

Programma van Eisen Herinrichting Hofplein.



Gemeente
Rotterdam

Programma van Eisen Herinrichting Hofplein. 15 februari 2021

Foto cover	Irene Hoekstra
Projectmanager	Iris van der Lee i.vanderlee@rotterdam.nl
Ambtelijk Opdrachtgever	Jan van de Ree J.vanderee@rotterdam.nl
Schetsontwerp door Projectteam Hofplein	Juurlink + Geluk Christian Gausepohl Inge Breugem Remco Versteeg Marcus Edelenbosch Petra van Someren en vele anderen

Niet alle rechthebbenden van de gebruikte illustraties konden worden achterhaald. Eventuele belanghebbenden wordt verzocht contact op te nemen met de Gemeente Rotterdam.

Samenvatting



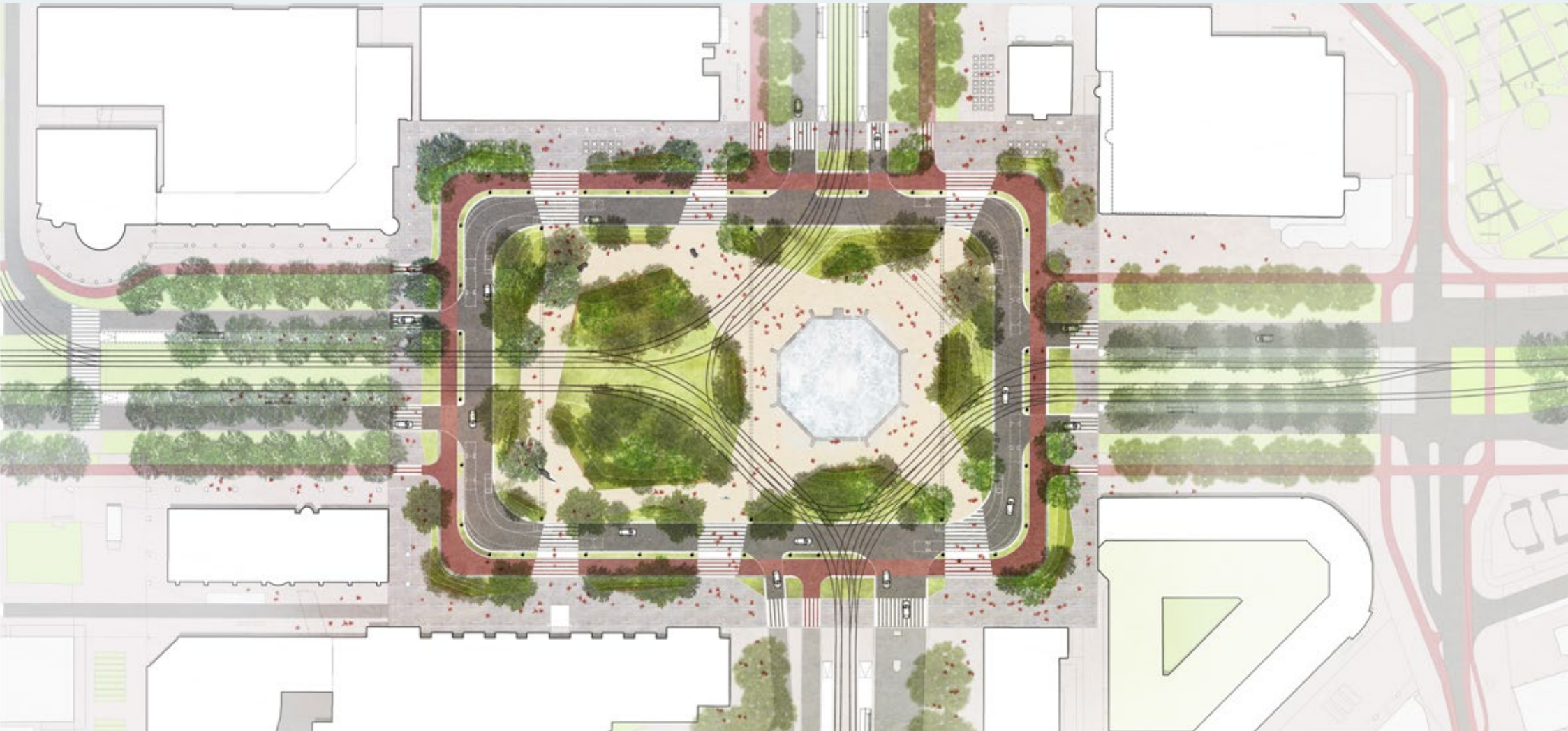
Huidige situatie



Vergroten van het plein



Nieuwe situatie



Dit Programma van Eisen (PvE) voor de herinrichting van het Hofplein geeft de eisen en wensen weer voor de uitwerking van het Schetsontwerp (Juurlink en Geluk, november 2019) naar het Voorlopig Ontwerp. Het Schetsontwerp Hofplein is gemaakt in het kader van de zeven Stads-projecten.

Een gezonde en levendige stad beschikt over een buitenruimte met een hoogwaardige verblijfskwaliteit waarin haar inwoners prettig kunnen wonen en werken. Het project Hofplein draagt daaraan bij door te transformeren van een verkeersruimte naar een plein dat veel prettiger, groener en beter in balans is. Zodoende ontstaat er een klimaat adaptief, uitnodigend plein dat naadloos aansluit bij het nieuwe ritme van de stad. De unieke locatie met goede verbindingen en hoogwaardige inrichting bevorderen het vestigingsklimaat, geeft een boost aan de lokale economie en stimuleert de Rotterdamse werkgelegenheid.

De Visie Openbare Ruimte (2019) en de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA 2020) vormen de basis voor de herinrichting. De transitie die in de binnenstad al is ingezet, zal naar verwachting in de toekomst ervoor zorgen dat men de auto veel vaker laat staan en korte ritten te voet, per fiets, (deel-)scooter of met het OV aflegt. Dit creëert de kans om van het Hofplein een hoogstedelijk plein te maken met een meer lokale functie en een grote aantrekkingskracht.

In de uitgangspunten van het nieuwe Hofplein zie je dit terug in:

- Letterlijk en figuurlijk ruim baan voor de voetganger en fietser.
- Een juiste balans tussen de modaliteiten waarbij het gebruikerscomfort en de veiligheid gewaarborgd zijn.
- Brede voetgangerszones langs de plinten en over het plein.
- Ruime voetgangersoversteekplaatsen maken het plein en de verbindingen met het achterliggende gebied goed bereikbaar.

- Een breed tweerichtingsfietspad rondom.
- Grotendeels twee rijstroken op de rotonde met maximaal één rijstrook bij het op- en afrijden.
- Een ontwerp zonder verkeersregelinstallatie (stoplichten).
- Het tramtracé wordt behouden. De omgeving wordt hierop aangepast.
- Bomen en groen op ooghoogte die de biodiversiteit vergroten en een positieve bijdrage leveren aan een prettig microklimaat.
- Wateropslag voor de lokale groenvoorziening.
- De herwaardering van de iconische fontein door hem beter zichtbaar en bereikbaar te maken voor publiek.
- Verlichting waarbij rekening gehouden wordt met verblijfskwaliteit, veiligheid en ecologie.
- De inzet van pleinmanagement dat bijdraagt aan een continu kwaliteitsniveau.
- De kans om de begane grond van de omliggende gebouwen aantrekkelijke publieksfuncties te geven.

De heringericht van het plein kan, net als bij de Coolsingel, zorgen voor een boost voor de omliggende bouwplannen: publieke investeringen in de buitenruimte lokken private investeringen uit. Bij de planvorming en realisatie van het project wordt afgestemd met de vele bouwontwikkelingen in de directe omgeving en van de inzet van bij voorkeur Rotterdamse werkzoekenden en studenten.

Hoofdstuk 2 van dit PvE beschrijft de huidige situatie. Hoofdstuk 3 gaat in op de ambities voor het nieuwe Hofplein. In hoofdstuk 4 is per thema de uitwerking opgenomen. Dit zijn de randvoorwaarden voor de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp. Voor enkele thema's moet nog extra onderzoek en overleg met stakeholders plaatsvinden voordat de randvoorwaarden opgesteld kunnen worden, deze thema's staan in de paragraaf nader te onderzoeken. Hoofdstuk 5 beschrijft de participatie met directe stakeholders en de gebruikers van het plein. Ten slotte geeft hoofdstuk 6 de planning weer. Toewerkend naar start uitvoering: najaar 2022.



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1. Inleiding

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Opgave
- 1.3 Plangebied

Hoofdstuk 2. Huidige situatie

- 2.1 Uitstraling van het Hofplein als
imagobepalende plek en landmark
- 2.2 Situering in de stad
- 2.3 Mobiliteit
- 2.4 De fontein
- 2.5 Evenementen rondom de fontein
- 2.5 Bomen en groen
- 2.6 Bezinning
- 2.7 Nachtbeeld
- 2.8 Plinten

Hoofdstuk 3. Ambitie

- 3.1 Hofplein als één van de zeven stadsprojecten
- 3.2 Het nieuwe Hofplein

Hoofdstuk 4. Uitwerking van de thema's

- 4.1 Uitwerking thema's
 - 4.1.1 Materialisatie
 - 4.1.2 Bomen
 - 4.1.3 Ecologie
 - 4.1.4 Klimaatadaptatie
 - 4.1.5 Geluid
 - 4.1.6 Plinten en colonnades
 - 4.1.7 Spelen
 - 4.1.8 Fontein en vijver
 - 4.1.9 Kunst en gedenktekens
 - 4.1.10 Terrassen en standplaatsen
 - 4.1.11 Mobiliteit
 - 4.1.12 Masten

- 4.1.13 Openbare verlichting
- 4.1.14 Reclame-uitingen
- 4.1.15 Bovengrondse objecten
- 4.1.16 Technische Randvoorwaarden
- 4.1.17 Archeologie
- 4.1.18 Pleinmanagement en toezicht & handhaving
- 4.1.19 Realisatie
- 4.1.20 Veiligheid
- 4.1.21 Werkgelegenheid

- 4.2 Uitwerking thema's - nader te onderzoeken
 - 4.2.1 Cultuurhistorische waarden
 - 4.2.2 Kunst op het Hofplein
 - 4.2.3 Fontein en vijver
 - 4.2.4 Evenementen
 - 4.2.5 Water
 - 4.2.6 Geluid
 - 4.2.7 Innovatie oplossingen ondergrond
 - 4.2.8 Zichtlijnen voetganger en trambestuurder
 - 4.2.9 Aansluiting Weena-Zuid en Kruiskade
 - 4.2.10 Snelheidsregime

5. Participatie

6. Planning

7. Bijlagen

Hoofdstuk 1.

Inleiding

1.1 Aanleiding

De binnenstad verandert in rap tempo. De woontorens schieten als paddenstoelen uit de grond. Veel verouderde kantoorgebouwen worden vernieuwd en weer aantrekkelijk gemaakt voor topgebruikers. Winkelen is steeds minder een op zichzelf staande activiteit, maar onderdeel van een beleving. Deze toevoeging van functies en ander gebruik brengt een verandering teweeg in de stad. Het is niet meer de plek die je vroeg of laat verlaat om naar huis te gaan, maar het is voor inmiddels bijna 40.000 stadsgenoten hun thuis. Deze transitie vraagt om een structurele herziening van de openbare ruimte van Rotterdam.

Het gemeentebestuur heeft zeven plekken aangewezen waar dit jaar plannen voor worden gemaakt die bijdragen aan de visie voor de stad: Park Maashaven, Hofbogenpark, Schouwburgplein, Alexanderplein, Rijnhavenpark, Getijdenpark Feijenoord City, Groene Long: Coolsingel, Westblaak en Hofplein. De zeven stadsprojecten leveren een grote bijdrage aan de kwaliteit van leven in een stad die door verdichting steeds drukker wordt. Ze zijn gesitueerd in gebieden waar we stuk voor stuk kansen zien. Niet alleen voor het vergroenen en verbeteren van de buitenruimte, maar ook voor het bouwen van meer woningen, voor het toevoegen van maatschappelijke voorzieningen, meer ruimte voor buitenspelen en evenementen, voor klimaatadaptatie, biodiversiteit en voor het vergroten van de economische aantrekkingskracht.

1.2 Opgave

Het doel van de herinrichting van het Hofplein is het creëren van een stedelijke multifunctionele ruimte met een sterke Rotterdamse identiteit, passend bij de wensen en uitdagingen van deze tijd, waarbij de opbrengsten groter zijn dan de som der delen. Het Hofplein is een schakel om de kwaliteit van de binnenstad te verbeteren, door het bieden van een betere verblijfskwaliteit waardoor de omgeving hoogwaardiger wordt voor zowel bezoekers, bewoners als kantoorgebruikers. Het Hofplein is een belangrijke toegang tot het kernwinkelgebied en ligt middenin het belangrijkste kantorengedrag van de stad en past in de ambitie om (internationale) hoofdkantoren te vestigen in het Central Business District. Een beter Hofplein zorgt tevens voor een aantrekkelijker toeristisch klimaat, zeker als de relatie wordt gelegd met de Hofbogen, de Westblaak en het Schouwburgplein. Ook levert de ontwikkeling van het nieuwe Hofplein een bijdrage aan de economische ontwikkeling van de binnenstad en het bestendigen van de lokale banenmotor.

De huidige inrichting van het Hofplein is geënt op een optimale doorstroming, maar biedt weinig mogelijkheden voor verblijven, vergroenen, klimatologische verbetering en milieuaspecten. Om hier ruimte voor te maken is er een integrale verandering op systeemniveau nodig waarbij het verkeerssysteem een betere balans aangaat



Transformaties rond het Hofplein - Studies en ontwikkelingen

met de overige opgaven van de stad. Dit past binnen de visie van de openbare ruimte (2019- 2029) en wordt mogelijk gemaakt door de Rotterdamse Mobiliteits-aanpak (RMA); een groene en duurzame stad met openbare ruimte van en voor iedereen en meer ruimte voor fietser en voetganger wordt mogelijk gemaakt doordat de binnenstad niet langer bedoeld is voor de auto om te doorkruisen, maar waarbij de voetganger op één staat gevolgd door achtereenvolgens fiets, OV en auto.

Het is een opgave waarbij techniek, mobiliteit, gebruik, beheer, lokale werkgelegenheid en klimaatadaptatie integraal benaderd dienen te worden met als doel een plein met een vitale stedelijkheid en een krachtige Rotterdamse identiteit te creëren die bijdraagt aan een binnenstad die uitnodigt om te ontmoeten en te verblijven.

1.3 Plangebied

De herinrichting richt zich primair op het rechthoekige plein zelf (zie kaart rechtsonder: plangebied). De aansluitingen op de aansluitende stadsboulevards worden in orde gemaakt, zodat het plein kan functioneren met behoud van de huidige inrichting van de stadsboulevards. Het heringerichte Hofplein kan aanleiding zijn om de aansluitende stadsboulevards op termijn anders in te richten.

Het schetsontwerp houdt rekening met de ontwikkeling van RISE, waarbij de locatie van het pand Hofplein 33 plaats maakt om de vierde hoek van het Hofplein te kunnen maken. De ontwikkeling van RISE is nog onzeker

en start later dan de herinrichting van het Hofplein en niet voor 2023. Dit betekent dat er een tijdelijke situatie van een aantal jaar ontstaat. Aangezien de hoek deel uitmaakt van een belangrijke verbinding voor alle modaliteiten zal de tijdelijke situatie even hoogwaardig (o.a. gelijke materialisatie) worden ingericht als de rest van het plein. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de benodigde ruimte voor de bouwplaats van RISE. De tijdelijke situatie wordt dusdanig robuust vormgegeven dat ook als RISE geen doorgang vindt of in een gewijzigde vorm, er toch een fraai plein ontstaat. Naast RISE, zijn er meerdere bouwontwikkelingen in de invloedssfeer van het Hofplein, waarvan de meest concrete Pompenburg, Schiekadeblok, The Post,

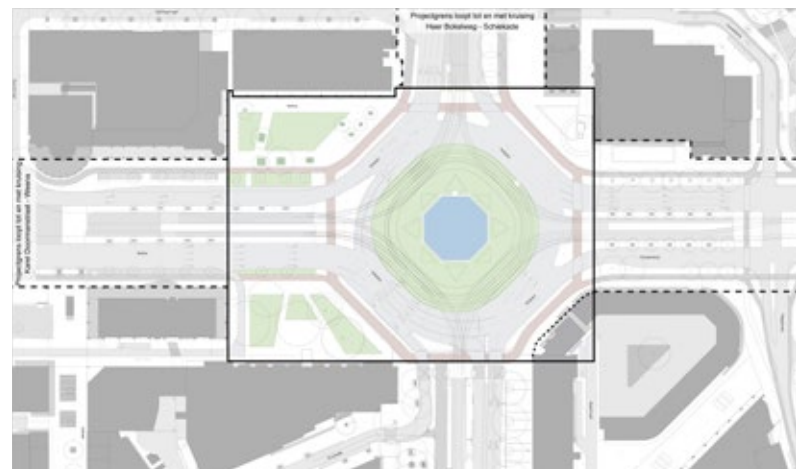
Coolsingel 75 en Weena 70. De realisatie van het Hofplein zal invloed hebben op deze bouwprojecten, die logischerwijs het Hofplein als bouwroute aanwijzen. De realisatie wordt in nauwe samenwerking met de bereikbaarheid van de (binnen)stad afgestemd.



Inrichting Coolsingel, afbeelding van West 8



Aansluiting bij project Gebiedsontwikkeling Pompenburg/ Hofbogenpark, afbeelding van Studioninedots



Plangebied: binnen de doorgetrokken rechthoek, Studiegebied gemeente: binnen de stippellijn

Hoofdstuk 2. Huidige situatie

2.1 Uitstraling van het Hofplein als imagobepalende plek en landmark

Het Hofplein met de centrale fontein is een van de meest iconische pleinen van Rotterdam. Het plein heeft een hoge herkenningswaarde waardoor de plek ook een belangrijk oriëntatiepunt vormt.

Het is een belangrijke stadsentree, is een kruispunt van vier grote stadsboulevards, en heeft een sterke formele stedenbouwkundige structuur met de omhulde centrale ruimte en voorruimten. Ook is het een belangrijke OV-knoop met tramhaltes en metro-ingangen. In de nabije omgeving bevinden zich een aantal belangrijke ontwikkellocaties die in relatie tot elkaar staan; Pompenburg (NO), Schiekadeblok (NW) en locaties achter het Hilton (ZW).

De huidige staat van het plein doet geen recht aan zijn status. Het plein is momenteel louter bestemd als verkeersplein waar de auto centraal staat. De grote hoeveelheid verharding, de verrommeling, het grote aantal objecten, de te krappe ruimtes voor voetgangers en fietsers dragen niet bij aan de verblijfskwaliteit. Ook oogt het plein sleets; door het intensieve gebruik slijt het plein snel en het gras is lastig te onderhouden vanwege de tramrails, een slechte ondergrond en de op delen grote hoeveelheid water van de fontein.

In de buitenruimte van het Hofplein en de nabije omgeving staan een aantal verstorende en/of niet tot hun recht komende objecten. Het gaat om o.a. een groot aantal technische kasten, een standplaats in de looplijn, reclame-uitingen, vlaggenmasten en een groot aantal



Hofplein vanaf het dak van het Weenahuis



Uitsluitend een plek die men uit noodzaak passeert

masten van de RET, lichtmasten en het spinnenweb van bovenleidingen draagt bij aan een onrustig beeld. Ook staan er lukraak (deel)fietsen en scooters geparkeerd en is voor de entree van het Hilton een autoparkeerplaats ontstaan.

Het plein is wel herkenbaar en zit in het hart van elke Rotterdammer, maar het schort ruimtelijk en programma-tisch aan kwaliteit. Het Hofplein heeft op dit moment een onduidelijke identiteit. De fontein is een iconisch beeld, maar wordt onderbelicht en verdient de allure en grandeur die bij deze plek hoort.

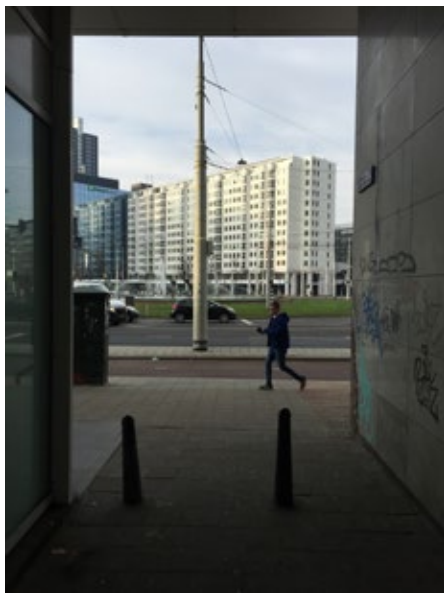
2.2 Situering in de stad

Hofplein en de stad

De hedendaagse stedelijke context dateert van de wederopbouwperiode. Ten grondslag aan de wederopbouw ligt het basisplan van Van Traa (1956). In de moderne stadsplattegrond van het basisplan door Van Traa is gekozen voor alzijdige bouwblokken of bouwblokken met expeditiehoven in plaats van de (meestal) groene binnenterreinen zoals die van de 19e-eeuwse bouwblokken. Alle openbare ruimte ligt hiermee letterlijk op straat in de binnenstad. De binnenstad is nu 60% onbebouwd, een groot deel van deze ruimte bestaat uit de boulevard-structuur in de binnenstad. Het stratenpatroon kreeg een rationeel, rastervormig stelsel van grote verkeerswegen.

Het vooroorlogse enigszins chaotische Hofplein met een monumentaal industriepaleis, werd teruggebracht tot een grootse rotonde gericht op de optimale doorstroming van het autoverkeer. Anno 2021 kent de binnenstad nog steeds een sterk netwerk met ruime boulevards en unieke pleinen zoals het Kruisplein, Stationsplein en het Willemsplein. Alle met een eigen kenmerkend karakter.

Het Hofplein bevindt zich binnen het stedelijk weefsel aan de noordgrens van de binnenstad. De Coolsingel, Weena, Pompenburg en Schiekade komen alle samen op het Hofplein. Het Hofplein is daarmee één van de meest centrale knooppunten in de stad en heeft momenteel voornamelijk een verbindende functie. Het Hofplein verbindt onder meer het centrum met de wijken ten



Masten hinderen zichtlijnen en doorkijkjes



Functionele objecten die verder geen bijdrage aan de buitenruimte leveren



noorden van het spoor, de A20 en indirect de rest van de metropoolregio. Op schaal van de stad maakt het Hofplein onderdeel uit van de rondweg (S100) die om het centrum van de stad gesitueerd is. Stadsverkeer komt veelal via deze ring op zijn bestemming terecht. Het verkeersplein fungeert zodoende voor het noordelijk regionaal autoverkeer als entree van de binnenstad.

Hofplein en de wijk

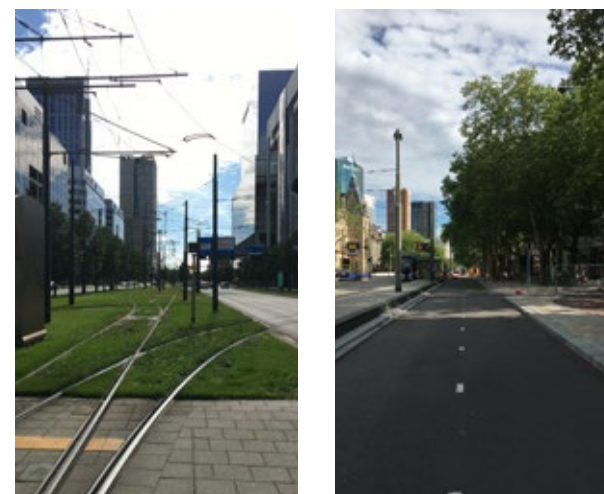
Het Hofplein ligt zagezegd op de kruising van vier grootstedelijke boulevards (Coolensingel, Weena, Schiekade, Pompenburg) welke zijn aangelegd ten tijde van de wederopbouwperiode. De buitenruimte sluit aan bij het gedachtegoed dat kenmerkend is voor die tijd; met een profiel van 50-80 meter en met name op de Coolensingel en Weena een hoge stedelijke dichtheid die gepaard gaat met grote bouwvolumes. Aan de gevel zijn de gebouwen niet hoger dan de vastgestelde 'Rotterdamse Plint'.

Eventuele hoogbouw vindt op de tweede lijn plaats en is zodoende versprongen ten opzichte van de gevel. Naast een knooppunt van centrale uitvalswegen is het Hofplein tevens een knooppunt van vier verschillende wijken. Middels het Hofplein worden het Laurenskwartier (ZO), het Lijnbaankwartier (ZW), Pompenburg en het CS kwartier met elkaar verbonden. Het is daarmee behalve in het grootstedelijke netwerk ook een belangrijke schakel in het fijnmazige netwerk waarbij de verbindingen met de parallelstructuur van de stadstraten (Kruiskade/ Lijnbaan, Delftsestraat, Couwenburg/ Hofbogen Haagseveer) van groot belang zijn.

Lange lijnen leiden de blik van grote afstand tot over het plein. Door de transparante opzet is het vanuit elke hoek en op ieder moment van het jaar mogelijk de overkant te zien. Deze eigenschap is één van de uitgangspunten voor het nieuwe ontwerp.



Stedelijke ruimte, zichtassen en het fijnmazig netwerk met potentie tot versterking



Lange zichtlijnen verbinden het plein visueel met de rest van de stad

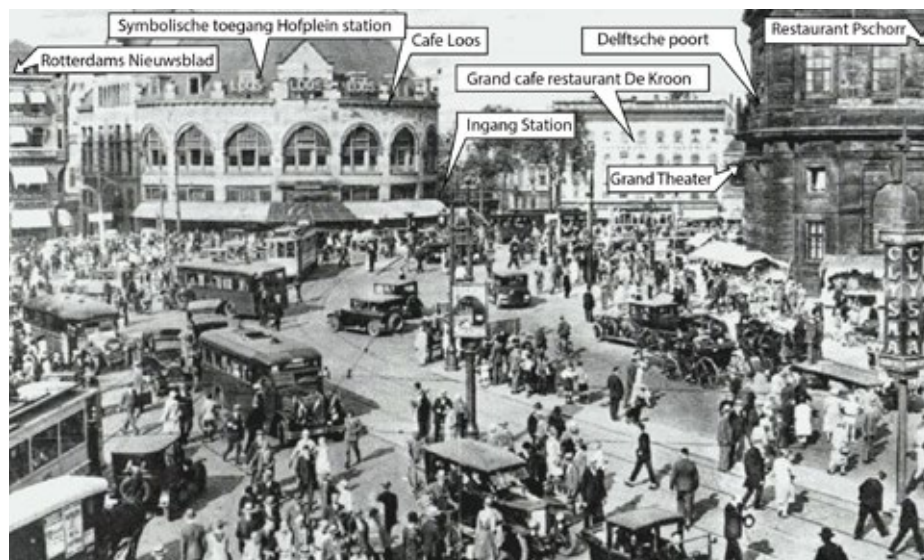
Hofplein als plek

Hoewel het Hofplein in de loop der tijd verschillende transformaties heeft ondergaan, is de functie van de plek als entree van de stad onveranderd gebleven. In de jaren 30 was er door een combinatie van horeca (Café Loos, de Kroon en Pschorr), Station Hofplein en het Rotterdamsch Nieuwsblad veel aanloop en werd het plein druk bezocht. Snelle en langzaam verkeersstromen liepen dwars door elkaar. De demping van het Coolvest (de huidige Coolsingel) en de bouw van het stadhuis hadden dermate veel verkeer tot gevolg dat deze leidden tot opstoppen en gevaarlijke situaties ter hoogte van het smalle Slagveld (huidige Hofplein). Omwille van een goede verkeersdoorstroming besloot men om de Delftsche Poort (1768-1773) te verplaatsen. Vlak voor de start van de Tweede Wereldoorlog is dit in gang gezet.

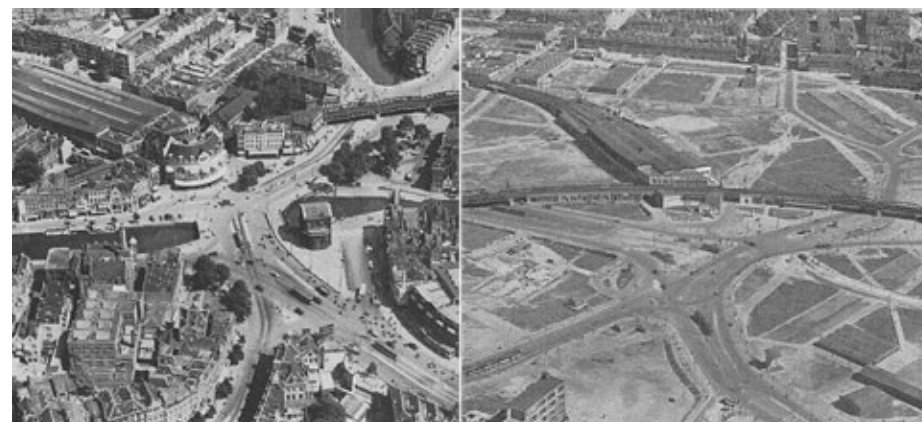
Na het verwoestende bombardement van 14 mei 1940 kwam de binnenstad er heel anders uit te zien met grote gevolgen voor het Hofplein. Zowel het water van het Haagse Veer water als de volledige Schiekade is gedempt met puin van de verwoeste binnenstad. Het Hofplein werd opgezet als een verkeersrotonde in de as van Coolsingel en Weena. Ruimtelijk is het plein hiermee prominenter in de stad komen te liggen dan voor de oorlog het geval was. Functioneel, als stedelijke verblijfsruimte en ontmoetingsplek, is het plein echter achtergebleven.

Het Hofplein is symmetrisch opgezet en verdeeld in vier kwadranten: Schiekade-Weena (NW) / Weena-Coolsingel (ZW) / Coolsingel-Pompenburg (ZO) / Pompenburg-Schiekade (NO). Zowel de Weena, Coolsingel, Schiekade en Pompenburg zijn hoofdassen die uitkomen/beginnen

op het Hofplein. Precies op de kruising van het Centrum van de verschillende zichtassen is de fontein van J.R.A. Koops gepositioneerd waardoor deze vanaf elke zijde een centraal herkenningspunt vormt en zodoende verankerd is in het collectief geheugen van de stad. De fontein staat in de met gras begroeide binnenring van een drie- tot vijfbaans verkeersplein. De rijbanen worden omsloten door een separaat dubbelzijdig fietspad. De trottoirs zijn weggedrukt tegen de flanken van het plein. De tram heeft zijn voetprint op het midden van elke as. De grasmat in de binnenring wordt op elk kwadrant doorkruist door twee of meer tramrails. Mede door deze barrières is de fontein niet toegankelijk voor publiek. Twee van de vier kwadranten zijn bij de uitvoering van het IP Weena in 2005 heringericht. De herinrichting van het Weena zelf met nieuwe bomen en groene bermen is



Het vooroorlogs Hofplein was dé plek waar alles samenkwam, afbeelding Stadsarchief Rotterdam (bewerkt)



Situatie voor en na het bombardement
Bron, afbeelding Stadsarchief Rotterdam



Vooroorlogse situatie in grijs, huidige situatie in rood



Werkzaamheden Hofplein - Afbeelding Irene Hoekstra



Naoorlogse opzet - Bron: Topotijdreis

pas in 2012 doorgevoerd. De buitenruimte is kwalitatief verbeterd met groenvoorzieningen met zitranden, minder verharding, meer ruimte voor kunst en waar mogelijk is verrommeling tegengegaan. Er zijn echter ook parkeerplaatsen in het zuidwestkwadrant toegevoegd die de verblijfswaarde niet ten goede komen.

In het noordoostkwadrant wordt na afronding van de transformatie van Hofplein 19/20 een nieuw IP uitgevoerd. Kenmerkend voor dit kwadrant zijn het herdenkingsmonument en de bijbehorende monumentale boom. Momenteel zijn beide grotendeels aan het zicht onttrokken. Net als het kwadrant aan de overzijde is hier nagenoeg geen groen waar te nemen.



De as van elke boulevard is gereserveerd voor de tram



Figuur Hofplein - 1964 Stadsgezicht vanaf Shellgebouw richting Hilton hotel, op de voorgrond de fontein aan het Hofplein en het metrokanaal (Bron: Beeldbank – Stadsarchief)

2.3 Mobiliteit

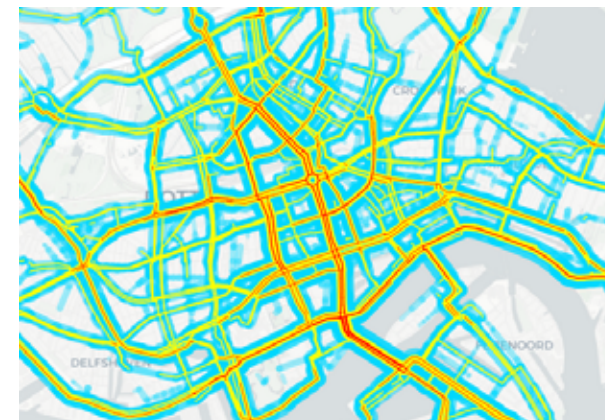
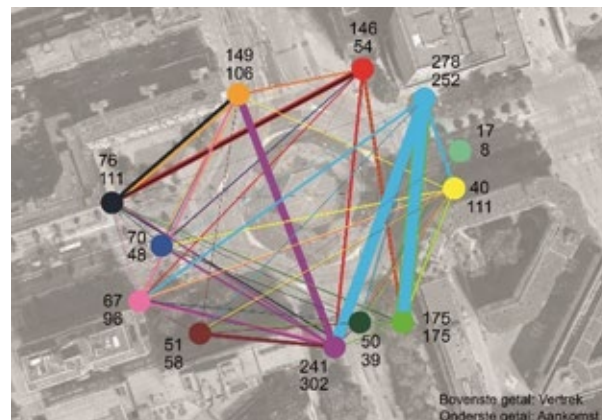
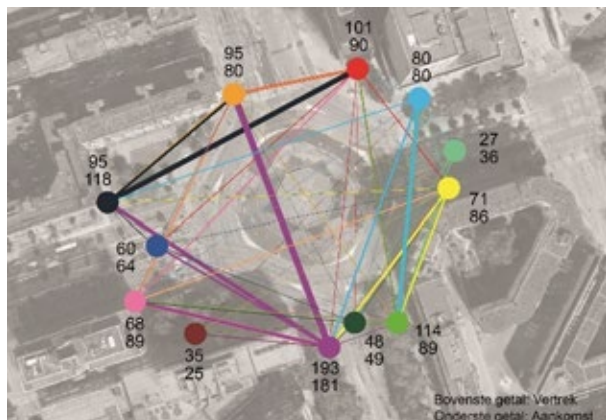
Voetgangers

Het Hofplein is voor voetgangers van en naar de omliggende kwadranten een belangrijke schakel. Recentere tellingen wijzen uit dat voetgangersverplaatsingen redelijk kriskras over de randen van het plein plaatsvinden tussen de aangrenzende boulevards, met een zwaartepunt op de Coolingsingel. Ook de aangrenzende tramhaltes en functies aan het plein waaronder horeca, kantoren en woningen dragen bij aan dit beeld. De metrohalte Stadhuis wordt veel gebruikt door het scholencluster ten noorden van Pompenburg. Tellingen laten ook veel voetgangers zien op de kop van het Weena, o.a. naar de tramhaltes en het Centraal Station.

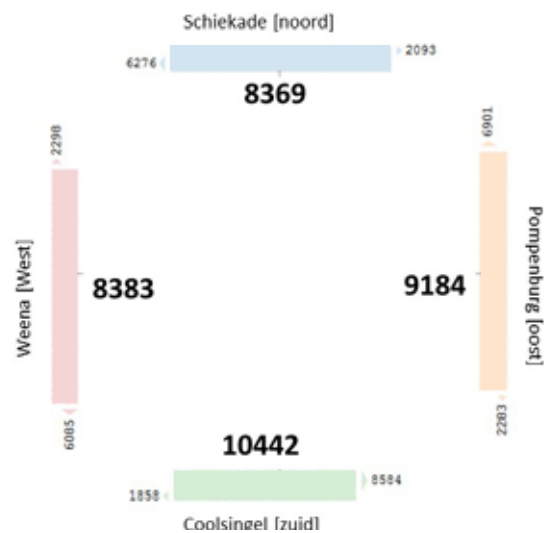
In de huidige situatie is het plein voor voetgangers nog vooral een barrière. De grofheid van het voetgangersnetwerk leidt tot omloopbewegingen en de vele kruisende verkeersstromen in combinatie met verkeerslichten zorgen voor een vertraging. Bij het noordwestkwadrant (Schiekade-Weena) is geconstateerd dat er beperkte ruimte is bij de hoek van de Weenaflat en de Schiekade, die hier gedwongen zijn om onder het gebouw door te lopen. Het zuidwestkwadrant (voor het Hilton) heeft fysiek in principe voldoende ruimte voor voetgangers, maar gezien het royale profiel van Weena en Coolingsingel voelt de ruimte voor voetgangers hier uiterst krap. In het zuidoostkwadrant is er op de hoek tussen Coolingsingel en Pompenburg weinig ruimte voor de voetganger. Als bezoeker van de binnenstad heb je het gevoel de stad figuurlijk te verlaten.



Autoverkeer Hofplein

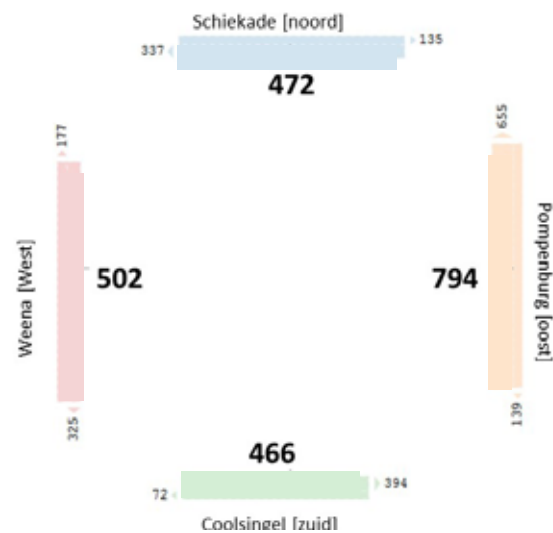


Dinsdag 8 september & donderdag 10 september 2020
 11-19 uur en zaterdag 12 september 12-20 uur



Fietstelling Hofplein

Donderdag 10 september 2020 17-18 uur



Fietzers op het Hofplein
 – door Erik Fecken



De algehele dominantie van kruisend zwaar- en snelverkeer nodigt niet uit tot verblijven en draagt niet bij aan een vlotte en prettige wandeling. Er is een behoefte aan een meer hoogwaardig voetgangersnetwerk met directere, vlottere en betekenisvollere looproutes op het plein inclusief de doorgangen van/naar Haagseveer, Pompenburg, Schiekade en Lijnbaan.

Fietzers & Scooterrijders

Voor fietsers en scooterrijders is het Hofplein een belangrijk stedelijk en regionaal knooppunt. In de avondspits (2-urig) passeren zo'n vijf- tot zesduizend fietsers het plein. Het Hofplein heeft naast een ontsluitende functie voor de binnenstad ook een belangrijke

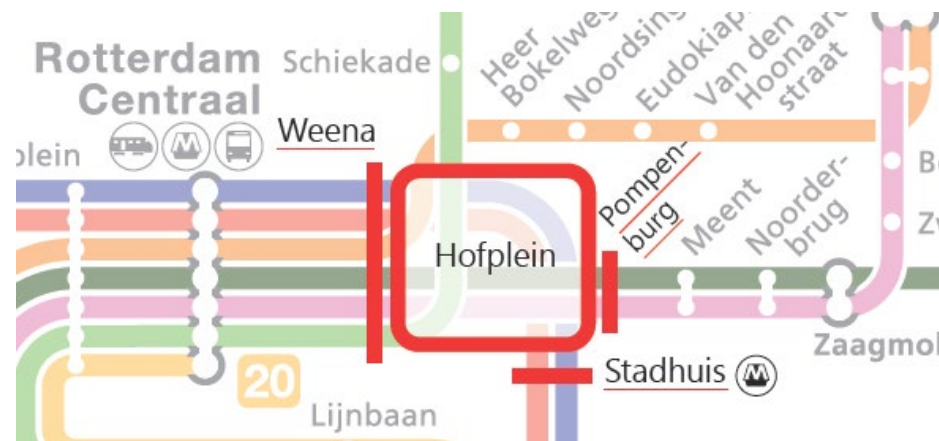
doorgaande functie voor fietsers, met name tussen noord en zuid en het Centraal Station. In de huidige situatie is het Hofplein een barrière voor fietsers en scooterrijders. De kruisende verkeersstromen in combinatie met de verkeerslichten maakt dat goed en comfortabel doorfietsen lastig kan zijn en er niet zelden vertragingen ontstaan die tot in de minuten kunnen oplopen. Het groeiend aantal fietsers en de toenemende snelheids- en massaverschillen van fietsers maakt dat de beschikbare ruimte steeds schaarser wordt. Daarnaast heeft het plein voor fietsers een lage belevingswaarde, wat niet bijdraagt aan een aantrekkelijke route op dit belangrijke knooppunt in de stad.

Openbaar vervoer

Mede door het uitgebreide OV-netwerk heeft het gebied rond het Hofplein een aantrekkelijke positie in de stad. Zowel de bus, de tram als de metro kruist het Hofplein. Daarnaast ligt het Rotterdam CS op 6 minuten loopafstand (500 m). Het openbaar vervoersysteem heeft een hoge capaciteit en de infrastructuur van de diverse vervoerders wordt zeer intensief gebruikt. Gemiddeld 98 keer per uur passeert een tram het Hofplein. De tram neemt een centrale positie in het straatbeeld in doordat deze centraal op elke as gepositioneerd is. Aan de rand van het plein zijn drie tramhaltes gepositioneerd: Weena, Pompenburg en Stadhuis. Zes verschillende tramlijnen kruisen het Hofplein. De kwadranten kennen de volgende frequenties:

Noord-west	lijn 25 (10x/uur)	
	lijn 4 (4x/uur)	14 trams per uur uit beide richtingen (28 in totaal)
West- oost	lijn 7 (6x/uur)	
	lijn 8 (6x/uur)	12 trams per uur uit beide richtingen (24 in totaal)
West-zuid	lijn 23 (10x/uur)	
	lijn 21 (6x/uur)	
	lijn 24 (6x/uur)	22 trams per uur uit beide richtingen (44 in totaal)

Per dag maken circa 9.800 in- en uitstappers gebruik van de tramhaltes rondom het Hofplein.



Het Hofplein wordt heel vaak doorkruist, maar is (nog) geen bestemming.

Op Blauw & Rood (Z-W)-lijn 21, 23, 24.

Donkergroen & Roze (O-W)-lijn 7, 8.

Oranje & Lichtgroen (N-W)-lijn 4, 25.

Aan het Hofplein liggen drie tramhaltes: Weena, Pompenburg en Stadhuis. Afbeelding RET (bewerkt)



Bus

Bus 38 stopt zowel ten oosten (halte Pompenburg) als ten westen (halte Weena) van het Hofplein. De bus maakt op het verkeersplein gebruik van dezelfde rijbanen als de automobilist. Ter hoogte van de bushaltes maakt de bus gebruik van separate opstelruimtes waardoor de rest van het verkeer geen hinder ondervindt.

Metro

De dichtstbijzijnde halte van de metro is de halte Stadhuis. Deze ligt op ongeveer 50 meter van de zuidelijke plangrens. De tunnelbuis van de metro loopt van het Weena naar de Coolsingel en kruist daarmee het zuidwestelijk kwadrant.

Autoverkeer

Het Hofplein wordt in de huidige situatie door de automobilist gedomineerd en is een verbindende schakel op het schaalniveau van de stad. Het Hofplein wordt zowel door verkeer met bestemming Centrum, als door verkeer dat van en naar Zuid reist via Erasmusbrug en Willemsbrug gebruikt. Een groot deel van de autoverplaatsingen op het Hofplein zijn korte ritten tot 5 kilometer. Ongeveer 30% van alle ritten is zelfs korter dan 3 kilometer. Voor deze korte autoritten zijn vaak goede alternatieven beschikbaar zoals lopen, fietsen, OV en/of deelvervoer. Verder zijn er in de huidige situatie voor het Hilton hotel vijf taxistandplaatsen. Er zijn geen

officiële plekken op het plein voor laden en lossen.

Logistiek vindt hoofdzakelijk aan achterzijden van panden plaats.

Hulpdiensten

De aangrenzende boulevards van het Hofplein worden geregeld gebruikt als calamiteiten- en uitrukroute en liggen op routes van (grotere) brandweerkazernes (bijv. Baan), politiebureaus (bijv. Doelwater) en ziekenhuizen (bijv. Erasmus MC).



Oorspronkelijke situering beelden: bijna zwevend boven een grote schaal.
Bron: Beeldbank Stadsarchief



1990 Koninginnedag
(Bron: Beeldbank
Stadsarchief)

2.4 De fontein

Vraag een Rotterdammer naar het Hofplein en het blijft even stil, vraag een Rotterdammer naar de fontein en er komt een leuk verhaal.

Rederij Van Ommeren schonk voor haar honderdjarig bestaan de fontein in 1939 aan de stad. De fontein is ontworpen door architect J.A. Koops en in 1955 opgeleverd. De fontein is opgebouwd uit kalkzandsteen.

De fontein is omgeven door acht beeldhouwwerken van Cor van Kralingen. Ze waren al aanwezig op het Hofplein voordat de fontein er was en zijn gemaakt van mosselkalksteen. In het oorspronkelijke ontwerp dienden deze waterdieren als goten ten behoeve van de waterafvoer en waren ze goed zichtbaar. Doordat het gedeelte rond de fontein is opgehoogd en met gras ingezaaid zijn de beelden wat minder prominent aanwezig.

De fontein wordt aangestuurd door een computersysteem dat met sensoren de windsnelheid meet, zodat de hoogte van de waterstralen aangepast kunnen worden. Het bijzondere aan de fontein is dat dit de enige fontein in de stad is die in alle seizoenen functioneert. De smeedijzeren spuiters van het fonteinbekken zijn in de vorm van waterlelies, gemaakt door kunstsmed Karl Joseph Gellings.

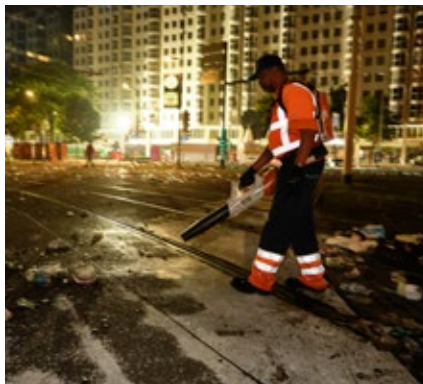
Rondom de fontein is nu sprake van wateroverlast. De waterafvoer rondom de fontein wordt momenteel onderzocht. De bloeiende seizoensbeplanting wordt elk seizoen opnieuw ingeplant. Deze groenelementen zijn toegevoegd nadat er grond is aangebracht in de verlaagde ring rondom de fontein. Eerst waren deze bloemperken rond van vorm en momenteel driehoekvormig.



Rotterdam Unlimited 2018



Verschillende barrières weerhouden de passant van een ontmoeting met de fontein



Na Rotterdam unlimited - door Roel Dijkstra



WK 2014

De fontein is in de huidige situatie niet bereikbaar, omdat deze ingeklemd ligt tussen rijbanen en sporen van de RET. Bij bijzondere gebeurtenissen wordt de fontein voorzien van gekleurd water (wereldkampioenschap voetbal in 1990 voor het eerst) en gaan mensen naar de fontein. De beleving kan vergroot worden door de fontein bereikbaar te maken voor het publiek; het water horen kletteren en koelte ervaren wanneer je de fontein nadert.

2.5 Evenementen rondom de fontein

De binnenring van het Hofplein wordt een keer per jaar gebruikt voor een grootschalig evenement, Rotterdam Unlimited. De maatregelen voor de fontein zijn een volledige om-timmering om beschadiging tegen te gaan. Over de vijver zelf wordt een aparte vloer aangelegd; eerst dragline-schotten (op basis van de palen onder de vijver) en daaroverheen wordt het podium gebouwd. Ten behoeve van de opbouw van dit evenement wordt 's nachts de spanning van de bovenleidingen van de RET gehaald. De fontein is erg kwetsbaar, ondanks bescherming tijdens de op- en afbouw zijn er toch soms beschadigingen.

Daarnaast wordt in het voorjaar het zuidelijk gedeelte van het Hofplein gebruikt als uitloopzone voor de Marathon, die op de Coolsingel start.



Afbeelding door Joep Boute

2.6 Bomen & Groen

Bij het Hofplein komen vier boulevards samen. Kenmerkend voor de boulevards is hun stevige boomstructuur. Echter heeft op dit moment alleen de Coolsingel een statige boomstructuur met volwassen platanen. Op het Weena is met de herinrichting in 2016 een nieuwe boomstructuur aangebracht van lindes. Pompenburg is op plekken niet compleet, zo ontbreken er aan de zuidkant vier bomen, doordat er een leiding van de Stadsverwarming ligt.

Aan de Schiekade is de boomstructuur incompleet door de onderliggende tunnelbak en vormt hierdoor geen structurerend element meer, de ruimtelijke geleding en de verblijfskwaliteit ontbreken. Daarnaast geeft de overmaat aan asfalt en het gebrek aan bomen klimatologische problemen als hittestress en wateroverlast.

De huidige bomen:

- Op de Coolsingel staan volwassen platanen
- Op het Weena staan jonge zilverlinden
- Op Pompenburg jonge platanen aan de buitenkant en jonge Hollandse lindes aan de binnenzijde
- Op de Schiekade staan jonge platanen aan één zijde
- In het zuidwestkwadrant staan volwassen platanen
- Voor Hofplein 20 staat een volwassen platanen, dit is een herdenkingsboom uit 1978
- In het noordwestkwadrant staan twee esdoorns bij een aantal lindes.

2.7 Bezinning

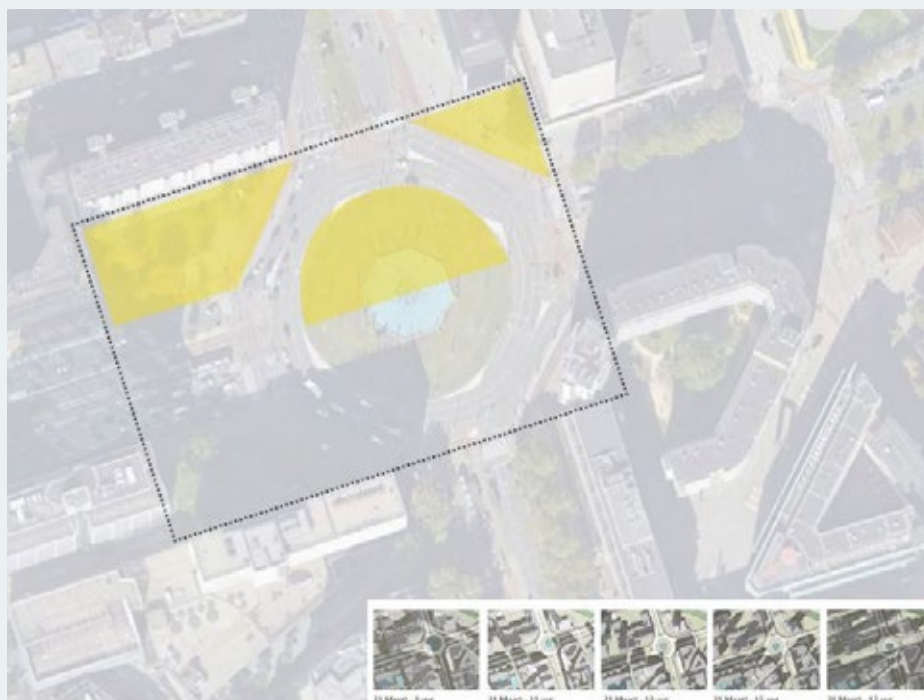
Het Hofplein ligt gedurende lange tijd goed in de zon. Dit geeft momenteel uitdagingen op het gebied van hit-testress, maar is in de toekomst een belangrijk potentieel voor het creëren van een aangename verblijfsplek. Met name de buitenruimten aan de noordwest- en noordoostzijde liggen goed in de zon vanaf einde ochtend tot medio middag. De gunstige bezinning geldt zowel voor de functionele verkeersruimten als potentiële verblijfs-

ruimten. De buitenruimten aan de noordzijde voor de bouwwerken die uitstekend op de zon liggen, worden matig gebruikt als plek om langer te verblijven.

Om de bezinning van het plein te waarborgen maar ook nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken is het Hofplein in de Hoogbouwvisie 2019 aangewezen als 'representatieve ruimte'. Dit betekent dat het aantal uren zon met 1 tot 1,5 uur mag afnemen in vergelijking met de huidige

situatie. Op 21 juni is in de huidige situatie 6,5 tot 7 uur zon op het Hofplein. In de nieuwe situatie mag dit verminderen naar 5,5 uur zon per dag. De huidige 4 tot

4,5 uur zon in september, mag in de nieuwe situatie verminderen naar 3 uur zon per dag.





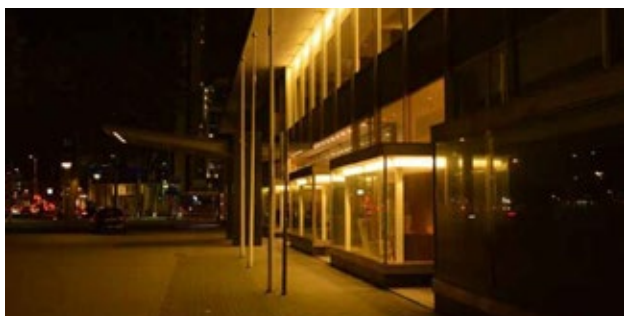
Verlichting fontein

2.8 Nachtbeeld

In de huidige situatie is alleen het water in de fontein verlicht. Het gazon, de vlakke voor de fontein en de randen van het bassin lijken s 'nachts op een zwart gat. Er ontbreekt ruimtelijke samenhang voor de voorbijganger en er ontstaat geen gevoel van ruimte en dimensie. De rijbanen en fiets- en wandelpaden zijn verlicht conform de landelijke eisen. Ook gevelverlichting en lichtreclame-uitingen zijn 's nachts zichtbaar en bepalen het beeld.



Plint Weena flat, nacht- en dagbeeld



Plint Hilton hotel, nacht- en dagbeeld

2.9 Plinten

De kenmerkende, herkenbare, bijzondere stedenbouwkundige opzet van het Weena is doorgetrokken in de meeste gevels rond het Hofplein.

Zowel het Weena als het Hofplein wordt gekenmerkt door een karakteristieke colonnade structuur. Deze is niet consequent doorgezet op het Hofplein. Er is een verscheidenheid in opzet waardoor de kwaliteit van de colonnade per gebouw verschilt. De gevel van de Weenaflat (noordoostzijde) ligt terug naar achteren, heeft een lage hoogte en dikke kolommen, waardoor de overkraging geen goede verblijfs- of looproute biedt en daardoor niet bijdraagt aan de levendigheid van de plinten. Dit in tegenstelling tot de colonnades bij de plinten op het Weena, die meer hoogte en daarmee licht en ruimte hebben. Wel zijn de betreffende colonnades uniek voor Rotterdam. In geen andere stad zijn deze over zo'n lengte aanwezig in een binnenstad. Een cultuurhistorische verkenning zal uitwijzen op welke manier de beeldkwaliteit het beste geborgd kan worden.

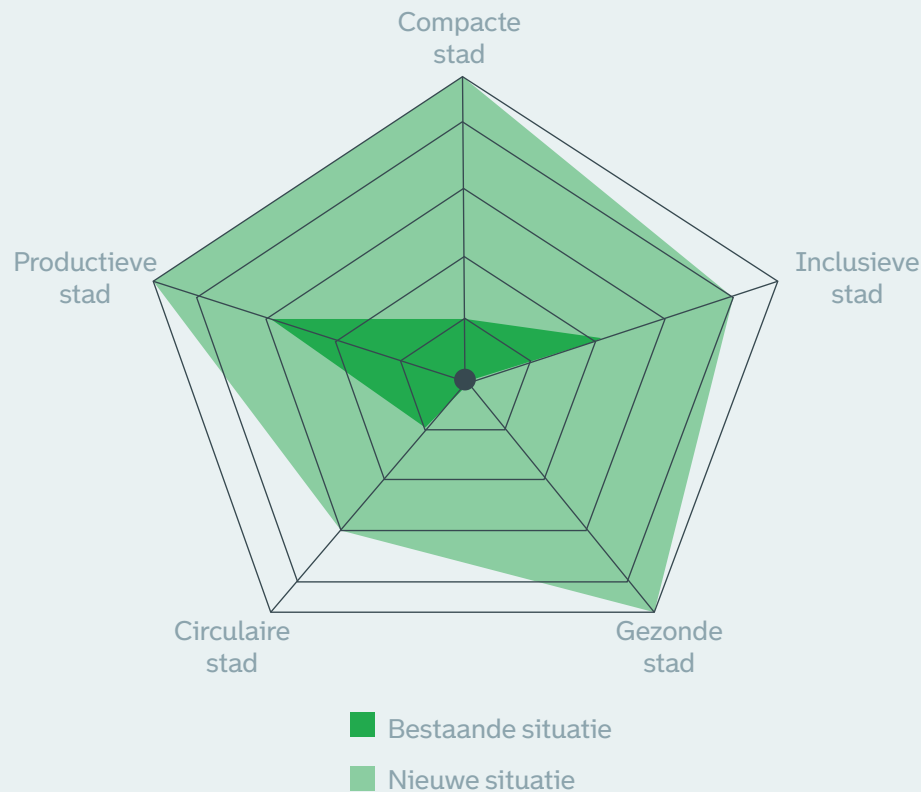
Naast de herinrichting van het Hofplein is het essentieel om een programma te hebben dat zorgt voor meer levendigheid in de plinten. De huidige plinten functioneren niet goed. Er is sprake van veel verloop en leegstand. Opvallend is dat het Hilton hotel het enige programma van hoogstedelijk niveau heeft. Er hebben zich een grote hoeveelheid aan kleine en middelgrote bedrijven rond het Hofplein gevestigd: nagelstudio's, uitzendbureaus, streetfood en fiets- en autoverhuur. De programmering in het noordoostkwadrant is met de komst van Spaces verbeterd, echter het spiegelglas in de plint beperkt contact tussen de aangrenzende buitenruimte. In de avond is het niet levendig in en rond het Hofplein. Barretjes of een nachtclub liggen pas een stukje verderop.

Hoofdstuk 3. Ambitie

3.1 Hofplein als een van de zeven stadsprojecten

De herinrichting van het Hofplein maakt onderdeel uit van de zeven stadsprojecten die een enorme invloed hebben op de stad Rotterdam. In de concept Omgevingsvisie Rotterdam zijn vijf perspectieven benoemd, die gezamenlijk de ambitie van Rotterdam voor de leef-

omgeving bepalen. De perspectieven zijn de productieve stad, de circulaire stad, de compacte stad, de gezonde stad en de inclusieve stad. Om deze perspectieven meer sturing te geven zijn er per perspectief kernwaarden gemaakt.



Groene Long scoort goed op de kernwaarden, situatie voor en na herinrichting

- Ruimte voor maatschappelijke voorzieningen
- Ruimte voor sporten en spelen
- Ruimte voor nieuwe woontypologieën
- Meer ruimte voor fietsers, voetgangers en nieuwe vormen mobiliteit
- Verlaging geluid met meer dan 10 DB
- Onder WHO normering lucht
- Verlaging hittestres met ca. 7 C op boulevards
- Neerslag tekort binnenstad grotendeels opgelost
- Mogelijkheid om aaneengesloten groen toe te voegen
- Noodzakelijk voor verdere verdichting binnenstad
- Verdichting leidt tot ca. 30.000 nieuwe banen

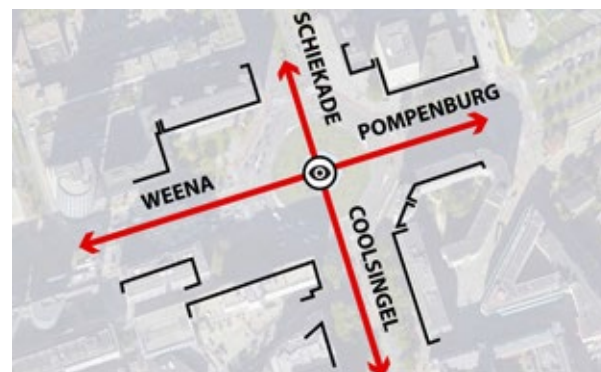
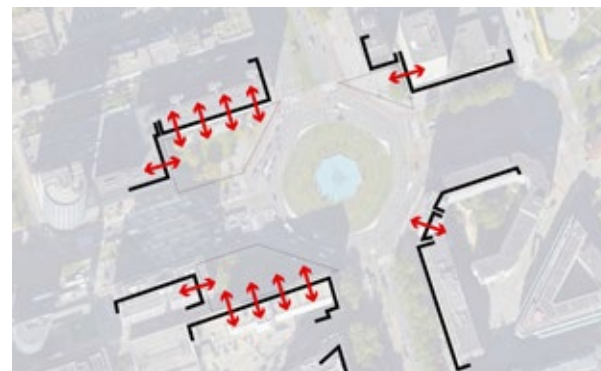
- Stadsdeel in transitie: van een monofunctionele kantoorwijk wordt er momenteel rondom het Hofplein sterk verdicht met hoogbouw waarbij zowel wonen, werken als recreëren mogelijk gemaakt wordt. Door deze verdichting, waarbij men minimale beschikking heeft tot private buitenruimte, is een gemeenschappelijke buitenruimte met een gezond microklimaat van belang.
- Sociale segregatie is aan de orde van de dag, niet alleen ouderen, maar ook een groot deel van de werkende bevolking is tegenwoordig alleenstaand. Hiervoor is het van belang het ontwerp op ontmoeting te richten met een inclusieve, maatschappelijke verduurzaming als doel.
- De Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA) geeft letterlijk en figuurlijk meer ruimte aan de fietser en de voetganger. In de huidige opzet van het Hofplein is de auto de dominante factor en komt het trottoir op sommige plaatsen letterlijk in de verdrukking. Een systeemverandering is nodig om het plein aan te passen aan de meest recente maatstaven. Vanwege het belang van de autobereikbaarheid van de aangrenzende kantoor- en winkelgebieden is er in de beginfase van de systeemverandering extra aandacht voor een goede doorstroming van autoverkeer naar de omgeving noodzakelijk.
- Een herstructurering van het Hofplein zet de transformatie, die gaande is in de stedenbouw, door in de buitenruimte. De transformatie van verkeersplein naar verblijfsplein met, waar mogelijk, grote publiekstrekkers geeft de plek een katalyserende werking die veel verder reikt dan de plangrenzen alleen. Een attractieve binnenstad helpt direct mee aan de verbetering van het economische vestigingsklimaat.

- Het klimaat verandert. Door klimaatverandering neemt de kans op overlast en schade door hevige neerslag, hitte, droogte en overstromingen toe. Het aanpassen van de stad aan de klimaatverandering is nodig. De nieuwe inrichting van het Hofplein draagt bij aan het klimaatadaptief maken van Rotterdam.

3.2 Het nieuwe Hofplein

Het gebied rond het centraal station heeft zich in de afgelopen decennia geprofileerd als een zakelijk district. De huidige ontwikkelingen zorgen met de toevoeging van een dynamisch programma voor een systematische transformatie van een monofunctioneel kantoorgebied naar een multifunctioneel woon-, werk- en cultuurmilieu. Een succesvolle functiewijziging profileert zich multidisciplinair en vergt veranderingen in zowel het sociale, logistieke als in het fysieke domein.

In de toekomst is het Hofplein veel meer dan een drukbezocht knooppunt. Wanneer er in de directe omgeving naast gewerkt ook gewoond, geleefd, geconsumeerd, gewandeld en gespeeld gaat worden, gaat dit gepaard met veranderende behoeften aan de direct omliggende openbare ruimte. Toewerkend naar een aantrekkelijk vestigingsklimaat is het van belang een plein te realiseren dat 24 uur per dag in de behoefte van de gebruikers voorziet. Dat doen we door te streven naar een goed ingerichte buitenruimte waarbij hoogwaardige materialen toegepast worden en het plein een klimaatadaptieve werking heeft.



In het schetsontwerp voor het nieuwe plein is ingezet op een meer evenwichtig verkeersmodel gericht op de voetganger en fietser. Fietzers krijgen bredere fietspaden en meer opstelruimte. De stoepen worden waar mogelijk breder en nodigen uit om te verblijven. De oversteek voor voetgangers wordt verbeterd. Routes over het plein en naar omliggende bestemmingen worden logischer en verbeterd. Hierbij wordt ook aandacht gegeven aan een goede bereikbaarheid van zowel de kantoren als het winkelgebied. Deze trend is al ingezet op de Coolingsingel. Door ook de aanvoer vanuit de andere boulevards richting het plein te beperken ontstaat er een meer ontspannen situatie van het autoverkeer die goed vergelijkbaar is met de situatie op het Kruisplein/Stationsplein. In het schetsontwerp volgt het autoverkeer meer de stedenbouwkundige vorm van de gebouwen, waardoor er een spectaculair groot verblijfsgebied in het midden wordt vrijgespeeld. Door het gebruik van (half)verharding, grasvlakken en vaste beplanting ontstaat er een recht-hoekige pleinruimte met veel grote bomen.

De huidige iconische fontein wordt het centrale “focal point” van het nieuwe Hofplein, als tastbaar prominent hart en icoon van het plan. Op het nieuwe plein wordt de fontein omgeven door goed beloopbare zones. Daarbij worden slimme hoogteverschillen ingezet zodat de kruisingen met de tram worden beperkt en overzichtelijk worden gemaakt. Deze hoogteverschillen worden verder benut voor het maken van zitbanken zodat je ook bij de fontein kunt zitten en de prachtige diersculpturen die daar onderdeel van uitmaken in ogenschouw kunt nemen.

De sfeer op het plein is luchtig, vrolijk, bijna mediterraan te noemen en biedt daarbij tegenwicht aan de groot-schalige, spiegelende, moderne architectuur rond het plein.



De ambities in kaart, visiedocument Hofplein 2030 Gemeente Rotterdam, 2018

Uit bovenstaande ambities volgen een aantal (overkoepelende) ambities die los van scenario's altijd zouden moeten gelden. Leidende principes om op te focussen:

Verblijfskwaliteit

- Functiemix en architectuur gericht op verblijf (kort blijven hangen of langer zitten)
- Aantrekkelijk en sociaal vriendelijk avondbeeld

Balans in soort gebruikers

- Minder autodominantie
- Bredere stoepen noordwesthoek en noordzuidhoek

Ooghoogte kwaliteit

- Functiemix en architectuur gericht op menselijke maat en aantrekkelijkheid in de plint
- Aantrekkelijk en sociaal vriendelijk avondbeeld

Als ensemble versterken

- Totaaloplossing en versterking symmetrie zuidoosthoek in massa en voorruimte

Achterliggende gebieden beter aanhaken

- Routes maken en waar nodig begeleiden (aantrekkelijk maken)

Allure

- Niet achterop raken ten opzichte van het ingezette niveau van o.a. de Coolingsingel

Bezonning beter benutten

- Kansen om meer verblijf en levendigheid te creëren

Verrommeling tegengaan

- Opruimen verrommeling

Vergroenen en wateropvang

- Waar mogelijk bijdragen aan klimaatdoelstellingen



Dit werkt door in de materiaalkeuze voor de verharding, de verlichting en de keuzes voor de vegetatie etc. waarbij er gekeken wordt naar mogelijkheden op het gebied van circulair materiaalgebruik. Het middengedeelte, de randen en de plinten horen bij elkaar. Voor een goed functionerende buitenruimte is het van belang dat de openbare ruimte van gevel tot gevel als geheel in samenhang ingericht wordt. De interactie met de plinten draagt in grote mate bij aan de levendigheid van het plein. Het middengedeelte van het plein wordt bereikbaar gemaakt met brede voetgangersoversteken die alle hoeken van het plein met elkaar verbinden. Dankzij comfortabel brede trottoirs worden de loopstromen langs de gevels

geïntensiveerd en ontstaat aan alle randen van het plein een logische aansluiting op de omgeving.

Ook ontstaat er de wens om alle vier de hoeken van het plein met de achterliggende belangrijke bestemmingen optimaal te verbinden. Niet alleen de stadsboulevards komen daarmee op het Hofplein bij elkaar, maar op deze manier worden ook de Lijnbaan, Pompenburg/Hofbogen, Delftse straat, Schiekadeblok, Haagseveer en het Stadhuis via het plein met elkaar verbonden. Daarmee wordt het Hofplein een prettige en groene verblijfspot voor Rotterdammer en bezoeker: een plek om te lunchen, uit te rusten, nieuwe energie op te doen of

natuurlijk op de foto te gaan met de iconische gebouwen van Rotterdam op de achtergrond.

Beheer van het plein

Met de zeven stadsprojecten wordt ingezet om vanaf de start van het ontwerp een beheerplan op te stellen, dat zich richt op integraal beheer met één aanspreekpunt. De inzet van dit 'pleinmanagement' wordt uitgedacht en vormgegeven tijdens het ontwerpproces van het Voorlopig Ontwerp, zodat beheer en ontwerp optimaal samengaan. Werkgelegenheidskansen voor bij voorkeur Rotterdamse werkzoekenden bij dit pleinmanagement worden benut.

Hoofdstuk 4. Uitwerking thema's

Met de aanwijzing van de Groene Long (Hofplein, Coolsingel, Westblaak) als één van de zeven stadsprojecten waar plannen voor worden gemaakt die bijdragen aan de visie voor de stad, is in korte tijd een schetsontwerp gemaakt voor het Hofplein. Het schetsontwerp is de basis voor de uitgangspunten die in dit hoofdstuk van het Programma van Eisen benoemd staan. Vervolgonderzoek dat op basis van het schetsontwerp heeft plaatsgevonden, heeft geleid tot verdere keuzes voor de uitwerking naar het Voorlopig Ontwerp van het Hofplein.

Een aantal thema's (Cultuurhistorie, kunst, evenementen, water, geluid, innovaties ondergroen, zichtlijnen RET, Snelheid, aansluitingen boulevards en duurzaamheid) moeten nog parallel aan het Voorlopig Ontwerp uitgezocht worden. Deze kunnen in een later stadium nog consequenties hebben voor het Voorlopig Ontwerp.

Het plein

In het schetsontwerp verplaatsen de rijbanen naar buiten toe, waarmee het autoverkeer de stedenbouwkundige vorm van de gebouwen volgt. Hierdoor ontstaat een groot middengebied dat verandert in een groen verblijfsplein met de fontein als focal point. Langs de gevels ontstaan brede trottoirs die de loopstromen intensiveren en ontstaat ruimte voor een tweerichtingsfietspad. Hierdoor ontstaat een goede aansluiting met de omgeving aan alle randen van het plein. Het middengebied wordt met zes oversteekplaatsen goed bereikbaar gemaakt voor voetgangers en aantrekkelijk om te bezoeken en te verblijven. Met de fontein binnen handbereik kan geluncht worden op de zitgelegenheden in zon of schaduw. Op en om het plein is voldoende ruimte om elkaar te ontmoeten en/of om een werkafpraak te houden. De tramrails blijven op hun huidige locatie en worden op een veilige

manier ingepast. De nieuwe indeling van het plein versterkt de verbinding tussen het centrum en het noorden van de stad, het fijnmazig netwerk en de interactie met de plinten draagt in grote mate bij aan de levendigheid van het plein.

De boulevards

De vier stadsboulevards die aansluiten op het Hofplein (Weena, Schiekade, Pompenburg en Coolsingel) vallen grotendeels buiten het plangebied. De herinrichting van het Hofplein leidt echter wel tot een noodzakelijke aanpassing van de aansluiting van het Hofplein op deze vier stadsboulevards. Dit is nodig om de functionaliteit te waarborgen, harde overgangen te voorkomen en ruim baan te maken voor langzaam verkeer. Uit het plan volgen minimaal functionele aanpassingen aan rijstroken en aanbevelingen voor een goede inrichting van de toeleidende wegvakken ten behoeve van een optimalisatie voor fietsers en voetgangers. Het aanpassingsgebied strekt zich uit tot de omliggende kruispunten (inclusief opstelstroken) met Heer Bokelweg, Karel Doormanstraat en Haagseveer.



Vogelvlucht Hofplein, afbeelding Juurlink en Geluk



Een duidelijke looproute langs de plinten, afbeelding Juurlink en Geluk



Verblijfsruimte aan de iconische fontein, afbeelding Juurlink en Geluk



Prettig verblijf van gevel tot gevel, afbeelding Juurlink en Geluk

4.1 Uitwerking thema's

4.1.1 Materialisatie

Het Hofplein is een belangrijk verkeersplein dat de centrumboulevard Coolsingel en de stadsboulevards Weena, Pompenburg/ Goudsesingel en Schiekade met elkaar verbindt. De centrumstijl conform de natuursteenkaart Rotterdamse Stijl is hier van toepassing. Het Hofplein wordt aangeduid als knooppunt en de assen als stadsboulevards. Hofplein is als knooppunt ook onderdeel van de hoofdstructuur. Materialisatie voor de hoofdstructuur is als volgt:

- Natuursteen black 80 op het trottoir (met 2% afschot)
- Zwart asfalt op de rijbaan
- Rood asfalt op het vrij liggend fietspad
- Straatmeubilair uit de Rotterdamse Stijl met een antracietblauwe kleur.

De maat van de opsluitband van de Rotterdamse Stijl is 20 cm. Dit past qua uitstraling en robuustheid niet bij het nieuwe Hofplein. In de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp wordt de keuze gemaakt aan te sluiten bij de band van Weena, die langs het trottoir een breedte heeft van 40 cm en op andere plekken voornamelijk 30 cm. Of aan te sluiten bij de band van de Coolsingel, die langs de rijbaan een breedte heeft van 60 cm en langs het fietspad 30 cm. Er wordt zoveel mogelijk gewerkt met standaard banden, zowel bij de rechte stukken als bij de hoekstukken, speciale elementen worden waar mogelijk vermeden. Er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van circulair materiaalgebruik in dit kader wordt er gekeken of de resterende banden van project Coolsingel kunnen worden ingezet voor het Hofplein.

De ambitie is om halfverharding toe te passen in het middengebiet. Nader onderzocht moet worden welke type halfverharding hier mogelijk is. Afwatering (juist bij piekbuien), steenslag op rails en rijweg zijn onwenselijk. Het onderhoud, de wijze van schoonhouden en herstel. De belastbaarheid bij onderhoud va rails, groen en verlichting en mogelijk evenementen wordt ook nader uitgezocht. Qua functionele openbare verlichting wordt gewerkt volgens de Rotterdamse Stijl (zie ook de lichtvisie) of met (een combinatie van) waar elders in de stad al ervaring mee is. Wanneer een afwijking in hoogte van masten noodzakelijk lijkt, is dit mogelijk in overleg met de beheerder. Er vindt geen productontwikkeling plaats van bijzonder straatmeubilair (als boomroosters, kolken) of lichtarmaturen.

4.1.2 Bomen

Het Hofplein en de aansluitende boulevards maken onderdeel uit van een hoofdstructuur voor bomen. Alle randvoorwaarden uit de bomenstructuurvisie zijn van toepassing. De verschillen tussen de kleuren in onderstaande afbeelding verbeelden de overgangen naar (wellicht) een andere boomsoort. Waar mogelijk worden de bestaande bomen in het plangebied gehandhaafd en de bomenrijen op de stadsboulevards afgemaakt of verlengd met focus op een symmetrisch profiel. In de volgende fase wordt er een inventarisatie gemaakt die zal bestaan uit informatie over de leeftijd van de boom, de levensverwachting, de status en de verplantbaarheid. Waar mogelijk wordt het gat in de bomenrij tussen het spoor en het Hofplein opgevuld, als dit mogelijk is in



Variëteit in groen op het Hofplein, afbeelding Juurlink en Geluk

relatie tot de ondergrond. Dit draagt bij aan het maken van een samenhangende stadsstructuur zodat Rotterdam leesbaarder wordt.

De aanwezigheid van Stadsverwarming in de ondergrond van Pompenburg en een tunnelbak in de ondergrond van Schiekade, maakt dat de boomstructuur op dit moment niet compleet is. Project Hofplein zal deze bomen daarom niet kunnen plaatsen, maar zal er wel voor zorgen dat eventuele plaatsing van deze bomen in de verdere toekomst niet verder gefrustreerd wordt, zodat deze boomrijen met nieuwe technieken of andere ontwikkelingen met verplaatsing van de stadsverwarming tot gevolg alsnog mogelijk is.

Toekomstige energietransitie gerelateerde onderdelen kunnen mogelijk knellen met ruimte in de ondergrond. Hier wordt nader onderzoek naar verricht.

Op deze locatie wordt ingezet op het toepassen van variëteit in boomsoorten, wat bijdraagt aan de ambities voor biodiversiteit en gezondheid op het Hofplein. Ook wordt ingezet op het toepassen van bomen 1e grootte.

Aandachtspunt is de zichtbaarheid van verkeer en verkeerstekens en bewegwijzering. Afdekking door bomen en groen mogen geen gevaarlijke situaties opleveren. Een specifiek aandachtspunt is er voor de trambestuurder en de voetganger die het plein kruisen. De locatie van de bomen mag geen hinder vormen voor de zichtbaarheid voor de trambestuurder en voetganger die het plein kruisen. Dit mag niet tot gevaarlijke situaties leiden. Hier wordt nader onderzoek naar gedaan.

Standplaatsen

Bij aanplant van nieuwe bomen is het noodzakelijk dat de juiste maat standplaats toegepast wordt. Ook de wijze van verankeren is belangrijk voor het aanslaan van de bomen.

Er dient voldoende groeiruimte als bomenzand en/of kratten meegegeven te worden. Krattenconstructies in de ondergrond worden toegepast bij bomen waarbij de omgeving mogelijk zwaar belast kan worden. Dus als het plein een evenementenfuntie krijgt is het toepassen van kratten noodzakelijk ten behoeve van de beoogde grootte en levensduur van bomen.

Het groen moet robuust aangelegd worden en fysiek beschermd worden door de grote gebruiksdruk en onderhoudsbestendigheid. Het maken van de juiste groeiomstandigheid (juiste grondsoort en diepte van groeimedium) voor beplantingen is een eis. De liggingen van kabels en leidingen moeten zodanig geherstructureerd worden, dat de bomen vrij in de ondergrond staan. Verbetering van de standplaats van de bestaande bomen is ook onderdeel van dit project.

4.1.3 Ecologie

Met het vergroenen van het dak van de Hofbogen is er een nieuwe stevige ecologische verbinding tussen Noorderkanaal en de Nieuwe Maas mogelijk. Het Hofplein heeft hierin een schakelfunctie waarbij het gebied rond station Hofbogen/ Pompenburg via Weena verbindt richting het westen: Westersingel en Essenburgpark.

De bomenrijen langs Weena, Coolsingel, Pompenburg en Schiekade vormen vliegroutes voor vleermuizen, vogels en vliegende insecten. Door deze routes door te trekken over het Hofplein ontstaan lange vliegroutes, waardoor



Ambitiekaart activatie en versteviging ecologisch netwerk

dieren grote delen van de stad kunnen bereiken. Verder heeft het Hofplein de potentie om een “stepping stone” te zijn richting omliggende projecten met ambities voor groene daken en gevels.

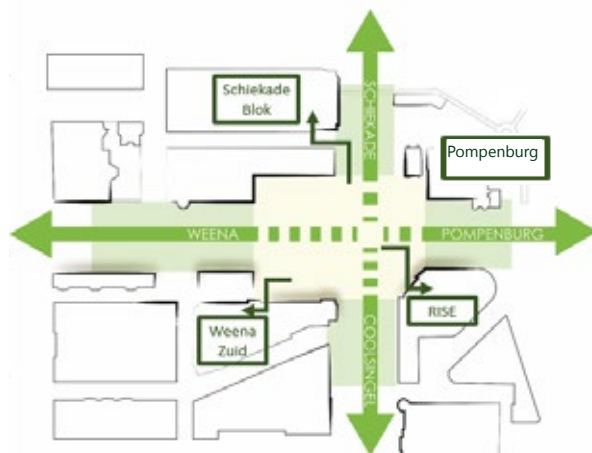
Huidige plannen voor de Hofbogen, Pompenburg, Zomerhofkwartier, Schiekadeblok, RISE, Lumière en de Doelen, zullen met broed-, rust- en fourageerplekken voor insecten, vleermuizen en vogels bijdragen aan de gewenste aaneengeschakelde ecologische verbinding en het vergroten van de biodiversiteit.

Het Hofplein heeft een centrale positie en moet een antwoord geven op de vraag naar meer biodiversiteit binnen het projectgebied en voor de projecten in de omgeving. De focus voor ecologie ligt voornamelijk op de verbindende functie.

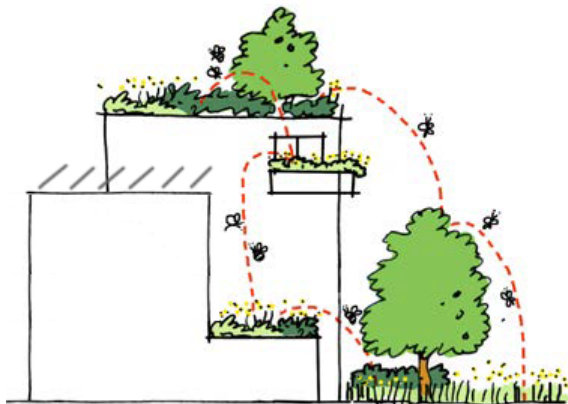
Hierbij dient rekening gehouden te worden met de volgende punten:

- Bomen tussen kronen 7 m uit elkaar, max. 15 m wanneer gaten onvermijdelijk zijn.
- Doorlopende bomenrijen zo min mogelijk verlichten op kroonhoogte.
- Wanneer mogelijk, gevels vanaf 3 m hoogte zo min mogelijk verlichten in het belang van vleermuisverblijven.
- Diverse boomsoorten voor duurzame verbinding.
- Grote goede groeiplaatsen van bomen zodat zij oud kunnen worden.

De ecologie houdt rekening met de functionaliteit van het plein. Bij de beplantingskeuze wordt rekening gehouden met het bedienen van de ecologie en ook met het voorkomen van ongedierte.



Ontwikkelingen rondom Hofplein met vergroening



Hofplein verbindt het maaiveld met de groene daken in de omgeving

Boost voor biodiversiteit op het Hofplein:

- Lokaal robuuste struikenpartijen als verblijf voor vogels en insecten.
- Extensief beheer van kleine vlekken als plek voor bodemleven en kleinere insecten die als basis van het voedsel voor vogels dienen.
- Verschillende soorten beplanting die een zo groot mogelijk deel van het jaar bloeit.
- Van inheemse beplanting maken significant meer dieren gebruik.

4.1.4 Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie is een belangrijke ambitie voor de stad en voor het Hofplein. Functionele maatregelen die klimaatadaptief werken zijn gewenst. Hieronder per thema de kansen die er liggen.

Droogte

Langdurige droogte leidt tot verdroging of schade aan het groen. Watervraag voor groen gedurende droge periode moet grotendeels uit het gebied zelf komen. Het streven is dat 50% (450 mm) van de jaarlijkse neerslag geïnfiltreerd wordt. Daarnaast is het belangrijk dat het assortiment bomen dat gekozen wordt bij de grondwaterstand (-1 meter) past en dat het groen adaptief is. De bomen worden zoveel mogelijk in de open grond gepland en idealiter zorgt een drainage-infiltratieleiding dat de grondwaterstand niet tot beneden het oppervlaktewaterpeil zakt.

Neerslag

Wat betreft neerslag is het streven om water op te vangen en te verwerken waar het valt (50 mm) of te verzamelen op centrale plekken. Daarnaast is het een mogelijkheid om het water zoveel mogelijk vertraagd af te voeren naar de bodem/ ondergronds krattensysteem of open watersystemen. Dit wordt in relatie met de gewenste halfverharding nader onderzocht.

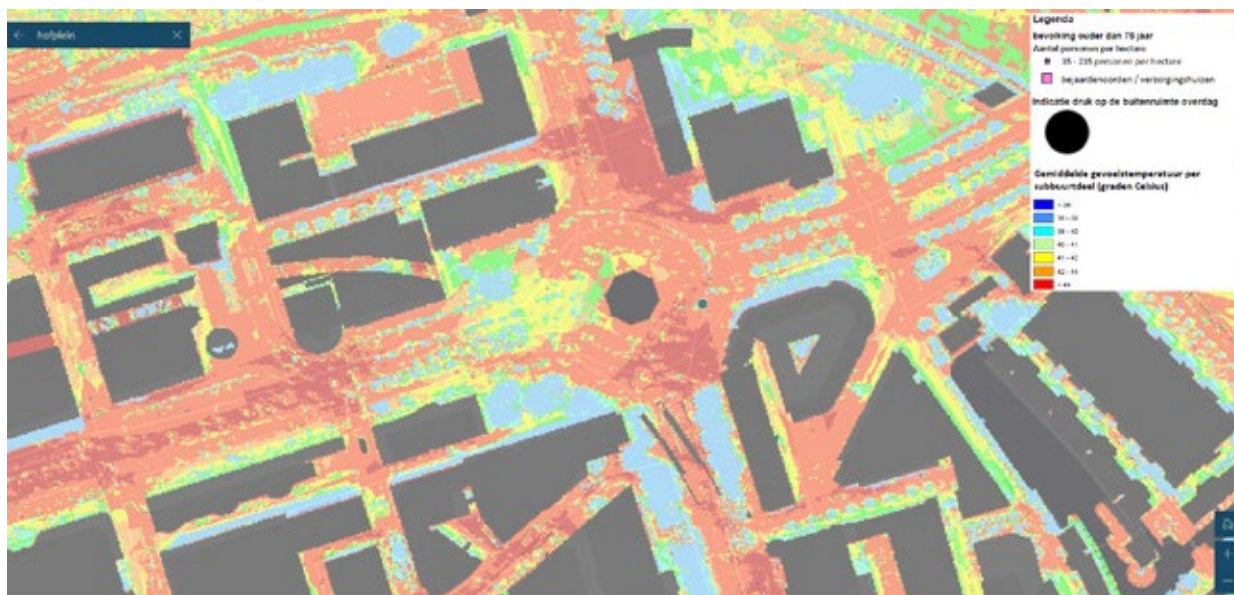
Er lijken twee specifieke kansen te zijn voor omgang met water op het Hofplein. In het vervolgtraject worden deze en eventuele andere mogelijkheden verder onderzocht (zie hoofdstuk 5).

1. Er loopt een suppletieleiding van het waterschap HHSK van Delftsevaart naar Provenierssingel en Statensingel. Onderzocht moet worden of deze ingezet kan worden voor de aan- en afvoer van water.

2. Een 'urban water buffer' kan ingezet worden om gezuiverd hemelwater in de diepe ondergrond in op te slaan en te gebruiken tijdens hitte en droogte.

Hitte

Het Hofplein draagt bij aan de Rotterdamse doelstelling hittestress tegen te gaan. Er dient ten minste 50% schaduw in het plangebied op de hoogste zonnestand voor verblijfsplekken en gebieden waar langzaam verkeer zich verplaatst gerealiseerd te worden. Daarnaast is het streven om ten minste 40% van alle oppervlakken warmtewerend of verkoelend in te richten om opwarming van het stedelijk gebied te verminderen. Dit gebeurt bijvoorbeeld door vergroening van de buitenruimte en het gebruik van materiaal met een hoge albedo-factor (weerkaatsing) en een lage absorptiewaarde.



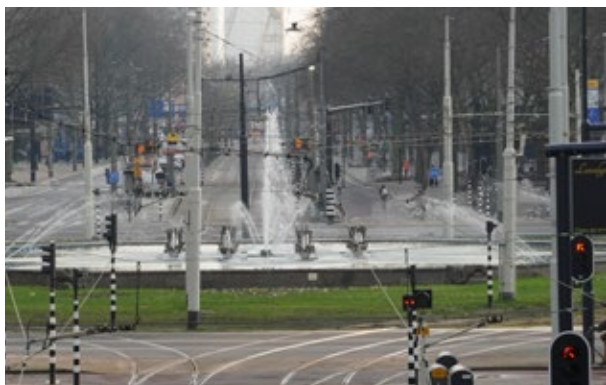
De gevoelstemperatuur is een van de hoogste van de stad, afbeelding Weerwoord Rotterdam

4.1.5 Geluid

De wet geluidhinder is van toepassing. Daarnaast streeft Rotterdam naar een goede balans tussen rust en reuring (actieplan geluid 2019-2023). De nieuwe inrichting van het Hofplein draagt bij aan het halen van de geluidsnormen van de World Health Organisation. Geluid heeft een grote invloed op de kwaliteit van leven in een stad. Geluid is een van de milieuaspecten waar de mens het meest gevoelig voor is. De blootstelling aan geluid beïnvloedt de mate waarin mensen hun omgeving als prettig ervaren, maar veroorzaakt ook nadelige gezondheidseffecten. Naast dat de effecten van de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak positieve effecten heeft voor verminderen van geluidsoverlast, wordt in het vervolgtraject onderzocht hoe geluid kan bijdragen aan een goede beleving.

4.1.6 Plinten en colonnades

De karakteristieke colonnadeconstructuur van het Hofplein (en het Weena) is uniek voor Rotterdam, maar draagt bij de Weenaflat (noordoostzijde) niet bij aan de levendigheid. Door de colonnadeconstructuur aan te passen naar een meer lichte vormgeving verbetert de interactie. Hierbij is de verwijzing naar de colonnadeconstructuur belangrijk voor de herkenbaarheid. De grond onder de colonnade is geen eigendom van de gemeente. Er zijn gesprekken met de eigenaar en er wordt een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd naar o.a. de plinten en colonnades (oplevering begin februari 2020). De relatie tussen de plinten en de aansluiting op de buitenruimte vraagt aandacht. Bij het ontwerp van het plein dienen deworden de ruimtelijke aspecten die belangrijk zijn voor de 'city at eye level' in overleg met de eigenaren verkend en waar mogelijk in het ontwerp meegenomen. (zie ook 4.1.9. terrassen)



Huidige situatie fontein



Duidelijke goed leesbare structuur, fontein met tweede ring en verkeersplein, jaren 50



Sculpturen Willem de Kooning

4.1.7 Spelen

Hoewel er door verschillende ontwikkelingen naar verwachting meer gezinnen in de directe omgeving van het Hofplein komen wonen is het Hofplein ook in de toekomst niet geschikt om als (grootschalige) speellocatie te dienen. Het behoudt van de tramtracé's maakt dat het middengebied ook in de toekomst een locatie is die begeleiding van een volwassene vereist. De trottoirs langs de gevels bieden ruimte voor speelstoepen (stoepen vanaf 3 meter breedte). De overstekbaarheid van het Hofplein voor de voetganger en fietser wordt verbeterd, zodat ook de jongere doelgroep zelfstandig kan oversteken. Al met al vallen er geen speelplekken binnen de herinrichting en wordt het gebied, afgezien van de brede trottoirs, niet aangeduid als potentiële speelruimte.

4.1.8 Fontein en vijver

De fontein is van speciale waarde, een icoon van de stad. Deze wordt zo goed mogelijk zichtbaar gemaakt. Waar nu alleen de waterstralen verlicht zijn, wordt met de nieuwe inrichting ook de rand van de vijver met de waterbeesten verlicht. Het gebied direct rond de vijver is in oorsprong verdiept aangelegd. Deze rand lag verdiept ten opzichte van het maaiveld en voerde het overvloedige water van de fontein af via de sculpturen van de waterbeesten. Deze functie is verloren gegaan in de jaren 70-80, de oorspronkelijke opbouw is ook niet meer aanwezig, maar nu is er de kans in het nieuwe ontwerp om dit weer terug te brengen. Hierdoor wordt de rand met de waterbeesten beter zichtbaar en komt beschikbaar als zitfunctie.

In de huidige situatie wordt de vijver met drinkwater gevoed. Ook in de nieuwe situatie blijft dit het geval. Het vermengen van dit water met waterstromen van mindere

kwaliteit geeft gezondheidsrisico's, des te meer nu de vijver openbaar goed bereikbaar wordt. Bij de cultuurhistorische verkenning zal ondermeer de waarde en betekenis van de Hofpleinvijver onderzocht worden.

4.1.9 Kunst en gedenktekens

Tijdens de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp wordt een visie opgesteld over kunst op het Hofplein (zie hoofdstuk 5). Vraag is welke kunstwerken centraal moeten staan en hoeveel maat en ruimte er zit in het gebied om kunst goed tot zijn recht te laten komen.

Onderstaand een beschrijving van de huidig aanwezige kunst, vooruitlopend op de visie.

Op de Hoek Schiekade – Weena staan de drie monumentale sculpturen van Willem de Kooning uit de jaren 70 bij elkaar op het gazon met de verhoogde zitranden. Bij eventuele verplaatsing moet de eigenaar van twee van de drie beelden betrokken worden.

Als centraal element is de fontein een zeer krachtig beeldbepalend kunstwerk en landmark in de stad. Deze heeft een royale schaal en staat volop in de spotlight. Hoewel de Hofpleinfontein menig Rotterdams hart veroverd heeft, komt het ensemble in de huidige situatie niet tot zijn recht. Wens is de zichtbaarheid van de fontein zo groot mogelijk te maken, om deze een nog centralere rol te geven. Rondom de fontein staan de waterbeesten van kunstenaar Cor van Kralingen. Dit totaalontwerp stamt uit 1955 en moet weer goed zichtbaar worden. In de oorspronkelijke staat waren deze door het verlaagde maaiveld rond de fontein beter te zien, maar het gedeelte rond de fontein is in de jaren 80 opgehoogd en met gras ingezaaid. Op onderstaande afbeeldingen de oorspronkelijk staat met zwevende rand en huidige situatie.



Oorspronkelijke situatie met zwevende rand



Huidige situatie verzonken in het plantsoen



Herdenkingsmonument

In overleg met Hilton Rotterdam en het CBK wordt besloten of Het Anker een plek krijgt op het Hofplein. Verder zijn aanwezig op het Hofplein:

- Parel op de gevel van het Shellgebouw
- Diamant op het dak van de Weenatoren.

Gedenktekens

Op de hoek Pompenburg-Schiekade bevindt zich een gedenkmonument, een verzetskruis voor slachtoffers van een executie door de Duitsers uit de Tweede Wereldoorlog. Deze zal mogelijk een andere plek krijgen binnen het plangebied van IP Hofplein 19&20, maar zichtbaar blijven aan het Hofplein. Bij een verplaatsing moet het Centrum Beeldende Kunst en de afdeling (CK) van stadsbeheer (deze afdeling beheert en onderhoudt alle kunstwerken in de stad) betrokken worden.

De commissie gedenktekens, de Joodse Gemeenschap in Rotterdam en projectteam Hofplein hebben afgesproken dat de Anne Frankboom terugkomt op het Hofplein, nabij

de hoek van het Hilton hotel. In deze hoek staat deze het dichtst op de voormalige locatie van de Helmersstraat, het vooroorlogse centrum van de Joodse buurt. Bij de boom komt een bordje dat aangeeft dat de boom een loot van de Anne Frankboom betreft en dat deze op de plek van de vooroorlogse Helmersstraat staat. Verder zijn geen speciale eisen voor het plaatsen van de boom. Verzoeken van gedenktekens of kunst worden doorgestuurd naar de commissie gedenktekens en straatnamen.

4.1.10 Terrassen en standplaatsen

Een toevoeging van het aantal terrassen op en rond het Hofplein is van toegevoegde waarde. Een terrassenplan wordt opgesteld en afgestemd met het horecagebiedsplan. De balans tussen terrassen en langzaam verkeer wordt zo optimaal mogelijk vormgegeven. Een voldoende breed trottoir dat voorziet in voldoende ruimte voor de voetganger is voorwaardelijk. Dit wordt uitgewerkt wanneer de definitieve maten van het binnenplein en de trottoirs langs de plinten definitief zijn, tijdens de

uitwerking van het Voorlopig Ontwerp. Bij het terrassenplan wordt in de basis uitgegaan van het algemeen terrassenbeleid van de gemeente Rotterdam (horecanota 2017-2021).

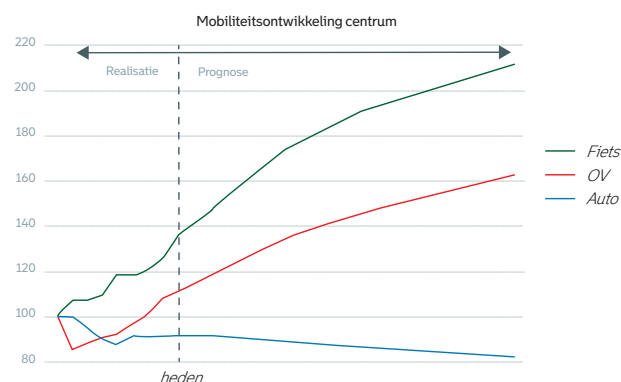
Voor het noordwestkwadrant is in de toekomst een betere invulling gewenst. Deze plek ligt in de luwte van de verkeersstromen en is ook qua bezonning goed. De plinten in de huidige situatie zouden meer levendigheid kunnen gebruiken, terrassen kunnen hieraan bijdragen. De plintenvisie en het terrassenplan moeten op elkaar worden afgestemd.

In het plangebied valt één standplaats, tegenover het Hilton hotel. Wanneer deze standplaats door de herinrichting niet op de huidige locatie kan terugkomen zal een alternatieve locatie aangewezen worden voor zover dit strookt met het nieuw te vormen standplaatsenbeleid.

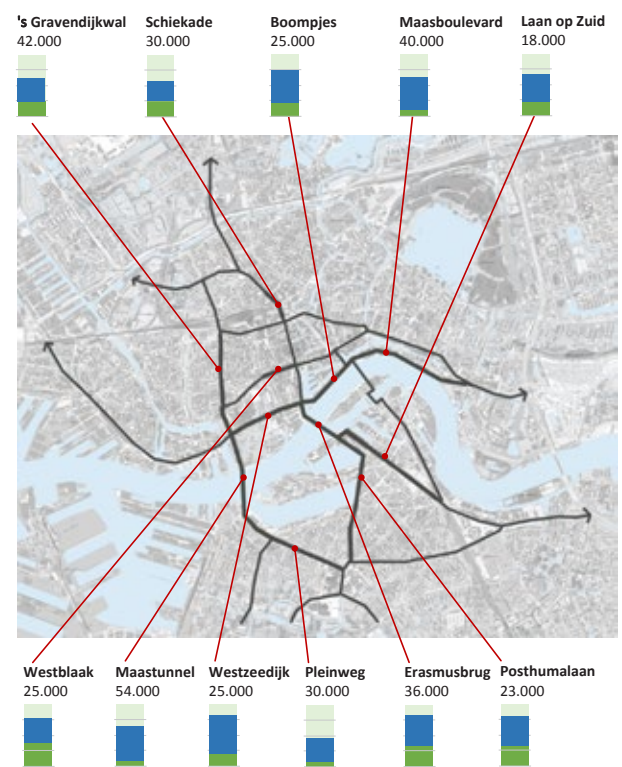
4.1.10 Mobiliteit



Ontwikkelperspectief binnenstad RMA met in groen de prioritaire assen en gebieden t.b.v. verblijfskwaliteit en voetgangers. Het Hofplein is hier onderdeel van.



Gerealiseerde en geprognoseerde toe-/afnames fiets, OV en auto in het Centrum (RMA). Met name fiets en OV (incl. voetgangers) groeien sterk, het autogebruik laat een dalende trend zien.



Verdeling autoverkeer naar afstandsklasse met uitgelicht Hofplein ter hoogte van Schiekade: 30% korte ritten (<5 km), 30% middellange ritten (5-15 km) en 40% overig (>15 km)

Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA)

De RMA schetst context en kader voor de herinrichting van het Hofplein op het gebied van mobiliteit. Het is een uitwerking van bestaand beleid zoals geformuleerd in het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam (SVPR) en de OV-visie 2040. De RMA faciliteert de groei van de stad, door met het verschoonen en verbeteren van de mobiliteit bij te dragen aan de bereikbaarheid van 50.000 nieuwe woningen tot 2040. Ook biedt de RMA kansen voor het accommoderen van een vitale economie met efficiënte schone en nieuwe vervoerswijzen, inclusief nieuwe arbeidsplaatsen en maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast draagt de RMA bij aan het vergroenen van de buitenruimte, onder andere met een aantal grote stadsprojecten, waaronder het Hofplein. Het ontwerp van het Hofplein is een onderdeel van de RMA. De resultaten van verkeersstudies van het Hofplein en het verkeerscirculatieplan van de binnenstad worden verwerkt in het Voorlopig Ontwerp.

Een belangrijke constatering in de RMA is de versnelling van de mobiliteitstransitie in de binnenstad naar meer fiets, OV en lopen en tegelijkertijd een afnemende trend van het autogebruik. Dit leidt ertoe dat de fiets en het OV (inclusief voetgangers) de dominante vervoerswijzen in het Centrum worden. De auto zal een belangrijke rol houden in het totaal van het aantal verplaatsingen, maar wordt de laatste in volgorde van modaliteiten. Dit betekent ook dat er meer ruimte en een lagere snelheid nodig is in de infrastructuur van de binnenstad om fiets, OV en voetgangers goed te faciliteren. Op veel van de stadsboulevards inclusief het Hofplein zit veel autoverkeer dat daar niet hoeft te rijden, maar een alternatief vervoersmiddel of alternatieve route heeft (via de Ring). Dit is autoverkeer dat vaak korte (<5 km) of middellange ritten (5-15 km) aflegt en vaak

een acceptabel alternatief heeft in de vorm van lopen, fiets, OV en/of deelvervoer. In de avondspits is er een potentie om 40-70% van het autoverkeer terug te dringen.

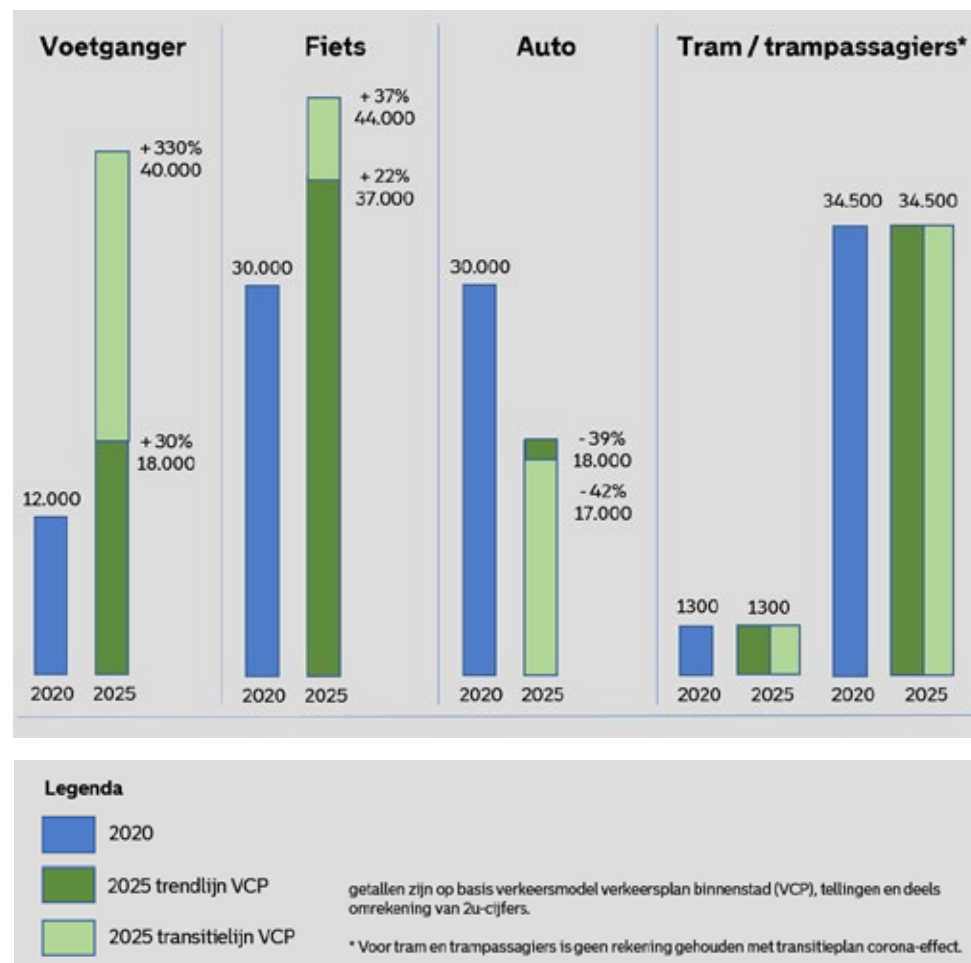
Het binnenstadsperspectief van de RMA schetst een binnenstad die niet langer is bedoeld voor de auto om te doorkruisen. De voetganger staat in de binnenstad op één gevolgd door achtereenvolgens fiets, OV en auto. In deze volgorde worden (ontwerp)opgaves opgepakt en uitgewerkt. Onderstaand ontwikkelperspectief geeft aan

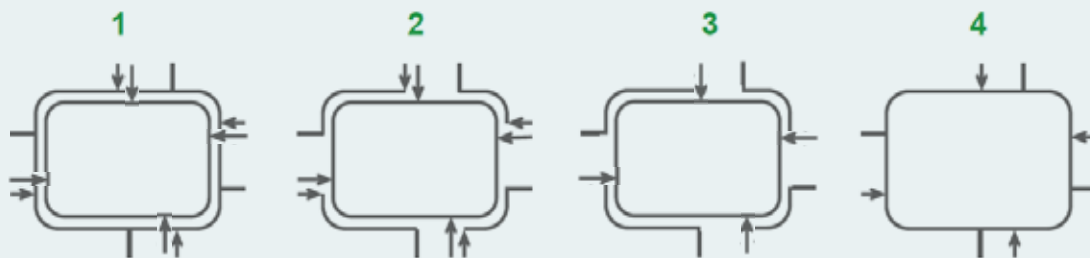
op welke assen en gebieden in de binnenstad de prioriteit ligt. Voor de auto blijven binnenstadkwartieren en garages bereikbaar via verschillende inprikkers vanaf de Ring.

Verkeerscirculatieplan Binnenstad (VCP) & Hofplein
Het verkeerscirculatieplan is een uitwerking van de RMA voor de binnenstad en laat zien wat de verkeerseffecten zijn van de veranderende mobiliteit in de komende tien jaar in de binnenstad. Het geeft inzicht in de verkeersstromen voor voetgangers, fietsers, OV en auto's verdeeld

over de verschillende netwerken in de binnenstad. Het VCP beschouwt maatregelen in samenhang met elkaar, maar laat ook zien welk effect een maatregel zoals de herinrichting van het Hofplein heeft op het hele netwerk. Tussen 2020 en 2030 neemt het aantal voetgangers op het Hofplein naar verwachting toe met ten minste 20-70% tot mogelijk een verdrievoudiging op etmaalbasis. Het aantal fietsers neemt met 40-70% toe, waardoor de fiets in aantallen de dominante vervoerswijze op het plein wordt. Het autogebruik op het Hofplein kan tot 40% dalen als gevolg van autonome ontwikkelingen en geplande infrastructurele maatregelen (o.a. stadsprojecten) tot 2030. De auto speelt in aantallen straks een meer ondergeschikte rol ten opzichte van voetgangers en fietsers.

De daling van het autogebruik op het Hofplein kent verschillende oorzaken: verschuiving naar andere vervoerswijzen (autonome ontwikkelingen), vermindering van (doorgaand) autoverkeer zonder directe herkomst of bestemming (verschuiving naar de Ring) en een nieuwe verdeling van ontsluitingsroutes in het Centrum. Het Hofplein krijgt een meer lokale functie met focus op de ontsluiting van de omliggende binnenstadkwartieren en het faciliteren van parkeerroutes van en naar de grote(re) garages in de omgeving. De grotere aan- en afvoer routes van het Centrum lopen straks onder andere via de Stadhoudersweg – Statenweg, Droogleever Fortuyn Plein en Maasboulevard. Met name voor de bereikbaarheid van het Rotterdam Central District (RCD) speelt het Hofplein straks een minder belangrijke rol. Voor de bereikbaarheid van het Lijnbaankwartier en het economisch belangrijke kernwinkelgebied blijft het Hofplein voor de auto nog belangrijk.





- Concept 1: oorspronkelijk schetsontwerp met twee stroken op de rotonde, twee rijstroken oprijdend en één rijstrook afrijdend
- Concept 2: variant 1 + principes van een turborotonde: autoverkeer op de rotonde kan slechts op enkele punten van rijstrook wisselen en moet voor de rotonde al een richting kiezen.
- Concept 3: grotendeels twee rijstroken op de rotonde en maximaal één rijstrook bij het op- en afrijden. Op de rotonde is sprake van een doorgaande strook en een afslaande strook.
- Concept 4: klassieke enkelstrooksrotonde met alles maximaal één rijstrook.



Huidige en verwachte ontsluitingsroutes auto
Rotterdam Central District (RCD). Boven 2020, onder 2030 (VCP)



Huidige en verwachte ontsluitingsroutes auto Lijnbaankwartier.

Boven 2020, onder 2030 (VCP)

Verkeerskundig concept

De verkeerskundige vorm van het nieuwe Hofplein bepaalt in belangrijke mate het gebruikerscomfort en de gebruikersveiligheid alsook de balans tussen verschillende gebruikers. In de vormgeving heeft het Hofplein straks een onderscheidend verblijfs- en uitwisselingskarakter ten opzichte van de kruisende boulevards. Deze passen zich hier lokaal aan met bijbehorende lagere snelheid (streven max. 30 km/uur). In de schetsontwerpfase is een eerste aanzet gedaan voor hoe anders omgegaan kan worden met de verkeerskundige vormgeving. Daarbij was het vertrekpunt een rechthoekig plein met rotonde-principe. Het rotondeprincipe kan volgens vier concepten verder uitgewerkt worden.

De vier concepten zijn in deze PVE-fase beoordeeld op veilige vormgeving voor fietsers en voetgangers en gesimuleerd op verkeersafwikkeling voor alle gebruikers (voetganger, fiets, OV, auto). Uitgangspunt bij de simulatie was dat er geen verkeerslichten toegepast worden, omdat de opzet van het plein zich niet leent voor regeling met verkeerslichten vanwege de vele oversteken naar het middengebied en de trambaan. Daarnaast passen verkeerslichten minder goed bij de ambities van

een verblijfsgebied. Vanuit de veilige vormgeving voor fietsers en voetgangers heeft concept 3 de voorkeur. De veilige vormgeving in concept 3 volgt vooral uit de keuze voor enkele op- en afrijdende rijstroken voor autoverkeer. Uit de simulatie is gebleken dat concept 3 het verwachte autoverkeer voldoende kan verwerken. Meer informatie hierover kan teruggevonden worden in de Mobiliteitsanalyse Stadsproject Hofplein (link in de bijlage).

Veilige vormgeving

Een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijk en prettig loop-, fiets- en verblijfsklimaat is een verkeersveilige inrichting. De navolgende uitgangspunten/eisen zijn gesteld om de verkeersveiligheid van het Hofplein voldoende te kunnen waarborgen:

- Het aantal conflictpunten tussen verkeersdeelnemers is zo klein mogelijk. Een rotonde als kruispuntvorm heeft relatief weinig conflictpunten en is gunstig voor de verkeersveiligheid, mits voldaan wordt aan de navolgende punten.

- Er is sprake van een duidelijk onderscheidend verblijfskarakter (ten opzichte van de kruisende boulevards) met voldoende snelheidsremming (streven max. 30 km/uur).
- Fiets- en voetgangersoversteekplaatsen over meerdere autorijstroken in dezelfde richting moeten zoveel mogelijk worden voorkomen om afdekongevallen te voorkomen. Dit geldt in het bijzonder voor (2-richting) fietspaden vanwege de grote(re) snelheidsverschillen.
- Voldoende opstelruimte auto tussen fietspad en rijbaan bij op- en afrijden rotonde. Dit zorgt voor noodzakelijk overzicht en rust bij het kruisen van meerdere verkeersstromen. Bij het op- en afrijden is één autolengte noodzakelijk (5 meter). Bij een exclusieve rechtsafstrook sorteert autoverkeer al voor en is minder ruimte mogelijk.
- Voldoende opstel-/ruimte tussen conflictpunten met voetgangers/fietsers en tram/auto. Dit zorgt voor noodzakelijk overzicht. Hiervoor wordt uitgegaan van ten minste 2 meter.
- De noodzakelijke ruimte voor expeditieverkeer
- Oversteken logisch en herkenbaar situeren. Met zes voetgangersoversteekplaatsen van/naar het binnengebied ontstaat een goede balans tussen enerzijds toegankelijkheid en anderzijds de gewenste concentratie vanuit verkeersveiligheid. De oversteekplaatsen en overstekende voetgangers moeten goed zichtbaar zijn en zoveel mogelijk op rechte stukken liggen, waar de taakbelasting van bestuurders laag is.
- Kruisingen met de tram zijn voldoende attenderend voor andere verkeersdeelnemers. Dit vergt extra aandacht in de weginrichting met aanvullende maatregelen zoals een tramwaarschuwinginstallatie (TWI).

Specifieke eisen per gebruikersgroep



In het kader van de actie “wil je met me lopen” is geïnventariseerd waar voetgangers knelpunten ervaren en wat fijne plekken zijn. Het Hofplein is hierbij een veelgenoemde locatie waar behoefte is aan verbetering.

Voetgangers

Het Hofplein moet een prettige ontmoetingsruimte worden met veilige, vlotte en betekenisvolle looproutes over het plein met goede aansluitingen op de boulevards en doorgangen. De fontein als icoon en verblijfs hotspot vormt letterlijk het middelpunt. De trottoirs en looproutes zijn royaal bemeten en zijn niet toegestaan voor fiets- en gemotoriseerd verkeer (evt. uitgezonderd hulpdiensten). Oversteekplaatsen liggen gunstig ten opzichte van belangrijke looproutes en bedienen de fontein en het binnengebied zo optimaal mogelijk. Ook zijn de wachttijden zo kort mogelijk: bij voorkeur kan de voetganger zonder te stoppen doorlopen door middel van ongeregelde (dus niet met verkeerslichten geregelde) voetgangersoversteekplaatsen (zebra's). Beleidsmatig worden voetgangersoversteekplaatsen niet op fietspaden toegepast bij voldoende ruimte. In de uitwerking moet deze keuze tegen het licht worden gehouden.

Toegankelijkheid voor voetgangers

De richtlijnen gesteld in de brochure 'Richtlijnen voor

toegankelijke Buitenruimte', welke is aangepast in september 2017, worden aangehouden. Een belangrijke opmerking hierin is dat de breedte van invalideninritten gelijk is aan de breedte van de voetgangersoversteekplaatsen. Gedurende het ontwerptraject worden 010Toegankelijk en Brederaad010 betrokken.

Fietsers

De fietsinfra op het plein moet in het nieuwe ontwerp letterlijk meegroeien om genoeg kwaliteit te kunnen blijven bieden. De fietser krijgt meer ruimte en kan straks sneller en comfortabeler over het plein rijden van en naar de aansluitende boulevards. Belangrijke uitgangspunten/eisen zijn:

- Voldoende brede fietspaden: eenrichtingspaden zijn minimaal 2,5-3 meter breed en tweerichtingspaden minimaal 4-4,5 meter breed.
- Voldoende ruime bochtstralen: op fietskruispunten ontwerpen op min. 10 km/uur en op wegvakken min. 15 km/uur.
- De fietser heeft voorrang op autoverkeer en kan comfortabel doorfietsen. Zodoende het uitgangspunt om geen verkeerslichten toe te passen, mits verkeersveilig.
- Logische overgangen naar bestaande profielen.

Fietsparkeren

Het fietsparkeren voor bezoekers van omgeving Hofplein wordt geregeld met clusters fietsnieten op strategische locaties. Er wordt bij de ontwikkelingen Hofplein, Schiekadeblok en RISE gestreeft in pandige voorzieningen als fietsparkeren voor werknemers, bewoners en bezoekers. Op basis van tellingen en verwachte ontwikkelingen lijken zeker tientallen fietsparkeerplaatsen per kwadrant nodig. De exacte opgave wordt (per locatie) nog verder onderzocht en uitgewerkt. In het middengebied op het verblijfsplein komt geen fietsparkeervoorziening, aangezien dit niet past bij de ruimtelijke verblijfskwaliteit die we daar willen bereiken. Dit sluit aan bij het uitgangs-



punt dat het binnengebied voetgangersgebied is (waar niet gefietst mag worden). Ook voor het stallen van deelfietsen, andere deelconcepten en bijzonder formaat fietsen is aandacht nodig in de uitwerking, gezamenlijk met een aanpak op stedelijk.

Openbaar Vervoer - Tram

Vooralsnog blijft de lijnvoering en frequentie van trams ongewijzigd en blijft bus 38 de huidige route over het plein rijden. Gezien de centrale ligging in het tramnetwerk is een goede doorgang/doorstroom wenselijk. Een plek zonder verkeerslichten maakt de dienstregeling van de tramlijnen betrouwbaarder en heeft daarmee de voorkeur van de RET. Daarnaast wordt uitgezocht of de tram met deze inrichting de korte bocht kan nemen tussen Coolsingel en Weena waardoor de ritten korter zijn en het tramspoor in het noordoostkwadrant alleen met calamiteiten gebruikt hoeft te worden. Ook wordt uitgezocht wat het oplevert als meerdere haltes worden samengevoegd tot één halte op het Weena. Voldoende waarschuwingslichten en zicht voor zowel trambestuurder als voetganger zijn noodzakelijk. Bus 38 blijft op de huidige halte-locaties en halteert de bus in een haltekom. Gemotoriseerd verkeer

De functie van de auto verandert op het Hofplein en krijgt meer een bestemmingskarakter. Dit betekent dat omliggende binnenstadkwartieren en garages bereikbaar moeten blijven, maar het voor doorgaand autoverkeer met alternatieve routes en vervoerswijzen onaantrekkelijk wordt. De bereikbaarheid van omliggende straten en garages is in de huidige situatie onvoldoende en zal moeten verbeteren zodat er op drukke momenten er geen opstoppen ontstaan en omliggende straten/garages voldoende kunnen blijven uitstromen.

Taxi- en ontheffinghouders

Momenteel zijn er vijf officiële RTX standplaatsen aan de voorzijde (Weena) van het Hilton hotel. Autoverhuurbedrijf Sixt beschikt over ontheffingen om ook hier van het plein gebruik te maken. Met de nieuwe inrichting zouden deze een nieuwe plek moeten krijgen buiten het plangebied. Met de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp moeten hier afspraken over gemaakt worden met de branche en stakeholders, zoals aangegeven in de taxi-verordening met passend Uitvoeringsbesluit, wat per 2013 de basis is voor de afspraken tussen de branche en de gemeente.

Logistiek

Net als in de huidige situatie vindt de logistiek aan de achterkant van panden plaats. In de nieuwe situatie zijn op het plein geen logistieke plekken opgenomen. In de uitwerking naar Voorlopig Ontwerp moet gekeken worden in hoeverre in het ontwerp illegaal laden en lossen op het plein zoveel mogelijk kan worden voorkomen.

Hulpdiensten

De herinrichting van het Hofplein heeft gevolgen voor de wijze van passeren voor hulpdiensten. In de nieuwe inrichting zijn er minder rijstroken. Samen met de hulpdiensten moet gekeken worden naar hoe hulpdiensten het plein kunnen passeren. Hierbij zijn mogelijk andere routes dan alleen de rijbaan noodzakelijk. Voor de VRR is de passeerbaarheid van hulpdiensten een belangrijke randvoorwaarde in het nieuwe ontwerp van Hofplein

Bewegwijzering, de werkwijze

Er is sprake van wettelijke en niet-wettelijke bewegwijzering. Niet-wettelijke bewegwijzering kan in de regel worden benoemd als voetgangersbewegwijzering.

Op dit moment loopt er een onderzoek naar op welke wijze er in de toekomst omgegaan moet worden met de voetgangersbewegwijzering stadbreed. Duidelijk is wel dat het huidige systeem in de binnenstad niet meer voldoet en aangepast dient te worden. Over de opzet van een nieuw systeem wordt momenteel nagedacht.

Wettelijke bewegwijzering is integraal onderdeel van de inrichting van de openbare weg en valt hiermee onder de Wegenverkeerswet 1994. Op het Hofplein is wettelijke bewegwijzering aanwezig; deze omvat zowel rijwiel-/fietsbewegwijzering als autobewegwijzering, welke deel uitmaken van het landelijk bewegwijzeringssysteem. Verkeerskundige aanpassingen aan de weginfrastructuur leiden in de regel tot een noodzakelijke aanpassing aan de wettelijke bewegwijzering. Hiervoor dient een wettelijk bewegwijzeringsplan te worden opgesteld door de NBd (Nationale Bewegwijzeringsdienst, onderdeel van Rijkswaterstaat), in het kader van de door de minister van IenW bij de NBd belegde wettelijke taak en bevoegdheid.

De bewegwijzering op en om het Hofplein en aantakende boulevards zal moeten worden aangepast aan de nieuwe inrichting en rijstrookindeling en de eventuele wijziging in rijrichtingen. Mogelijk zijn er voor verkeer dat de Weenatunnel verlaat c.q. parallel aan de Weenatunnel bovenlangs rijdt en vervolgens convergeert, aanvullende maatregelen nodig. Door de ligging van de traminfrastructuur (sporen en bovenleiding inclusief masten) en de metrotunnel in de ondergrond kan de plaatsing/verankering van bewegwijzeringsmasten extra inspanningen vereisen.

4.1.12 Masten

Het huidige Hofplein wordt gekenmerkt door een grote hoeveelheid masten. Met de nieuwe inrichting worden zo min mogelijk masten geplaatst door het maken van combinaties waar mogelijk. Daarnaast wordt rekening gehouden met toekomstige uitbreiding van de masten en de multifunctionaliteit van de masten zodat deze ook gebruikt kunnen worden als stroomvoorziening tijdens evenementen of kunnen dienen als wifi-punt. Dit gebeurt door het aanbrengen van extra stroompunten in de masten. Daarnaast dient bij het maken van het mastenplan rekening te worden gehouden met loop- en zichtlijnen van de gebruikers. Met het maken van het Voorlopig Ontwerp wordt een apart mastenplan gemaakt.

Uit een inventarisatie blijkt dat masten nodig zijn voor:

- bewegwijzering voor autoverkeer
- bewegwijzering voor fietsverkeer
- bewegwijzering voor voetgangers
- RVV-bebording
- voetgangersbebording met codes (knooppunten)
- RET TWL lichten
- span-/bovenleidingsmasten van RET
- matrixborden voor de wissels van RET
- verkeersobservatiecamera
- verkeersmonitoring, ANPR-camera's
- veiligheidscamera's
- openbare verlichting

4.1.13 Openbare verlichting

De visie van het lichtplan (2012) komt neer op onderstaande punten:

- Gebruik van warmwit licht
- Efficiënte lichtbronnen
- Lagere en gebalanceerde lichtniveaus (binnen

bandbreedte NPR)

- Gericht licht: correcte posities en geen verblinding
- Minder masten en armaturen en beperkt aantal typen.

Functionele verlichting

In de huidige situatie is er hangverlichting boven de rijbanen en staan er lage masten (tot 4 meter) in de vier kwadranten. Een lichtplan wordt opgesteld waarbij het verblijfsgedeelte op het midden van het Hofplein verlicht wordt met armaturen in lage masten. De hangverlichting boven de rijbaan wordt vervangen door masten in de middenberm (tussen fietspad en rijbaan) en door masten in de buitenring langs de plinten. De verlichting wordt uitgevoerd volgens de Rotterdamse Stijl Centrum. Het verlichtingsniveau moet goed aansluiten bij de vier stadsboulevards. De masten ten behoeve van de openbare verlichting moeten zoveel mogelijk gecombineerd worden met de andere masten op het plein.

Eisen aan het lichtontwerp

Er wordt een lichtplan opgesteld dat voldoet aan onderstaande voorwaarden:

- Materialen volgens de Rotterdamse Stijl/Lichtvisie, afwijking hiervan in overleg met de beheerder
- Armaturen voorzien van telemanagement
- Gebalanceerde lichtniveaus (binnen bandbreedte NPR 13201+A1 maart 2018), afwijking hiervan in overleg met de beheerder
- Het lichtontwerp dient afgestemd te worden met ecologie
- Het ontwerp dient duurzaam (CO₂-footprint) te zijn, zowel in aantallen masten/armaturen als ook energetisch
- Gericht licht: correcte posities en geen verblinding
- Gebruik van warmwit licht ca. 3000K met goede kleurherkenning Ra >80

Illuminatie

Het toepassen van sfeerverlichting en aanlichting van kunst en/of panden dient door de ruimtelijk ontwerpende partij te worden aangegeven. Illuminatieverlichting is niet per definitie openbare verlichting en is daaruit niet gebonden aan eerdergenoemde NPR-norm.

Voor het beheren en onderhouden van zulke verlichting dienen er bij het ontwerp en voor aanleg apart afspraken te worden gemaakt. De te gebruiken materialen dienen (licht)technisch te voldoen aan de eerder bij openbare verlichting genoemde punten.

In de huidige situatie is alleen het water in de fontein verlicht. Het gazon, de vlakte voor de fontein en de randen van het bassin zijn 's nachts niet aangelicht. De rand van de vijver en de waterbeesten worden subtiel aangelicht en het water blijft volop focuspunt.

Verlichting voor de donkere maanden (oktober – maart) kan worden gezocht in tijdelijke aanpassingen van de verlichting van de fontein in een andere kleur. Een apart plan voor sfeerverlichting wordt niet meegenomen in deze herinrichting.

Verlichting van gevels draagt in grote mate bij aan de ruimtelijke beleving van het plein. Met het opstellen van het lichtplan (en de cultuurhistorische verkenning) worden keuzes gemaakt over verlichting en uitstraling van de plinten met hun kenmerkende colonnades. Het lichtplan moet bijdragen aan versterking van de ruimtelijke samenhang van het plein; altijd is duidelijk wat aan de overzijde van het plein gebeurt. Het lichtplan maakt het plein als geheel ervaarbaar, van gevel tot gevel.

4.1.14 Reclame-uitingen

Voor de algemene richtlijnen wordt het hoofdstuk Reclame in de welstandsnota aangehouden. Het Hofplein is een knooppunt, dit betekent dat commerciële reclame geen plek krijgt op het Hofplein. De huidige aanwezige reclame (klok, lichtbakken en twee- en drie-vlaksborden) komen niet terug in het Voorlopig Ontwerp. Vlaggenmasten maken deel uit van een contract dat met Rotterdam Festivals is afgesloten, hierover wordt in gesprek gegaan tijdens de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp.

4.1.15 Bovengrondse objecten

Waar mogelijk wordt verrommeling door losse objecten tegengaan. Alle objecten die geen bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit zijn ongewenst en worden zoveel mogelijk geïntegreerd in gebouwen en andere voorzieningen dan wel met elkaar gecombineerd. Om dit te bereiken wordt het ontwerp zo integraal mogelijk opgesteld.

4.1.16 Technische randvoorwaarden en ondergrond

Er zijn grote hoeveelheden kabels en leidingen aanwezig. Alleen al vanwege de verkeerslichtinstallatie zijn er vele brede kabelbedden, maar er is ook veel telecom, STEDIN-, Evides- en ENECO-infrastructuur aanwezig. Een eerste globale beoordeling laat zien dat er een grote hoeveelheid kabels en leidingen onder het trottoir liggen. Proefsleuven moeten uiteindelijk uitsluitel geven. Bij het verplaatsen van fietspaden en bandenlijnen moet rekening worden gehouden met de kabels en leidingen die beperkingen met zich meebrengen. In verband met bereikbaarheid (afsluitingen door bijvoorbeeld calamiteit) en veiligheid (gesloten verharding) mogen kabels en leidingen niet onder een rijbaan liggen.

Ondergrondse objecten

In de ondergrond is de metrobus aanwezig (afbuiging Coolsingel – Weena vice versa). De fontein heeft ook ondergrondse voorzieningen, o.a. een pompput en er is een collecteurriool aanwezig.

Bodemkwaliteit

Voorafgaand aan werkzaamheden in de grond, bij herinrichting en/of bestemmingswijziging dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden volgens 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 het grootste deel van het Hofplein zijn voor zover bekend geen eerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Direct aan de westzijde zijn wel twee bodemonderzoeken bekend met codes: AA059913261 en AA059906481 (TC 03-37-12). AA059913261: sterke verontreiniging in de grond met zware metalen vanaf 1,6 m-mv. AA059906481/TC 03-37-12: sterke verontreiniging in de grond met zware metalen vanaf 0,5 m-mv. In de omgeving van het Hofplein zijn ook meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit deze bodemonderzoeken komt over het algemeen naar voren dat de puin houdende grond vanaf ongeveer 1 m-mv sterk verontreinigd is met zware metalen.

Voorafgaand aan de herinrichting wordt gebruikelijk de bodem op milieuvervuiling gecontroleerd.

4.1.17 Archeologie

Op basis van de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Rotterdam (2005) wordt aan de locatie de status: "2.0 Zeer hoge archeologische verwachting" toegekend. Voor grondroerende werkzaamheden in deze gebieden is

afhankelijk van de verstoringdiepte en -oppervlakte een bouwregeling en/of omgevingsvergunning verplicht. De vrijstellingsmarges worden in bestemmingsplannen geregeld. De verplichting geldt niet voor werk gericht op het normale onderhoud en beheer en evenmin voor bestaande weg- en leidingnetten. Als de vrijstellingsmarges worden overschreden, dan beoordeelt Archeologie Rotterdam (BOOR) de voorgenomen werkzaamheden en bepaalt of een archeologisch vooronderzoek nodig is. Afhankelijk van het werk wordt Archeologie Rotterdam betrokken bij de voorbereiding.

4.1.18 Pleinmanagement

Deze specifieke plek vraagt om specifiek beheer. De wijze van het beheren van alle verschillende ambities, transitie en doelstellingen zullen in het project vorm moeten krijgen. Het langdurig en kwalitatief hoogwaardig in stand houden van dit plein vraagt dat de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden bijvoorbeeld gelijktijdig plaats kunnen vinden. In het ontwerp zullen daartoe de verschillende delen op elkaar afgestemd moeten zijn. Een beheerplan houdt ook in het dagelijks onderhoud, programmering, toezicht & handhaving en dergelijke voor het plein. Ook de handelingen die nodig zijn om het groen te onderhouden horen hierbij. De integrale kwaliteit van de verschillende buitenruimte-onderdelen en de monitoring daarvan worden ook in het plan opgenomen. Het opstellen van dit beheerplan/plein-management loopt gelijk op met het opstellen van het Voorlopig Ontwerp.

Toezicht en Handhaving

Vanuit Toezicht en Handhaving zijn er twee essentiële punten, zichtbaarheid en facilitair technisch. Om het gevoel van veiligheid in het nieuwe ontwerp te waarborgen is het wenselijk dat er in de avond- en nachtelijke uren

geen donkere plekjes ontstaan, zorg dragen voor voldoende verlichting is hierbij een must. Ook draagt overzichtelijkheid bij aan het gevoel van veiligheid. Facilitair technisch zullen er in een verblijfslocatie voorzieningen getroffen worden om het recreëren en verblijven mogelijk te maken. Deze kunnen bijdragen aan vermindering van overlast. Denk hierbij aan voldoende afvalbakken, zitgelegenheden die niet uitnodigen om daar te slapen en meubilair/kunst die hufferproof is.

4.1.19 Realisatie

Rondom het Hofplein zijn vele ontwikkelingen gaande die grote invloed hebben op de bereikbaarheid van de stad. Mogelijkheden, risico's en gevolgen hiervan worden in beeld gebracht en besproken. De bouwontwikkelingen in de omgeving zijn afhankelijk van het Hofplein als logistieke route. Bijzondere aandacht is nodig voor de bouwplaatsinrichting voor de RISE, in samenhang met het gewenste

eindbeeld van het Hofplein (het 4e kwadrant). De fasering van de uitvoering en de verschillende tijdvakken zijn onderdeel van de bereikbaarheid van de (binnen)stad.

4.1.20 Veiligheid, weerbaarheidsmaatregelen

Maatregelen voor het verhogen van de fysieke weerbaarheid worden op een natuurlijke manier verwerkt in het Voorlopig Ontwerp. De focus ligt op risicoreductie en ontmoediging, niet op het absoluut afsluiten van de plek. De verschijningsvorm van de maatregelen sluit aan bij de Rotterdamse Stijl en beperkt niet of zo min mogelijk het comfort voor voetganger en fietser. Ingezet wordt op het slim plaatsen van straatmeubilair, zitranden, bomen, etc.

4.1.21 Werkgelegenheid

De stadsprojecten zorgen voor een beter vestigingsklimaat in de stad waardoor het mogelijk wordt 15.000 extra bewoners in de binnenstad te huisvesten en de vestigingskansen voor maatschappelijke voorzieningen en bedrijvigheid te vergroten. Aantrekkelijke buitenruimte met een prettiger verblijfskwaliteit versterkt dit effect. Naast versterking van het investeringsklimaat wordt een breed instrumentarium ingezet om tijdens de planvorming, uitvoering en beheerfase én in de vorm van additionele werkgelegenheid als spin off van het project bij belanghebbenden in de omgeving van het project Rotterdammers in te zetten. De doelstellingen worden in samenwerking met de volgende stakeholders bereikt: opleiders, werkzoekenden, opdrachtgevers, inkopers, projectleiders, aanbestedingsspecialisten en de lokale en regionale marktpartijen. Een werkgroep zoekt concreet naar kansen op dit thema.



4.2 Uitwerking thema's – nader te onderzoeken

4.2.1 Cultuurhistorische waarden

Zowel de gebouwde omgeving rond het plein als de openbare ruimte zelf heeft bijzondere kenmerken. Een cultuurhistorische verkenning met cultuurhistorische analyse en waardebeoordeling brengt deze waarden in beeld en geeft handvatten voor de transformatie van het Hofplein. De verkenning zoomt o.a. in op het stedenbouwkundig ensemble met zijn kenmerken, kunst, de fontein en de Post 65 architectuur met zijn plinten met colonnades aan en rond het Hofplein. De cultuurhistorische verkenning is naar verwachting voor februari 2021 gereed.

4.2.2 Kunst op het Hofplein

Er wordt een visie opgesteld over kunst op het Hofplein. Vraag is welke kunstwerken centraal moeten staan en hoeveel maat en ruimte er zit in het gebied om kunst goed uit te laten komen.

4.2.3 Fontein en vijver

De fontein en vijver zijn van speciale waarde en zullen in het nieuwe ontwerp weer de allure krijgen die ze verdienen. Een aantal zaken moet nader onderzocht worden. Het is wenselijk de fontein ook in de toekomst zoveel mogelijk aan te hebben staan. De fontein wordt aangestuurd door middel van sensoren waardoor de hoogte van de waterstralen gerelateerd zijn aan de windsnelheid. De rand van de vijver is gemaakt van zandsteen. Dit is zeer kwetsbaar materiaal en niet hufferproof. Het ontwerp houdt rekening met het bereikbaar zijn van de fontein, vanuit beheeraspect en risico op veroudering van de rand is dit ongewenst. Onderzocht wordt of de

rand extra beschermd kan gaan worden, maar ook wat het slijtagepercentage zal zijn op de langere termijn en wat dit betekent voor de beheerkosten op langere termijn.

4.2.4 Evenementen

Het Hofplein blijft in de toekomst geschikt voor evenementen passend bij de groene ruimte en maat van het plein. Dit onderwerp wordt in het vervolgtraject nader onderzocht, door in gesprek te gaan met Rotterdam Festivals, de Marathon, Directie Veilig en Maatschappelijke Ontwikkeling. Vraag is waar in het ontwerp rekening mee gehouden kan worden, om kleinschalige evenementen mogelijk te houden. Een concreet vraagpunt daarbij is hoe het nieuwe Hofplein fungeert als uitloopzone van de marathon en op welke manier daar rekening mee gehouden kan worden.

4.2.5 Water

Het grondwaterniveau op het Hofplein leidt niet tot een acute wateropgave, het grondwater staat overwegend niet heel hoog of heel laag (circa 1 meter onder maaiveld). Echter, neerslag in het gebied verdwijnt in het riool. Na een transport van 4,5 kilometer wordt het afval- en hemelwater gezuiverd en vervolgens in de Maas gepompt. Dat zien we graag anders. Daarnaast wordt er veel groen toegevoegd op het plein, wat vooral in de zomerperiode zijn waterbehoefte heeft. Het zou goed zijn als dit uit eigen gebied komt, door bijvoorbeeld neerslag op te slaan. Aandachtspunt is dat het moet passen, zowel ruimtelijk als technisch, in het geheel.

Er lijken twee specifieke kansen te zijn voor omgang met water op het Hofplein. In het vervolgtraject worden deze en eventuele andere mogelijkheden verder onderzocht.

1. Er loopt een suppletieleiding van het waterschap HHSK van Delftsevaart naar Provenierssingel en Statensingel. Onderzocht moet worden of deze ingezet kan worden voor de aan- en afvoer van water.
2. Een 'urban water buffer' kan ingezet worden om gezuiverd hemelwater in de diepe ondergrond in op te slaan en te gebruiken tijdens hitte en droogte. Hierbij wordt tevens onderzocht of het watersysteem van de fontein gekoppeld kan worden aan een urban water buffer en of een koppeling gemaakt kan worden met (toekomstige) urban water buffers in de directe omgeving van het Hofplein.

4.2.6 Geluid

Rotterdam streeft naar een goede balans tussen rust en reuring (actieplan geluid 2019-2023). Geluid heeft een grote invloed op de kwaliteit van leven in een stad. Geluid is een van de milieuaspecten waar de mens het meest gevoelig voor is. De blootstelling aan geluid beïnvloedt de mate waarin mensen hun omgeving als prettig ervaren, maar veroorzaakt ook nadelige gezondheidseffecten. De resultaten van de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak hebben positieve effecten voor het verminderen van geluidsoverlast. Daarnaast draagt het geluid van de fontein bij aan een positieve geluidsbeleving; hoe dichterbij de fontein komt, hoe meer andere geluiden richting de achtergrond verdwijnen. In het vervolgtraject wordt onderzocht:

- welke fysieke maatregelen ingezet kunnen worden, waarbij o.a. wordt gedacht aan de inzet van stil asfalt;
- hoe de geluidsbeleving verbeterd kan worden. Dit doen we door te experimenteren met soundscaping (het vakgebied dat zich bezighoudt met het auditieve ontwerp en inrichting van de omgeving). De gebruikers en omwonenden worden hierbij betrokken tijdens de

uitwerking van het Voorlopig Ontwerp in 2021. In het voortraject hebben zij al aangegeven hinder te ondervinden van de piepende tramrails.

4.2.7 Innovatieve oplossingen ondergrond

De kabels en leidingen nemen een groot gedeelte van de ondergrond in beslag. De behoefte aan ruimte voor kabels en leidingen neemt door de ontwikkeling van smart technology (denk aan 5G) alleen maar toe. Ook vraagt de energietransitie ook meer ruimte in de ondergrond. Daarnaast is het Hofplein de verbinding tussen vele vastgoedontwikkelingen rond het Hofplein die eventueel ook ruimte onder het Hofplein behoeven (denk aan warmte-/koude leidingen). Met de vernieuwing van het Hofplein wordt onderzocht in hoeverre vernieuwend gewerkt kan worden op het gebied van de ondergrondse infrastructuur door duurzame oplossingen voor de plaatsing van kabels en leidingen en rekening te houden met de toekomstige behoefte. Deze innovatieve oplossingen zijn gezien de krappe planning richting start uitvoering geen doel op zich, maar een streven naar zo duurzaam mogelijk omgaan met de ondergrond. De relatie tussen kabels en leidingen met bomen is ook relevant. Om bomen van de eerste grootte tot een wasdom te laten komen is een ruim voldoende standplaats zonder de aanwezigheid van kabels en leidingen noodzakelijk.

4.2.8 Zichtlijnen trambestuurder en voetganger

De locatie van de bomen mag geen hinder vormen voor de zichtbaarheid voor de trambestuurder en voetganger die het plein kruisen. Dit aandachtspunt wordt onderzocht door het opstellen van een 3D-ontwerp of het maken van een 3D-film waarin de zicht-/detectielijnen en bijbehorende zichtbaarheids- c.q. leesbaarheidsafstanden kunnen worden bepaald vanuit het perspectief van de

verkeersdeelnemer. Dit nadere onderzoek bepaalt de uiteindelijke plaatsing van de bomen (zie hoofdstuk 5).

4.2.9 Aansluitingen Weena-Zuid en Kruiskade

Verbinding Delftsestraat – Pompenburg

Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Pompenburg is onderzocht of een verbinding tussen het RCD gebied en Pompenburg versterkt kan worden door het doortrekken van de Delftsestraat over de Schiekade heen. De herinrichting van het Hofplein en de bijbehorende (noodzakelijke) aanpassingen aan de Schiekade bepalen de haalbaarheid van deze oversteek. De haalbaarheid hangt voor een groot deel af van het aantal rijstroken op de Schiekade en het hoogteverschil ter plaatse van de Delftsestraat. De oversteek valt buiten het plangebied van het Hofplein, maar behoort wel tot het studiegebied.

Verbinding Weena-Zuid

Het schetsontwerp stelt voor om het Weena-Zuid niet aan te sluiten op het Hofplein. Nader onderzocht moet worden hoe het Weena-Zuid bereikbaar kan blijven voor met name bevoorradingsverkeer in afstemming met belanghebbenden.

Verbinding Kruiskade

Opheffen van de auto-aansluiting van de Kruiskade op het Hofplein is een kans voor versterking van de kop van de Coolsingel en het Hofplein voor fietsers en voetgangers. De afsluiting voor autoverkeer zou wel gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie van de Kruiskade en Karel Doormanstraat. In overleg met ondernemers en ontwikkelende partijen in het Lijnbaankwartier moet een keuze afgewogen worden.

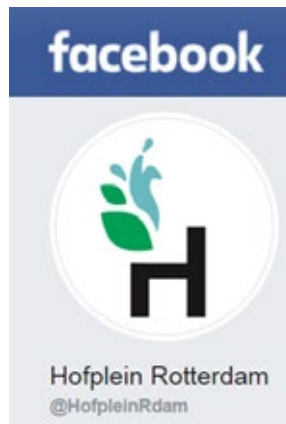
4.2.10 Snelheidsregime

Een plein waarop verblijven, lopen en fietsen meer prioriteit krijgt vraagt om een bijpassend (lager) snelheidsregime. Momenteel geldt op het plein en alle aangrenzende straten een snelheid van 50 km/uur. Onderzocht moet worden in hoeverre een lagere snelheid van 30 km/uur (formeel) haalbaar is en toegepast kan worden. Dit zal in nauwe samenwerking met partijen als hulpdiensten en RET moeten gebeuren.

4.2.11 Duurzaamheid

De duurzame ambities van de gemeente Rotterdam komen samen in het duurzaamheidskompas (zie bijlage). Hierin zijn de verschillende ambities en beleidsthema's opgenomen waarmee de gemeente Rotterdam een toekomstbestendige stad wil realiseren. Voor het Hofplein wordt een duurzaamheidsscan uitgevoerd waarbij zowel naar het Hofplein als de directe omgeving wordt gekeken. De focus ligt op een haalbaarheidsstudie gericht op de thema's circulariteit en energietransitie, waarbij gezoomd wordt op onder andere de onderwerpen materiaal, levensduur van het ontwerp, en hergebruik van materiaal. Bij energietransitie wordt er gekeken naar de productie, opslag en het verbruik en het transport van energie. Daarnaast wordt een integrale afweging gemaakt op de duurzaamheidsthema's uit het duurzaamheidskompas. Als laatste wordt onderzocht hoe duurzaamheid zo goed mogelijk uit te vragen bij de toekomstige aanbesteding.

5. Participatie



De herinrichting van het Hofplein zal, evenals de transformatie van de andere zes stadsprojecten waar het college de komende jaren in gaat investeren, een grote impact hebben op de inrichting en het gebruik van de publieke ruimte in de stad en op de directe leefwereld van veel Rotterdammers. Daarom geven we de Rotterdammer de kans hun mening over de herinrichting kenbaar te maken en mee te laten wegen in de verdere uitwerking van het nieuwe plan voor het Hofplein. In de communicatie over de plannen worden ook de economische- en werkgelegenheidskansen voor Rotterdammers meegenomen.

Gesprekken met de directe omgeving

Uit goede verkennende gesprekken met de directe stakeholders die hebben plaatsgevonden blijkt dat men over het algemeen enthousiast is over de nieuwe plannen voor het Hofplein.

Uit deze gesprekken zijn onderstaande aandachtspunten naar voren gekomen:

- Bereikbaar houden van de parkeergarages
- Bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer
- Behoud van het zicht op de fontein
- Logistieke afhandeling van de grote gebouwen
- Rijrichting Weena-Zuid en Kruiskade

Om hier zoveel mogelijk rekening mee te houden tijdens de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp, zullen hier nog vervolgesprekken over plaatsvinden.

Publieksparticipatie

Naast de goede verkennende gesprekken vindt tijdens de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp een brede publieksparticipatie plaats (februari en maart 2021). Tijdens deze publieksparticipatie wordt voornamelijk

ingegaan op het gebruik van het plein en wordt gevraagd naar tips aan de ontwerper die het schetsontwerp heeft gemaakt.

Iedereen die wil meedenken/meepraten moet op eenvoudige manier 'bediend' worden. We gaan een goede communicatiemiddelenmix aanbieden. Een mix van digitaal en waar mogelijk fysiek. Virtuele en echte ontmoetingen.

Er wordt een target gesteld voor het aantal deelnemers dat betrokken wordt. Daar wordt 'nudging' (kleine duwtjes) voor ingezet. Daarmee worden stakeholders 'verleid' offline en online te participeren.

Voorbeelden van de middelen die ingezet gaan worden:

- Inzet van artist impressies en 3D-film van het schetsontwerp.
- (Digitale) gesprekken, interviews, vragenlijsten en posts en polls op social media.
- De 'Hofplein reporter'.
- Inzet van de gemeentelijke kanalen (Stadskrant, online, socials).
- Inzet van middelen van stakeholders en belangrijke doelgroepen.
- Roadshow.
- Pers.

Uitzending Programma van Eisen (PvE)

Dit programma van eisen wordt rondgezonden ten behoeve van het ontvangen van reactie van de betrokken stakeholders. Dit gaat volgens de gebruikelijke inrichtingsplan procedure.

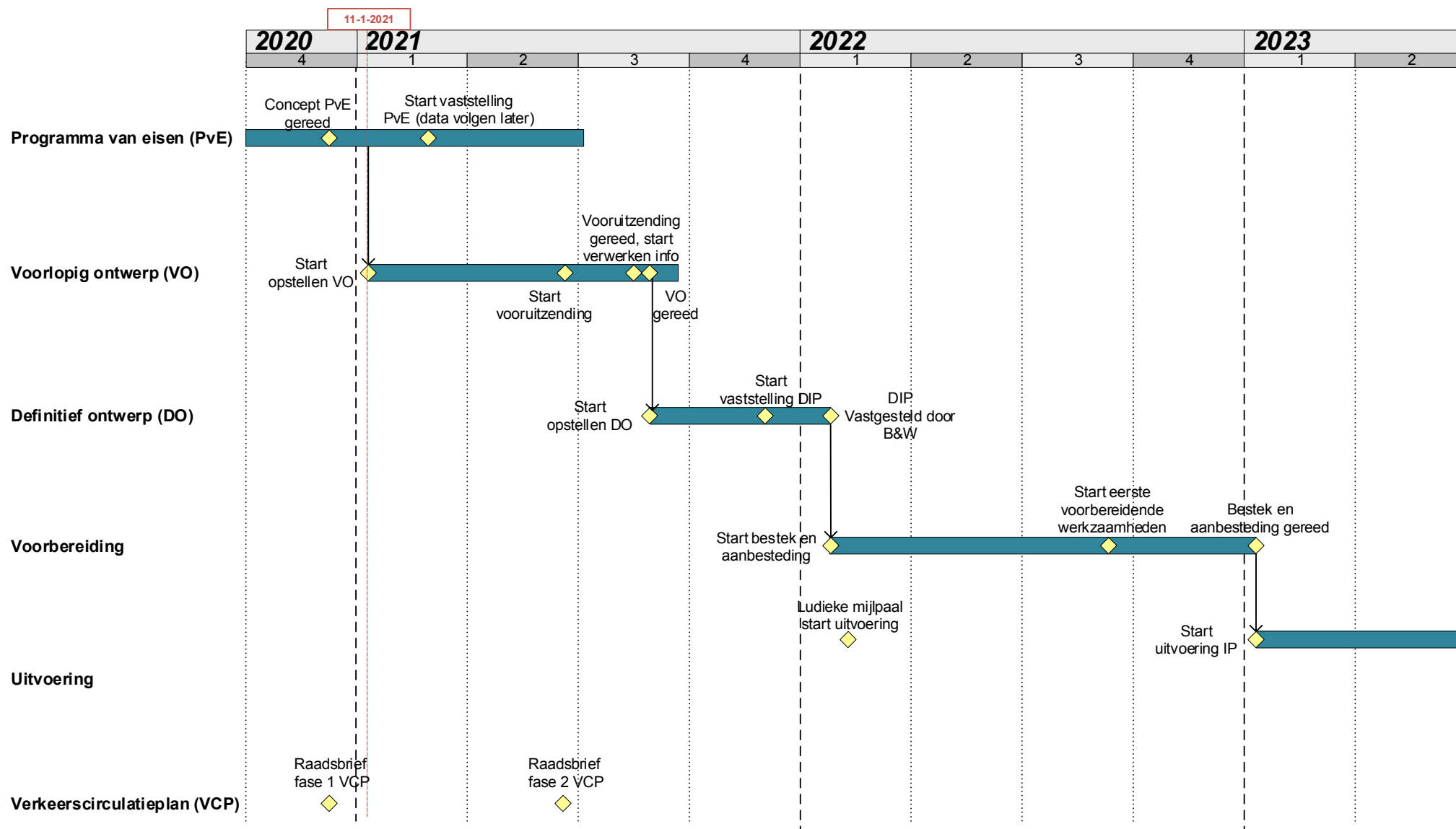
6. Planning

Hoofdpijnenplanning Hofplein

Aan deze planning kunnen geen rechten ontleend worden!

Onderstaande figuur geeft op hoofdlijnen de planning van de herinrichting van het Hofplein weer. De start uitvoering staat gepland voor het najaar van 2022.

Hoofdpijnenplanning herinrichting Hofplein, aan deze planning kunnen geen rechten ontleend worden.



7. Bijlagen

- Projectgrens
- Bestaande situatie (BS)
- Schetsontwerp (SO)
- Schetsontwerp (SO) kleur
- Bestaande situatie (BS) + Schetsontwerp (SO)
- Bestaande situatie (BS) + Luchtfoto
- Schetsontwerp (SO) + Luchtfoto
- Bestaande situatie (BS) met K&L + tekst
- Bestaande situatie (BS) met K&L
- Schetsontwerp (SO) met K&L + tekst
- Schetsontwerp (SO) met K&L
- Bestaande situatie (BS) + Schetsontwerp (SO + K&L)
- Bestaande situatie (BS) met ruimtetool
- Bomen naar geslacht
- Bomen naar gesteldheid
- Terrassen + vergunningen + opstelplaatsen
- Gebouwtoegangen
- Eigendomsgrenzen
- Overzichtsk kaart: Huidig Programma in de plint
- Klimaatkaart: Gevoelstemperatuur
- Klimaatkaart: Droogte
- Klimaatkaart wateroverlast
- Duurzaamheidskompas

- <https://duurzaam010.nl/app/uploads/2020/08/GRO-duurzaamheidskompas-V18.pdf>

- Visie Openbare Ruimte 2019-2029
https://www.kenniscentrumsportenbewegen.nl/kennisbank/publicaties/?een-gezond-en-groen-rotterdam-voor-iedereen&kb_id=25246&kb_q=

- Handboek Openbare Ruimte Rotterdamse Stijl
<https://archieff12.archiefweb.eu/archives/archiefweb/20200816105755/http://www.rotterdam.nl/wonen-leven/rotterdamse-stijl/Handboek-RS-Compleet.pdf>

- Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (2020)
<https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/mobiliteitsaanpak/Rotterdamse-Mobiliteitsaanpak1.pdf>



**Gemeente
Rotterdam**