



VERBONDEN STAD VISIE OPENBARE RUIJTE BINNENSTAD ROTTERDAM

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSSTRATEGIE 2030

SAMENVATTING CONCEPT SEPTEMBER 2007



Gemeente Rotterdam

VERBONDEN STAD

DE BINNENSTAD VAN ROTTERDAM IS MODERN EN VOORTDUREND IN ONTWIKKELING. DE LAATSTE JAREN IS ER VEEL GEBOUWD, VERNIEUWING DIE GERICHT IS OP EEN TOENEMENDE VERDICHTING MET WONINGEN EN MENGING VAN FUNCTIES. DIE GELEIDELIJKE TRANSFORMATIE IS NOG NIET VOLTOOID. WANT NOG MEER DAN NU MOET HET STADSHART EEN AANTREKKELIJKE PLEK OM TE WONEN, TE WERKEN EN TE VERBLIJVEN WORDEN.

De vernieuwing van het Rotterdamse centrum zet zich voort gestoeld op de hoofddoelstellingen uit de Stadsvisie 2030: sterke economie en aantrekkelijke woonstad. De stad moet meer bewoners naar het centrum trekken in een meer gevarieerde samenstelling wat betreft inkomen en opleidingsniveau. En de binnenstad moet mede daardoor een concurrerend vestigingsklimaat voor de (kennis)economie vormen. Immers, minder dan andere grote steden lijkt Rotterdam momenteel te profiteren van nieuwe economische impulsen. Het binnenstadsplan, een integraal plan voor het centrum waarin de hoofddoelstellingen van de Stadsvisie worden uitgewerkt, is momenteel in de maak. De visie openbare ruimte binnenstad Rotterdam vormt een van de ingrediënten voor dit binnenstadsplan. In de Stadsvisie is reeds gesteld dat de kwaliteit van de openbare ruimte een randvoorwaarde is om de twee doelstellingen – aantrekkelijke woonstad, sterke economie – te realiseren. De Deense architect Jan Gehl heeft dit vervolgens ook met onderzoek aan-

getoond. In zijn studie naar de kwaliteit van de Rotterdamse openbare ruimte laat Gehl zien dat de betekenis van openbare ruimte in de afgelopen decennia ingrijpend is veranderd. De binnenstedelijke openbare ruimte wordt niet meer alleen gebruikt vanwege de feitelijke noodzaak om in het centrum te zijn, maar vooral om te recreëren. Hoe aantrekkelijker de openbare ruimte, hoe meer verschillende doelgroepen worden aangetrokken en hoe langer zij er verblijven.



De omslag van het conceptrapport 'Verbonden stad', visie openbare ruimte binnenstad Rotterdam.



VERBONDEN STAD VISIE OPENBARE RUIMTE BINNENSTAD ROTTERDAM

De openbare ruimte is dus in feite een drager van de stedelijke economie en vormt een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bewoners en bedrijven.

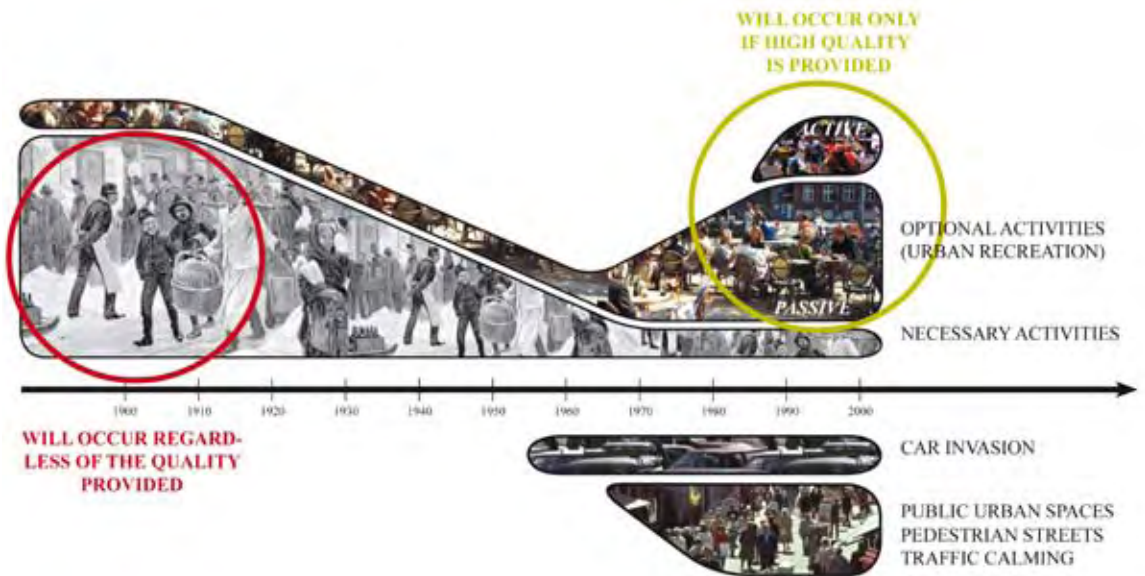
Gehl maakt eveneens duidelijk dat de bestaande Rotterdamse openbare ruimte onvoldoende aansluit bij het beeld dat mensen hebben van een vitale, aantrekkelijke binnenstad. Er is kritiek op zowel het beeld, het functioneren als het beheer van de openbare ruimte.

Het probleem zit met name in het monofunctionele gebruik, zowel wat betreft plaats als tijd. Zo blijkt uit tellingen dat straten en pleinen in het centrum in vergelijking met andere steden vooral 's avonds ongebruikt blijven. Dit hangt samen met het monofunctionele karakter van het moderne centrum, waar relatief weinig mensen wonen.

De stad is het erover eens dat het tijd is om de openbare ruimte aan te pakken en zo de binnenstad een impuls te geven. De uitkomsten van Gehl's onderzoek, expertmeetings en verdere analyse impliceren overigens niet dat Rotterdam helemaal opnieuw moet beginnen. De binnenstad kent immers al vele mooie plekken. Historische parels zoals de singels en Het Park bij de Euromast, ontworpen door de beroemde landschapsarchitect Zochers. En projecten als het Schouwburgplein, de Koopgoot en de Kop van Zuid, die Rotterdam nationaal en internationaal als moderne stad op de kaart hebben gezet.

Door de combinatie van historische en moderne stedenbouw en architectuur heeft de stad ruimtelijk een geheel eigen karakteristiek. Deze komt tot uitdrukking in de robuuste, royaal gedimensioneerde stedelijke hoofdstructuur, de prachtige ruimtes langs de rivier met uitzicht over het water en de vele bijzondere plekken in de stad. Het gaat er nu om al deze kwaliteiten beter te benutten.





Veranderen gebruik openbare ruimte, Jan Gehl, 2007.



KARAKTERISTIEK

Kenmerkend voor de Rotterdamse openbare ruimte is de lineaire structuur. Ongeveer 75 procent van de openbare ruimte bestaat uit straten en waterlopen, slechts zo'n 25 procent uit pleinen en open plekken. In die plekken – Koopgoot, Schouwburgplein, Plein 1940, Kruisplein – is de afgelopen jaren het meest geïnvesteerd. De lange lijnen verdienen nu de aandacht.

De opbouw van de binnenstad wordt in de eerste plaats bepaald door de lijnen uit de waterstructuur: de Maas, de Rotte en de binnenhavens. Evenals de Stadsvisie benoemt Gehl de potentie van de kades als verblijfsruimten die de zichtbaarheid en de beleving van het water kunnen vergroten. Juist omdat de rivier bepalend is voor de geschiedenis en de identiteit van de stad, vormt zij een belangrijk ankerpunt.

De lineaire structuur wordt verder gevormd door het stratenstelsel. Momenteel is het grootste deel van de straten hoofdzakelijk ingericht voor autoverkeer. De bereikbaarheid, oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit voor voetganger en fietser is matig, evenals de beeldkwaliteit.

Inmiddels wordt dit onderkend. Er is sprake van een trendbreuk in het denken over verkeer in de binnenstad. Niet alleen door de bewustwording van de hiervoor geschetste motieven, maar ook vanuit milieuoverwegingen wordt meer prioriteit gegeven aan langzaam verkeer.

Dit is belangrijk, temeer omdat Rotterdam centrum uit meerdere kernen bestaat. Deze brandpunten van activiteiten – culturele centra, voorzieningen, stations, parken en pleinen – liggen verspreid over de binnenstad. Het functioneren van het centrum als geheel valt of staat met goede voetgangers- en fietsverbindingen tussen de kernen. Die straten zijn de levensaders waar de stedeling zich beweegt, slentert, winkelt, zich naar zijn werk haast, jopt of op een terras zit.

Uit het onderzoek van Gehl blijkt dat op zich de onderlinge afstanden in het centrum en de afmetingen van de binnenstad als geheel niet te groot zijn. De brandpunten bevinden zich binnen een cirkel met een straal van één kilometer – de gemiddelde loopafstand die een voetganger in het centrum van de stad aflegt. Het aantal bestaande verbindingen is ook voldoende. Wat vooral verbetering behoeft is de aantrekkelijkheid en de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.



VISIE

De kern van de visie voor de openbare ruimte binnenstad Rotterdam is 'Verbonden Stad'. De visie richt zich op het maken van goede straten en kades waardoor een aantrekkelijk netwerk van openbare ruimten ontstaat. Een netwerk dat de belangrijke gebouwen en plekken met elkaar verbindt; een netwerk dat de verschillende woonkwartieren hecht; een netwerk dat op zichzelf aantrekkelijk is en ruimte biedt voor ontmoetingen van de vele verschillende stedelijke culturen.

De visie kent vier thema's:

1. VERBONDEN STAD
2. RIVIER ALS STEDELIJK RECREATIELANDSCHAP
3. GROENE STAD
4. BEELD- EN GEBRUIKSKWALITEIT



VISIEKAART



Lijnen (verbindingen)

- Centrumboulevard
- Stadsboulevard
- Stadstraten
- Kade Nieuwe Maas
- Rotte

Plekken (brandpunten)

- Publieke gebouwen
- Winkelpromenade (voetgangers)
- Stadspleinen
- Parken en singels
- Metrostation
- Opstappunt watertaxi
- Opstappunt fast ferry

VERBONDEN STAD

De Verbonden Stad richt zich op een betere samenhang van het stratennetwerk. Verkeerstromen, parkeren en beeld- en gebruikskwaliteit, aspecten die een duidelijke onderlinge samenhang kennen, spelen daarbij een rol.

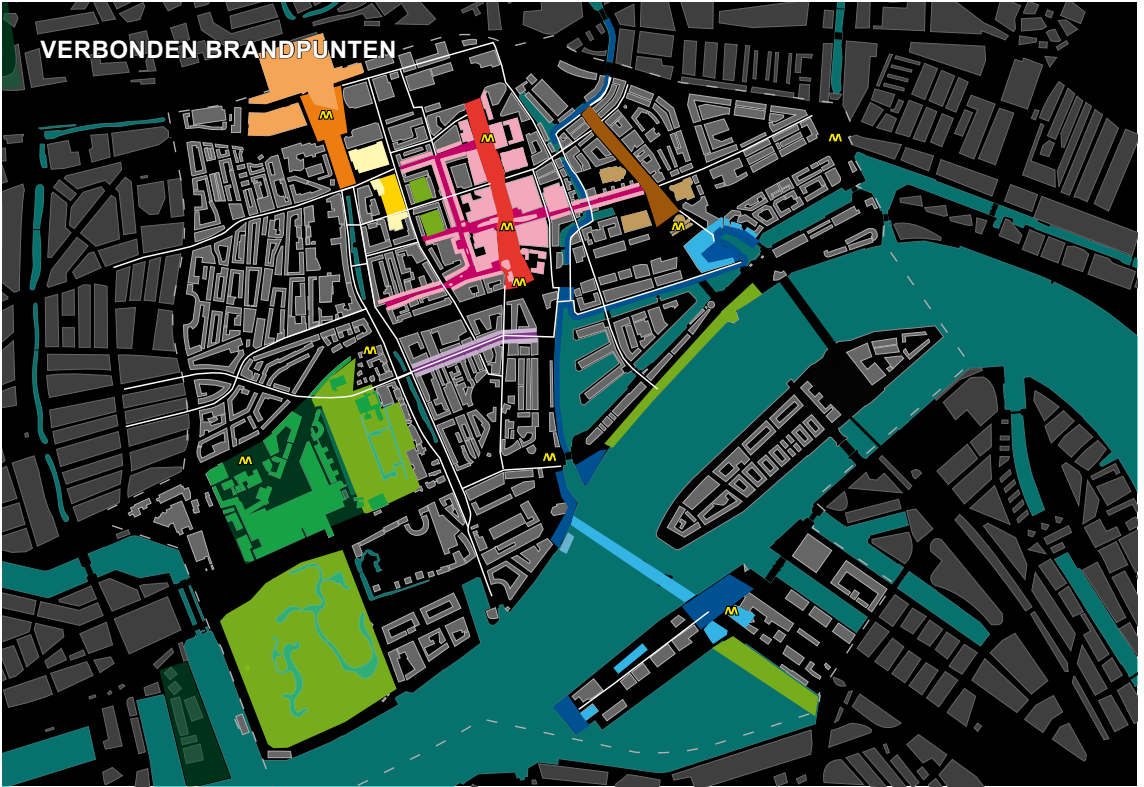
Het Rotterdamse stratennetwerk de volgende lagen: (centrum)boulevards, stadstraten en straten op buurtniveau. Het meest bepalend, voor het beeld en voor de oriëntatie in het centrum, is het assenstelsel dat is ontstaan tijdens de wederopbouw: de centrumboulevards Coolsingel, Schiedamsedijk, Blaak en Westblaak. Door deze brede boulevards meer verblijfskwaliteit te geven en beter oversteeikbaar te maken worden het aantrekkelijke ruimten die de aangrenzende kwartieren vanzelfsprekend aan elkaar hechten. Tegelijkertijd zal deze aanpak een impuls geven aan de brandpunten die aan de boulevards liggen, zoals Rotterdam Centraal, de Lijnbaan, de Oude Haven, het Museumpark en de Wilhelminapier. Van fundamenteel belang is dat de Coolsingel hierdoor voortaan de positie van centrale stedelijke ruimte zal innemen. Dit wordt het hart van het centrum voor alle Rotterdammers. De verblijfskwaliteit wordt gemaakt door de brede trottoirs, goede doorgaande boomstructuren en hoogwaardige bestratingsmaterialen en straatmeubilair.












De tweede laag in het stratennetwerk is de historische (grotendeels vooroorlogse) structuur van oost-west en noord-zuid verbindingen. Deze lange stadstraten zijn door hun functiemenging de basis van stedelijk leven. Ze vormen de verbindingen tussen de verschillende brandpunten in de stad en de omringende stadswijken. Om een aantrekkelijker beeld en meer gebruikskwaliteit te realiseren, vragen de stadstraten om ingrepen op een aantal niveaus: continuïteit in de vormgeving van het straatprofiel en verlichting, een ruime stoep, aantrekkelijke voorgevels aan de openbare ruimte, een afwisselende plint, goede oversteeikbaarheid en een doorgaande boomstructuur.

Om langzaam verkeer in de toekomst daadwerkelijk prioriteit te geven zijn aan deze visie ook drie ingrepen gekoppeld op het gebied van verkeer en vervoer. De ingrepen hebben een positief effect op de oversteeikbaarheid en de verblijfskwaliteit van de centrumboulevards en stadstraten.

- **Parkeerstrategie Park&Walk:** een ring van garages rond het centrum die aansluiten op het bestaande OV-netwerk en wandelroutes. Hierdoor neemt de verkeers- en de parkeerdruk in het centrum af. Garages in het centrum komen vrij voor bewoners en werkers.
- **Verkeersafwikkelingssysteem.** Het systeem is opgebouwd uit centrumboulevards, stadsboulevards en stadsstraten. Stadsboulevards hebben een doorgaande functie. De Park&Walk garages zijn hieraan gekoppeld. Centrumboulevards hebben primair geen doorgaande verkeersfunctie, maar zijn er in de eerste plaats voor bestemmingsverkeer (bewoners en werkers). Stadstraten zijn primair verbindingen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. Wel zijn deze straten altijd bereikbaar voor autoverkeer. Door invoering van dit systeem zal in de toekomst minder doorgaand verkeer het centrum belasten.
- **Aantrekkelijkheid van het OV netwerk:** verbetering ruimtelijke kwaliteit en aansluiting (metro)haltes op openbare ruimte. Investeren in vervoer over water.

VERBONDEN BRANDPUNTEN



- | | | |
|--|---|--|
|  Cultuurcluster |  Riviercluster |  Attractieve verbinding |
|  Openbaar vervoersknooppunt |  Erasmus Medisch Centrum | |
|  Coolsingel |  Marktcluster | |
|  Winkelcentrum |  Parken | |
|  Witte de Withstraat |  Metrostation | |



RIVIER ALS STEDELIJK RECREATIELANDSCHAP

Een aantrekkelijke woon-werkstad vraagt ook om aantrekkelijke recreatiegebieden. Uit onderzoek is gebleken dat de landschappen rondom de stad door inwoners als weinig aantrekkelijk worden ervaren. De rivier biedt hier een uitgelezen kans. De inspanningen om de stad en de rivier met elkaar te verbinden krijgen een nieuwe dimensie door de rivier als recreatieve drager te ontwikkelen. Een stedelijk recreatiegebied in het centrum van de stad. Het gaat om het beleefbaar maken van het water: de Maas, de oude riviermondingen, de Oudehaven, Leuvehaven en het Rotte tracé. Door de kades waar mogelijk te ontlasten van parkeerfuncties en nieuwe groene ruimten aan te leggen ontstaat een aaneengeschaalde wandel- en fietsroute met aansluitingen naar binnenhavens en het buitengebieden. De aansluiting van het centrum op de rivier krijgt vervolgens een impuls door het uitbouwen van het horecagebied rond de Oude Haven en het maken van een waterterminal bij Plein 1940/Churchillplein. Op deze plaats vindt het transport te water aansluiting op de binnenstad en het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer te water, zowel recreatief als woon-werkverkeer, kan uitgebouwd worden.

GROENE STAD

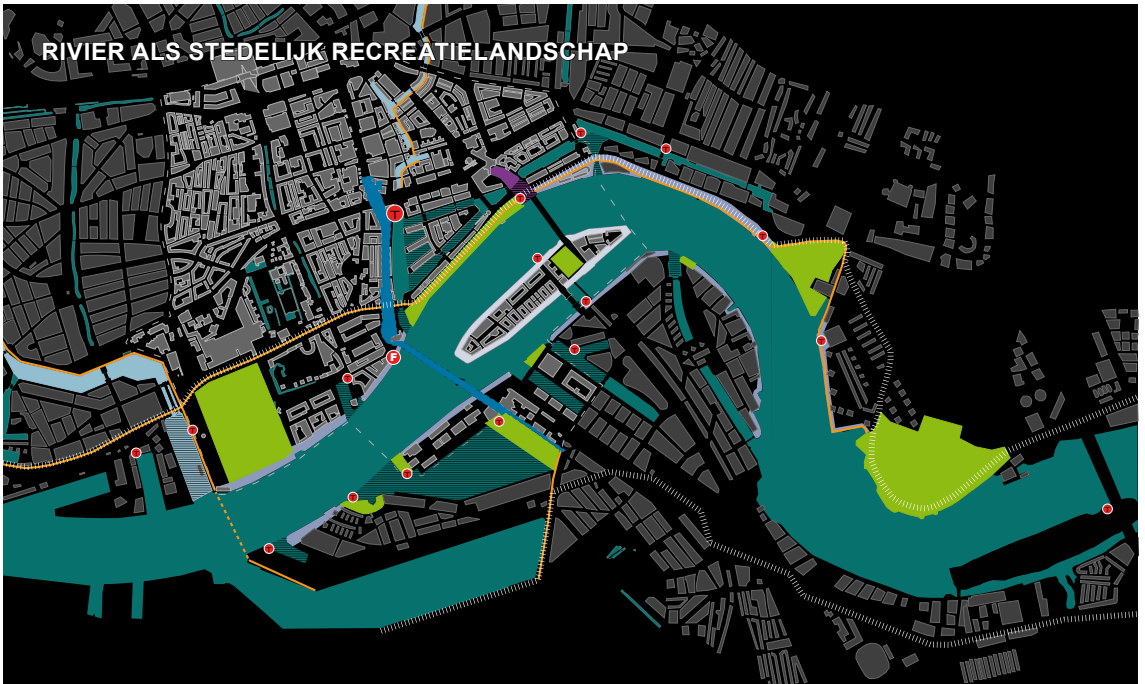
De introductie van een hechte groenstructuur zal het leefklimaat van de Rotterdamse binnenstad aanmerkelijk verbeteren. Het centrum wordt verrijkt door het toevoegen van een scala aan groene hoven bij de woon- en werkomgeving. Er wordt ingezet op meer differentiatie in openbare groene ruimtes: van openbare parken en collectieve hoven tot privé tuinen, voor de verschillende bewoners en bezoekers van de stad.













Om groen in de stad van structurele betekenis te laten zijn is het voorts nodig om de boomstructuur in samenhang met de bovengrondse en ondergrondse infrastructuur te ontwikkelen. Het ruimtelijk beeld is helder: boulevards en stadstraten met doorlopende rijen bomen. Concreet betekent dit dat de boomstructuur meer dan nu een uitgangspunt vormt voor de inrichting van de straat. De gewenste boomstructuur moet gekoppeld worden aan een duurzame ondergrondse infrastructuur met bij voorkeur speciale leidinggoten, waarbinnen later bekabeling aangebracht kan worden.

Wateropvang voor pieken in neerslag krijgt een plek in de openbare ruimte. Dat betekent dat gezocht moet worden naar ruimte voor zichtbaar water op maaiveldniveau. Potenties liggen bijvoorbeeld in de historische structuur (singels en waterpartijen) en het maken van een nieuwe waterlaag, in parken en in ondergronds aan te leggen buffers.

Ten slotte zullen ten behoeve van waterbeheer vegetatiedaken ingezet worden. Met name in het gedeelte van de stad uit de wederopbouwperiode met de kenmerkende platte daken kan 'vergroening' van daken plaatsvinden. Deze leveren een meervoudige bijdrage aan de stad: extra buitenruimte, een aantrekkelijk beeld vanuit hoogbouw en een beter leefmilieu.

RIVIER ALS STEDELIJK RECREATIELANDSCHAP



- | | | |
|--|--|--|
|  O.V. Fast ferry |  Harde kade 1 |  Insteekhaven |
|  Opstappunt watertaxi |  Harde kade 2 |  Nieuwe Maas |
|  Maritieme as |  Oude haven aan de rivier |  Rivier/Rotte/Schie |
|  (Recreatieve) route |  Park |  Waterkering |



BEELD- EN GEBRUIKSKWALITEIT

Voor de binnenstad wordt een nieuwe Rotterdamse standaard voor de inrichting van de openbare ruimte ontwikkeld, een 'centrumstijl'. De centrumstijl is een onderdeel van het in ontwikkeling zijnde handboek Rotterdamse Stijl voor de hele stad. Het is een kader waarmee ruimtelijke kwaliteiten en materialisatie worden vastgelegd. Hiermee worden de verblijfskwaliteit en beeldkwaliteit vergroot en wordt Rotterdam aantrekkelijker en prettiger om te vertoeven.

De aanpak van de openbare ruimte centrum betreft een algehele imagoverbetering van de buitenruimte. Ingezet wordt op een integrale aanpak: de ontwikkeling van 'centrumbrede' kaders voor inrichtingskwaliteit, ontwerp, beheer, onderhoud en handhaving.

Naast verbetering van de groenstructuur worden ook licht, kunst, reclame bestrating en meubilair meegenomen. Sleutelwoorden zijn samenhang, continuïteit, duurzaamheid en herkenbaarheid. Om dit te bereiken moet Rotterdam ook opruimen. Daarmee wordt de basiskwaliteit van de openbare ruimte weer op orde gebracht. Er volgt een aanpak voor kiosken, plinten, terrassen, metrostations en fietsvoorzieningen.

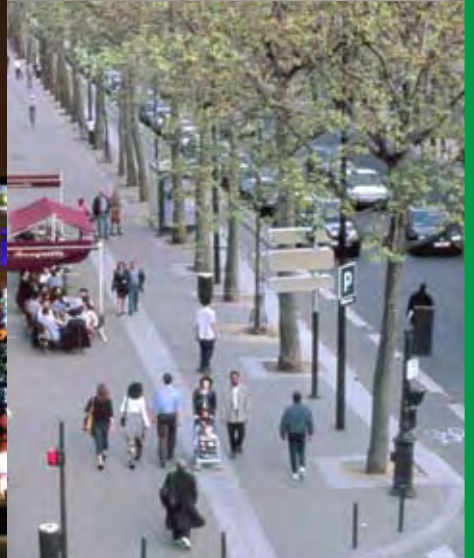
KWALITEITSSPRONG

Om echt een kwaliteitssprong van de openbare ruimte te bereiken zet de stad in op meerdere fronten. Nauwe samenwerking tussen alle belanghebbenden is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Vanuit deze samenwerking streeft de stad vervolgens naar ontwikkelingen die aan een of meer van de volgende drie uitgangspunten invulling geven. Het betreft ontwikkelingen die aansluiten op de karakteristiek van Rotterdam. Het gaat hier om ruimtelijke ingrepen die inspelen op Rotterdamse behoeften en de bestaande ruimtelijke kwaliteiten versterken, zoals langs de Rotte en aan de Oude Haven. Het zijn projecten die binnen korte tijd zichtbaar resultaat geven, zodat voor de gebruiker de kwaliteitssprong weldra ervaren kan worden op straat, zoals een vernieuwd reclamebeleid, het planten van bomen en de ontwikkeling van nieuw straatmeubilair. Tot slot gaat het om projecten die op strategische plekken in de openbare ruimte ingezet worden. Ze hebben een positieve invloed op de omgeving en stimuleren een toename aan activiteit en levendigheid, in de buitenruimte zelf en/of de plinten van de omringende gebouwen. De Coolingsingel is zo'n strategische plek.

Een algehele kwaliteitssprong vraagt om een integrale aanpak. Investeringszaken zoals het nieuwe 'bereikbaarheidsprofiel' waarvan de Park&Walk strategie een onderdeel is, creëren kansen voor de herinrichting van de openbare ruimte in de binnenstad.

Hoewel het van belang is om een aantal investeringen te doen die op korte termijn resultaten laten zien, is de openbare ruimte als geheel een project van lange adem. Andere steden tonen aan dat het vasthouden aan de visie en de uitvoeringsstrategie van essentieel belang is om de gestelde ambities waar te maken. Door parallel aan de grote lijnen en de subdoelstellingen stelselmatig op onderdelen als meubilair, verlichting en terrassen verbeteringen door te voeren, zal over de jaren een groots resultaat behaald worden.



VERBONDEN STAD

De Visiekaart verbeeldt het motto van de visie: de 'Verbonden stad'. Straten, water, plekken en pleinen vormen een aantrekkelijk en levendig netwerk van openbare ruimte.



Uitgave van de Gemeente Rotterdam op basis van het rapport 'Verbonden Stad', een co-productie van OKRA landschapsontworpers bv en de dS+V/Gemeente Rotterdam. September 2007

INFORMATIE

Voor informatie en het aanvragen van het volledige rapport kunt u contact opnemen met:
Gemeente Rotterdam, Bureau Binnenstad, mw. Alice van der Woude,
Westersingel 18/19, 3014 GP Rotterdam
Telefoon (010) 44 00 728, e-mail A.vanderWoude@dsv.rotterdam.nl