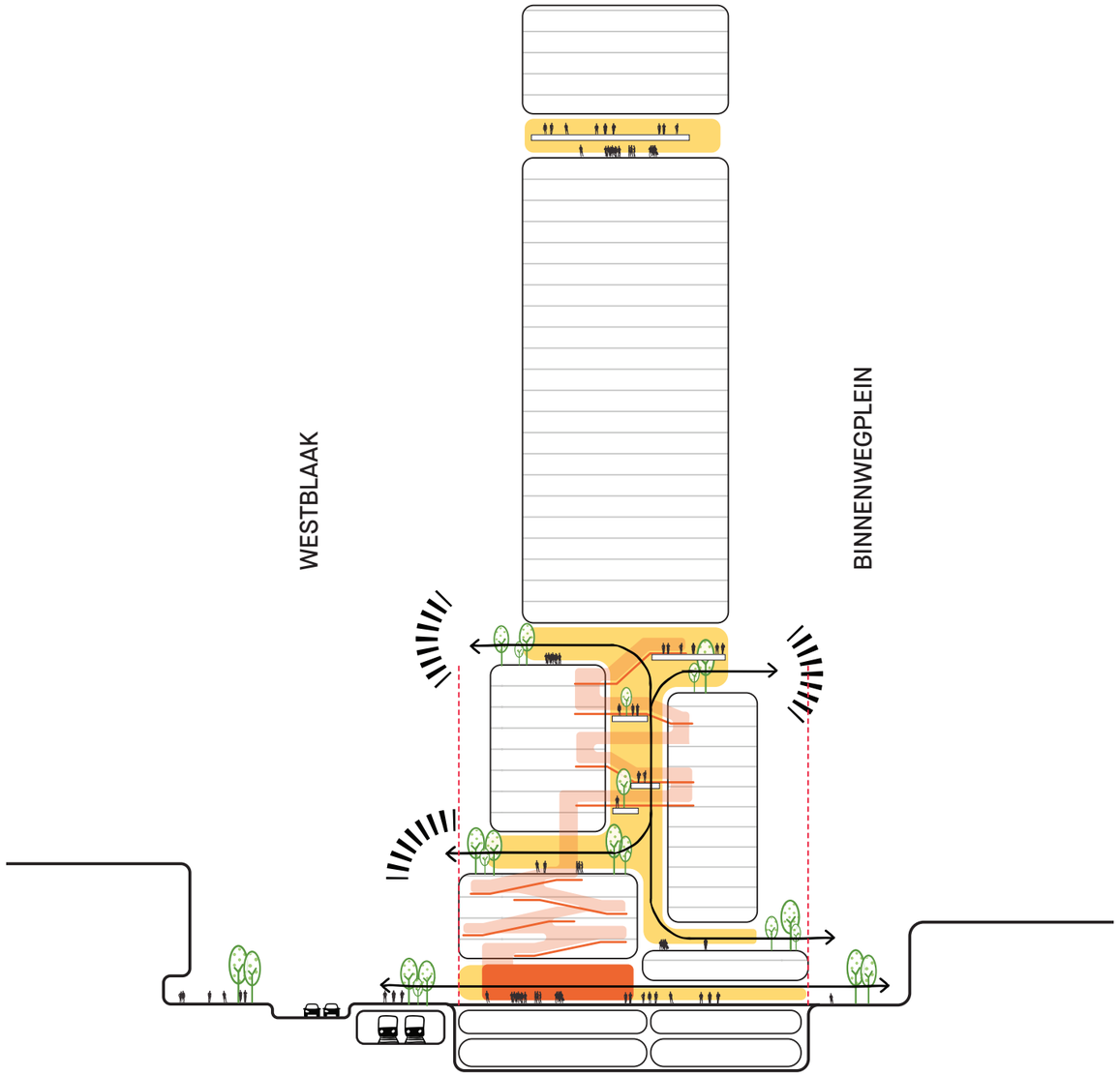
openbare ruimte stapelen

Disclaimer:
Ambities gevisualiseerd buiten het plangebied zijn suggesties en hebben geen status.





doorsnede A



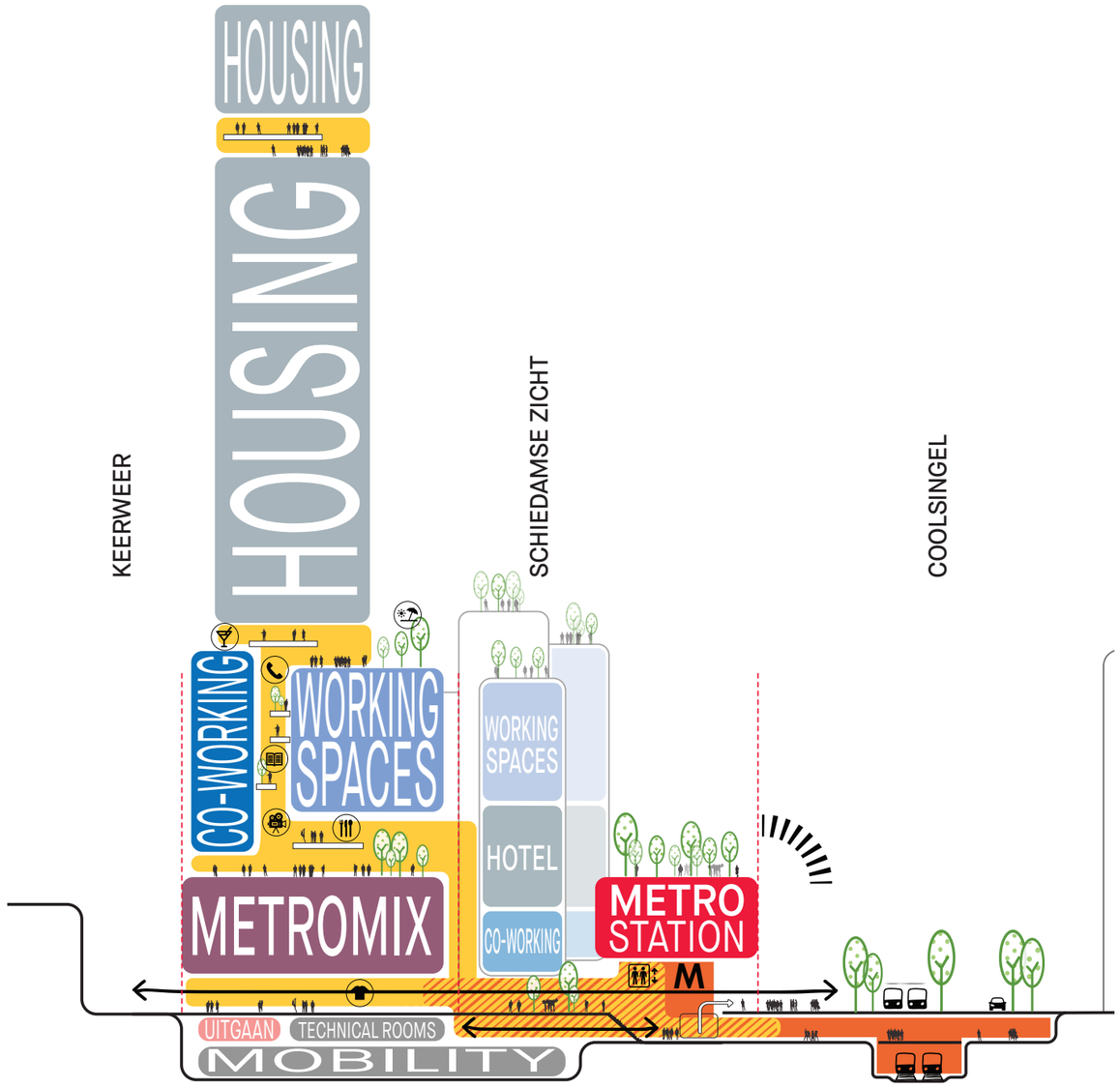
doorsnede B

ambities masterplan

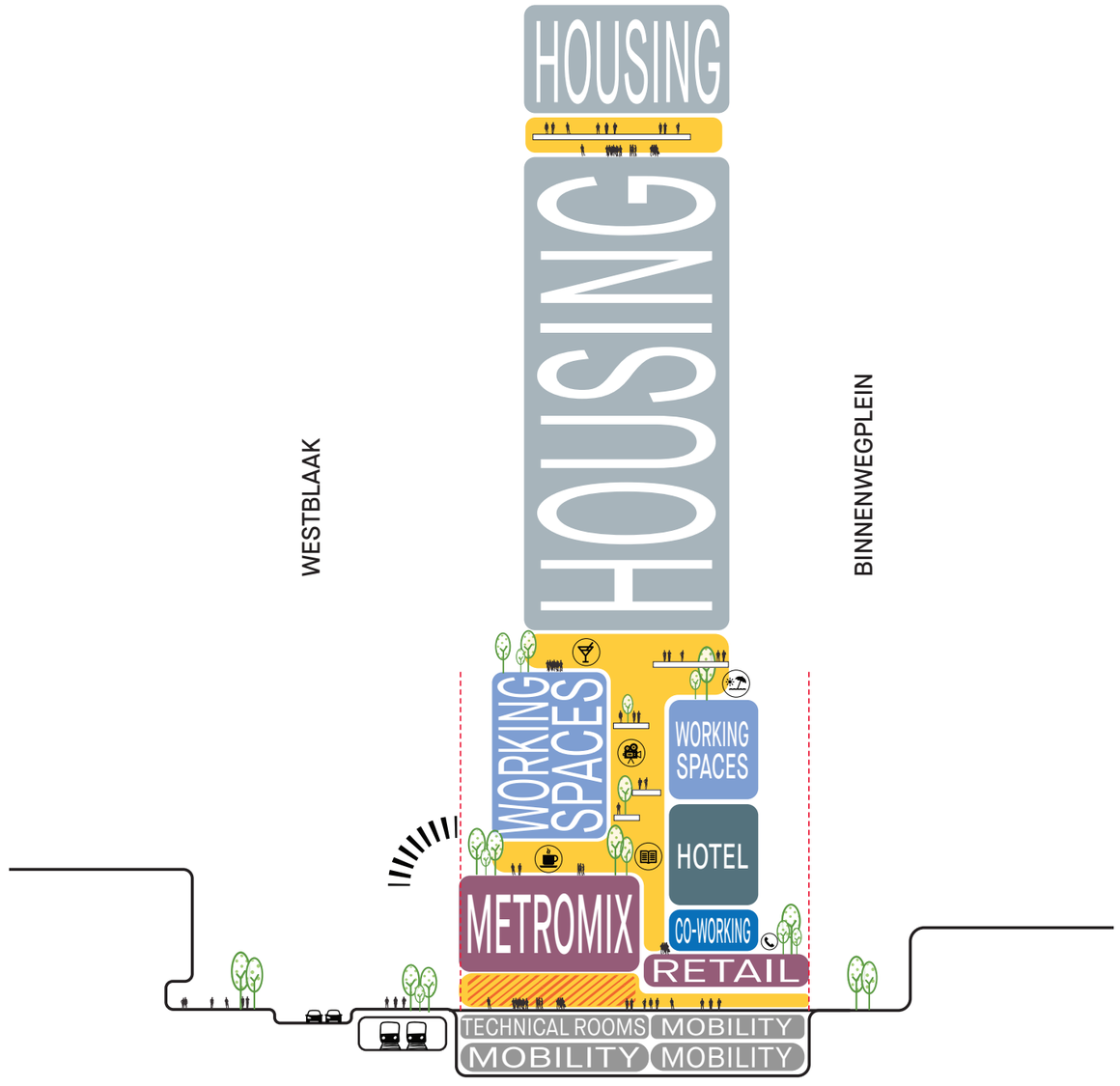
mogelijke programmamix stapelen

Disclaimer:
Ambities gevisualiseerd buiten het plangebied zijn suggesties en hebben geen status.





doorsnede A



doorsnede B

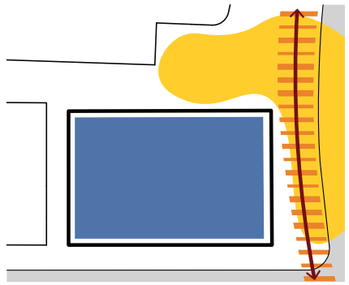
FRAMEWORK & SCENARIO'S

Met de uitgangspunten is een framework gemaakt van vijf onderwerpen: Publieke ruimte, Metrostation, Coolse Poort, Bovenbouw en Entree van het metrostation. Voor ieder onderwerp zijn drie varianten gemaakt. Zo is er in het onderwerp 'openbare ruimte' de mogelijkheid om een gesloten blok te maken, een straatje te maken door het blok, of om twee straatjes door het blok aan te leggen. Met de verschillende onderwerpen en de variaties hierop zijn verschillende combinaties onderzocht.

Met het framework zijn drie uiteenlopende scenario's samengesteld. Met de verschillende scenario's is de bandbreedte van de ontwikkeling verkend. Daarbij is gekeken naar zeer uiteenlopende mogelijkheden, van behoud van de Coolse Poort tot het meest ambitieuze hoogbouwproject. Op basis van de drie scenario's is een keuze gemaakt voor een Voorkeursscenario.

framework: 5 ingrediënten, elk met 3 alternatieven

1 - PUBLIEKE RUIMTE

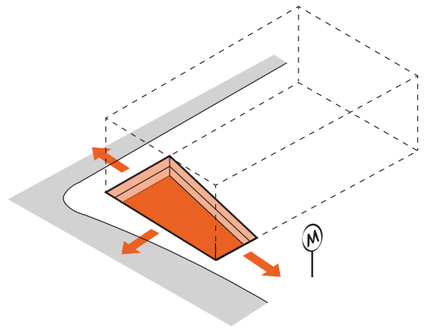


1.1 - unieke, grote plint met een setback naar Coolsingel

1.2 - plint alleen in deelgebied 1 en openbare plein in deelgebied 2

1.3 - apart plinten met verbinding tussen Schiedamse Vest en Coolsingel

2 - METROSTATION BEURS

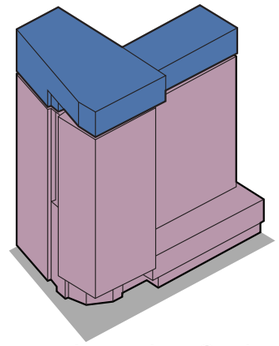


2.1 - metrostation alleen in deelgebied 2

2.2 - metrostation onder deelgebied 2 en een deel van deelgebied 1

2.3 - metrostation onder deelgebied 2 en deelgebied 1

3 - COOLSE POORT

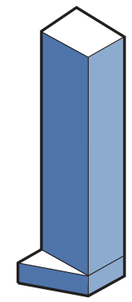


3.1 - renovatie van het Coolse Poort gebouw + 3 nieuwe verdiepingen boven

3.2 - renovatie van een deel en sloop van de andere deel.

3.3 - sloop van 100% van het Coolse Poort gebouw

4 - BOVENBOUW

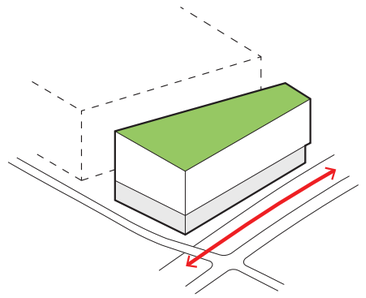


4.1 - een volume

4.2 - twee volumes

4.3 - een super-size volume

5 - ENTREE METROSTATION



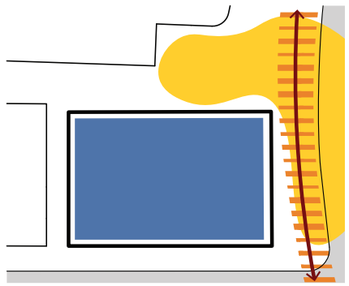
5.1 - een Rotterdamse laag gebouw verheven boven de grond

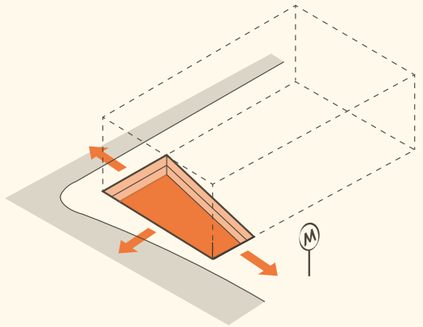
5.2 - een sculpturaal volume met stapterrassen

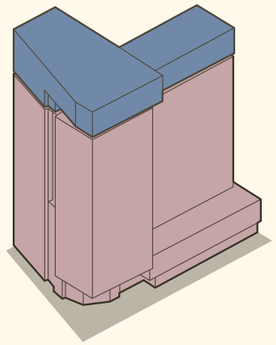
5.3 - een open paviljoen als metro-ingang

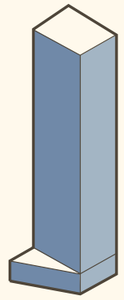
framework: verschillende scenario’s

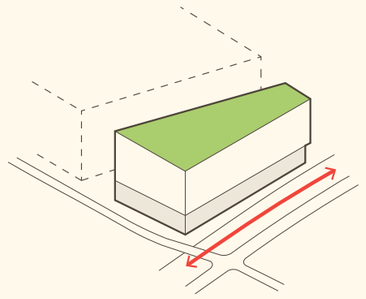
3 scenario’s



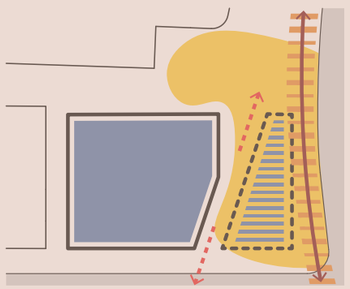


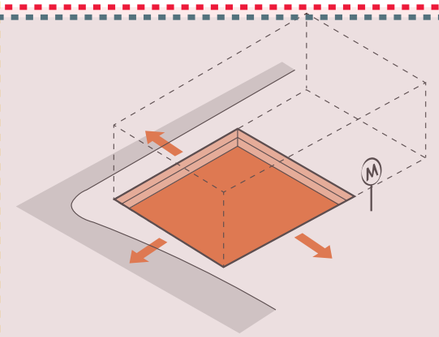


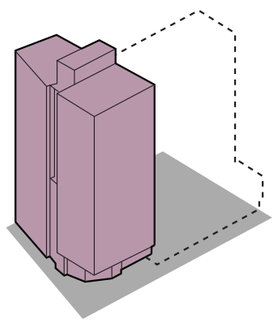


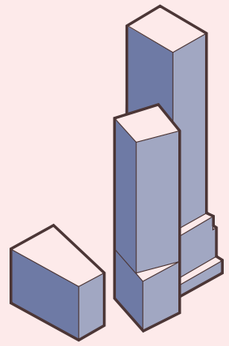


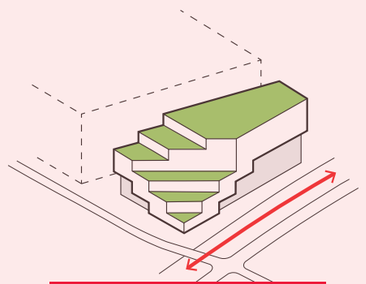
SCENARIO A



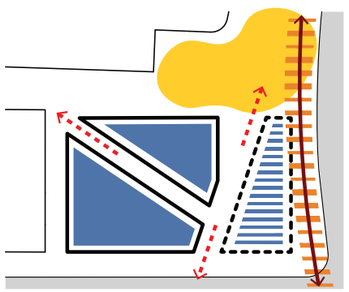


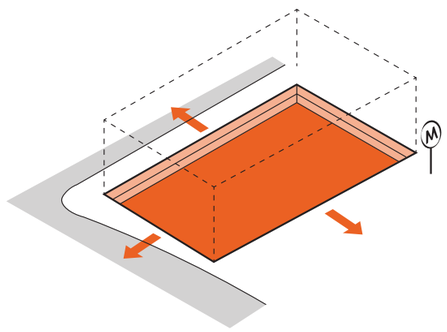


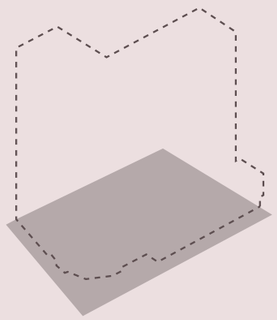


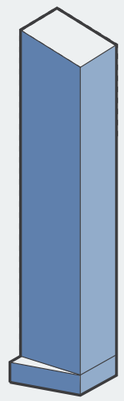


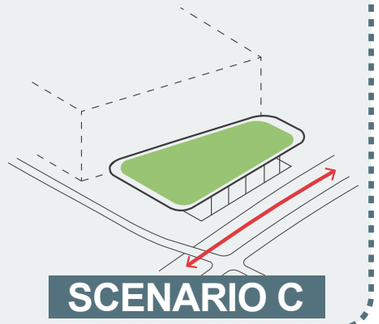
SCENARIO B











SCENARIO C

scenario's

overzicht - uitzicht vanaf Churchillplein

VOORKEURSSCENARIO



HUIDIGE SITUATIE

deelgebied 1: twee kantoorgebouwen met laagbouw aan de Keerweer

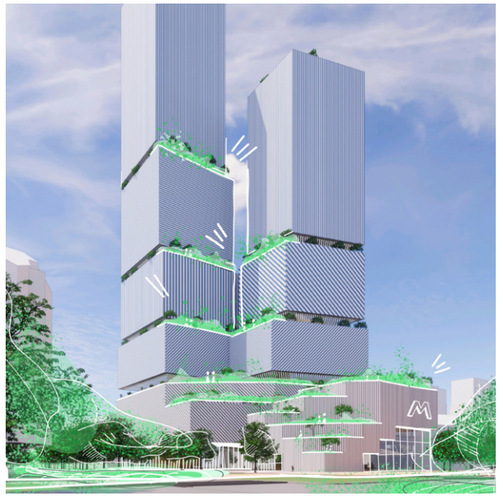
deelgebied 2: twee paviljoens met entree naar metro



SCENARIO A

deelgebied 1: transformatie & uitbreiding Coolse Poort + nieuwe hoogbouw

deelgebied 2: nieuw gebouw tot Rotterdamse laag



SCENARIO B

deelgebied 1: één plint met twee torens

deelgebied 2: nieuwe laagbouw



SCENARIO C

deelgebied 1: één plint met één hoge toren

deelgebied 2: nieuw plein & metro paviljoen

MASTERPLAN

Gedurende het proces is er op basis van een uitgebreide multicriteria-analyse continu bijgestuurd op de modellen en scenario's voor HART 010. Deze lijst is samengevat in het hiernaast staande kader. Elk scenario geeft op een andere manier antwoord op de gestelde opgave in het Ambitiedocument. Vanuit verschillende perspectieven is uiteindelijk een voorkeur uitgesproken voor Scenario A (transformatie in combinatie met nieuwbouw).

De keuze voor Scenario A komt voort uit nader onderzoek om de haalbaarheid van de scenario's verder te onderbouwen. Er is daarbij gekeken naar de constructieve haalbaarheid, demontage en omgeving, impact van zon en wind op de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en de cultuurhistorie. Doorslaggevend voor de keuze van scenario A was de mogelijkheid om de Coolse Poort te behouden. Hiermee worden cultuurhistorische waarden gerespecteerd, is er een grote beperking van bouwoverlast en circulariteit omarmt (hergebruik 37.000 m2 vastgoed). In dit scenario wordt conceptueel 'doorgebouwd' aan Rotterdam. Het leesbaar maken van deze lagen is op deze plek interessant en biedt ruimtelijk en programmatisch veel aanknopingspunten.

Daarnaast zijn er een aantal algemene onderwerpen verder uitgewerkt. Ten eerste is er een thematische verkenning gedaan naar de programmatische invulling voor de Rotterdamse laag. Ook is er gekeken naar de verdeling van het programma volgens de principes van de 'metro-mix'.

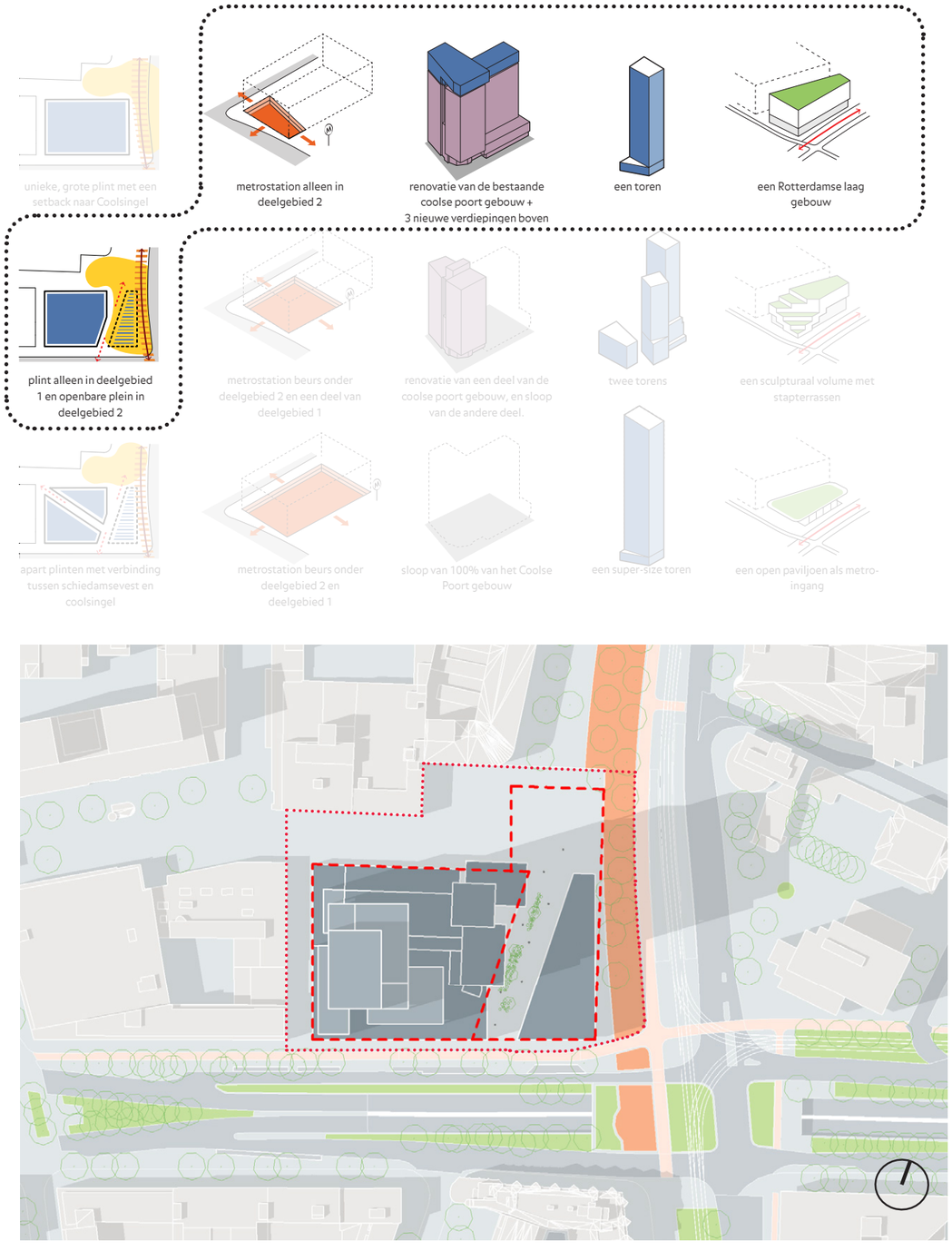
Ten tweede is het onderwerp mobiliteit verder uitgewerkt. Hieronder valt de aansluiting en uitbreiding van de metrostation Beurs en het OV-knooppunt. Er wordt uiteengezet hoe het masterplan inzet op duurzame mobiliteit en toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers. Ook worden de oplossingsrichtingen beschreven ten aanzien van het autoparkeren en het laden en lossen.

Ten derde is er een overzicht en voorstel opgesteld voor het participatieproces en het omgevingsmanagement. Participatie is vanaf het begin onderdeel geweest van het proces om informatie op te halen en draagvlak te creëren voor de ontwikkeling van HART 010. Er wordt beschreven op welke manier stakeholders in en rond het gebied betrokken zijn in de planontwikkeling. Daarbij is aangegeven welke aanbevelingen en adviezen uit het participatieproces zijn gekomen en hoe de vervolgstappen eruitzien.

Het masterplan sluit af met een voorstel voor de planning. Hierin wordt omschreven wat op korte termijn de vervolgstappen zijn en wat de beoogde planning is van het gehele project.

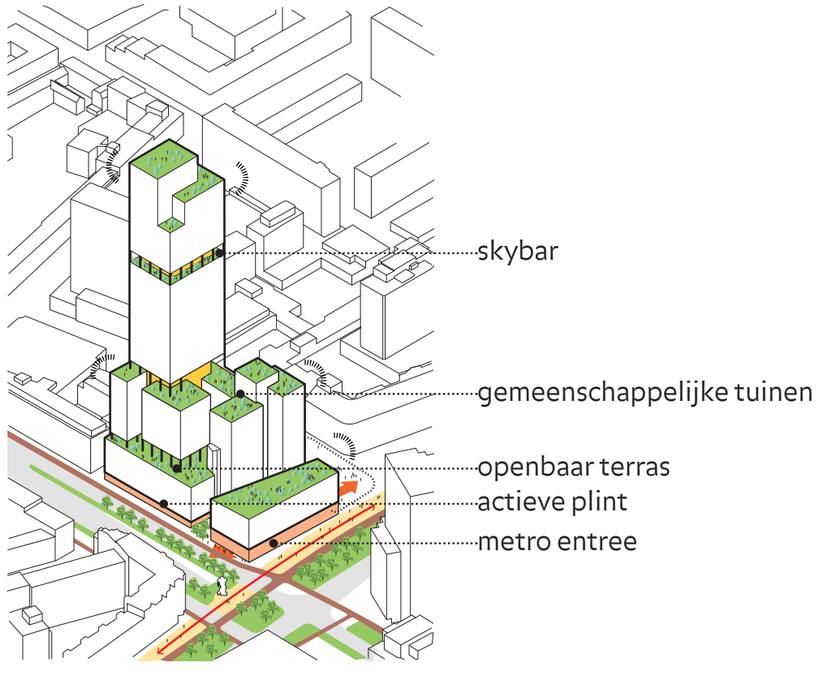
masterplan

transformatie met nieuwbouw

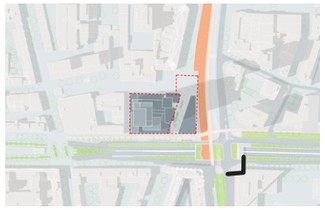


Het bestaande stedelijke weefsel is een collage van verschillende bouwperiodes. Het masterplan maakt de cultuurhistorische gelaagdheid van de plek zichtbaar. Elk bouwdeel vertegenwoordigt een periode. De stedenbouw erkent en lijmt de historische én moderne assen. De bebouwing aan de Westblaak volgt de wederopbouw architectuur in de omgeving. De Coolse Poort wordt behouden en representeert ook in de toekomst de hoogbouw van de jaren ’70.

In het masterplan is het bestaande Coolse Poort gebouw getransformeerd en is er op deelgebied 1 een nieuwe toren toegevoegd. Op deelgebied 2 zijn de twee bestaande paviljoens gesloopt en vervangen voor een nieuw volume met een hoogte van de Rotterdamse laag. Deze voorgestelde massa sluit het stadsblok en sluit beter aan op het Churchillplein.



masterplan

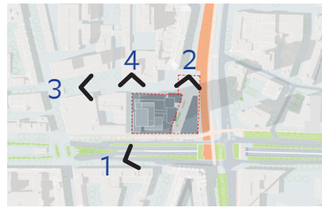


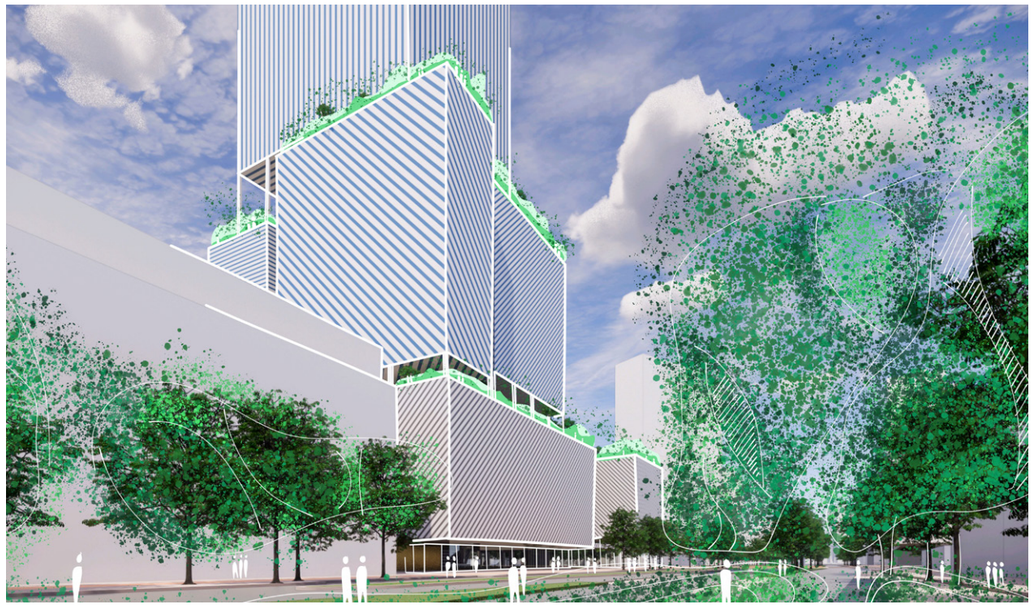


Bouwblok met hoogbouw en volume tot Rotterdamse Laag boven metrostation

uitzicht vanaf Churchillplein

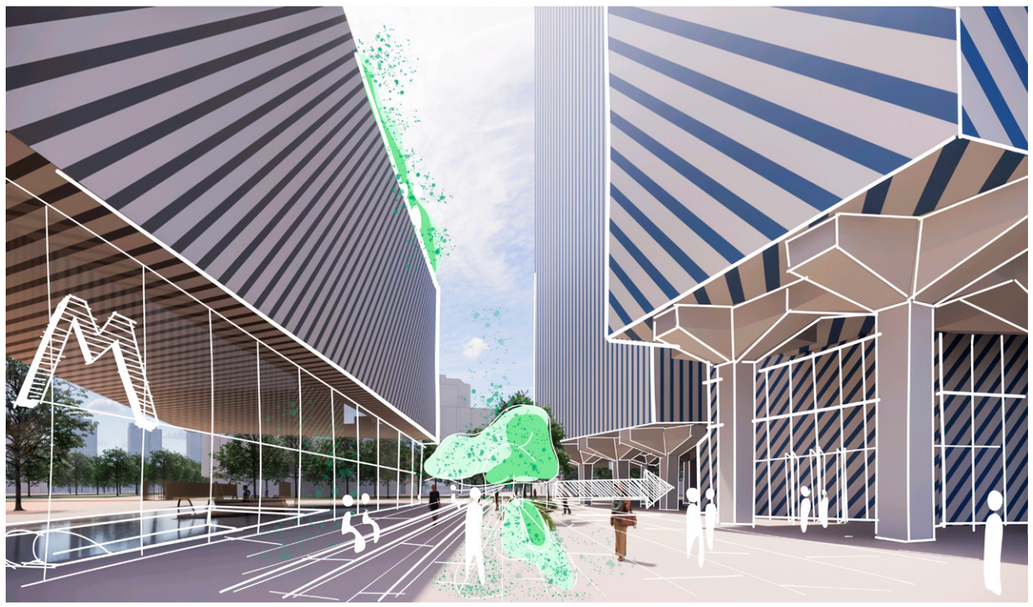
masterplan





1- uitzicht vanaf Westblaak

Aansluiting Rotterdamse laag op gevellijn en gevelopbouw Westblaak (hoge plint + max 6 lagen) wordt doorgezet tot aan Churchillplein.



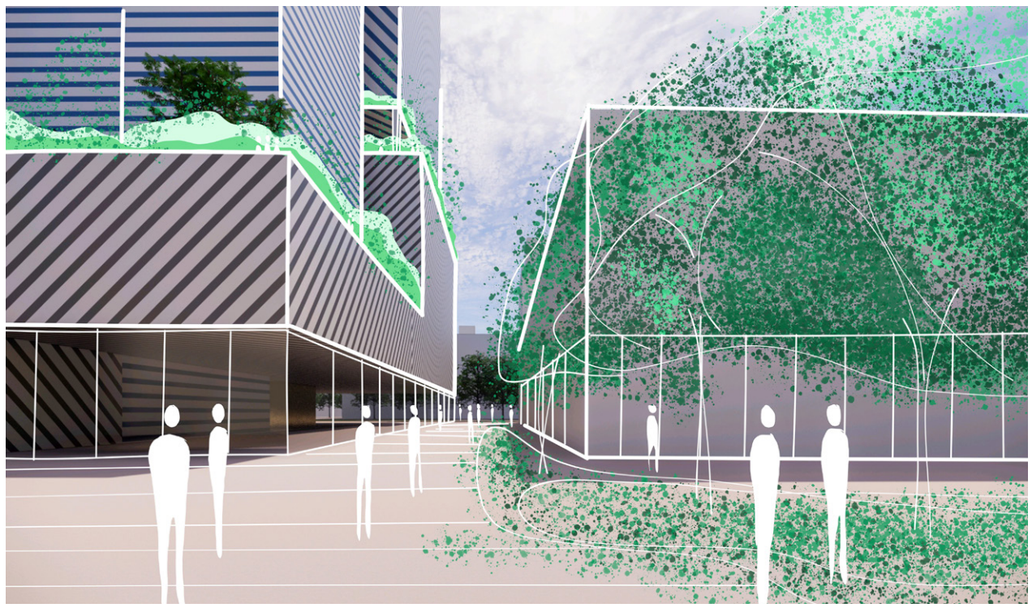
2 - uitzicht op Schiedamse Vest

Goed vindbaar en bereikbaar metrostation en herstelde plintzone met karakteristieke kolommen.



3 - uitzicht vanaf Binnenwegplein

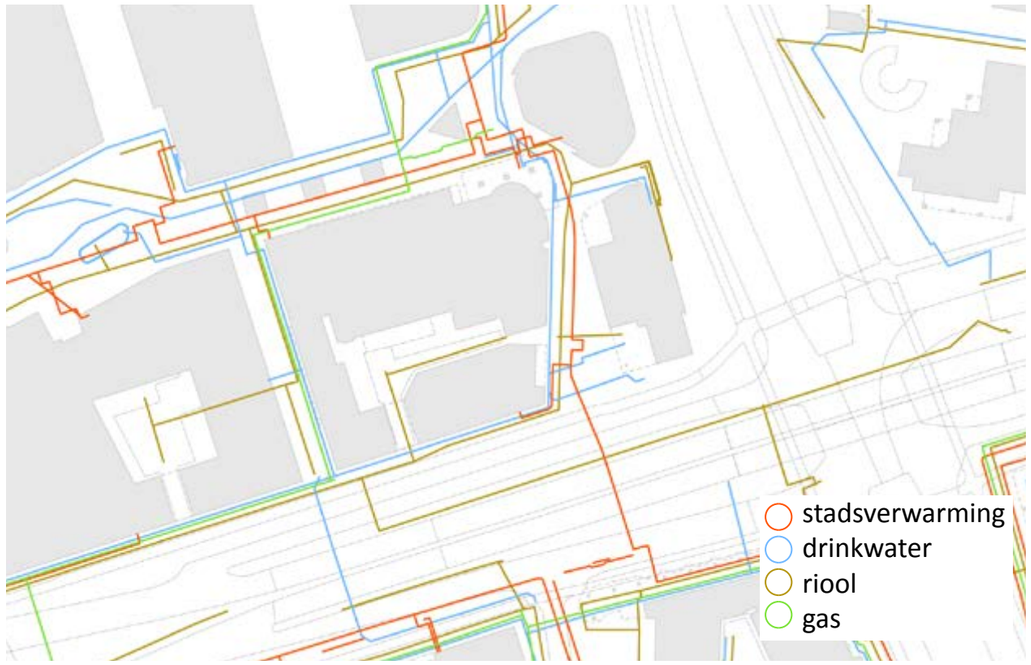
Door sloop paviljoen ontstaat pleinruimte aan de Coolsingel en wordt de zichtas hersteld naar het Schielandhuis



4 - uitzicht op Keerweer

Subtiele overgang in hoogte (en gevelindeling) tussen de Westblaak en het Binnenwegplein.

ondergrond en constructie



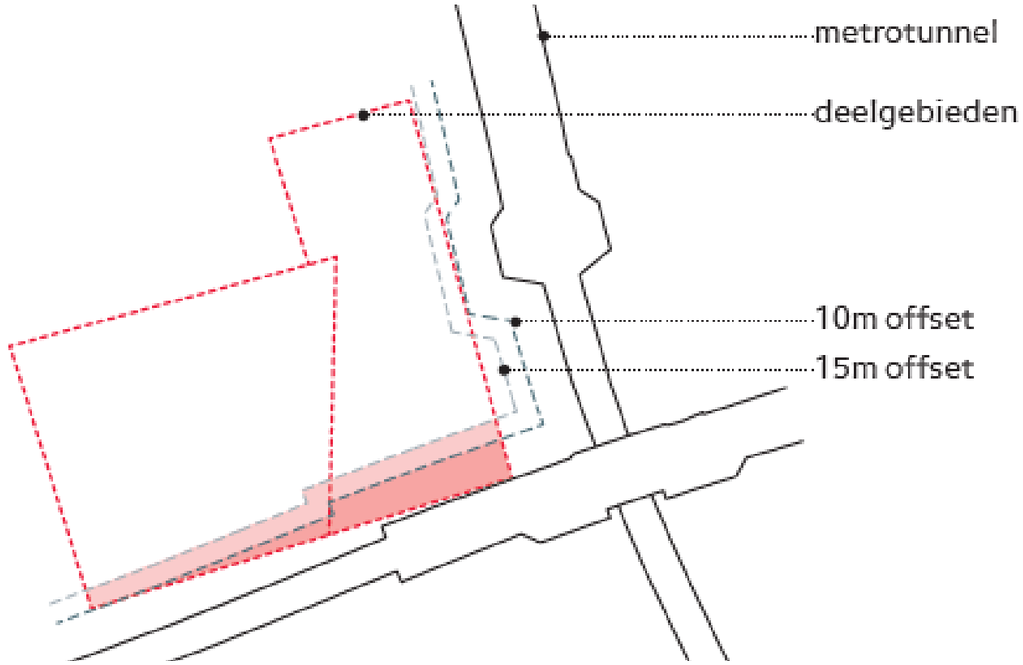
kabels & leidingen

Rondom het stedelijk blok en in het laad- en loshof liggen een aantal kabels en leidingen, waaronder een stadswarmteleiding. Voor onderhoud en beheer is het van belang is dat men bij de leidingen moet kunnen komen met een hydraulische graafmachine.

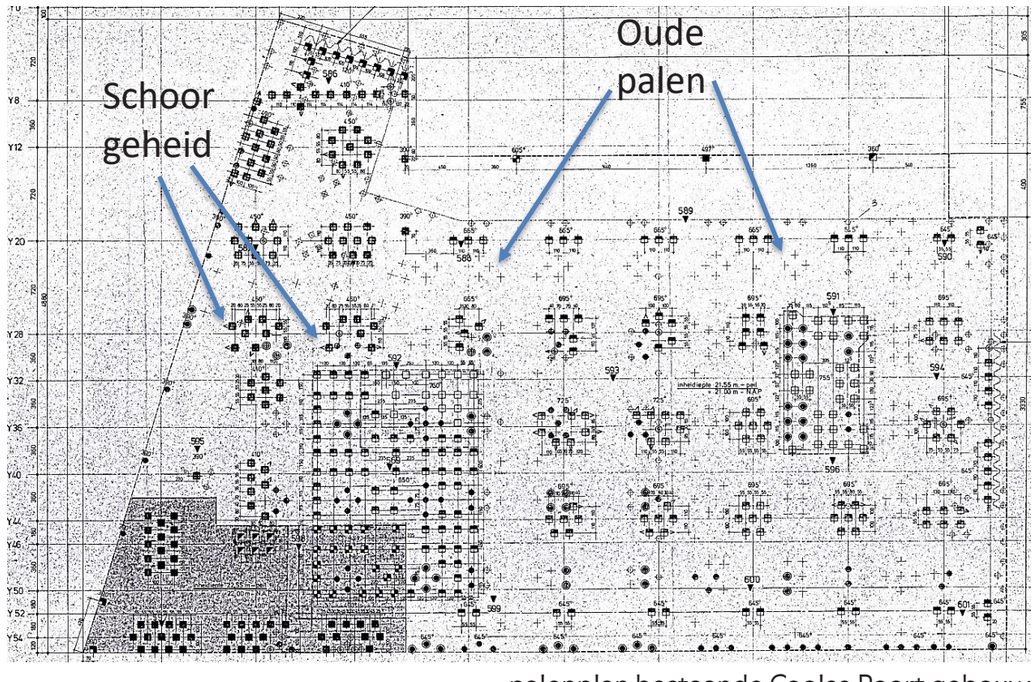
Eventuele kelderverdiepingen kunnen niet onder de kabels en leidingen worden gemaakt.

Verplaatsing / omlegging lijkt vooralsnog mogelijk, maar langs de randen van de bouwplot is weinig ruimte en er liggen al veel kabels en leidingen. De oostwestgelegen kabels en leidingen ten noorden van het zuidelijk paviljoen zouden noordelijker omgelegd kunnen worden. De gemeente heeft de wens het riool in de omgeving inclusief het hofje te vervangen.

Voor een verdere uitwerking moet onderzocht worden wat de status van de kabels en leidingen is en welke aanpassingen er gedaan moeten worden voor toekomstige bouwplannen binnen het plangebied.



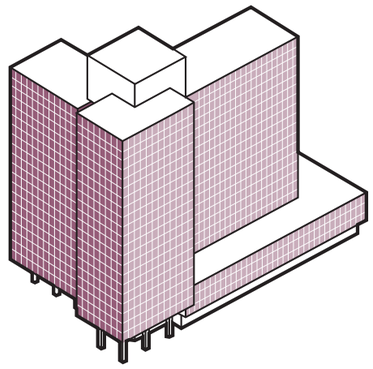
offset metrobuizen RET



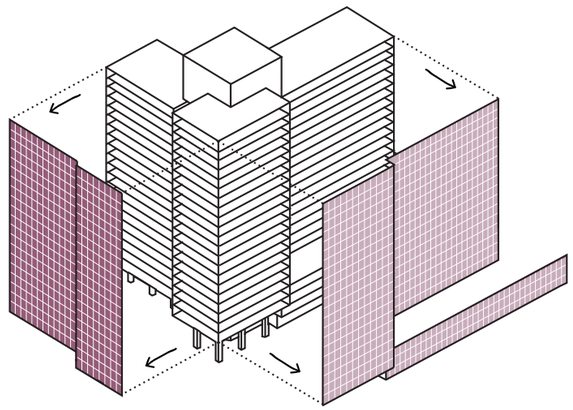
palenplan bestaande Coolse Poort gebouw

Coolse Poort gebouw

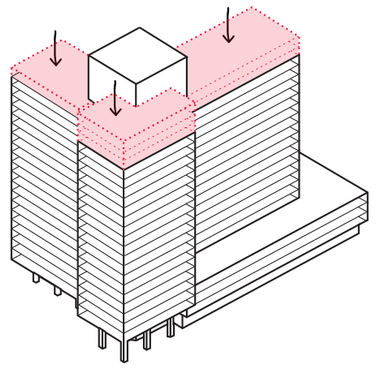
alternatief - transformatie



0. Bestaande situatie



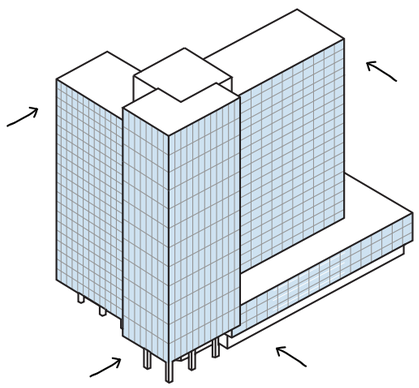
1. Sloop van de bestaande gevels



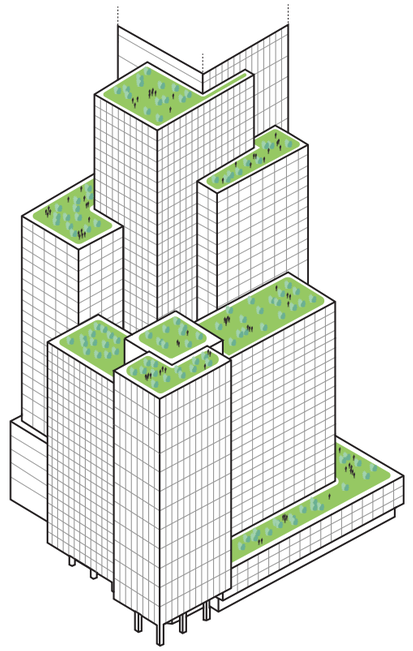
2. Sloop van de hoogste verdiepingen

3. Toevoeging van nieuwe verdiepingen (staal of hout structuur)

'donor skelet'



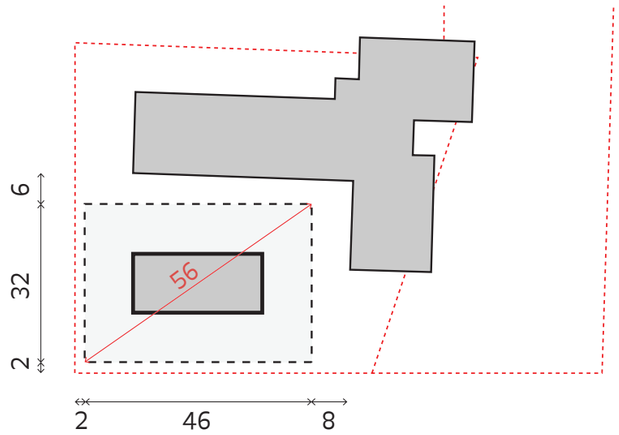
4. Toevoeging van nieuwe gevels



5. Nieuwbouw: verbonden collectieve terrasen

plaatsing nieuwe hoogbouw
alternatieven

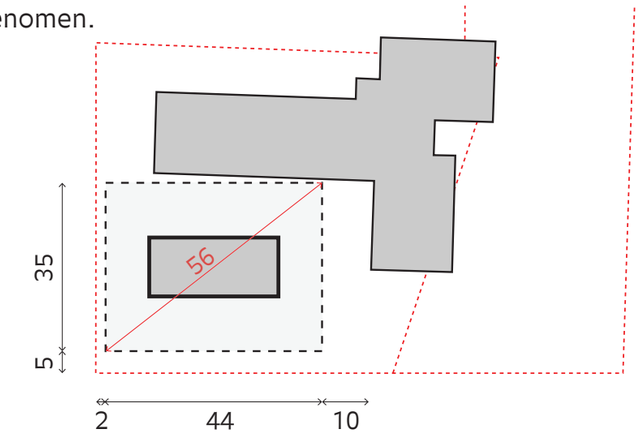
De uitdagingen en mogelijkheden van het plaatsen van een nieuwe hoogbouw naast het bestaande Coolse Poort gebouw worden geanalyseerd. Er worden verschillende alternatieven bestudeerd. Er is rekening gehouden met meerdere factoren: zonlicht, diagonaal van de toren, impact op bestaande constructie, bestaande funderingen. Er wordt nog niet voor één van deze modellen gekozen. Deze alternatieven zijn input voor de NvU en worden niet één op één overgenomen.



ALTERNATIEF 1

Afstand van 6m tussen de nieuwe toren en het bestaande Coolse Poort gebouw

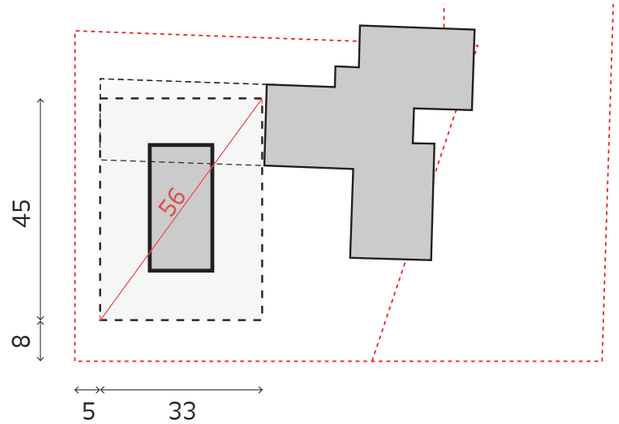
(- kleine setback / - weinig daglicht / + vrij te bouwen toren)



ALTERNATIEF 2

Verbinding tussen nieuwe toren en het bestaande Coolse Poort gebouw, met een 5m setback langs Westblaak

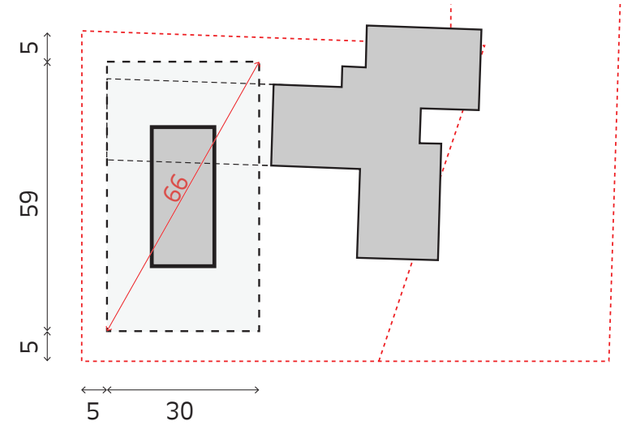
(+ grotere setback / - weinig daglicht / + vrij te bouwen toren)



ALTERNATIEF 3

Sloop van een deel van het Coolse Poort gebouw. Nieuwe toren met een setback langs Westblaak en Keerweer

(- slopen CP / + grotere setback)



ALTERNATIEF 4

Sloop van een deel van het Coolse Poort gebouw. Nieuwe toren met een setback langs Westblaak en Keerweer

(- slopen CP / + grotere setback)

optopping Coolse Poort gebouw

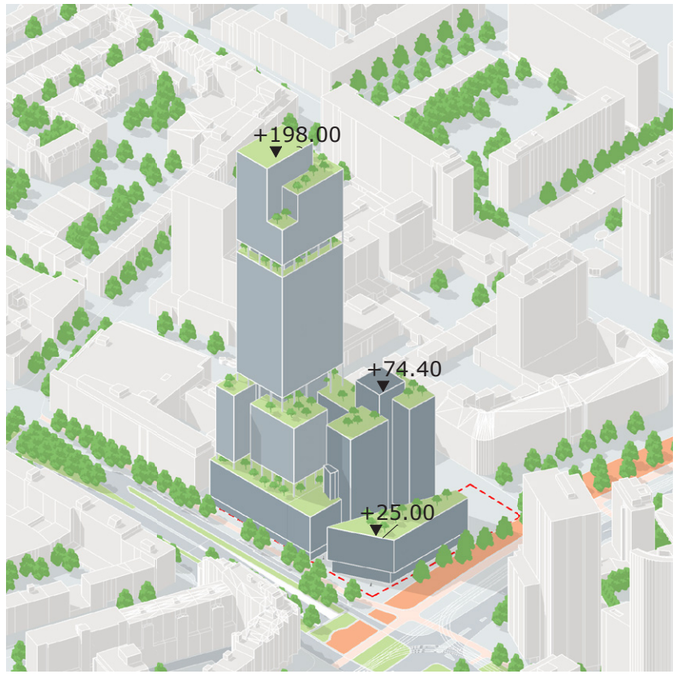
alternatieven - uitzicht vanaf Churchillplein

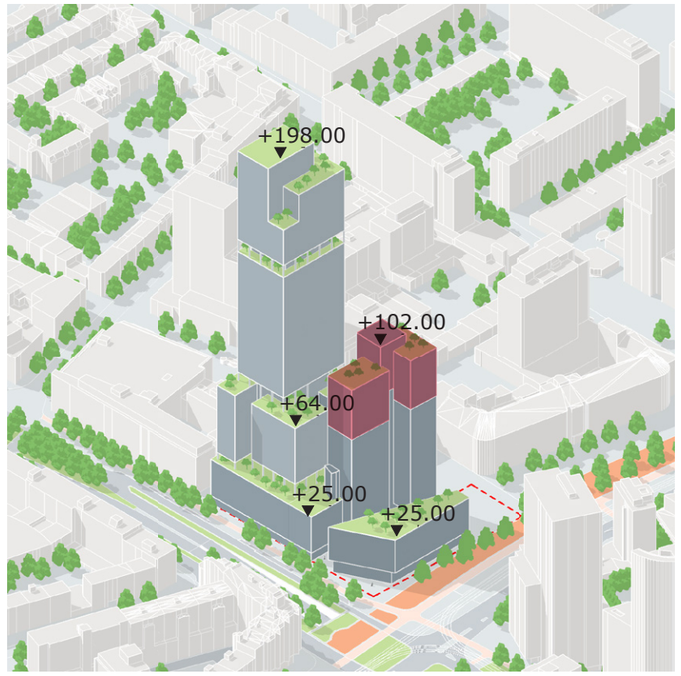
Disclaimer:
Er wordt nog niet voor één van deze modellen gekozen. Deze alternatieven zijn input voor de NvU en worden niet één op één overgenomen.

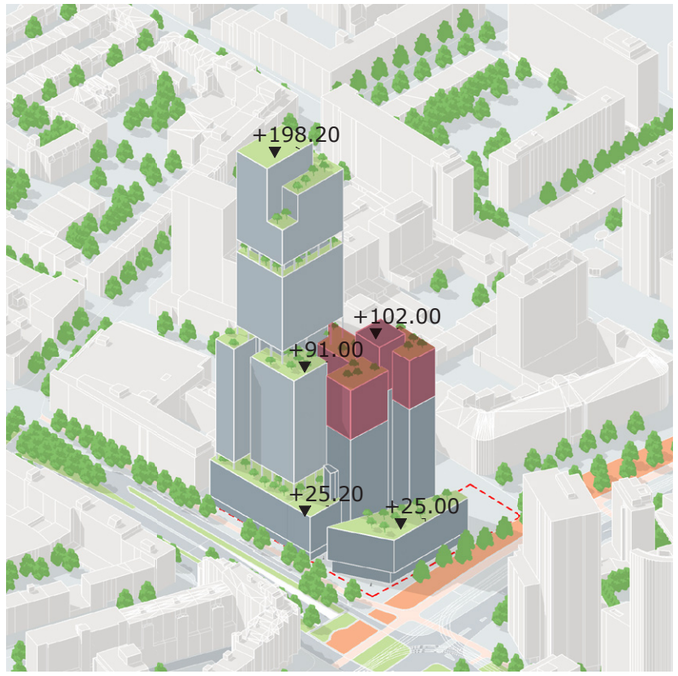












ALTERNATIEF 0

huidige hoogte Coolse Poort

oppervlakten deelgebied 1 = 120.000 m²
oppervlakten deelgebied 2 = 14.000 m²

ALTERNATIEF 1

deel optopping Coolse Poort tot 100m

9 verdiepingen (verdiepingshoogte ca. 3.1m)
van 924 m² = 8.316 m²

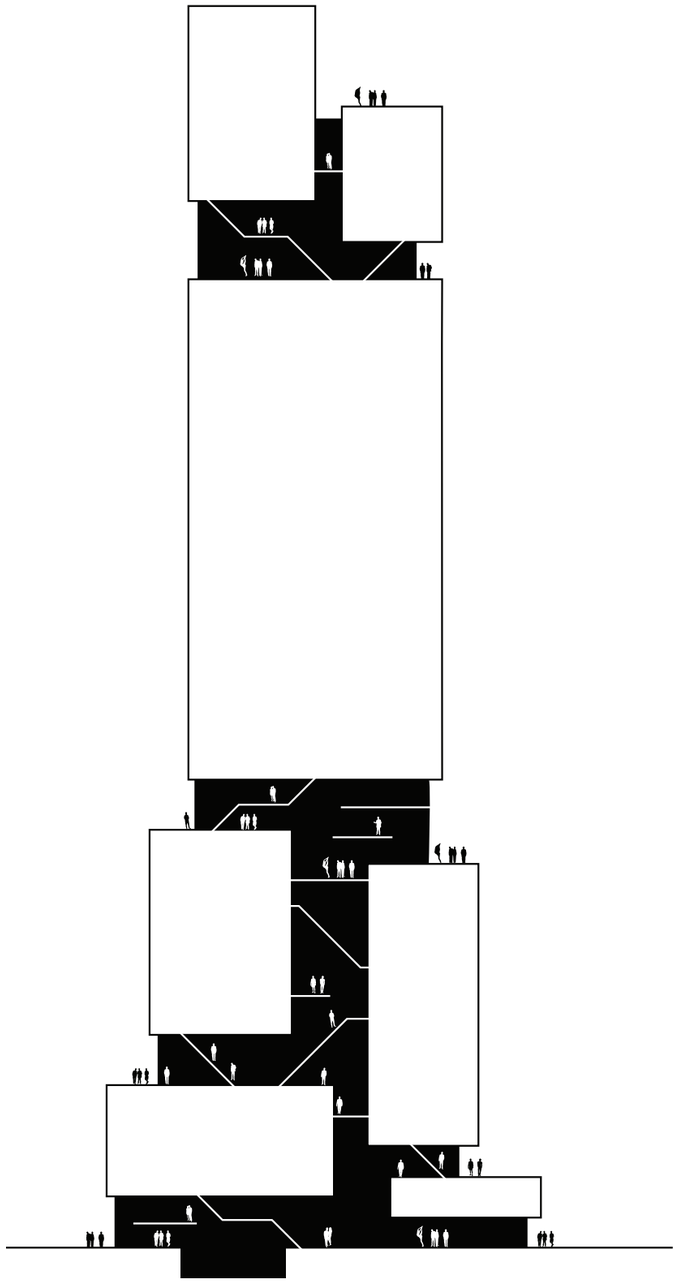
ALTERNATIEF 2

optopping Coolse Poort tot 100m

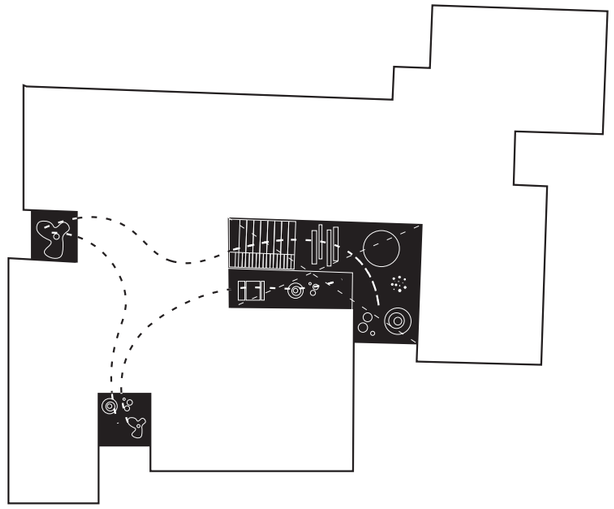
9 verdiepingen (verdiepingshoogte ca. 3.1m)
van 1.611 m² = 14.499 m²

compositie van lege ruimte

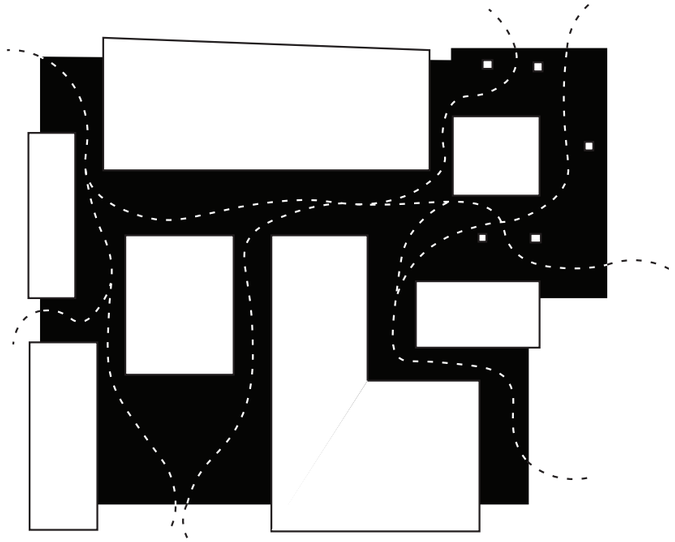
nolli plattegrond en doorsnede



doorsnede



20e verdieping



begane grond



Groene Toren, Den Haag - Mecanoo





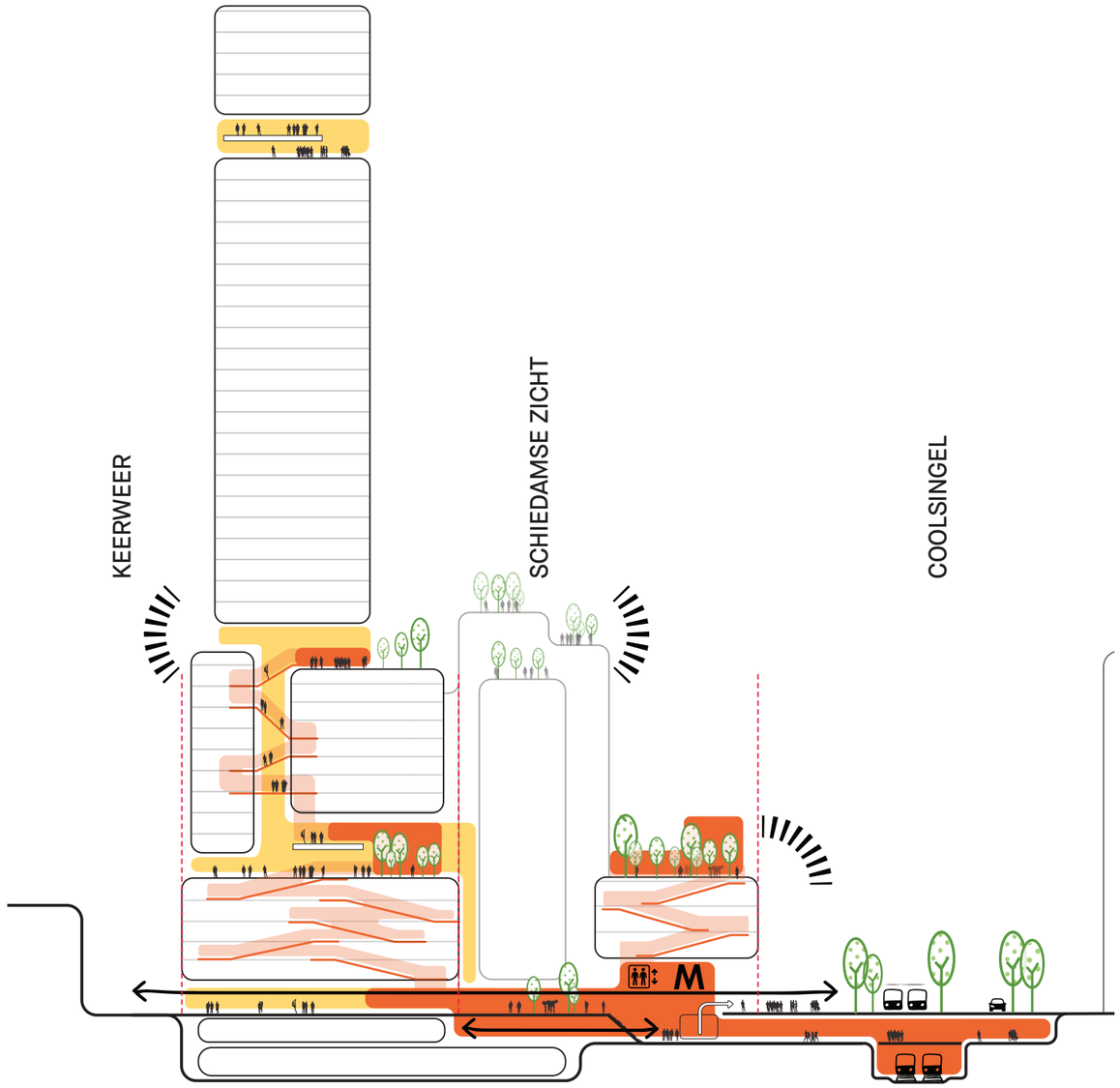
Forum Groningen - NL Architecten

doorsnede

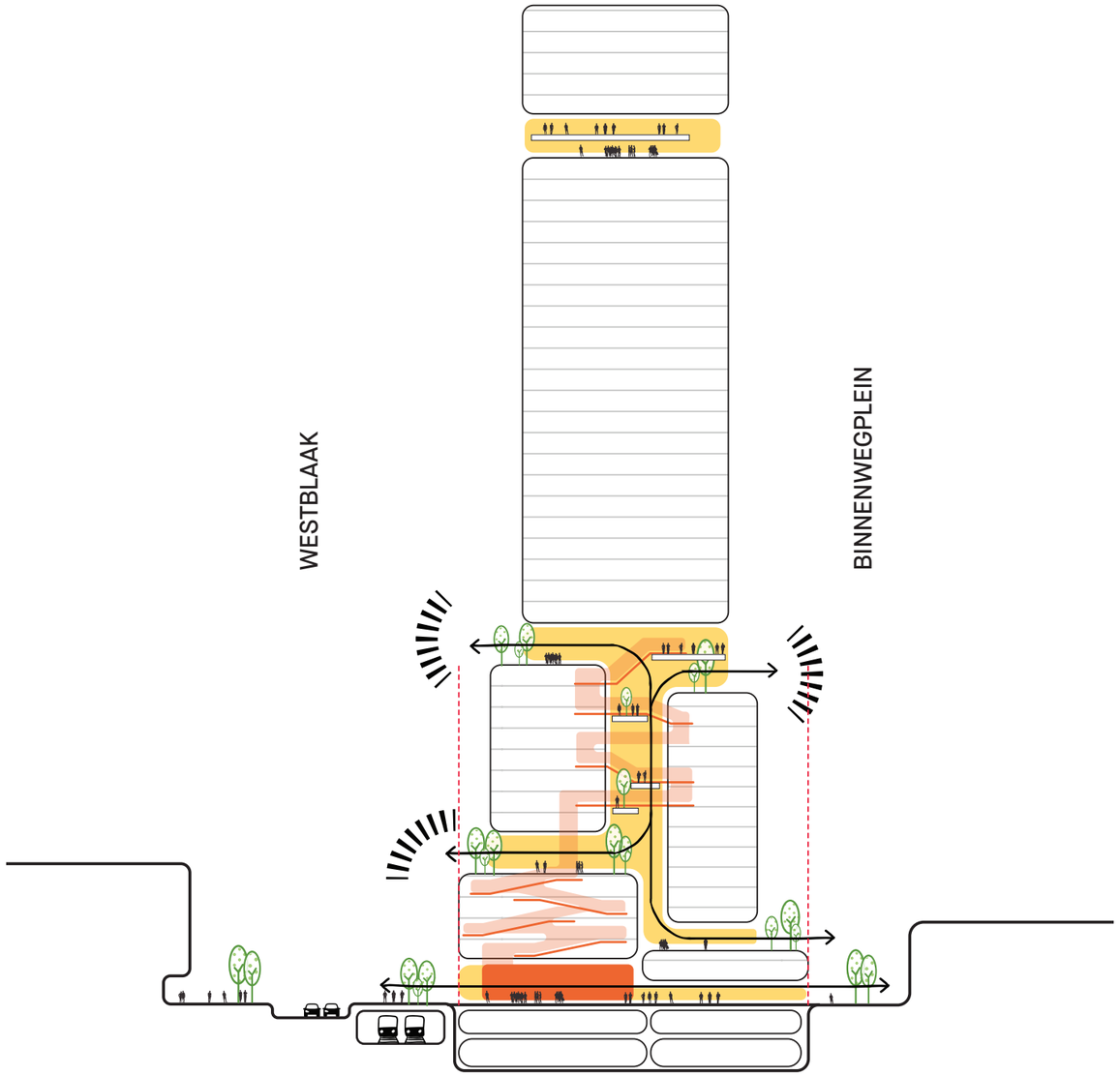
openbare ruimte stapelen

Disclaimer:
Ambities gevisualiseerd buiten het plangebied zijn suggesties en hebben geen status.





doorsnede A



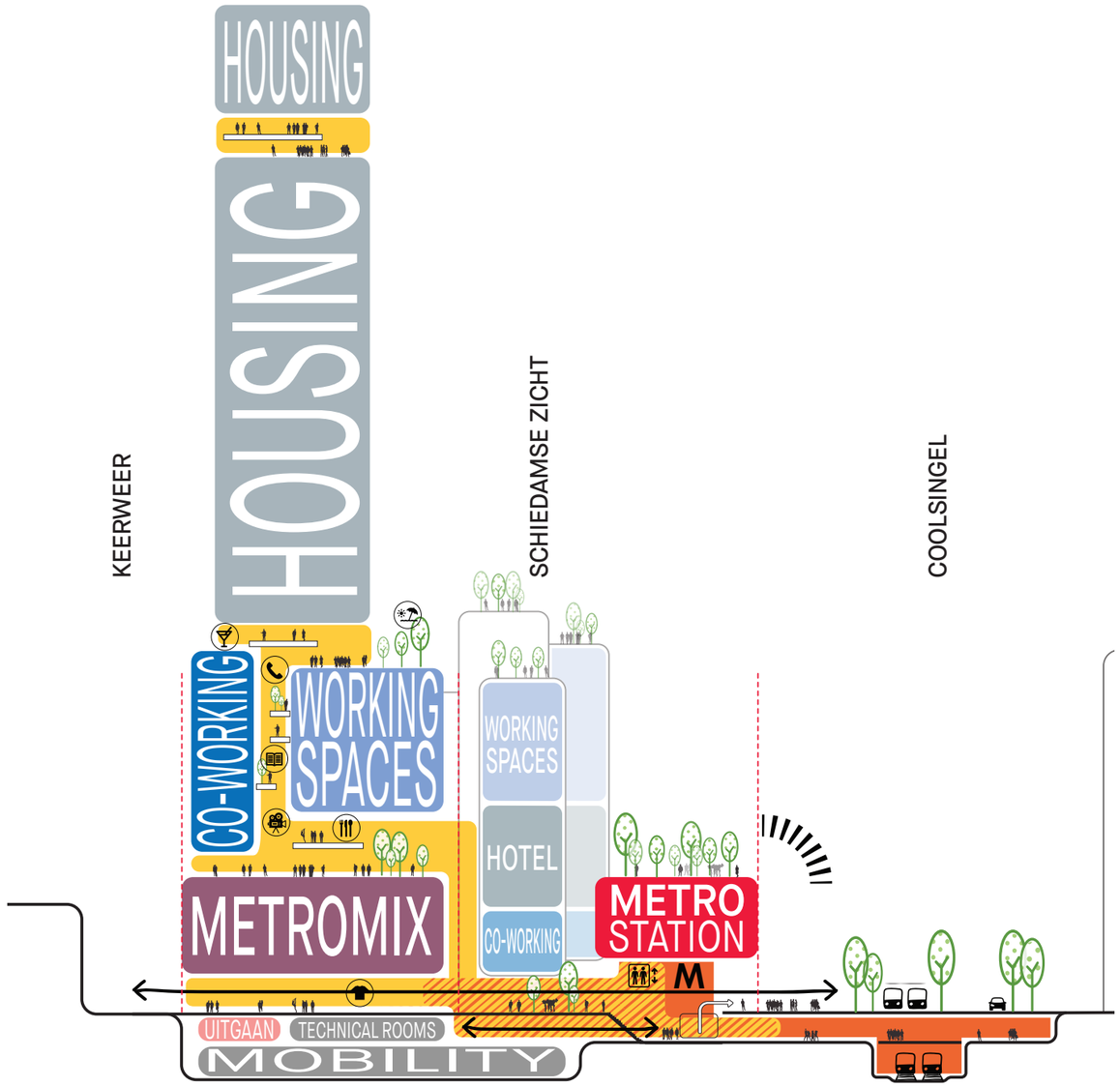
doorsnede B

doorsnede

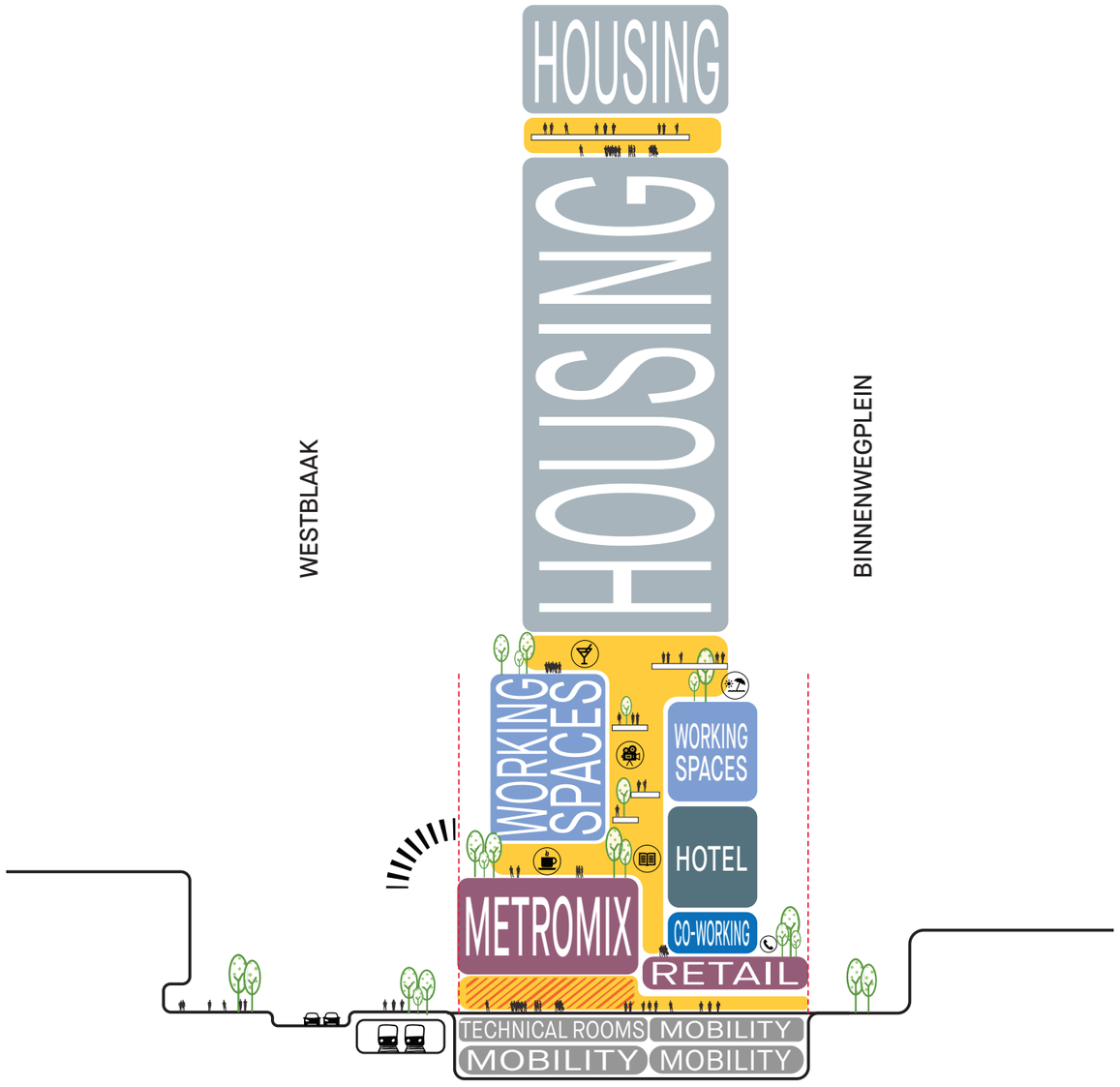
mogelijke programmamix stapelen

Disclaimer:
Ambities gevisualiseerd buiten het plangebied zijn suggesties en hebben geen status.





doorsnede A



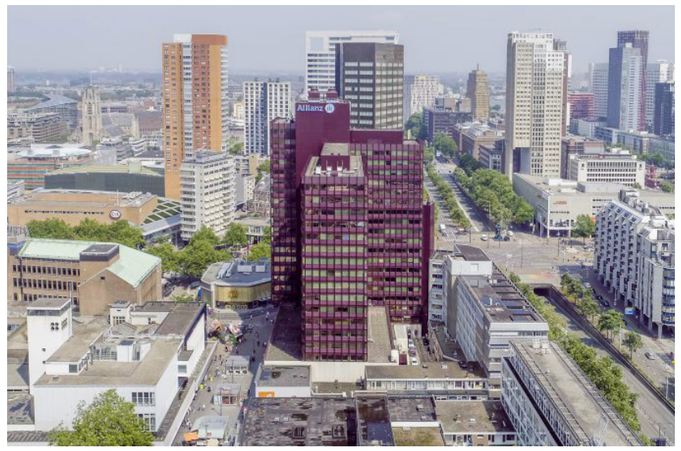
doorsnede B

cultuurhistorische waardestelling gebouwen

gebouw ‘Coolse Poort‘



De Coolse Poort is het roodkleurige kantoorgebouw aan de Coolsingel, ontworpen door architect Rob van Erk. Het gebouw is opgeleverd in 1978 en 74 meter hoog (22 verdiepingen). De naam verwijst naar de vroegere stadspoort op deze plek. Bij de wederopbouw stond hier het Rotterdams Nieuwsblad, wat al vroeg weer is gesloopt om plaats te maken voor het huidige gebouw.
De Coolse Poort is één object met een daaromheen gevouwen gevel. De gevel van het gebouw is één geheel en is verticaal geleed met stijlen of ribben. Het gebouw kent verschillende texturen: de onderbouw is glad, ramen zijn strak en de bovenbouw is juist geribbeld (ook de gevelplaten). De aubergine-kleur was in de jaren ‘70 een modekleur en kenmerkend voor die tijd. Oorspronkelijk was deze meer bruin bedoeld, maar daar is van afgeweken vanwege de beschikbare gevelmaterialen/verf. De gevel is in slechte staat, evenals de installaties. Beheerstechnisch is dat dus een uitdaging.
Oorspronkelijk wilde Rob van Erk een curtain wall voor de gevel maken, maar op verzoek van de gebruikers is ervoor gekozen om een borstweringen van 1 meter hoog te maken. Zijn oplossing is de huidige gevel. Door één kleur te gebruiken en de verticale lijnen te benadrukken geeft het toch de uitstraling van een curtain wall.
De betonnen onderbouw was oorspronkelijk vrij (bedoeld), de entree was er los in een volume ‘ondergeschoven’. De ‘betonvuisten’ waren dus vrije





elementen onder het gebouw. Het interieur is simpel en ook zo bedoeld, maar is niet echt relevant. Er is een heldere opbouw met grote open vloeren. De stabiliteit komt uit de kern en de drie trappenhuizen.
De vormgeving van het gebouw is kenmerkend voor de jaren 70. Veel van dergelijke gebouwen verdwijnen nu (in hun verschijningsvorm) uit de stad. Vanuit Post 1965 is er meer aandacht voor gebouwen uit deze periode, al kent de Coolse Poort geen formele bescherming. Advies is om bij behoud in ieder geval ervoor te zorgen dat het gebouw één geheel blijft en opnieuw voor een kenmerkende expressieve kleur te kiezen voor de gevel

cultuurhistorische waardestelling gebouwen

geschiedenis gebouw ‘Coolse Poort‘



Rotterdams Nieuwsblad, gebouwd 1947, gesloopt 1974



1978

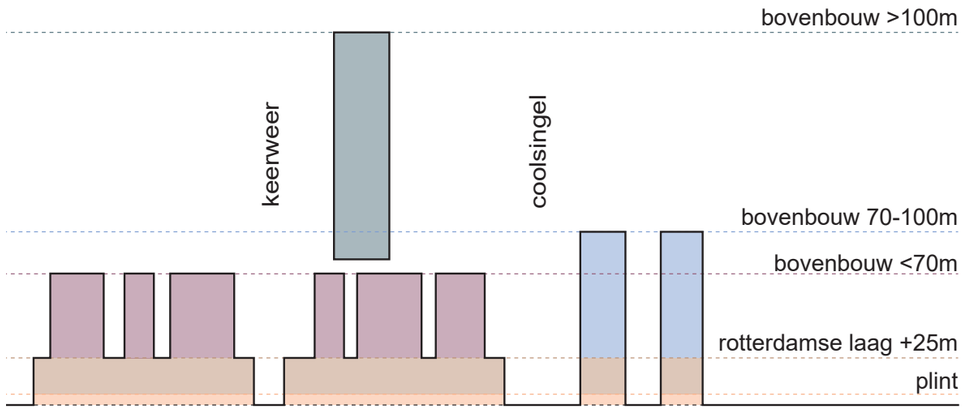


1978

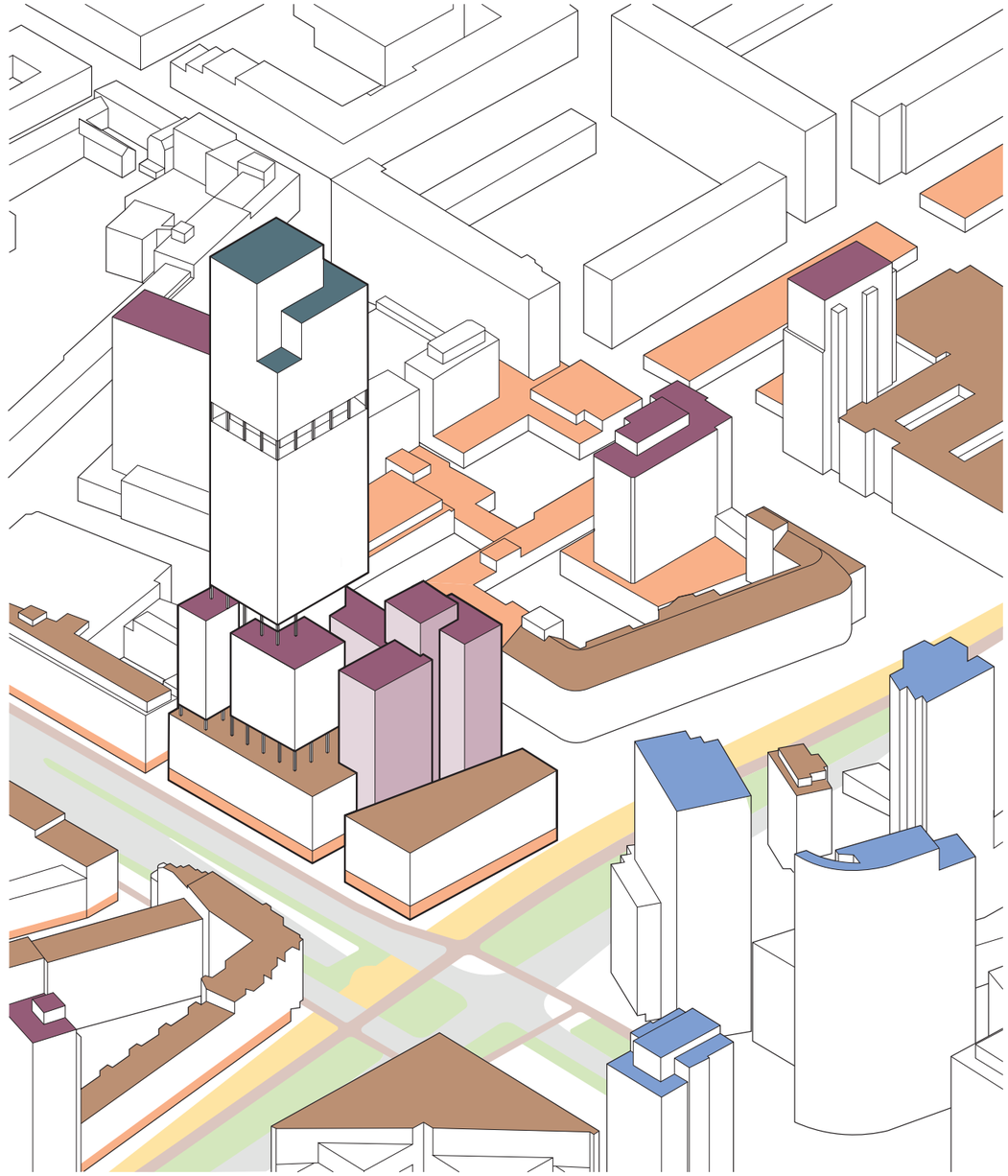


1987

cultuurhistorie en gelaagdheid



Het masterplan maakt de cultuurhistorische gelaagdheid van de plek zichtbaar. Elk bouwdeel vertegenwoordigt een periode. De stedenbouw erkent en lijmt de historische én moderne assen. De bebouwing aan de Westblaak volgt de wederopbouw architectuur in de omgeving. De Coolse Poort representeert de hoogbouw van de jaren ‘70. De geplande nieuwbouw wordt een nieuwe, moderne laag van de 21ste eeuw. Het is vanuit cultuurhistorisch oogpunt interessant om in de expressie van de bouwdelen het contrast tussen deze lagen zichtbaar te maken. Daarmee wordt in het hart van de stad de geschiedenis van de naoorlogse hoogbouw zichtbaar gemaakt.



bovenbouw +100m
bovenbouw 70m - 100m
bovenbouw <70m
Rotterdamse laag
plint

bezonning en windsonderzoek - dGmR

bezonningsonderzoek

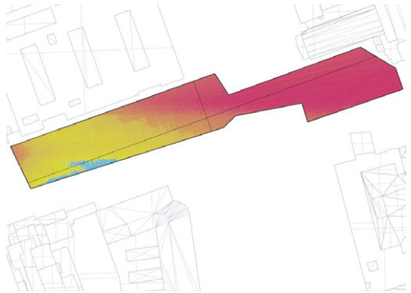
Wat betreft de eisen die vanuit de gemeente worden gesteld voor de verschillende sunspots is sunspot 13 maatgevend. Daarnaast zijn er in het kwalitatief verblijfsgebied verschillen te zien welke meegenomen kunnen worden in de afweging.

Hiernaast is voor de kritische situatie per sunspot een overzicht gemaakt. Sunspot 9, 14 en 15 zijn hierbij niet opgenomen omdat de plannen van HART 010 hier geen effect hebben.

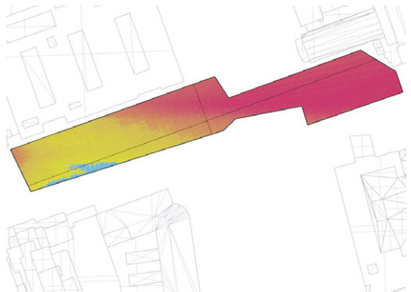
Sunspot 13 met de terrassen en het kwalitatief verblijfsgebied zijn de belangrijkste gebieden voor de toekomstige bebouwing van HART 010. Scenario B en C scoren duidelijk ongunstiger dan scenario A.



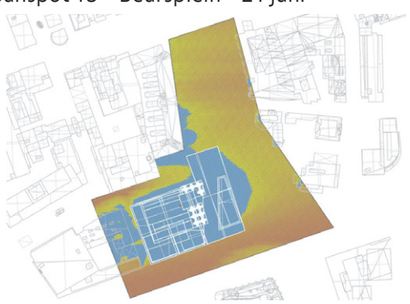
scenario A



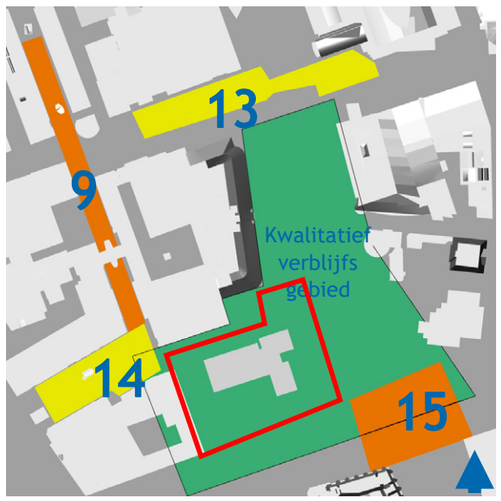
sunspot 13 – Beursplein – 21 maart



sunspot 13 – Beursplein – 21 juni



Kwalitatief verblijfsgebied - 21 maart



B2019077701N002 Masterplan HART 010 Rotterdam - bezonningsonderzoek, juli 2020, dGmR

windonderzoek

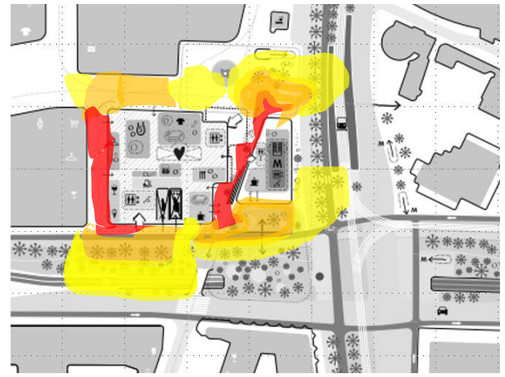
Het overzicht hiernaast geeft een goed beeld van de verschillen tussen de scenario's.

Scenario C is naar de omgeving het minst gunstig qua windhinder (met name richting Coolsingel). Ook B is wat kritischer, met name richting het nabijgelegen Coolse Plein. Scenario A heeft de minste impact qua windhinder.

In alle gevallen is extra aandacht nodig voor de openingen tussen de gebouwvolumes binnen het plan.



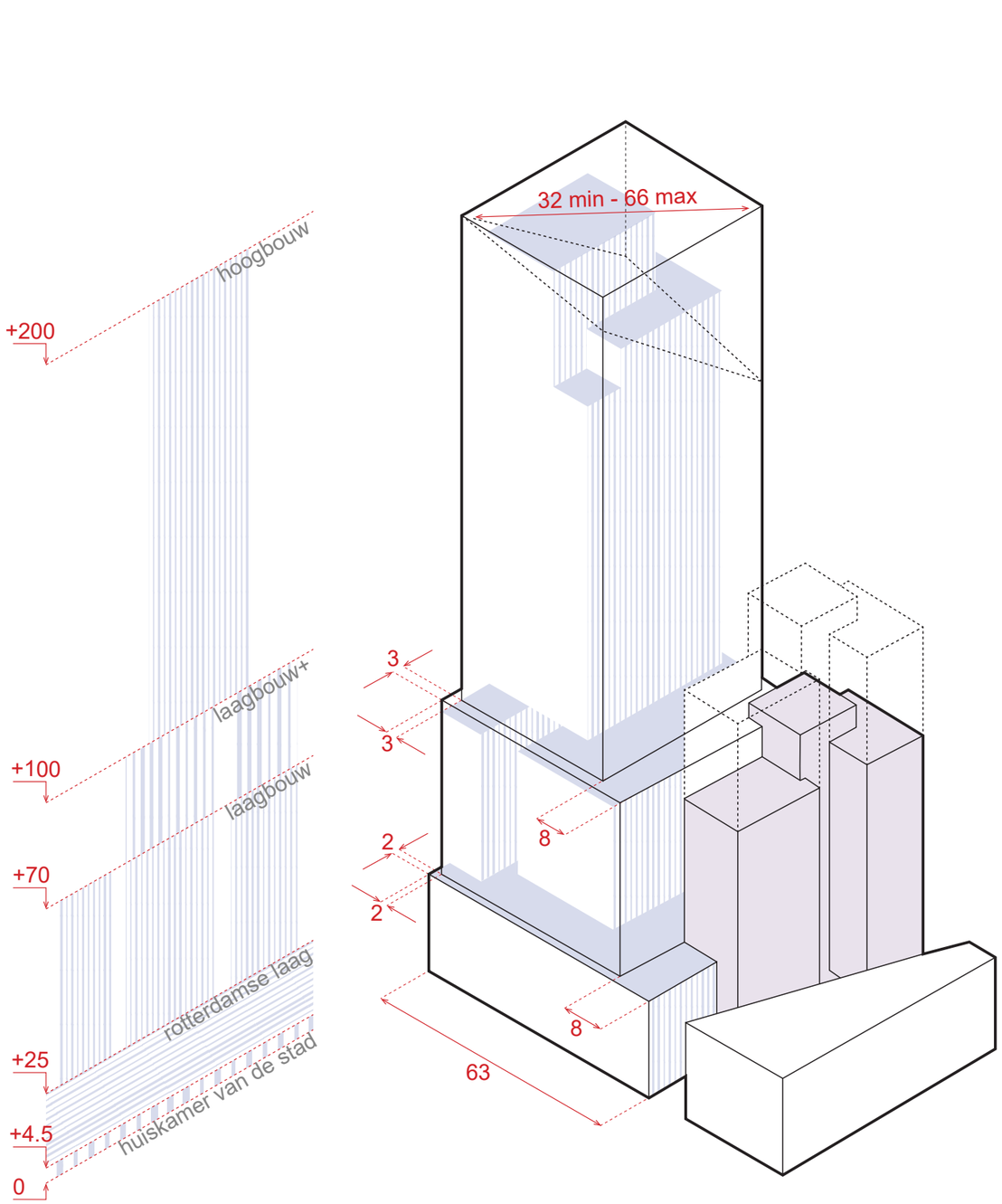
scenario A



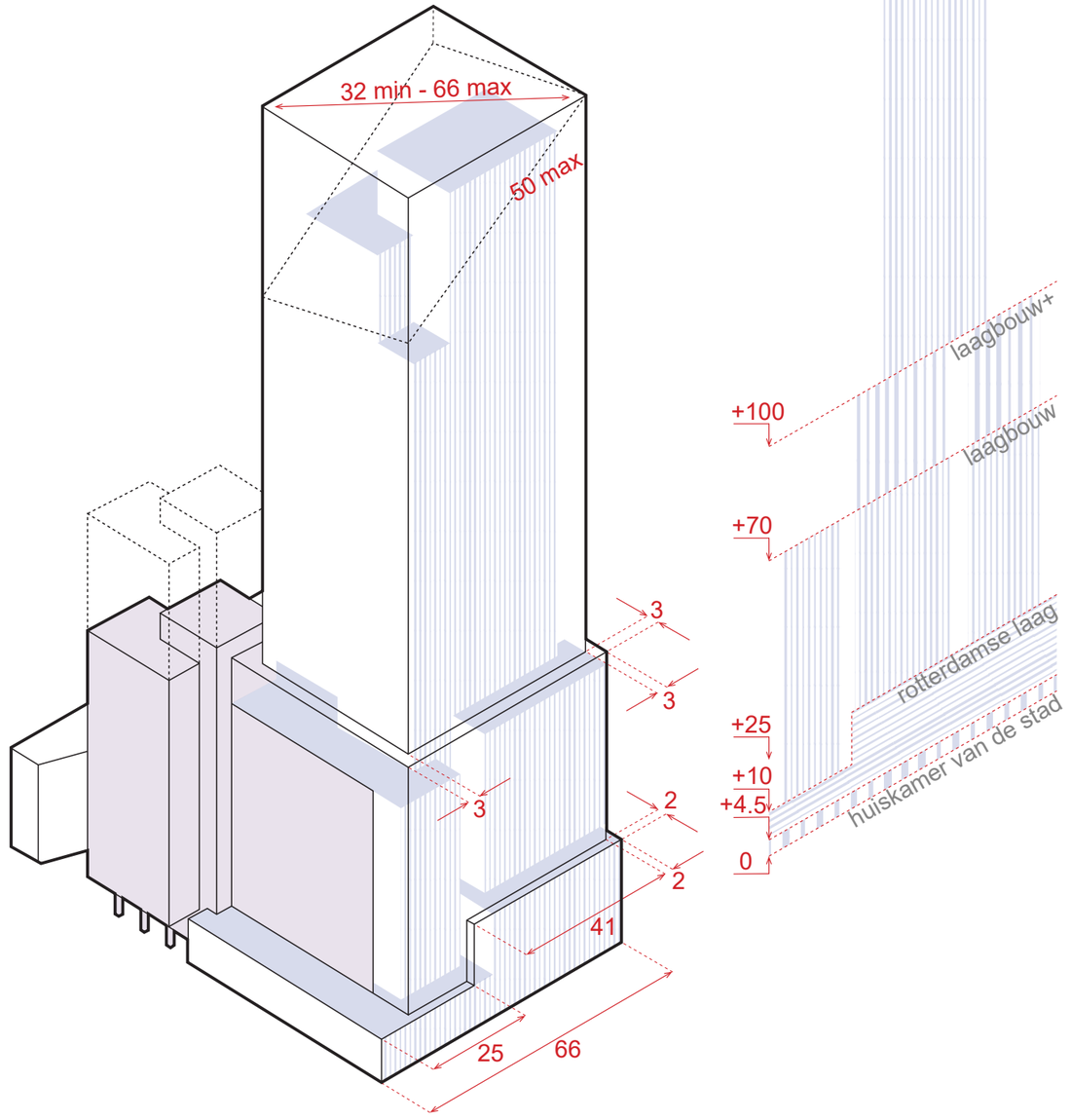
overschrijdingskans dat v > 5 m/s in procenten van het aantal uur per jaar	windklimaat	activiteiten		
		1. doorlopen	2. slenteren	3. langdurig zitten
0 - 5.0	goed windklimaat	goed	goed	matig
5.1 - 10.0	lichte kans op windhinder	goed	matig	slecht
10.1 - 20.0	matige kans op windhinder	matig	slecht	slecht
> 20	grote kans op windhinder	slecht	slecht	slecht

B2019077701N001 Masterplan HART 010 Rotterdam - kwalitatief windonderzoek, juli 2020, dGmR

maximaal bouwbaar volume en mogelijke alternatieven

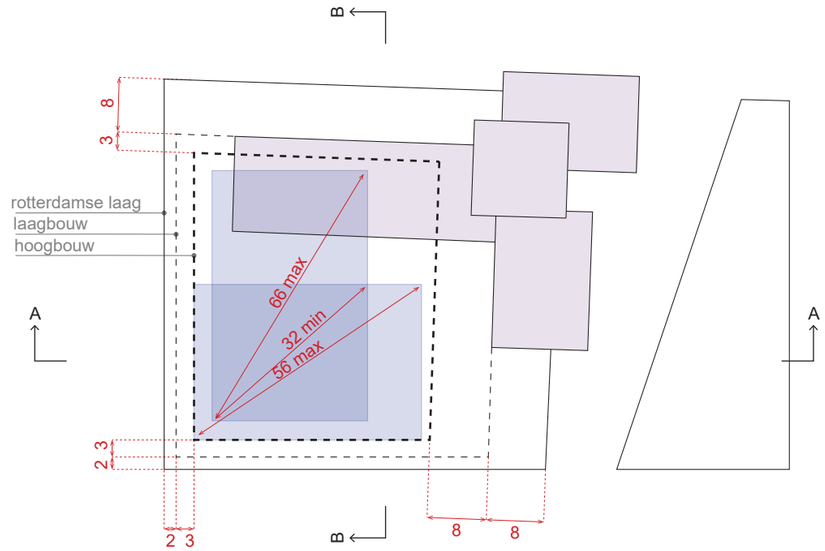


Axo vanaf Zuid-Oost

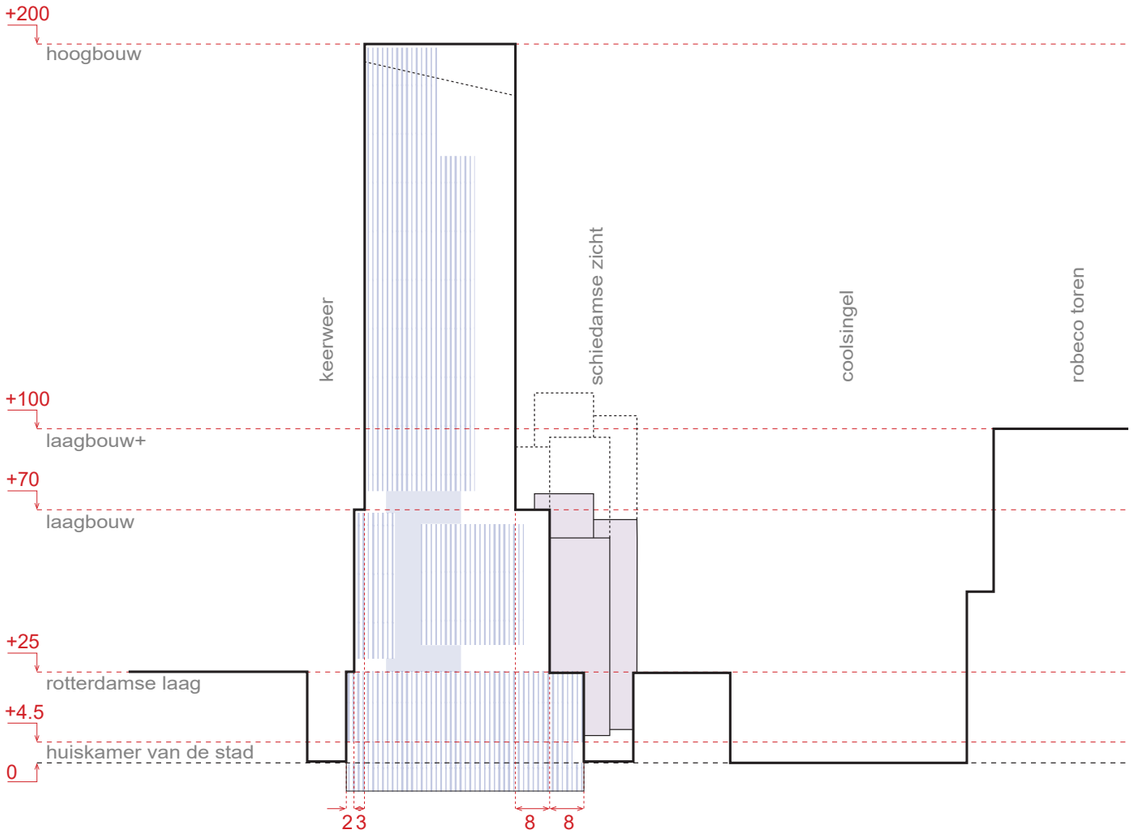


Axo vanaf Noord-West

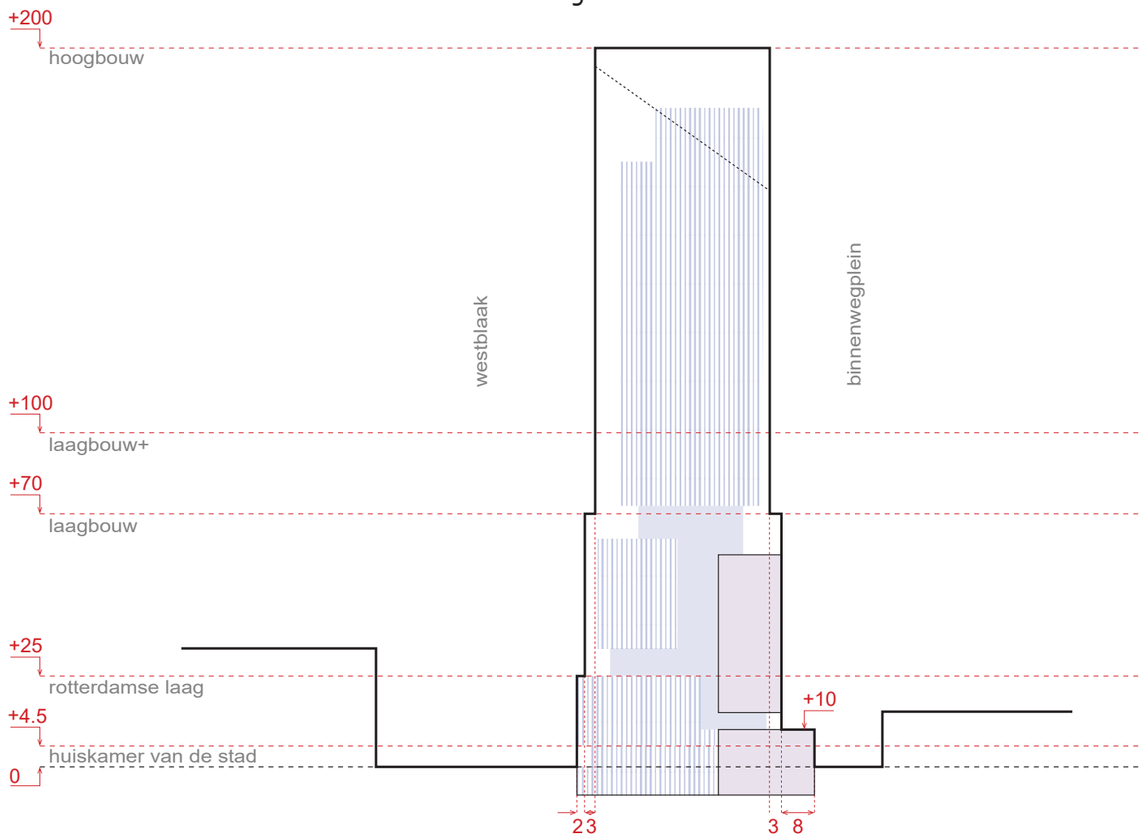
maximaal bouwbaar volume en mogelijke alternatieven



Plattegrond



Doorsnede A-A



Doorsnede B-B

PROGRAMMA

programma

kosmopolitisch wonen, werken en stedelijke functies op OV-hub

Het programma komt voort uit de analyse van het DNA van de plek en de meegegeven beleidskaders van de gemeente. Het doel is om rond OV-knooppunt Beurs te verdichten met een hoogstedelijk, kosmopolitisch en gemengd programma. Het masterplan volgt de principes van de zogenoemde 'metro-mix' voor het ontwikkelen van hoogstedelijke, gemengde gebieden. Deze mix voorziet in een doelmatige verdeling van rust, ruis en reuring op buurt- en stadsniveau, met actieve plinten en adaptief gebruik.
De gebiedsontwikkeling
HART 010 leent zich als verticale stad op een multimodaal knooppunt goed voor het toepassen van deze ontwerpprincipes.

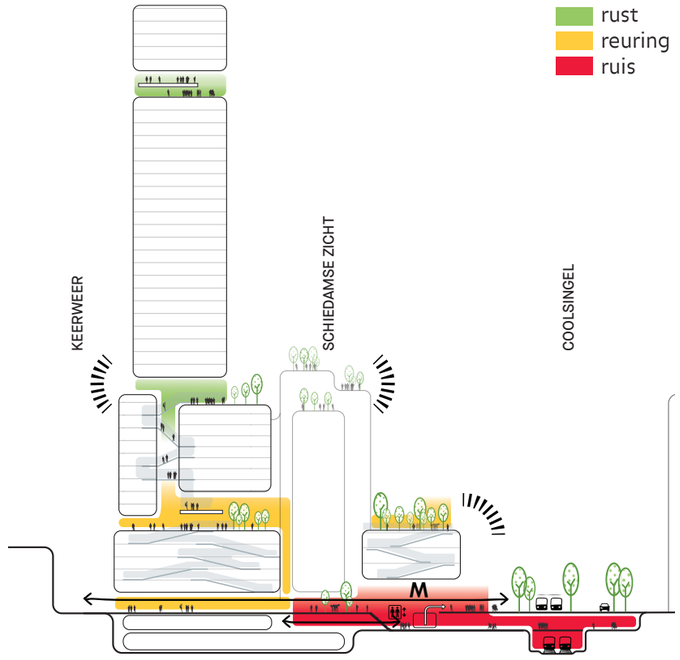


ONDERGROND (RUIS)

Ondergronds wordt de logistiek en duurzame mobiliteit opgelost. In het plangebied is ondergronds ruimte voor fietsenstallingen, parkeerplaatsen, slimme mobiliteitsoplossingen en bevoorraading. Ook worden hier de loopstromen van en naar het metrostation Beurs georganiseerd. In de verdere uitwerking van het plan van HART 010 zal onderzocht worden of er ondergronds ook ruimte is voor nachthoreca. Daarnaast zal de horeca die in de Keerweer een belangrijke rol speelt voor de LGBTQ community van Rotterdam een plek moeten blijven behouden. Ook zal onderzocht worden op welke manier andere functies zoals het casino en de Mc Donalds een plek kunnen krijgen in HART 010.

ROTTERDAMSE LAAG (REURING)

HART 010 heeft een stedelijke laag die bestaat uit de plint en de eerste 6-7 bouwlagen. De Rotterdamse laag kent een levendige, actieve en open plint.
Deze plint reageert op de omringende straten, het metrostation Beurs en het (mogelijke) Blaakpark. In deze laag is de toegang tot de woningen, kantoren en



het metrostation geregeld. In het ontwerp van HART 010 zal de Rotterdamse laag met hoge (minimaal 4,0 meter) 'flexibele' vloeren worden ontworpen. Hiermee kan ingespeeld worden op de toekomstige vraag om de van programma op te nemen. Het programma bestaat verder uit een mix van stedelijke voorzieningen en functies. Door de aanwezigheid van het metrostation kunnen ook regionale voorzieningen en functies hier een plek vinden. Ook is er plek voor een duurzame mobiliteitshub.
Er zijn vier verschillende thema's verkend als invulling van de Rotterdamse laag: Onderwijs, Cultuur, Huis van de Stad en Vrije Tijd (zie volgende pagina's).

programma

Verschillende programma-onderdelen uit deze thema's kunnen eventueel met elkaar gecombineerd worden. Uiteindelijk is ervoor gekozen om, mede door de onzekerheid van de coronacrisis, de Rotterdamse laag in het masterplan juist flexibel en adaptief te maken. Hierdoor is er ruimte om hier in de nadere uitwerking een goede invulling aan te geven.

Boven op de Rotterdamse laag komt een stedelijk terras met uitzicht over de stad. Vanaf deze laag is ruimte voor high end kantoren, werk- en ontmoetingsruimtes, een hotel en studentenwoningen. Deze verschillende programma-onderdelen worden met elkaar verbonden door collectieve of openbare dakterrassen of daktuinen. Op het stedelijke, openbare dakterras en op de hoogste daken is reuring en kunnen bewoners, werknemers en bezoekers elkaar ontmoeten.

BOVENBOUW (RUST)

In de bovenbouw is ruimte voor metropolitaan wonen. Voor het woonprogramma wordt de verhouding 20-30-50 (sociaal, middelduur, vrije sector) voorgesteld, waarbij het sociale aandeel ingevuld kan worden door studentenwoningen en/of zorgwoningen. Richtinggevend is de Kwaliteitsagenda Wonen. Hogerop in het gebouw is ruimte voor topsegment woningen. In de bovenbouw is op de daken en in de tussenlagen de rust en het groen te vinden. Hier is ruimte voor bewoners om rustig te ontspannen of kunnen buren met elkaar bijpraten. Er zijn gedeelde groene, natuurinclusieve daktuinen en eigen (dak)terrassen.

TIJDELIJKHEID EN TRANSFORMATIE

Dit masterplan gaat uit van een stapsgewijze en graduele transformatie van het gebied. Langdurige leegstand wordt voorkomen met tijdelijke exploitaties en/of met de transformatie van de Coolse Poort. Voor huidige huurders en gebruikers zal er gezocht worden naar passende plekken binnen het plangebied. Daarnaast zal geprobeerd worden om met de 'tijdelijke' invulling van de gebouwen zo veel mogelijk leegstand te voorkomen. Het place maken zal daarbij veel aandacht krijgen, zodat op de korte en lange termijn HART 010 als een bestemming wordt ervaren die past bij het centrum van Rotterdam.

MOBILITEIT

mobiliteit en logistiek

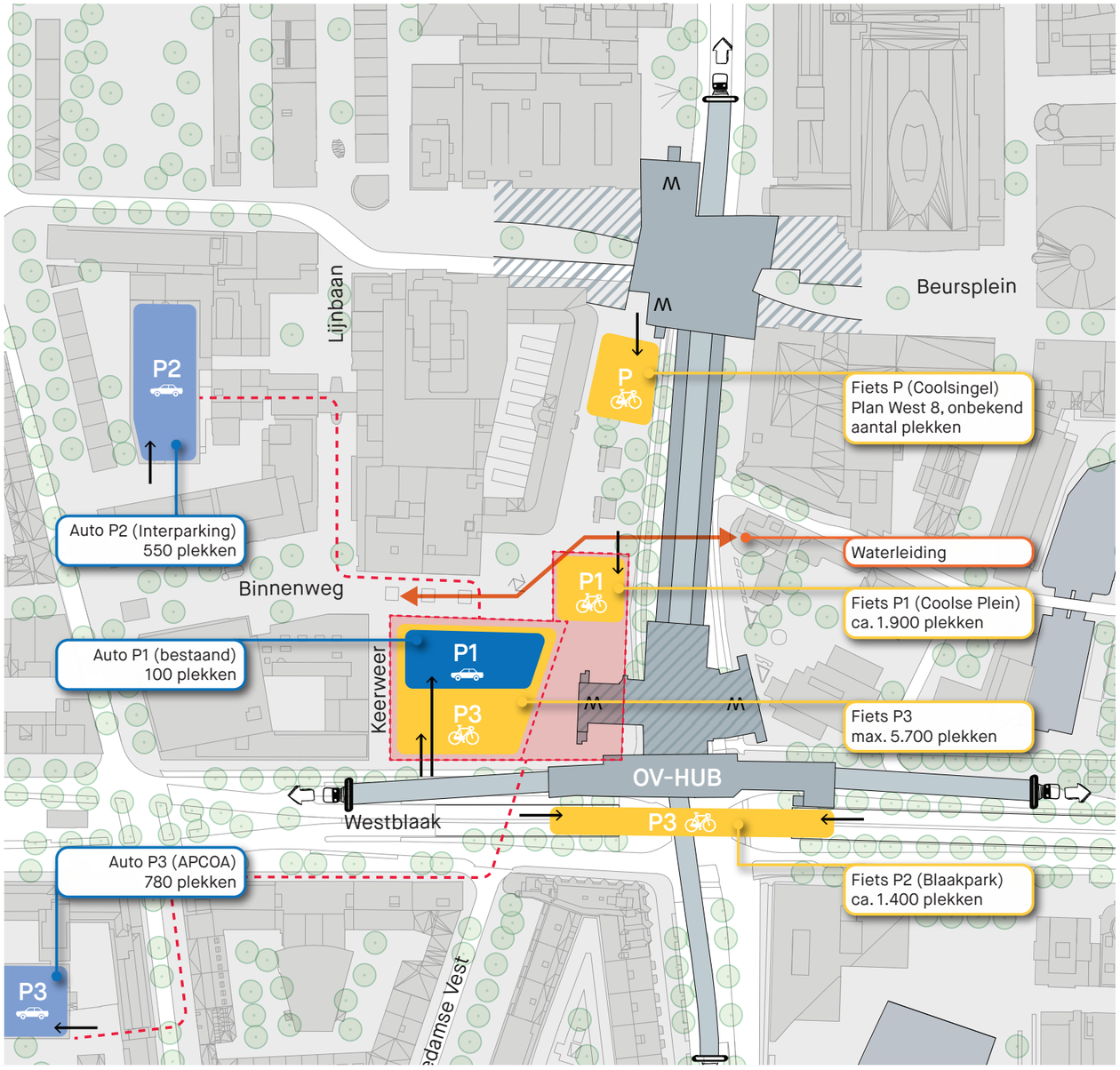
Inleiding

Vanuit landelijk, provinciaal en lokaal beleid wordt er volop ingezet op het hoogstedelijk verdichten rondom OV-knopen. HART 010 is een gebiedsontwikkeling op de mobiliteitsknoop Rotterdam Beurs en wordt integraal met het aspect mobiliteit ontwikkeld. Het gebied wordt een gastvrije, multimodale mobiliteitshub in het hart van het centrum van Rotterdam. Er wordt volop ingezet op schoon, gezond en duurzaam vervoer. De ambitie is om het autogebruik te minimaliseren, waardoor er maximaal ruimte is voor voetgangers, OV, fietsers en groen.

HOV en Metrostation

De locatie ligt bovenop metrostation Beurs: Het kruispunt van de twee grote bundels metrolijnen van de metropoolregio Den Haag-Rotterdam. Dit is een belangrijk knooppunt voor reizigers uit de hele metropoolregio en een overstappunt naar andere modaliteiten zoals tram (8, 20, 21, 23, 24 en 25) en bus (11 en 32). De snelle groei van het OV-gebruik, de huidige rommelige openbare ruimte en de dominante auto zorgen echter voor capaciteitsproblemen en een slechte reizigerservaring. De gebiedsontwikkeling HART 010 heeft hoogwaardige en duurzame mobiliteit als één van de kernambities en vormt een impuls voor een betere bereikbaarheid van het centrum. Onderdeel is hiervan het verbeteren van de kwaliteit en capaciteit van metrostation Beurs zodat groei van

Disclaimer:
Alle voorstellen buiten plangebied zijn suggesties en niet vastgesteld.



mobiliteit en logistiek



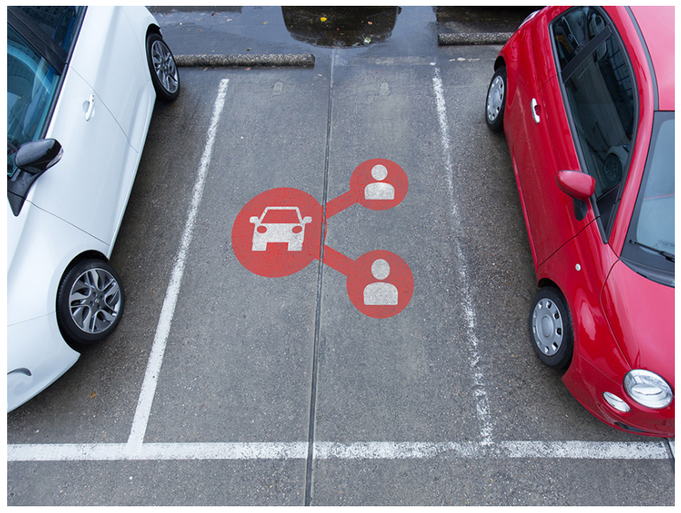
reizigers goed kan worden opgevangen. Bewoners en bezoekers reizen straks zorgeloos en comfortabel naar het hart van de stad.

Deelmobiliteit en Auto's

Het doel is om autogebruik te minimaliseren en volop in te zetten op deeleconomie. Dit leidt tot minder vaste parkeerplekken. Er is daarom volop ruimte om duurzame en innovatieve mobiliteitsconcepten in het gebied te integreren. Andere modaliteiten en deelconcepten zijn bij aankomst op metrostation Beurs, vindbaar en zichtbaar. Inzet is maatwerk en een complete range van vervoersoplossingen: van bakfiets of scooter tot deelauto of bestelbus. Het vervoer is tenslotte schoon én slim. De resterende parkeervraag wordt op eigen terrein opgelost of in één van de nabijgelegen parkeergarages waar momenteel nog sprake is van overcapaciteit. In de bestaande Coolse Poort zijn daarnaast al 116 autoparkeerplekken beschikbaar. In de verdere uitwerking wordt onderzocht op welke manier gebruik te maken is van gemeentelijke ontheffingen om zo min mogelijk nieuwe (vaste) parkeerplaatsen te realiseren.

Fietsers en voetgangers

De locatie ligt op twee hoofdfietsroutes van de provincie en Rotterdam. Onderdeel van het plan zijn nieuwe openbare fietsparkeergarages, die te gebruiken zijn door OV-gebruikers, bezoekers van het centrum en bewoners. Er wordt gestudeerd op fietsparkeergarages onder de Coolse Poort, het nieuwe Coolse Plein en mogelijk in de Westblaaktunnel. Deelfietsen zijn onderdeel van het aanbod van duurzame mobiliteit.



Toegankelijkheid en inclusiviteit

De ontwikkeling is inclusief en houdt rekening met alle Rotterdammers die het (winkel)gebied en het centrum willen bereiken. Daarom wordt de openbare ruimte voor voetgangers en gehandicapten verbeterd en voor iedereen toegankelijk te maken. De huidige obstakels in het gebied worden verwijderd en de hoogteverschillen worden aangepast.

Logistiek

Door de vele bewegingen in het openbaar gebied en het hoog stedelijke programma is er extra aandacht voor het afwikkelen van de logistiek. Binnen het plangebied zijn nu een aantal laad-en losplekken. In de verdere uitwerking wordt onderzocht op welke manier deze in het plan ingepast kunnen worden, en of dit inpandig of ondergronds in de tunnelbuis kan worden gerealiseerd. Voor het complex zelf zal de logistiek inpandig worden georganiseerd. In afstemming met de gemeente wordt onderzocht hoe de logistiek zich het best kan verhouden tot de ambities voor het mogelijk toekomstige Blaakpark.

PARTICIPATIE EN OMGEVINGSMANAGEMENT

participatie en omgevingsmanagement

Een binnenstedelijke herontwikkeling als HART 010 heeft een schaal, omvang en complexiteit die vraagt om een zorgvuldige inrichting van het proces rondom communicatie en participatie met de stad, buurt en omgeving. In de aanloop naar het afronden van het Ambitiedocument zijn daarom al workshops gehouden met gemeente, initiatiefnemer en een aantal externe experts op het gebied van cultuurhistorie, architectuur, horeca en retail (BIZ Lijnbaankwartier). Zoals in afbeelding is aangegeven is er een onderscheid gemaakt in verschillende participanten binnen het plangebied en de omgeving.

Tijdens het maken van dit Masterplan is er veel contact geweest met verschillende participanten. Er zijn onder andere workshops georganiseerd en gesprekken gevoerd met de Gebiedscommissie Centrum en de BIZ Lijnbaankwartier. Er is vanuit de gebiedscommissie centrum ook een kernteam samengesteld dat op reguliere basis geïnformeerd en betrokken wordt bij de ontwikkelingen in het masterplan. Ook is er input opgehaald uit gesprekken met partners in de gebiedsontwikkeling, waaronder de eigenaar van de paviljoens, de RET en de MRDH en omliggende eigenaren. Tijdens deze gesprekken is de voortgang van het Masterplan en de verschillende scenario's gepresenteerd. Daarnaast zijn de voor- en nadelen van de verschillende scenario's besproken. Uit de gesprekken is waardevolle informatie opgehaald vanuit de omgeving om het masterplan mee te voeden. Op deze manier is geprobeerd zo veel mogelijk draagvlak te vinden voor het masterplan HART010.

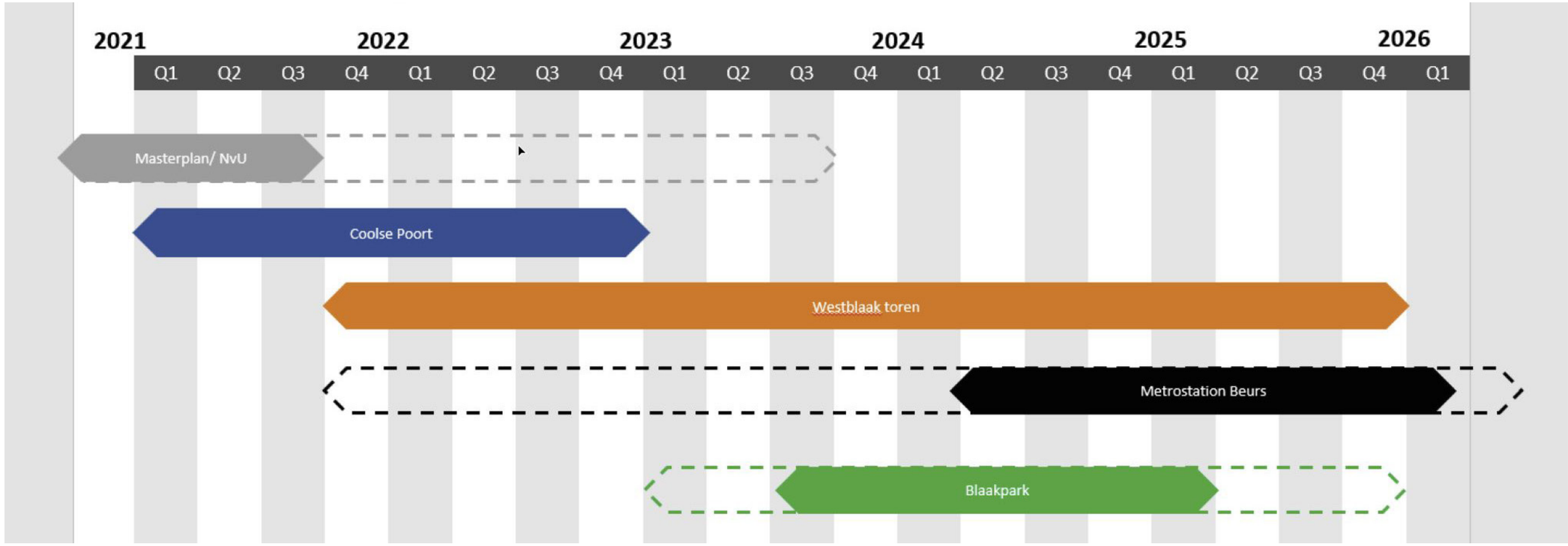


Voor het vervolg wordt een communicatiebureau aangesteld. Actief informeren en raadplegen is uitgangspunt voor deze ontwikkeling. Initiatiefnemer lanceert een projectwebsite rond presentatie van de NvU om niet direct betrokkenen en andere Rotterdammers en geïnteresseerden te informeren. De gemeente maakt een webpagina met alle formele documenten. Initiatiefnemer communiceert pro-actief over werkzaamheden aan het vastgoed in alle fases. De gemeente is verantwoordelijk voor het Omgevingsmanagement in het openbaar gebied.

PLANNING

planning
vervolgfase

Na goedkeuring van het Masterplan HART 010 zal er de Nota van Uitgangspunten door de gemeenten voor het plan worden opgesteld. Daarna zal deze Nota van Uitgangspunten door het College en de gemeenteraad worden vastgesteld. Het masterplan zal hiervan een bijlage zijn. Na vaststelling van de Nota door het college van B&W zal deze door de gemeenteraad van Rotterdam worden voorgelegd. Na goedkeuring Nota van Uitgangspunten HART 010 door de gemeenteraad zal er integraal schetsontwerp van het plan gemaakt kunnen worden door Mecanoo. Het proces van dit proces is in het schema verbeeld.



CONCLUSIE

conclusie

KADERS GEMEENTE EN INITIATIEFNEMER

De gemeentelijke uitgangspunten zijn vastgelegd in het Ambitiedocument HART 010. Daarbij heeft gemeente voor deze opgave drie doelen omschreven: 1) Stadsreparatie, 2) Opwaardering OV-knoop en 3) Kwaliteit op ooghoogte. Alle scenario's zijn opgesteld met deze doelen in het achterhoofd. Uit verschillende gesprekken met de gemeente zijn de verschillende scenario's beoordeeld. Uiteindelijk is de voorkeur uitgesproken voor scenario A (het masterplan).

Met name het stedenbouwkundig repareren van de plek door het doortrekken van de Rotterdamse laag op deelgebied 2, het hergebruik van de Coolse Poort en het voldoen aan de Hoogbouwvisie speelde hierbij een rol.

Scenario B dreigde vanuit bepaalde hoeken een te grote 'klomp' te worden, en ook de getrapte oplossing aan het Churchillplein had niet de voorkeur. Hoewel scenario C de kans bood dit kruispunt in de stad te markeren met één extra hoge toren met een iconische metro-entree, dreigde de openbare ruimte rondom de locatie te hybride te worden en voldeed dit scenario niet aan de sunspot-regeling.

Samen met de initiatiefnemer Westblaak Rotterdam B.V. zijn aanvullende randvoorwaarden opgesteld voor HART 010. Er is afgesproken dat er gezocht wordt naar een ontwikkelvolume van rond de 140.000 m2. Daarnaast moet het plan faseerbaar zijn. Hiermee wordt zowel de fasering binnen deelgebied 1 als tussen deelgebieden 1 & 2 bedoeld. Uitgangspunt is om het plan zowel horizontaal als verticaal splitsbaar te maken. Tenslotte moet langdurige leegstand voorkomen worden en moet het mogelijk worden gemaakt (eventueel tijdelijke) exploitatie op korte termijn te realiseren in de Coolse Poort. Dit kan alleen met scenario A gerealiseerd worden. Scenario B & C gaan uit van volledige sloop en nieuwbouw. Daarmee hebben deze scenario's op dit punt voor Westblaak Rotterdam B.V. niet de voorkeur.

De verdiepende onderzoeken door experts hebben geleid tot een onderbouwde keuze voor het masterplan. Deze onderzoeken hebben betrekking op de constructie, de verblijfskwaliteit op en rond de locatie (wind en bezonning), demontage en overlast voor de omgeving en cultuurhistorische waarde van de plek en de gebouwen.

CONSTRUCTIEVE HAALBAARHEID

Van Rossum heeft onderzocht wat de mogelijkheden zijn van hergebruik van de bestaande constructies. Er is gekeken naar de ondergrondse en bovengrondse constructies. Geconstateerd is dat met name de fundering van de Coolse Poort veel beperkingen geven aan nieuwbouw op die locatie. Het hergebruik van het casco van de Coolse Poort is daarom aanbevolen. De fundering van de Westblaak kan makkelijker verwijderd worden. Het is daarom makkelijker om op deze plek nieuwbouw te realiseren. Er kan daarmee ook voldoende afstand worden gehouden naar de tunnelbuizen van de metro. De constructie van de paviljoens in deelgebied 2 lenen zich tot op zekere hoogte om hergebruikt te worden. Voor het maken van een gebouw van circa 6 bouwlagen tot 24 meter hoogte heeft van Rossum een tafelconstructie geadviseerd. Daarmee wordt rekening gehouden met de gevoeligheid van de het metrostation en de tunnelbuizen. Het lijkt daarmee haalbaar om scenario A te realiseren.

Met de transformatie wordt de demontage van de gebouwen tot het minimum beperkt. Naar verwachting zal de demontage tijd 1,5 tot 2 jaar korter

conclusie

duren dan sloop-nieuwbouwplannen. Daarmee zal de overlast naar de omgeving beperkter zijn ten opzichte van de andere scenario's. Mede met het oog op het grote aantal bezoekers en passanten in het gebied heeft dit de voorkeur. Scenario A is scoort daarmee veel beter dan de sloop-nieuwbouw varianten.

VERBLIJFSKWALITEIT (ZON EN WIND)

DGMR heeft de verschillende scenario's getoetst op wind en bezonning. Uit het onderzoek blijkt dat scenario A en B voldoen aan de sunspot-regeling en scenario C niet. Er is daarnaast een windanalyse gemaakt. Hieruit blijkt dat de kans op windhinder het kleinst is in scenario A. In de verdere uitwerking zal de windhinder tot een acceptabel niveau worden teruggebracht. DGMR heeft hier oplossingsrichtingen voor aangedragen.

CULTUURHISTORIE

Crimson heeft de cultuurhistorie van de plek en de gebouwen onderzocht. Uit de cultuurhistorische analyse is naar voren gekomen dat het behoud van de Coolse Poort waardevol is, ook met het oog op de toegenomen aandacht voor Post 1965 architectuur. Ook is het respecteren van historische assen en het doortrekken van de Rotterdamse laag aan de Westblaak is van cultuurhistorisch belang. Het belang van de genoemde cultuurhistorische lagen in de stad wordt in scenario A gerespecteerd. Met het zichtbaar maken van de geschiedenis van de naoorlogse hoogbouw heeft scenario A vanuit cultuurhistorisch oogpunt de voorkeur.

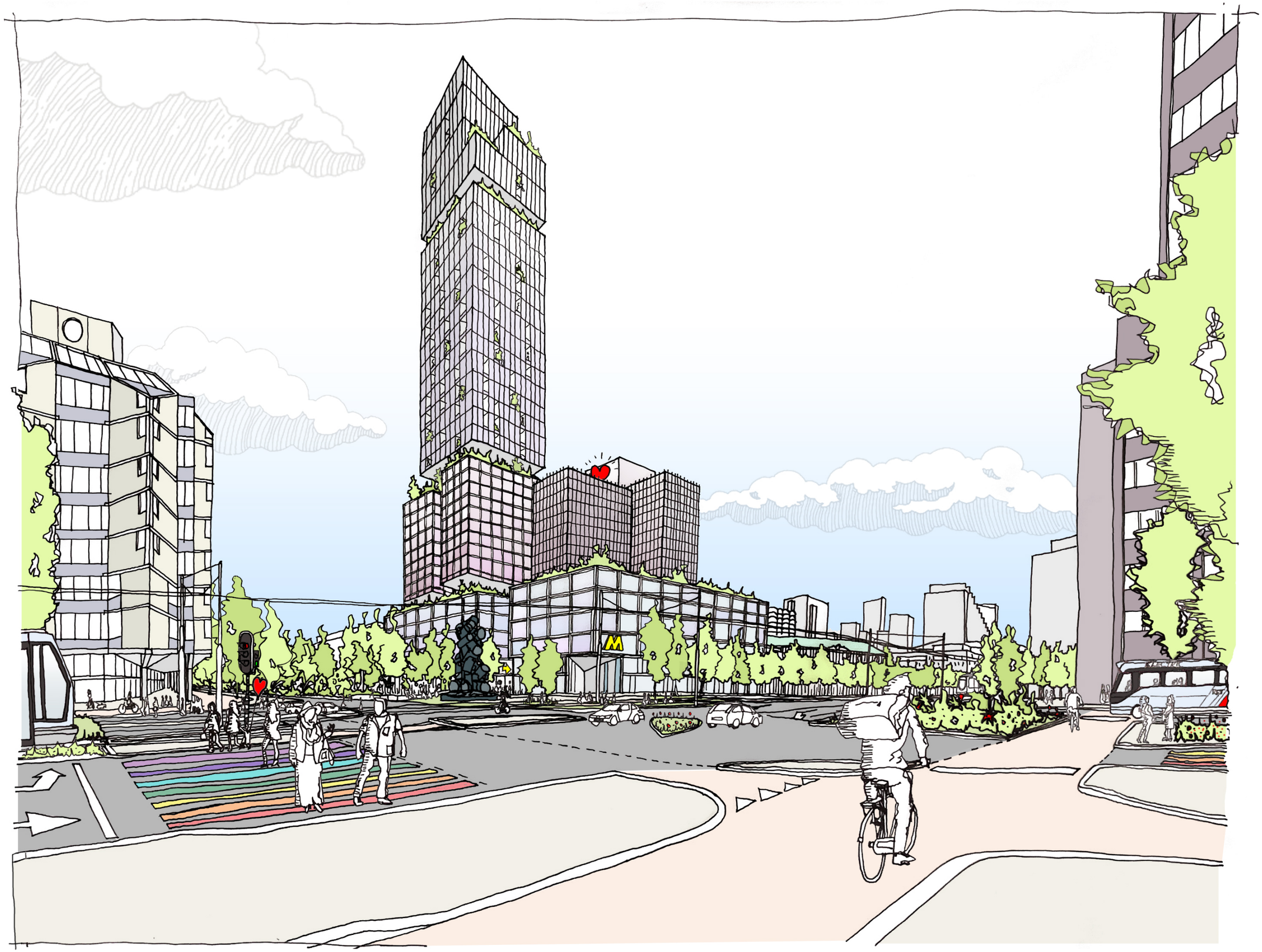
DUURZAAMHEID

Duurzaamheid is in HART 010 integraal verwerkt in alle scenario's. In het voorkeursscenario A zit door behoud van de Coolse Poort een grote winst in het hergebruik van materialen. In de verdere uitwerking zal het thema duurzaamheid verder worden uitgewerkt op gebieden als mobiliteit, energie, gezondheid en natuurinclusiviteit.

HAALBAARHEID

Tenslotte is er getoetst of de scenario's financieel haalbaar zijn van het plan. Deze analyse, in combinatie met bovenstaande onderzoeken, bevestigde de voorkeur van de initiatiefnemer voor scenario A. Dit scenario haalt niet het vooraf gestelde aantal m2 BVO ontwikkelvolume, maar scoort op vrijwel alle andere criteria het hoogst. Met de transformatie wordt een nieuw leven gegeven aan bestaand vastgoed en er geen kapitaal en materiaal vernietigd. Omdat het bestaande vastgoed niet gesloopt hoeft te worden, kan er op kortere termijn naar huurders en kopers gezocht worden.

Het ontwerpteam, initiatiefnemer en gemeente zijn unaniem tot de conclusie gekomen dat scenario A de voorkeur heeft om verder te uit te werken. De voorkeur voor scenario A is in de gesprekken ten behoeve van de participatie bevestigd. Er zal wel een verdere verdieping van het ontwerp gemaakt moeten worden. Daarbij zal er extra aandacht gegeven moeten worden aan de aansluiting van de plint op het openbaar gebied, de aansluiting van de verschillende bouwdelen aan en op elkaar, de logistieke inpassing en de uitwerking van de buitenruimte.



Oude Delft 203, 2611 HD Delft, The Netherlands
PO Box 3277, 2601 DG Delft, The Netherlands

+31 (0)15 279 81 00
www.mecanoo.nl

09.20.2021