

WILLEMS-AS

Ontwerpend onderzoek naar mogelijke
toekomst en gebiedsontwikkeling tussen Blaak en
Stadionpark

07.03.2018



Colofon

WILLEMS-AS

Ontwerpend onderzoek naar mogelijke
toekomst voor het gebied tussen Blaak en
gebiedsontwikkeling Stadionpark

Een co-productie tussen Gemeente Rotterdam en
MUST stedenbouw

7 maart 2018

Gemeente Rotterdam

www.rotterdam.nl

MUST stedenbouw

www.must.nl

Inhoudsopgave

SAMENVATTING 4

1. Van Willemsbrug naar Willems-as 7

ANALYSE 11

2. Opgaven 13
3. Een traditie van sleutelen aan de stad 17
4. Even voorstellen: de Willems-as 21

DRIE PERSPECTIEVEN 35

5. Wat voor stad wil je zijn? 37
 - 5.1 Metropool aan de Maas 38
 - 5.2 Levendige Lanenstad 52
 - 5.3 Buurtenrijk 66

REFLECTIE 81

6. In gesprek met de stad 83
7. Hoe bouwen aan de stad van morgen? 89

BIJLAGEN (los)

1. Techniekatlas (bestaand)
2. Bouwstenen atlas
3. Statistieken
4. Afwegingskader
5. Stedelijke milieus - toelichting
6. Verkenning woningaantallen

Samenvatting

Rotterdam groeit flink de komende jaren en dat heeft consequenties op veel gebieden. In het onlangs vastgestelde Stedelijk Verkeersplan Rotterdam wordt nadrukkelijk ingezet op versterking van bestaande en toevoeging van nieuwe oeververbindingen. Daarnaast worden op regionaal niveau kansen verkend voor verstedelijking en de ombouw van de 'Oude Lijn' tussen Leiden en Dordrecht tot lightrailverbinding. Deze ontwikkelingen zijn nodig om de toenemende druk op het centrum en de omliggende wijken in goede banen te leiden en de gewenste kwaliteitssprong op Zuid te accommoderen.

Op de Willems-as – het gebied tussen Blaak en Feijenoord City - komen veel opgaven samen. Ondanks de centrale ligging in de stad is de bereikbaarheid van het gebied slecht. De Kop van Feijenoord vormt eerder een barrière dan een verbinding tussen het centrum en het Zuiden van Rotterdam. Het gebied zelf wordt doorkruist door grote ruimtelijke barrières. Als gevolg van deze slechte bereikbaarheid blijft de ruimtelijke ontwikkeling achter in vergelijking met andere Rotterdamse stadsassen. In een tijd waarin de woningmarkt explosief groeit, ligt juist op deze plek in de stad een kans om de gewenste woonmilieus en mobiliteitsbehoeften te faciliteren. Tot slot ligt hier een belangrijke sociaal-maatschappelijke opgave. De wijk Feijenoord scoort op alle sociaal-economische indicatoren ver onder het Rotterdams gemiddelde en zelfs onder het gemiddelde van het gebied (de voormalige deelgemeente) Feijenoord.

Het gebied heeft een unieke centrale ligging midden in de stad tussen drie stedelijke brandpunten: een hoogstedelijk intercityknooppunt (Blaak), een belangrijk leisuregebied (gebiedsontwikkeling Feijenoord City) en een bruisend woon- en uitgaansgebied (Katendrecht/Wilhelminapier). Een derde stadsbrug tussen Stadionpark en de Esch zou zelfs de campus van de Erasmusuniversiteit onder handbereik brengen, maar besluitvorming daarover laat nog op zich wachten. Toch is het op dit moment nog een vergeten en achtergebleven stuk stad. Om te voorkomen dat de Kop van Feijenoord verder achterblijft en om de potentie van het gebied te benutten dient nú topprioriteit gemaakt te worden van de ontwikkeling van de Willems-as.

We kunnen de toekomst niet voorspellen, maar we kunnen deze wel voorstelbaar maken. Door middel van ontwerpend onderzoek is inzichtelijk gemaakt wat voor stad we kunnen willen. Niet op basis van statistieken of sectorale problemen, maar op basis van waarden. Hiervoor zijn verschillende perspectieven voor de Willems-as verkend, waarin gevarieerd werd met een aantal gebiedsoverstijgende infrastructurele ingrepen en de programmatische verdichting. De ombouw van de 'Oude Lijn' tussen Leiden en Dordrecht tot lightrailverbinding is kansrijk, maar nog lang niet zeker. Het is ook nog maar de vraag of de groei van de stad doorzet in het huidige tempo en in hoeverre deze op andere locaties wordt geacommodeerd. Een keuze maken voor één toekomstperspectief op dit moment, kan daarom later niet de juiste blijken. De vraag is dus niet welk eindbeeld we voor ogen hebben, maar welke keuzes we op korte termijn kunnen maken zonder daarbij mogelijke (andere) toekomst uit te sluiten. Deze manier van verkennen heeft een aantal leidende principes voor verdere gebiedsontwikkeling opgeleverd.

Zet in op de aanleg van de Nieuwe Verlengde Willemsbrug.

Een directe verbinding met station Blaak en het centrum is de sleutel tot waarde-creatie. Met de aanleg van de Nieuwe Verlengde Willemsbrug wordt de Kop van Feijenoord aantrekkelijker om te wonen en te werken en worden de juiste condities geschapen om de kansen voor bestaande bewoners te vergroten. Er zit veel energie in het gebied. De gemeente kan met de aanleg van de Nieuwe Verlengde Willemsbrug de eerste stap te zetten in de versnelling van deze ontwikkelingen. Het effect van andere initiatieven in het gebied wordt bovendien versterkt door de aanleg van de Nieuwe Verlengde Willemsbrug. Er wordt letterlijk meer waarde gecreëerd.

Tot slot is er ook nog een technische aanleiding om prioriteit te maken van de aanleg van de Nieuwe Verlengde Willemsbrug. De Koninginnebrug is aan het einde van zijn levensduur. De (verkeers)belasting neemt toe en de betrouwbaarheid van de constructie neemt af. Vervanging is noodzakelijk en onvermijdelijk. Dit is hét moment om te investeren in een nieuwe brug.

Verbeter de OV-bereikbaarheid van het gebied.

Het gebied is momenteel slecht ontsloten met het openbaar vervoer en raakt daardoor steeds verder geïsoleerd. De aanwezigheid van een spoorverbinding onder het gebied maakt de slechte OV-bereikbaarheid des te opvallender. Het enige station, Rotterdam Zuid, draagt slechts in zeer beperkte

mate bij aan de OV-bereikbaarheid van het gebied. De bewoners zijn aangewezen op enkele buslijnen die de buurten verbinden met andere delen van de stad. Als het gaat om de OV-bereikbaarheid van potentiële arbeidsplaatsen blijf de Kop van Feijenoord achter ten opzichte van andere gebieden in de stad.

In afwachting van een besluit omtrent deze lightrailverbinding op de Oude Lijn dienen een aantal maatregelen genomen worden om de OV-bereikbaarheid van het gebied op de korte termijn te verhogen. Daarbij moet zowel ingezet worden op een snelle en comfortabele noord-zuid verbinding als het verbeteren van het voor- en natransport bij bestaande (H)OV-haltes. Het stimuleren van het fietsgebruik en het experimenteren met nieuwe vormen van vervoer op maat kunnen al op korte termijn effect sorteren.

Benut de meekoppelkansen die in het kader van Feyenoord City worden geboden.

De Kop van Feijenoord is niet alleen slecht verbonden met het centrum. Ook aan de zuidkant belemmeren de aanwezige infrastructuurbundels een goede verbinding met de omliggende gebieden. De ontwikkeling van Feyenoord City is een enorme kans om de verbinding van de Kop van Feijenoord met het zuidelijke deel van Rotterdam te verbeteren. Zowel de wijk Feijenoord als de wijk Hillesluis kunnen hiervan profiteren.

De verbinding kan op twee manieren worden versterkt. Allereerst door het aanpakken van de 'Varkenoordseknop' en daarmee het verbinden van de Rosestraat met de Colosseumweg. Daarnaast ligt er ook een opgave bij de inpassing van het nieuwe stadion in het Mallegatpark. Als de plannen voor Feyenoord City in de huidige vorm doorgaan vormt dit park straks een cruciale schakel tussen een centrumstedelijk gebied (Feyenoord City) en de woongebieden in de wijk Feijenoord.

Zorg voor een versnelling van de woningdifferentiatie.

De huidige woningvoorraad is zeer eenzijdig en zet een rem op de verdere ontwikkeling van het gebied. Samen met de lage mutatiegraad van de woningvoorraad vormt dit een serieuze belemmering om de gewenste kwaliteitssprong te bereiken.

- Als het gaat om de transformatie van de sociale voorraad lijkt de noordkant van de Kop van Feijenoord kansrijk. Hier kunnen ook de oude historische kwaliteiten worden

teruggebracht.

- Het gebied rondom de Persoonshaven vormt het sociale hart van de wijk en kan vanuit dat perspectief versterkt worden. Voor deze transformatie is samenwerking tussen verschillende partijen nodig. Belangrijk is een gezamenlijke visie op de toekomstige woningvoorraad in de wijk en een nauwe samenwerking tussen gemeente, Woonstad en ontwikkelaars om die te realiseren.
- De omgeving Piekstraat ontwikkelt zich voorzichtig als innovatieve broedplaats, dit biedt mogelijkheden om hierop verder in te spelen met een mix van wonen en creatieve bedrijvigheid.

Realiseer aantrekkelijke plekken van betekenis.

Het gebied is niet alleen slecht toegankelijk, maar ontbeert ook aantrekkelijke en levendige verblijfsplekken. Er liggen verschillende kansen in het gebied om deze verblijfskwaliteit te versterken. In het kader van dit ontwerp onderzoek worden een aantal kansen uitgelicht.

- De Oranjeboomstraat als hart van de wijk.
- De Rosestraat als 'groene' ontmoetingsplaats
- Het Station Rotterdam Zuid als entree van de wijk
- Toegankelijke en aantrekkelijke kades en havenbekkens
- De omgeving Piekstraat heeft ook als verblijfsplek potentie

Door samen met de stakeholders in het gebied vorm te geven aan de toekomst van de Kop van Feijenoord kan een unieke stedelijk mix ontstaan van wonen en werken in het hart van de stad. De studie Willems-as kan hierbij een katalysator zijn voor een open planproces waarbij de betrokken stakeholders hun activiteiten synchroniseren waar dat kan en waar dat wenselijk is. Het voorliggende ontwerp onderzoek vormt daarvoor slechts een begin.

1

Van Willemsbrug naar Willems-as

Feijenoord was een eilandje in de rivier, dat door aanslibbing steeds groeide totdat het in 1795 door Rotterdam bedijkt werd. Lange tijd gebeurde er weinig. Vanwege de geïsoleerde ligging en de vruchtbare bodem was het eiland een ideale plaats voor de vestiging van een pesthuis, een traankokerij, een galg en een stadskwekerij. De aanleg van de Nieuwe Waterweg (1895) én het Zuiderspoor naar Antwerpen (1872) veranderde dat ingrijpend. De combinatie van spoor- en havenfaciliteiten leiden tot de ontwikkeling van speciale havens voor de transitohandel. Tussen de havens en sporen werd de eerste uitbreidingswijk van Rotterdam op Zuid aangelegd, Feijenoord, waar havenarbeiders gehuisvest werden en de middenstand zich ontwikkelde. Naast havenspoor reden ook diverse tramlijnen naar/door de wijk; het hoofdkantoor van de RTM was gevestigd op de Rosestraat. En Rotterdam floreerde en groeide hard; Feijenoord met zijn centrale ligging, goede verbindingen was belangrijk, bekend en geliefd.

Rotterdam en zijn haven groeide verder, nieuwe havens en verbindingen werden aangelegd. De aanleg van de metro leidde tot het opheffen van tramlijnen door en naar eindstation Feijenoord. De havenbedrijvigheid vertrok grotendeels naar het westen, waarna de verlaten terreinen werden bebouwd met sociale huurcomplexen. De nieuwe Willemsbrug, en met name de Erasmusbrug, luidde definitief het einde in van de centrale, verbindende positie in de stad. En met de aanleg van de Willemsspoortunnel verdween ook grotendeels de laatste zichtbare rails uit de wijk, een gigantisch litteken op het tunneldak achterlatend. De Kop van Zuid,

gestart met het Vrij Entrepot, is succesvol richting het westen uitgerold. En wijk Feijenoord is achtergebleven, wederom geïsoleerd gelegen in de stad.

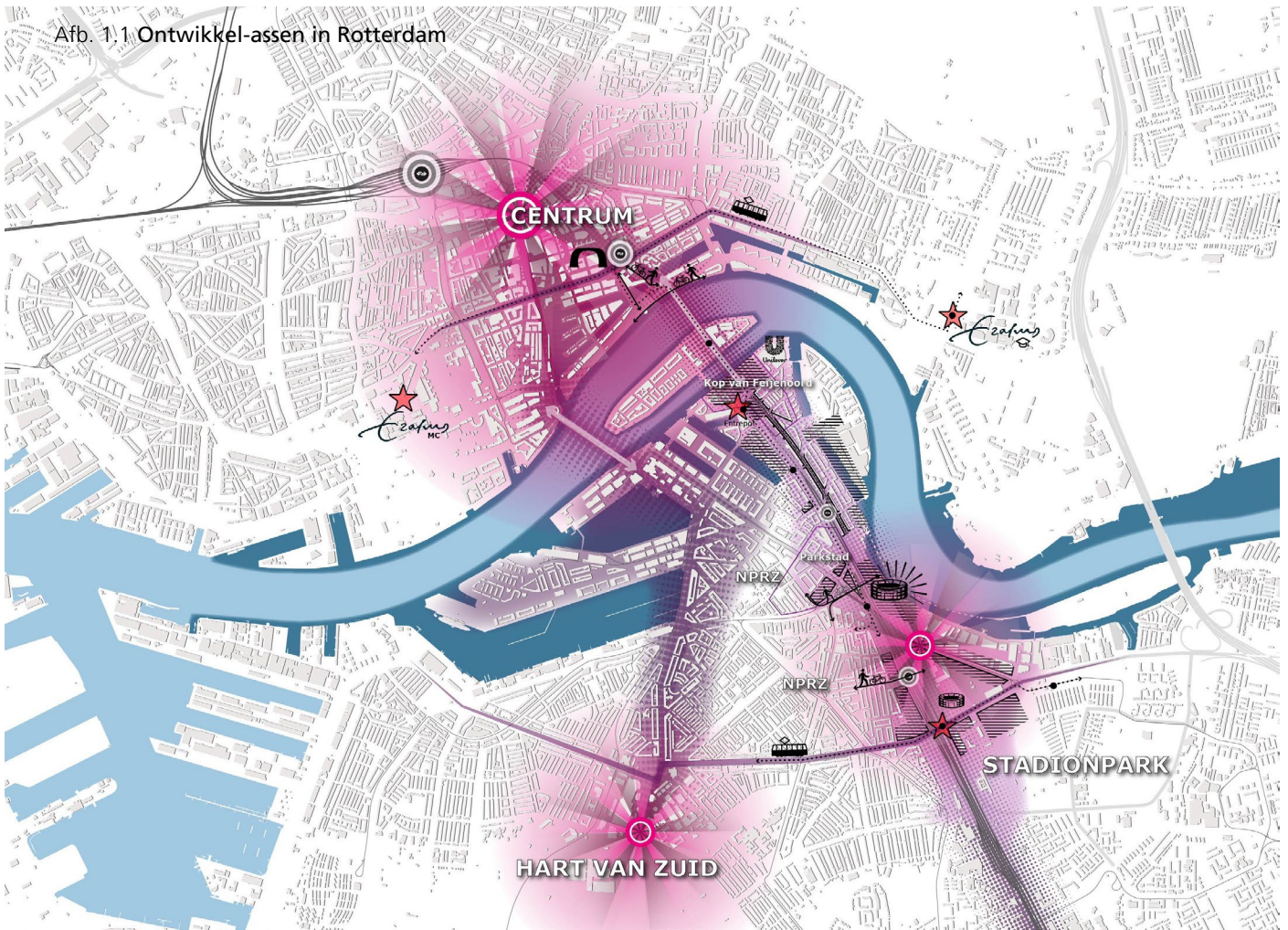
De geschiedenis van Feijenoord kent dus bepalende hoofdrollen voor de Nieuwe Maas en railverbindingen. Deze twee zouden zomaar weer de wijk Feijenoord een centrale, belangrijke en zichtbare positie in de stad kunnen geven. Want de stad Rotterdam groeit weer snel, zoekt ruimte voor woningbouw, recreatie en dient de benodigde mobiliteitsgroei daarvoor te kunnen faciliteren. Met ruimte voor verdichting, een onderbenutte oeververbinding en veel waterfront aan de Nieuwe Maas en een interessante ligging tussen bestaande en nieuwe stedelijke knopen zijn er volop kansen. Een nieuw hoofdstuk in het verhaal van Feijenoord...

Van Willemsbrug naar Willems-as

Bestaande oeververbindingen zoals de Erasmusbrug en de Willemsbrug zijn onderdeel van grotere ontwikkel-assen (zie afb. 1.1). De zogenaamde stads-as verbindt het centrum via de Erasmusbrug met gebiedsontwikkeling Hart van Zuid. Dit ontwerpend onderzoek richt zich op een nieuwe ontwikkel-as tussen het centrum en gebiedsontwikkeling Stadionpark: de Willems-as.

Om de stad Rotterdam verder te laten groeien, is meer verkeer- en vervoerscapaciteit nodig, met name op de oeververbindingen over de Maas. De capaciteit van de Erasmusbrug loopt tegen zijn grenzen aan, maar op de Willemsbrug is theoretisch nog ruimte. Ook het beter benutten van de

Afb. 1.1 Ontwikkel-assen in Rotterdam



Afb. 1.2 Parkeerplaats Entreporthaven



“Oude Lijn”, de spoorlijn van Leiden naar Dordrecht, lijkt kansrijk om de linker- en rechter Maasoever beter aan elkaar te hechten.

In deze studie onderzoeken we de relatie tussen verschillende bereikbaarheidsmaatregelen langs de Willems-as en de kansen voor de ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkeling van het gebied Kop van Feijenoord. We kijken niet alleen naar de kansen voor het toevoegen van woningen en (binnen)stedelijke functies, maar bijvoorbeeld ook naar het vergroten van de kwaliteit van de openbare ruimte en vergroening (zie huidige situatie afb. 1.2 en 1.3). Het doel van het ontwerpend onderzoek is het in beeld brengen van de ontwikkelpotentie van de Willems-as. Dit doen we door bereikbaarheidsmaatregelen en ruimtelijk programmatische ontwikkelingen in samenhang te onderzoeken, mogelijke toekomst voor het gebied in beeld brengen en de volgende stap in de ontwikkeling te bepalen.

Lopende ontwikkelingen komen samen op de Willems-as

Er zijn een aantal ontwikkelingen die aanleiding geven een ontwerpend onderzoek naar de ontwikkelpotentie van de Willems-as te starten:

- Het onlangs vastgestelde Stedelijk Verkeersplan Rotterdam (SVpR), waarin de versterking van de bestaande oeververbindingen als een belangrijke opgave is geagendeerd.
- Het MIRT onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag waarin onder andere de kansen voor verstedelijking en lightrailontwikkeling langs de Oude Lijn tussen Den Haag en Dordrecht worden geïdentificeerd.
- De Woonvisie en de druk op de woningmarkt, met name in en om het centrum van Rotterdam.
- Het Programma Rivieroevers
- De planvorming van Feijenoord City.
- De OV-visie Rotterdam, waarin de effecten van diverse OV-maatregelen verkend worden. Een aantal van deze maatregelen zijn gerelateerd aan de Willems-as.
- De Koninginnebrug (aan de zuidkant van het Noordereiland) is op korte termijn aan vervanging toe. Om de brug functionerend te houden, zijn er jaarlijks hoge onderhoudskosten. Zie bijlage.

Ontwerpend onderzoek als hulpmiddel

De genoemde ontwikkelingen hangen binnen de verschillende systemen en schalen onderling nauw met elkaar samen. Vanwege deze samenhang is het effectiever en kansrijker wanneer deze ontwikkelingen in een onderzoekend en integraal ontwerpproces worden verbeeld en uitgewerkt.

“Ontwerpers kijken met een fundamenteel andere blik naar vraagstukken dan wetenschappers. Terwijl die laatste

met hun rug naar de toekomst staan en zich tot het heden verhouden door analyse en duiding van resultaten uit het verleden, kunnen ontwerpers zich een meer speculatieve houding veroorloven. Met behulp van beeldend onderzoek extrapoleren ze het heden en verkennen zo toekomstige vergezichten.”

Uit: Stedelijk vraagstukken, veerkrachtige oplossingen, Future Urban Regions

In deze fase zijn we nog niet toe aan gedetailleerde modelstudies of MKBA's; de nadruk ligt op het in beeld brengen van mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen en de mogelijke effecten die dit heeft op de ontwikkeling van het gebied. We maken hiermee inzichtelijk wat we kunnen willen. Om de bandbreedte van de mogelijke ontwikkelingen in beeld te brengen, is gekozen voor ontwerpend onderzoek. Het is een associatieve, reflectieve manier van naar een opgave kijken, waarbij de nadruk ligt op het leggen van verbanden.

Drie perspectieven voor de Willems-as

Het resultaat van het ontwerpend onderzoek is een verkenning van verschillende ontwikkelperspectieven voor de Willems-as. Het ontwerpend onderzoek moet voor elk perspectief:

- Inzicht geven in het oplossend vermogen
- Inzicht geven in de kosten
- Inzicht geven in de kansen voor stedelijke ontwikkeling en verdichting

Om de bandbreedte van de ontwikkelpotentie zo goed mogelijk in beeld te krijgen, hebben we ervoor gekozen te werken met drie sterk van elkaar verschillende perspectieven: Metropool aan de Maas, Levendige Lanenstad en Buurtenrijk. De perspectieven zijn te beschouwen als een “pakket” van ruimtelijke ingrepen in een bepaalde samenhangende configuratie. Het ontwerpen met perspectieven heeft ons geholpen om ons denken “op te rekken” en bepaalde ruimtelijke ingrepen voor te stellen die anders niet voorstelbaar waren. Hiermee brengen we de bandbreedte van mogelijke toekomst voor de Willems-as beter in beeld.

Daarnaast wordt een set maatregelen opgesteld die sowieso een positieve impact hebben op de ontwikkeling van het gebied, ongeacht het ontwikkelperspectief. Deze maatregelen dragen bij aan de stedelijke doelstellingen zonder andere maatregelen die hier ook toe kunnen bijdragen in de toekomst te beperken.

Leeswijzer

Het voor u liggende rapport bestaat uit drie delen: analyse, de drie perspectieven en een reflectie daarop. Het einde is al verklapt: er hoeft niet gekozen te worden voor één van de drie perspectieven. Er worden vijf leidende principes

gepresenteerd die passen in ieder van de drie perspectieven. Daarnaast zijn de bevindingen in het rapport bedoeld als bewustwording en kritische bril voor bestaande ontwikkelingen in de stad. Aan wat voor stad bouwen wij eigenlijk? Om daar te komen zal eerst in hoofdstuk 2 de opgaven waar de Willems-as voor staat worden omschreven. In hoofdstuk 3 volgt een beknopte omschrijving van de (plan)historie van het gebied: waarom ligt de Willems-as er bij zoals we deze nu kennen? In hoofdstuk 4 wordt dieper ingegaan op de huidige situatie en wordt de Willems-as geanalyseerd aan de hand van urgente thema's en worden lopende plannen en projecten in beeld gebracht. Met de opgaven, historie en het nu in het achterhoofd (analyse) wordt in hoofdstuk 5 de drie perspectieven beschreven in woord en beeld. De drie perspectieven zijn een extrapolatie van ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn. Wat als je die extreem doordenkt voor het jaar 2040? In hoofdstuk 6 volgt een reflectie op de drie perspectieven. Dit hebben we gedaan door tijdens het hele proces constant in gesprek te zijn met de stad, zowel met experts en gebiedskenners binnen de gemeente, als stakeholders, expert van buiten en met de stad zelf tijdens het Stadma-kerscongres. De drie perspectieven voor 2040 spiegelen we op hoofdlijnen aan de gestelde opgaven in hoofdstuk 2 door middel van een kwalitatief afwegingskader. Het rapport is een lineair verhaal, maar dat is het proces juist niet. Het ontwerpend onderzoek naar de Willems-as was een cyclisch proces: testen, bevragen en weer aanpassen. In het laatste hoofdstuk worden de leidende principes uiteengezet om te bouwen aan de stad van morgen.

Afb. 1.3 Noordelijke aanlanding Willemsbrug



ANALYSE

2

Opgaven

2.1 Op de Willems-as komen veel opgaven samen

Rotterdam groeit de komende jaren flink wat betreft inwoners en economie, zo is de verwachting. In Rotterdam worden tot 2040 50.000 woningen bijgebouwd. Ook in de regio worden de komende jaren veel woningen gerealiseerd. Tegelijkertijd loopt het mobiliteitsnetwerk tegen zijn grenzen aan, ook zonder de extra woningen die bijgebouwd worden meegerekend. Er is een robuuster netwerk nodig om mobiliteitsknooppunten op te kunnen lossen. Dit zijn grote, regionale en stedelijke opgaven die een concrete uitwerking hebben op het ontwerp onderzoek Willems-as.

Daarnaast kent de wijk Feijenoord als onderdeel van de Willems-as de nodige problemen. De woningvoorraad is vaak klein en eenzijdig en de eenzaamheid ligt ver boven het Rotterdamse gemiddelde. Door het verstedelijkingsvraagstuk, het bereikbaarheidsvraagstuk en de sociaal-maatschappelijke vraagstukken in samenhang te bezien, kunnen er nieuwe kansen ontstaan om een antwoord te bieden op de gestelde opgaven:

- Het faciliteren van de gewenste woonmilieus en mobiliteitsbehoeften van het groeiende aantal inwoners;
- Het versterken van de capaciteit en robuustheid van het verkeer- en vervoersnetwerk;
- Het scheppen van condities voor economische en sociale ontwikkeling van de Kop van Feijenoord.

2.2 Verstedelijkingsopgave

De woningbouw- en verstedelijkingsopgave staat weer hoog op de agenda. Tot 2040 zijn er in Nederland 1 miljoen nieu-

we woningen nodig, waarvan circa 250.000 in Zuid-Holland. Een opgave die qua schaal en omvang groter is dan de Vinex eind jaren '80. De wijze waarop we de opgave invullen heeft grote gevolgen voor de ruimtelijk-economische structuur en de attractiviteit van ons leef- en vestigingsklimaat.

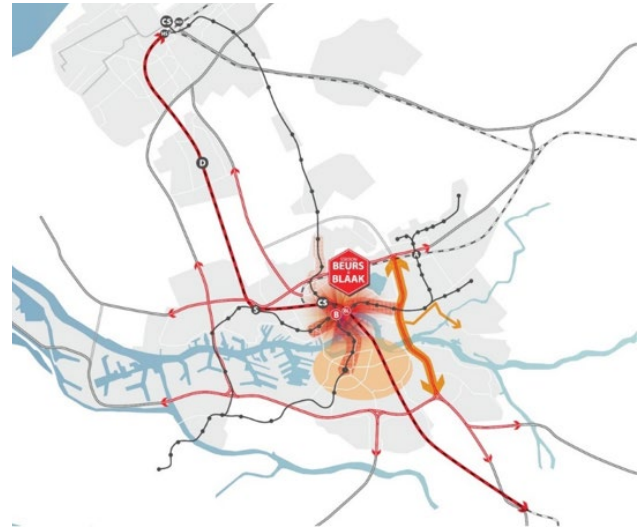
De gezamenlijke ambitie van overheden in de Zuidelijke Randstad is om de verstedelijkingsopgave te benutten voor de versterking van de agglomeratiekracht door vooral compact en langs bestaand OV te bouwen aansluitend op de bestaande behoefte. Rotterdam heeft als onderdeel van de Verstedelijkingsalliantie (een samenwerking tussen acht steden langs de Oude Lijn, de spoorlijn van Leiden tot Dordrecht) een bod gedaan om gezamenlijk met de acht steden 170.000 van die woningen te realiseren tot 2040. Rotterdam neemt er hiervan 50.000 voor zijn rekening (zie afb. 2.1). De Willems-as ligt aan de Oude Lijn. Er wordt vanuit een regionaal en stedelijk perspectief nadrukkelijk gekeken naar dit gebied om verder te verstedelijken.

Naast het perspectief vanuit de groei van de regio op het vlak van wonen, is ook het economisch perspectief voor de regio van belang. De Zuidelijke Randstad is een van de drie prioritaire stedelijke regio's voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Nederland (REOS). De regio Rotterdam - Den Haag vormt het economisch hart van deze regio. In Rotterdam komen de haven- en stedelijke economie samen en de stad is daarmee een belangrijke motor voor de nationale economie. Zowel de bevolking als de economie van Rotterdam groeit.



Afb. 2.1 Het bod van acht steden langs de Oude Lijn (de Verstedelijkingsalliantie) om gezamenlijk 170.000 woningen te realiseren tot 2040.

Bron: OV-visie Rotterdam



Afb. 2.2 Knelpunten met groeiende impact.

Bron: OV-visie Rotterdam

Het gaat dus goed met de stad, maar er is nog veel te doen. De agglomeratiekracht moet beter worden benut om te voorkomen dat we de aansluiting met de andere internationale topregio's verliezen (zie rapport van de OESO uit 2014). Daarbij moet worden ingespeeld op de 'next economy' en de eisen die daaraan verbonden zijn voor het vestigings- en innovatieklimaat (Roadmap Next Economy). Rotterdam is in transitie en staat voor de uitdaging om de vernieuwing van de economie, het vergroten van de sociale veerkracht, de demografische groei en de duurzaamheidsopgaven in samenhang vorm te geven.

De transitieopgaven hebben grote gevolgen voor het stedelijke mobiliteitssysteem en het Daily Urban System. Het aantal verplaatsingen neemt toe en er vindt een verschuiving plaats in de modal split. Het ov- en fietsgebruik groeien sterk; het autogebruik in de stad blijft ongeveer gelijk en verplaatst zich meer naar de randen van de stad. De opgave op het gebied van woningbouw en economie is groot. Zonder aanvullende mobiliteitsmaatregelen ontstaat er een stedelijk infarct met impact op regionale en nationale schaal.

Een van de belangrijkste uitkomsten van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag is de kans die er ligt om te verstedelijken langs de Oude Lijn. Dit draagt bij aan de agglomeratiekracht van de regio. Deze spoorlijn van Leiden naar Dordrecht is voor het grootste deel viersporig: er liggen 4 sporen langs elkaar. Dit betekent dat de binnenste twee sporen benut zouden kunnen worden voor snelle Intercity's, terwijl de buitenste sporen gebruikt zouden kunnen worden voor een lightrail-achtige vorm die vaker stopt en

zeer frequent rijdt. Met name langs deze HOV-knoppen is verstedelijking kansrijk.

2.3 Capaciteit en robuustheid van het netwerk versterken

Een goed functionerend mobiliteitsnetwerk is een randvoorwaarde voor een sterke regio en noodzakelijk om groei te accommoderen. Gezien de omvang van de opgaven zijn grote ingrepen met een structurerende werking noodzakelijk. Dit is nodig om de capaciteit en robuustheid van het netwerk te versterken, om de gewenste woonmilieus en mobiliteitsbehoeften van het groeiende aantal inwoners te faciliteren en om condities te scheppen voor economische en sociale ontwikkeling. Bij dat laatste gaat het bijvoorbeeld om de bereikbaarheid van banen, de ontsluiting van kwetsbare gebieden en impulsen voor gebiedsontwikkeling. Hiervoor zijn forse overheidsinvesteringen nodig.

Het verbeteren van de bestaande rivierkruisingen en het realiseren van nieuwe, multimodale oeververbindingen is een van de belangrijkste ingrepen ter versterking van het netwerk. Het is een prioriteit die zowel regionaal als nationaal al langer op de agenda staat. In eerdere onderzoeken is uitgebreid gestudeerd op de knelpunten en ontbrekende schakels. Uit de Nationale Markt en Capaciteit Analyse (NMCA) is gebleken dat er knelpunten te verwachten zijn op de Brienoordcorridor en de metro, waaronder de Erasmuscorridor, als knelpunt aangewezen. Op grond van deze onderzoeken hebben gemeente, regio én Rijk in het MIRT onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag geconcludeerd dat er in Rotterdam een kwaliteitssprong nodig is.

Afb. 2.3 De Maasboulevard vormt een flinke barrière om de Maas en de Willemsbrug te bereiken.



Daarnaast wordt de viersporigheid van de Oude Lijn en dus de kans om daar een 'lightrail' te leggen als kansrijk gezien om mobiliteitsknelpunten op te lossen en verdere binnenstedelijke verstedelijking te faciliteren. Er worden momenteel als vervolg op het MIRT onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag afspraken voorbereid over een MIRT verkenning oeververbindingen regio Rotterdam en een Werkplaats Metropolaan OV. In zowel het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam (SVpR) als de OV-visie wordt verder invulling gegeven aan hoe de gemeente denkt de knelpunten op de lange termijn op te lossen.

Meer lokaal blijkt verder dat op de Willemsbrug theoretisch gezien nog ruimte is voor betere doorstroming, terwijl andere oeververbindingen tegen hun grenzen aanlopen. Daarnaast is de slechte staat van de Koninginnebrug, die op relatief korte termijn aan zwaar onderhoud toe is – aanleiding om de 'corridor' langs de Willemsbrug nader te onderzoeken. Belangrijk hierbij is dat de Willemsbrugcorridor met name een stedelijke ontsluitingsfunctie heeft, en een nieuwe oeververbindingen vooral ook voor de regio veel oplost.

2.4 Een aantrekkelijke woonstad voor iedereen

In de Woonvisie die de Gemeente Rotterdam heeft opgesteld wordt ingezet op diversificatie van de woningvoorraad, ook in Feijenoord. De wijk Feijenoord wordt gekenmerkt door een behoorlijk eenzijdige woningvoorraad. Die bestaat op dit moment uit ongeveer 90% sociale huur. Er ligt dus een opgave om woningen in het midden- en hogere segment toe te voegen, al dan niet ten koste van bestaande sociale huurvoorraad. Het Nationaal Programma Rotterdam

Zuid (NPRZ), dat is opgericht om de achterstanden in Rotterdam Zuid weg te werken, geeft uitvoering aan dit beleid. Het doel is niet alleen meer mening. Het beleid is er ook op gericht om de sociale stijgers in wijken als Feijenoord in de wijk te houden, onder andere door ze dichtbij een betere woning te kunnen bieden.

Er ligt echter niet alleen een opgave in de woningvoorraad. Feijenoord scoort slecht op het Wijkprofiel, een monitor op sociaal en fysiek vlak en op het gebied van veiligheid. Daarnaast is de eenzaamheid erg hoog in de wijk. De gestapelde problematiek biedt aanleiding tot ingrepen die de wijk een stap verder kunnen brengen.

Afb. 3.1 Rotterdam Zuid, 1900



3

Een traditie van sleutelen aan de stad

Rotterdam kent een rijke historie aan plannen voor beide zijden van de Nieuwe Maas. De Nieuwe Maas wordt als kwaliteit van de stad gezien, tegelijk is het ook een barrière tussen noord en zuid. De ambitie van een (centrum)stad op twee oevers, ingezet door de Kop van Zuid, is nog steeds niet verwezenlijkt. In dit hoofdstuk wordt een historisch overzicht gegeven van de ontwikkelingen en plannen de noord- en de zuidoever en specifiek voor het gebied langs de Willems-as.

Ontwikkeling van de havenstad

Tot ver in de achttiende eeuw beperkt de stedelijke ontwikkeling van Rotterdam zich tot de rechter Maasoever. Daar bloeide de stad en de haven. Op de linker oever was er lang sprake van een polderlandschap. In het polderlandschap op Zuid is de bebouwing geconcentreerd in kernen, langs de toegangswegen en de dijken. De ontwikkeling van Feijenoord begint met de komst van de Nederlansche Stoomvaart Maatschappij in het begin van de 19e eeuw.

Het afronden van de Nieuwe Waterweg in 1872 is een grote impuls voor de Rotterdamse haven. De bedrijvigheid in de havens trekt veel nieuwe arbeiders aan. De bevolking van Rotterdam groeit spectaculair: van bijna 150.000 inwoners in 1880, naar 320.000 in 1900 tot ruim 500.000 in 1920. Dat leidt tot een enorme bouwexplosie, met name op Zuid. Dit gebeurde veelal door particuliere bouwondernemers, in de wijk Feijenoord onder leiding van Lodewijk Pincoffs (zie afb. 3.1)

Oeververbindingen

Zuid groeide snel. Dit leidde tot een wens om Zuid beter met de binnenstad te verbinden. De Willemsspoorbrug en de eerste Willemsbrug worden in de tweede helft van de 19e eeuw aangelegd. Later werd ook de Hef en de Koninginnebrug gebouwd (zie afb. 3.2 en 3.3). Na ruim een eeuw trouwe dienst wordt de oude Willemsbrug op 1 juli 1981 gesloopt. Alleen de bruggenhoofden blijven op hun plaats. Op dezelfde dag wordt de nieuwe Willemsbrug – naar een ontwerp van C. Veerling – geopend. Van 1987 tot 1993 wordt de Willemsspoortunnel gegraven, waardoor de spoorbruggen overbodig worden. De Willemsspoorbrug wordt dan ook in 1994 gesloopt, met uitzondering van de bruggenhoofden en de Hef.

Stadsvernieuwing

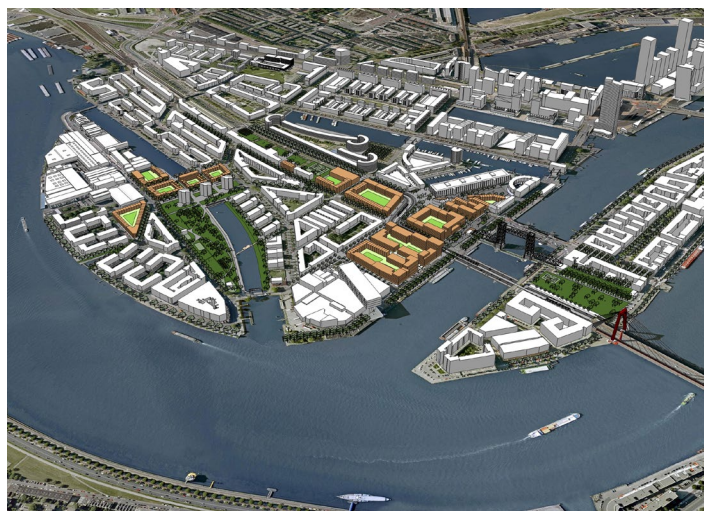
In de jaren veertig, vijftig en zestig gaat in Rotterdam-Zuid de aandacht uit naar de aanleg van de nieuwe zuidelijke tuinsteden, het Zuiderpark en het Zuidplein. Broodnodige sanering van de bestaande, verouderde woningvoorraad in andere delen van Zuid is onmogelijk vanwege de hoge woningnood. Tegelijkertijd verandert langzaam de bevolkingssamenstelling. Een deel van de oorspronkelijke bewoners gaat elders in de stad wonen. Buitenlanders en jongeren komen vervolgens af op de goedkope woningvoorraad. Langzaam maar zeker verslechteren de woningen, verpaupert de openbare ruimte en gaat het leefklimaat achteruit.



Afb. 3.2 Spoorbrug richting Noord gezien vanuit Entrepot



Afb. 3.3 Koningshaven



Afb. 3.4 Masterplan Kop van Feijenoord, 2012

Feijenoord wordt in 1974 aangewezen als stadsvernieuwingsgebied. De belangrijkste doelstellingen zijn: het verplaatsen van hindergevendende bedrijven, het realiseren van vervangende en typologisch vernieuwende woningbouw, het openbreken van de stedenbouwkundige structuur, het toevoegen van openbare ruimte, het realiseren van parkeervoorzieningen en het renoveren van verouderde woningen. Sinds de start van de stadsvernieuwing zijn grofweg drie fasen te onderscheiden: eerst renovatie van verouderde woningen, vervolgens steeds meer sloop-nieuwbouw en tenslotte renovatie met oog voor cultuurhistorische waarde.

Kop van Zuid

Tijdens de stadsvernieuwing ligt de nadruk vrij eenzijdig op de functie wonen. In de loop van de jaren tachtig komt daarnaast steeds meer aandacht voor de sociale, economische en culturele aspecten van de stedelijke vernieuwing. Deze verruiming van de opgave resulteert in plannen van Riek Bakker en Teun Koolhaas (1987-1991) voor de Kop van Zuid, dat tot een integraal deel van het centrum moet uitgroeien. De vorm en structuur van de oude havens blijven daarbij grotendeels behouden. Het plangebied bestaat uit twee stroken haaks op elkaar: de Wilhelminapier en het havengebied. Het belangrijkste planonderdeel voor de herontwikkeling van de Kop van Zuid is een extra oeververbinding, waardoor de overvolle binnenstad verder kan uitbreiden op de linker Maasoever: de Erasmusbrug (Van Berkel & Bos, 1990-1996). Deze brug staat symbool voor de culturele gedrevenheid waarmee de 'tweede sprong over de rivier' is vormgegeven. De Kop van Zuid zorgt voor verbeteringen op sociaal, economisch en cultureel gebied op Zuid. Hoge en middeninkomens kiezen ervoor om te wonen en te recreëren 'op Zuid'. Dit is goed voor het voorzieningenniveau, de werkgelegenheid, het woonmilieu en het imago. De gebundelde en samenhangende inzet van publieke en private partijen heeft bijgedragen aan dit succes. De stadswijken profiteren echter niet allemaal evenveel mee van dit succes.

Rotterdam en zijn centrum ontwikkelen zich verder. In het centrum op de noordoever wordt ondertussen steeds meer gewoond. Er verrijzen vele woontorens, bijvoorbeeld op het Wijnhaveneiland. De functiescheiding uit de wederopbouwperiode wordt teruggedraaid. In 2007 is de Stadsvisie vastgesteld. Hierin worden 13 VIP-gebieden aangewezen, waaronder Woonmilieu Kop van Zuid. Het gebied rond het Vrij Entrepot wordt als centrum benoemd, en het is de bedoeling dat de succesvolle woonmilieus op Zuid verder uitgebouwd worden.

Kop van Feijenoord, 2e fase Kop van Zuid

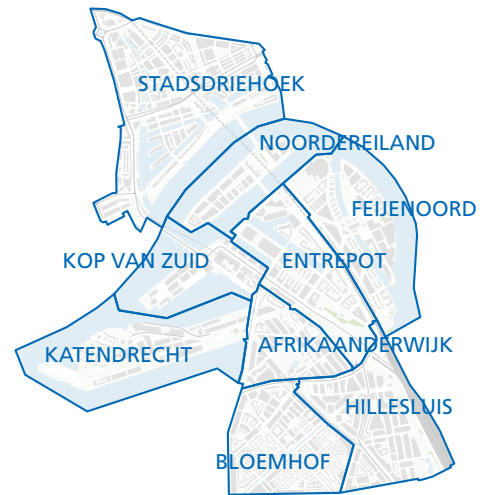
Deze ambitie krijgt in de jaren daarna verder vorm, met plannen voor Katendrecht, Parkstad-Afrikaanderwijk én

Feijenoord. Zo wordt in 2009 de visie Kop van Feijenoord in samenwerking met marktpartijen en corporatie Woonstad opgesteld en vastgesteld. Deze visie wordt verder uitgewerkt en geconcretiseerd in het vastgestelde Masterplan Kop van Feijenoord uit 2012 (zie afb. 3.4). De opgave die hierin geschetst wordt is het woon- en leefklimaat voor de huidige bewoners te verbeteren, waardoor de wijk ook voor nieuwkomers aantrekkelijker wordt. Daarnaast moet de wijk Feijenoord betere verbindingen krijgen met de binnenstad en de omliggende wijken. In het masterplan wordt hiervoor een samenhangend pakket aan ingrepen en maatregelen benoemd. De Nieuwe Verlengde Willemsbrug met tramlijn over de Rosestraat wordt ingetekend op de kaarten. Door de in die jaren elkaar opvolgende (financiële) crises, wordt er weinig van de ambitieuze plannen gerealiseerd.

Willems-as

Ondertussen verandert de context. In de jaren die volgen trekt de markt weer aan en moeten er veel woningen worden gebouwd binnen de ruit. De Kaart van de Stad wordt in 2016 gepresenteerd, en vormt een toekomstverkenning van de (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelkansen op de lange termijn en biedt zo een eerste (overigens niet vastgestelde) richting. Hierin worden de noordoever en zuidoever langs de Willemsbrug in samenhang als opgave geagendeerd. Deze studie kan gezien worden als een uitwerking hiervan. In 2017 komen ontwikkelingen als Feyenoord City, Parkstad en Katendrecht in een stroomversnelling en zien we een bouwexplosie in de binnenstad. De relatie tussen Noord en Zuid is altijd aan de orde geweest, maar krijgt met deze studie een nieuw hoofdstuk: de Willems-as.

4



Even voorstellen: de Willems-as

Diverse buurten

De Willems-as doorkruist diverse buurten die onderling erg van elkaar verschillen. Blaak als onderdeel van de bruisende Stadsdriehoek, het op zich zelf staande Noordereiland, en op zuid liggen de buurten Feijenoord en Entrepot aan weerszijden van de Willems-as. Op verdere afstand de Kop van Zuid, Katendrecht en de Afrikaanderwijk (zie kaartje rechtsboven).

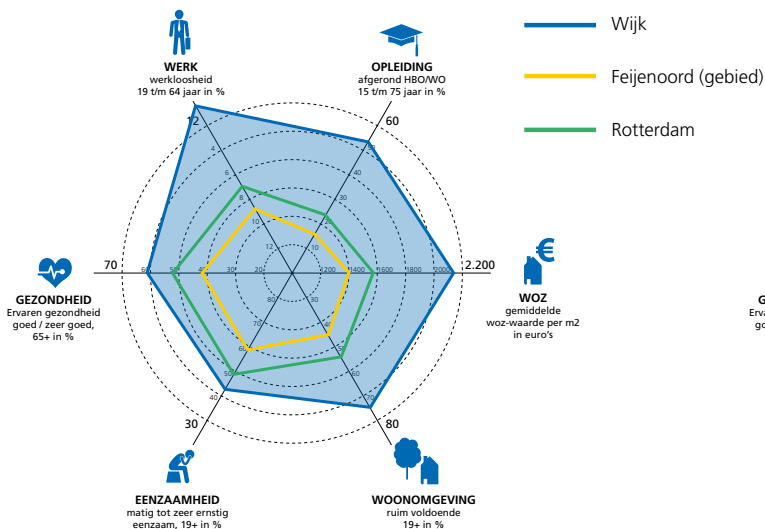
Met name de verschillen op Zuid zijn groot. De gebiedsontwikkeling in de Kop van Zuid heeft hoge- en middeninkomens aangetrokken. Dit is goed voor het voorzieningsniveau, de werkgelegenheid en het woonmilieu in de Kop van Zuid. Maar niet alle buurten profiteren hiervan waardoor er grote verschillen zijn ontstaan in de wijk.

Op de volgende pagina zijn de buurtprofielen weergegeven in spidergraphs (zie afb. 4.1 t/m 4.4). Daarbij is gekeken naar werkloosheid, opleidingsniveau, eenzaamheid en de gezondheid van de bewoners, de WOZ-waarde van de woningen in de buurt en de beoordeling van de woonomgeving. Deze spidergraphs laten duidelijk zien dat de onderlinge verschillen zeer groot zijn. Stadsdriehoek en Noordereiland scoren beter dan het Rotterdamse gemiddelde maar Feijenoord daarentegen scoort schrikbarend laag op alle aspecten.

De gebiedsontwikkeling op Zuid is gestart bij het Entrepot en is uitgebreid naar het westen. De buurt Feijenoord en het zuid-oostelijke deel van de buurt Entrepot zijn buiten schot gebleven. De bebouwing is grotendeels afkomstig uit de jaren '80. De goedkope woningvoorraad trekt mensen aan met een lager inkomen, lagere opleiding en vaker werkloos. De leefbaarheid van de buurt verslechterd en dat is te zien in de spidergraph. Nog geen 30% van de bewoners uit Feijenoord beoordeelt zijn of haar woonomgeving met een ruim voldoende (zie afb. 4.4).

Afb. 4.1 Wijkprofiel Stadsdriehoek

Bron: Wijkprofiel Rotterdam

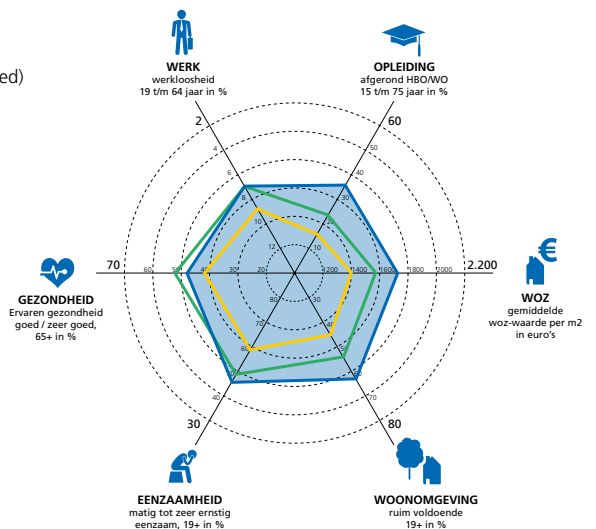


Stadsdriehoek

Scoort op alle vlakken hoger dan het Rotterdamse gemiddelde (zie afb. 4.1). Hier wonen hoogopgeleide mensen met een baan, een goede gezondheid in een gewaardeerde woonomgeving (zie foto huidige situatie afb. 4.5).

Afb. 4.2 Wijkprofiel Noordereiland

Bron: Wijkprofiel Rotterdam



Noordereiland

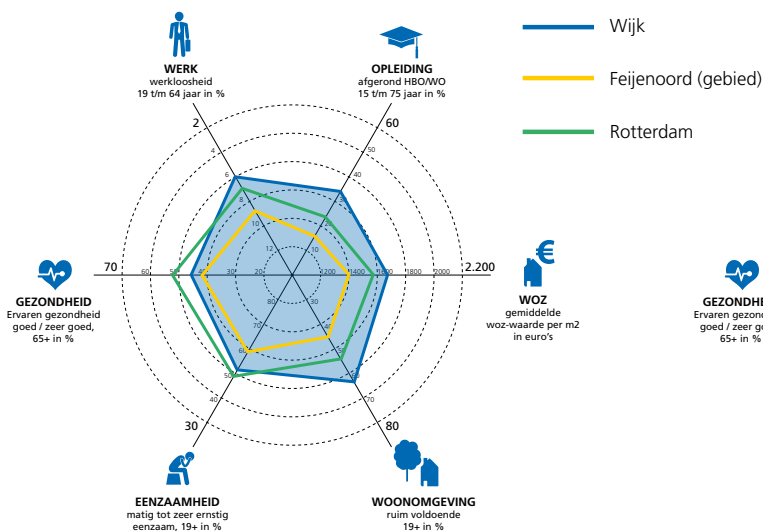
Scoort ongeveer gelijk aan het Rotterdamse gemiddelde (zie afb. 4.2). De woonomgeving wordt hoog gewaardeerd, en dat resulteert onder andere in een hogere WOZ-waarde.

Afb. 4.5 Wijnhaven



Afb. 4.3 Wijkprofiel Entrepot

Bron: Wijkprofiel Rotterdam

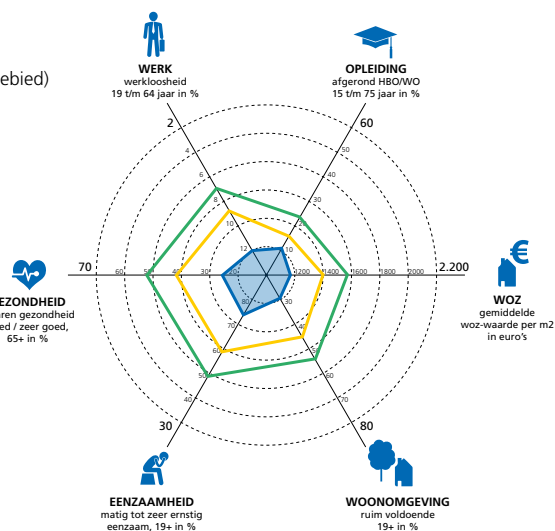


Entrepot

Scoort ongeveer gelijk aan het Rotterdamse gemiddelde (zie afb. 4.3). Vermoedelijk zijn er grote verschillen in de buurt. Enerzijds de woonbuurten rondom de Spoorweghaven en het Entrepot, waar inkomens- en opleidingsniveau vrij hoog zijn. En anderzijds de woningbouwcomplexen nabij station Zuid, zoals de Peperklip, waar inkomens- en opleidingsniveau achter lopen.

Afb. 4.4 Wijkprofiel Feijenoord

Bron: Wijkprofiel Rotterdam



Feijenoord

Scoort op alle aspecten beduidend lager dan het Rotterdamse gemiddelde (zie afb. 4.4). Opleidingsniveau, arbeidsparticipatie, gezondheid en de woonkwaliteit van deze bewoners zijn onder peil, hoewel kleine delen al wel vernieuwd zijn (zie foto huidige situatie afb. 4.6). Op de volgende pagina's zijn meer foto's van de huidige situatie te vinden.

Afb. 4.6 Nieuwbouw aan de Oranjeboomstraat



Afb. 4.7 Nieuwbouw van het Hefkwartier naast de bedrijvigheid van Unilever



Afb. 4.8 Stadionweg

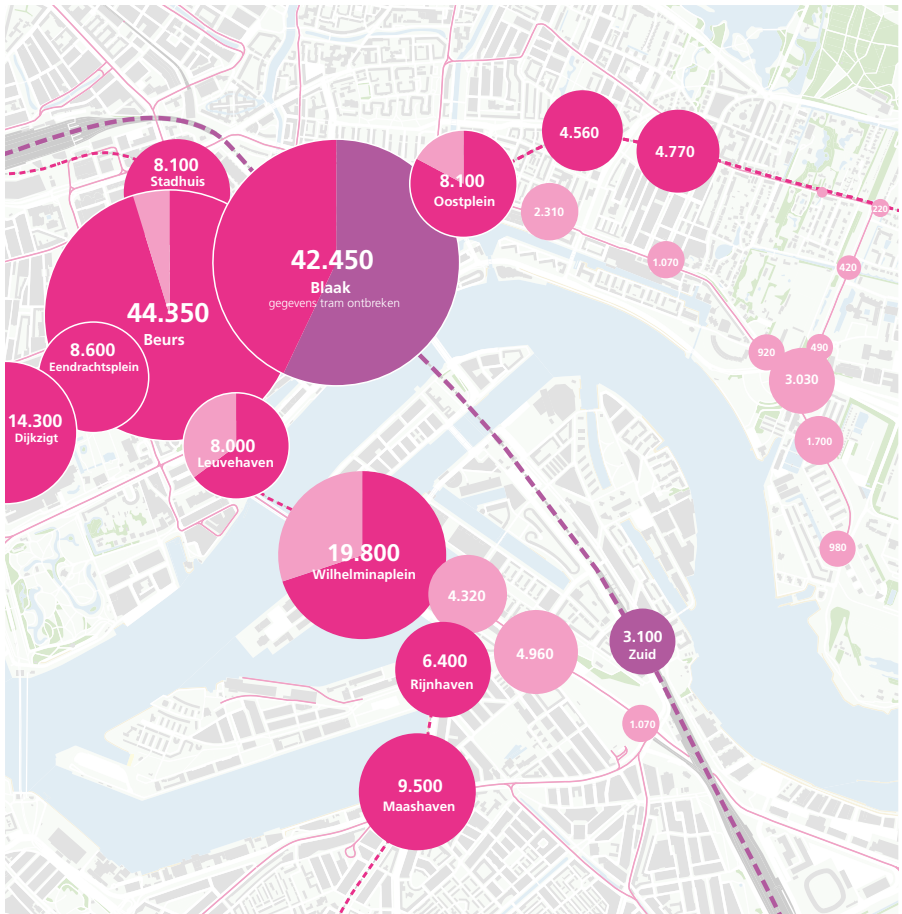


Afb. 4.9 Tijdelijke invulling van het Hefpark



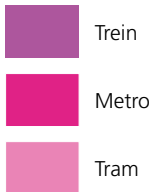
Afb. 4.10 De parkstrook Rosestraat bovenop de spoortunnel





Afb. 4.11 In-en uitstappers OV-netwerk

Bron: gemeente Rotterdam



Afb. 4.12 Arbeidsplaatsen

Bron: OV-plan Rotterdam, 2017



Arbeitsplaatsen en OV-bereikbaarheid

De OV-bereikbaarheid van Feijenoord is slecht. De tram- en metrolijnen concentreren zich op de Erasmusbrug en bedienen vooral de Kop van Zuid, Entrepot en de Afrikaanderwijk. Station Zuid maakt het zuiden van Feijenoord bereikbaar, maar de potentie van het station is vele mate groter dan de mate waarin het nu gebruikt wordt (zie afb. 4.11 en 4.13). De OV-bereikbaarheid van het Noordereiland en de Kop van Feijenoord blijft duidelijk achter. De bewoners zijn aangewezen op enkele buslijnen die de buurten verbindt met andere delen van de stad.

De OV-bereikbaarheid heeft een directe relatie met het aantal arbeidsplaatsen (zie afb. 4.12). De Rotterdamse binnenstad kent een zeer hoog aantal arbeidsplaatsen. Ook de Kop van Zuid en de Wilhelminapier huisvesten een aantal grote werkgevers, waaronder verschillende diensten en de Hogeschool InHolland. In Feijenoord is de aanwezigheid van arbeidsplaatsen een stuk dunner verspreid, met uitzondering van een aantal grote (inter)nationale werkgevers, zoals Unilever en Hunter Douglas.

Belangrijk is dat de gemiddelde Rotterdammer goed in staat is voldoende potentiële arbeidsplaatsen met het openbaar vervoer te bereiken. De Kop van Feijenoord blijft daarin achter.

Het gebied laat een opvallend groot aantal starters en ZZP-ers in dit gebied zien. Hoewel geen goed actueel onderzoek op straat- en buurtniveau van dit gebied aanwezig is, is de inschatting dat de achterliggende reden hiervan is dat dit het gevolg is van de combinatie ligging, pand en prijs. De ligging van Feijenoord tussen vier economisch belangrijke locaties is kansrijk voor start-ups en zzp-ers: een universiteit met kantorenlocatie (Erasmus/Brainpark), een leisuregebied (Feijenoord City), een intercityknooppunt (Blaak) en een gebied dat momenteel dominant in gebruik is door de overheid (Kop van Zuid).

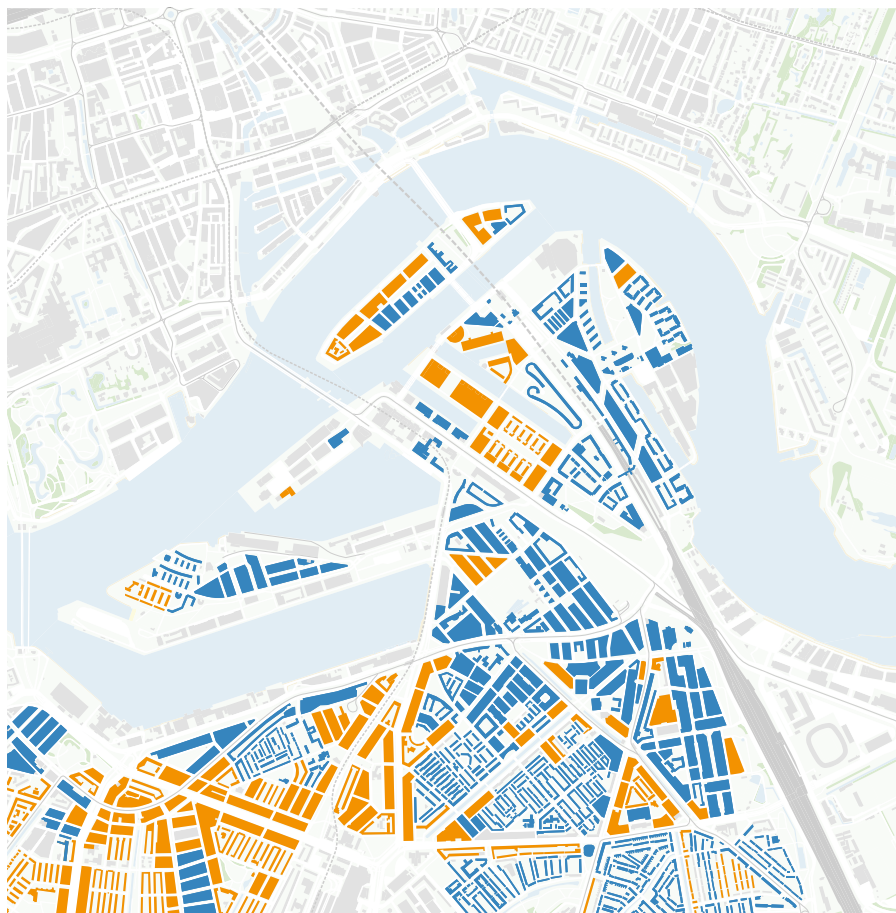
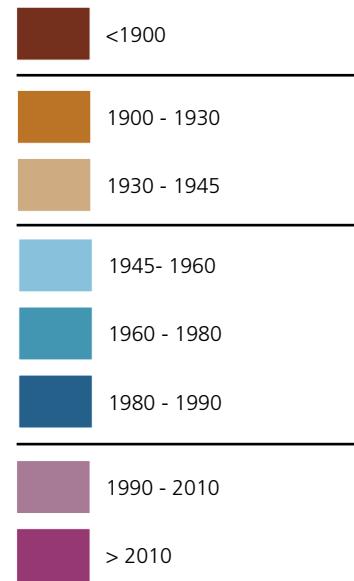
Afb. 4.13 Onaantrekkelijke entree van station Zuid





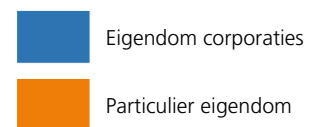
Afb. 4.14 Stedelijke ensembles

Bron: BAG, 2017



Afb. 4.15 Eigendomskaart

Bron: gemeente Rotterdam



Woningbouw op Zuid

Rotterdam Zuid kent een zeer divers palet aan bebouwing en is grofweg op te delen in vier periodes (zie afb. 4.14). De eerste woonkernen uit de 19de eeuw zijn met name op het Noordereiland en Katendrecht te vinden. Ook in Feijenoord zijn nog enkele ensembles bewaard gebleven. Uit deze tijd stammen ook de voormalige havengebouwen, zoals de pakhuizen op de Wilhelminapier en op het Entrepot.

De vooroorlogse woningbouw - grofweg de periode van 1900 tot 1945 - ligt zuidelijker. De Afrikaanderwijk, Bloemhof en Hillesluis zijn echte arbeiderswijken gebouwd om de arbeiders uit de haven te huisvesten.

Na de oorlog breekt een periode aan waarin de verouderde woningbouw wordt gesaneerd. De negentiende eeuwse woningen hadden hun langste tijd gehad. In het kader van de stadsvernieuwing werden ze in de daarop volgende decennia gesloopt, opgeknapt, vervangen of zelfs gereconstrueerd. De woonbuurten werden bovendien uitgebreid ter plaatse van de verlaten industrieterreinen.

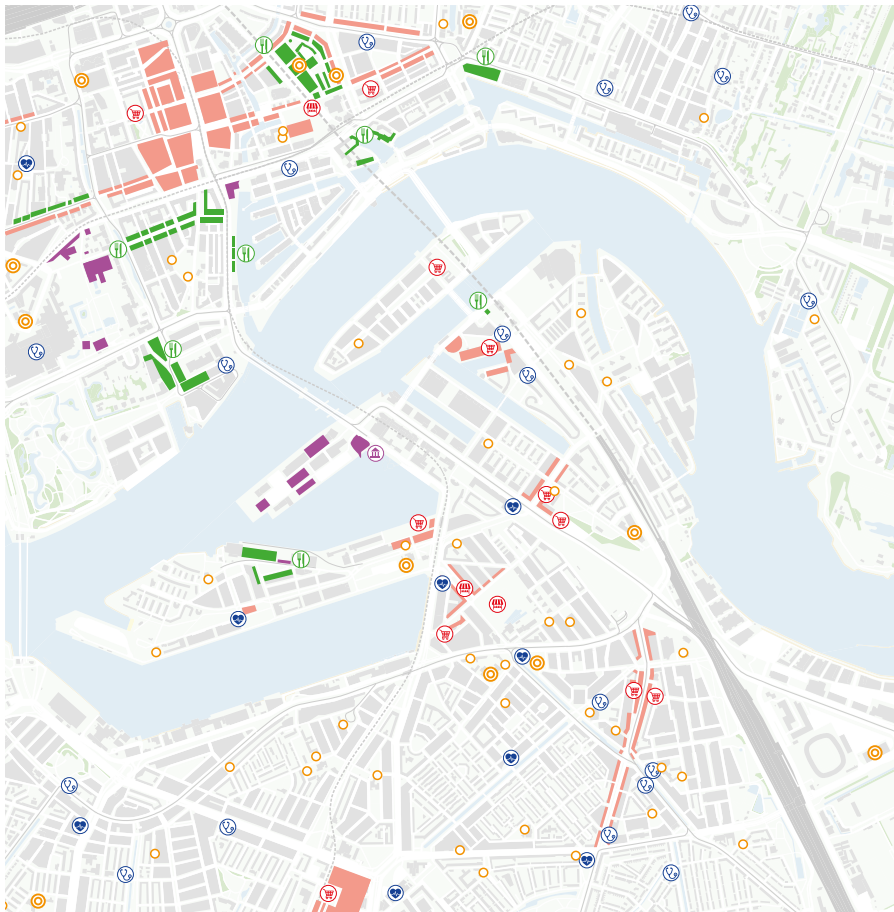
De laatste periode vindt plaats vanaf de jaren '90 waarin de Kop van Zuid tot ontwikkeling komt. De Wilhelminapier, de voormalige binnenhavens en het Entrepot worden getransformeerd naar woongebied met stedelijke functies. Tenslotte wordt met de gebiedsontwikkeling van Parkstad het laatste stuk braakliggend land omgevormd tot een nieuwe stedelijke woonwijk in samenhang met de vernieuwing van de Afrikaanderwijk.

Feijenoord is een lappendeken van diverse stedelijke ensembles. De 19de eeuwse woonclaves, zoals die op het Noordereiland en Katendrecht nog te vinden zijn, zijn in Feijenoord grotendeels verdwenen. Zij zijn na de oorlog in het teken van de stadssanering vervangen door grootschalige woningbouwcomplexen. Sindsdien is de woningvoorraad in Feijenoord nauwelijks vernieuwd.

Opvallend is dat grotendeels alle woningbouw in eigendom is van de corporaties (zie afb. 4.15). Een aanzienlijk deel van dat bezit stamt grofweg uit de jaren '80 en kent nu al een vrij hoge dichtheid (+/- 5 lagen). Herontwikkeling van deze locaties is door de relatief jonge leeftijd complex en kostbaar. Daarnaast biedt het grote aandeel corporatiebezit ook kansen om de woningen kwalitatief te verbeteren (zie afb. 4.16).

Afb. 4.16 19de eeuwse bebouwing Feijenoord vernieuwd

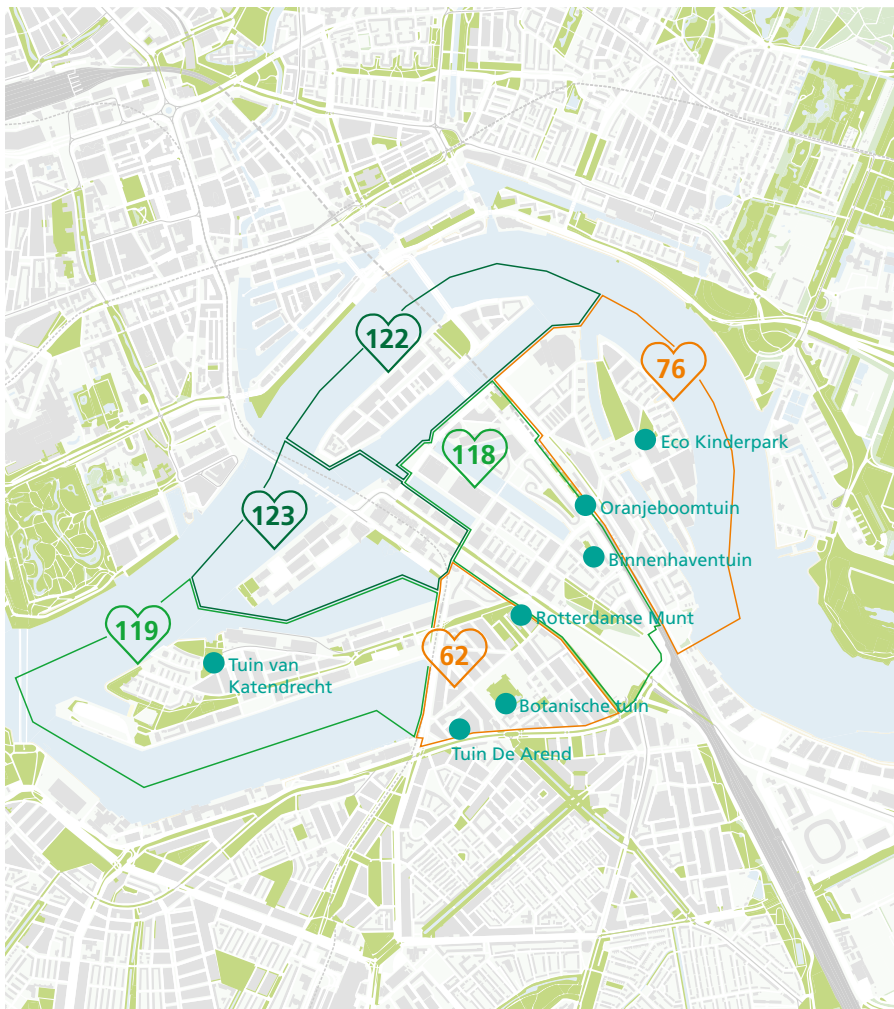




Afb. 4.17 Functiekaart

Bron: gemeente Rotterdam, Google Maps

- Winkelcentra
- Horeca
- Cultuur
- Zorgvoorzieningen
- Basisschool
- Voorgezet onderwijs



Afb. 4.18 Groenstructuurkaart

Bron: Wijkprofiel Rotterdam

- Groen
- Stads- en voedseltuinen
- Waardering openbare ruimte door bewoners

Functies

De detailhandel op de Willems-as concentreert zich (met uitzondering van de omgeving van station Blaak) in de winkelcentra Vuurplaat en Entrepot. Daarnaast kent de Van der Takstraat op het Noordereiland een mix aan functies. Verspreid over de Oranjeboomstraat is enkele detailhandelaanbod te vinden. De buurt Feijenoord kent geen eigen winkelcentrum is voor de dagelijkse boodschappen op een van de andere centra aangewezen (zie afb. 4.17).

Door economische omstandigheden en nieuwe trends staat de detailhandel al enkele jaren onder druk. Om ook in de toekomst een aantrekkelijk en levensvatbare detailhandelsstructuur met aantrekkelijke winkelgebieden te behouden zijn gemeentelijke keuzes essentieel. Rotterdam maakt ten aanzien van detailhandel daarom de beleidskeuze voor toekomstbestendige winkelgebieden en multifunctionele stedelijke milieus. De kwaliteit van winkelcentra en haar aanbod staat daarbij centraal boven de kwantiteit. Uitgangspunt is dat winkelgebieden nu en in de toekomst een duidelijke functie hebben in de stedelijke structuur.

Onderwijs

Belangrijk voor de sociale opgave is dat kinderen en jongeren vanuit alle wijken in Rotterdam voldoende toegang tot passende scholing hebben. In de wijk Feijenoord zijn een (beperkt) aantal basisscholen, maar geen enkele middelbare school. Het voortgezet onderwijs is op Zuid vooral geconcentreerd rondom het Zuiderpark. Opvallend is dat clusters van middelbare scholen en bijzondere scholen zich op goed bereikbare locaties vestigen. Andersom is te zien dat veel van de sociaal kwetsbare wijken een slechte OV-bereikbaarheid kennen. Hier lijken deze wijken dubbel getroffen. De scholen trekken weg naar goed bereikbare locaties en de inwoners hebben weinig mogelijkheden daar te komen.

Groenstructuur

De grootste openbare ruimte in Rotterdam Zuid is het water: de Nieuwe Maas en de binnenhavens. Feijenoord kent veel oevers en kades, maar de kwaliteit daarvan wordt onvoldoende benut. Kades worden veel gebruikt als parkeerruimte wat de verblijfswaarde niet ten goede komt. Aan de noordkant van de rivier wordt al geïnvesteerd in de verbetering van de openbare ruimte. De herinrichting van de Boompjes en de plannen voor het Getijdenpark dragen daar onder andere aan bij. Hoe kan de rivier ook aan de zuidzijde recreatief aantrekkelijk en meer verbindend gemaakt worden, zodat de inwoners van Feijenoord de rivier beleven en gebruiken als de centrale publieke ruimte.

De waardering van de openbare ruimte door de bewoners is vooral in Feijenoord en de Afrikaanderbuurt opvallend laag (zie afb. 18). Investerings- en lokale initiatieven zoals de herinrichting van het Nassaupark en de Rotterdamse Munt, geven meer betekenis aan de groene ruimtes. Maar er zijn veel onbestemde plekken zoals de parkstrook boven de spoortunnel en het parkeerterrein Entrepothaven die wachten op een goede invulling.

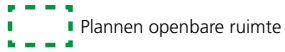
Afb. 4.20 Plannen en initiatieven

Bebouwing

(bron: Ruimte en Wonen, gemeente Rotterdam, januari 2017)



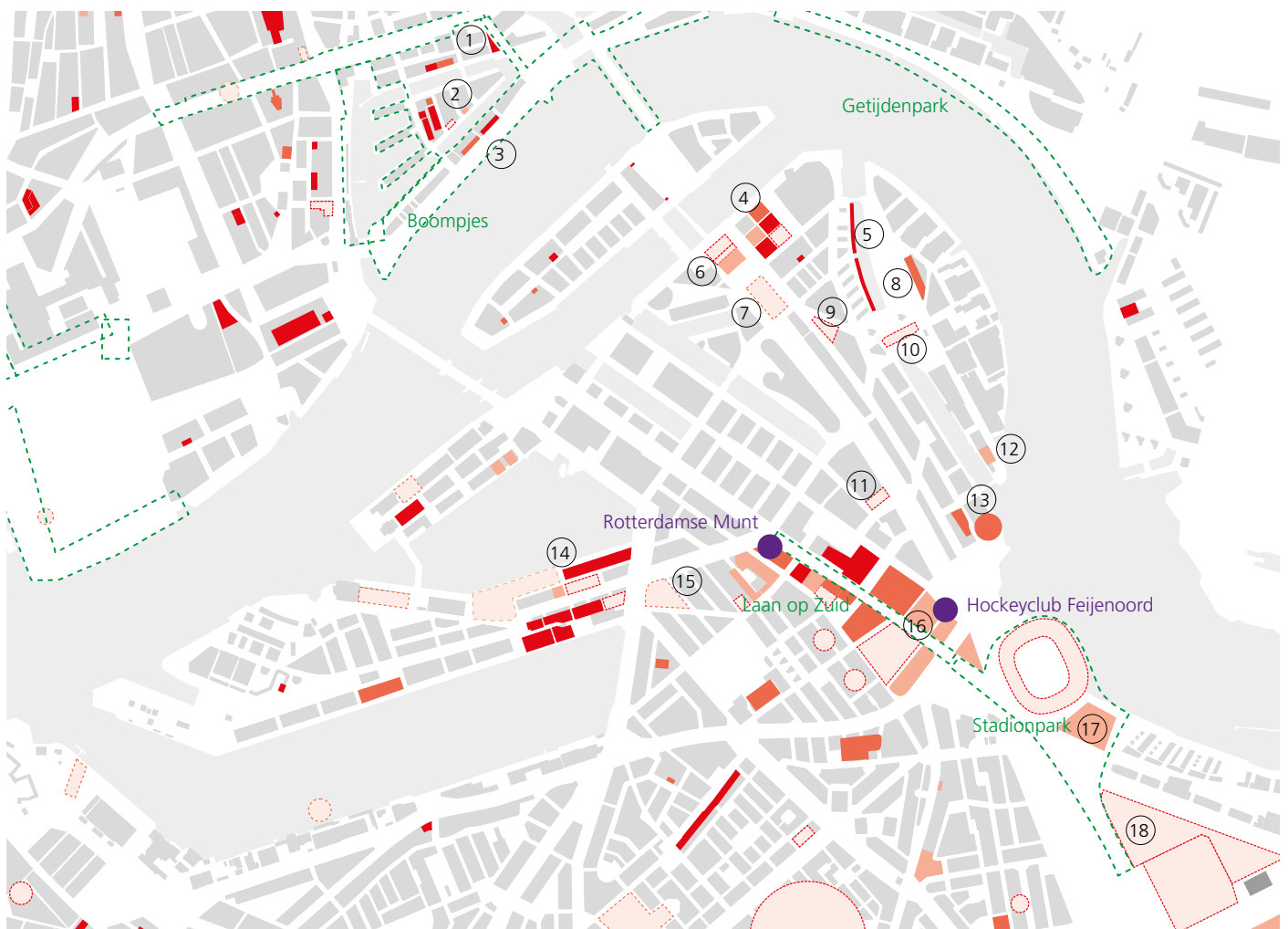
Openbare ruimte



Initiatieven



1. Willemsbrug West
2. Wijnhaven/Glashaven/Scheepmakershaven
3. Boompjes
4. Hefkwartier
5. Nassauhaven
6. Hefblok
7. Entrepotblok
8. Zinkerblok
9. Dukdalfschool
10. Persoonsdam
11. Rijtuigweg
12. Piekstraat
13. Persoonshaven / Steenplaat
14. Pols
15. Bloemfontein
16. Parkstad
17. Stadionpark fase 1
18. Stadionpark fase 2



Werken aan de stad

Het gebied rondom de Willems-as staat niet stil. Er zijn veel grotere en kleinere bouwplannen (zie afb. 4.20). Zo wordt er doorgewerkt aan grootschalige gebiedsontwikkeling Parkstad/Afrikaanderwijk en de ontwikkeling van Katendrecht. In Feijenoord zijn de ontwikkelingen kleiner en vindt transformatie op plotniveau plaats. Een van de woningbouwprojecten is het Hefkwartier waar in de komende jaren ongeveer 300 woningen worden gerealiseerd.

Naast woningbouw wordt er door Rotterdam aan de openbare ruimte gewerkt. De inrichting van de Boompjes is op de schop gegaan en getransformeerd tot een groene kade. Daarnaast zijn er plannen voor een getijdenpark aan de Noordelijke Maasboulevard en met de realisatie van de volgende fases van Parkstad wordt ook de Laan op Zuid als boulevard voltooid.

Stadskruidentuin

De stadskruidentuin is gestart op een braakliggend terrein in het ontwikkelingsgebied 'Parkstad'. In 2014 is de tuin aangelegd samen met buurtbewoners. Zij werden uitgenodigd zich bepaalde delen van de tuin toe te eigenen.

Hockeyclub Feijenoord

Hockeyclub Feijenoord bestaat 5 jaar: wat startte met één enthousiasteling die met kinderen op pleintjes ging hockeyen, is anno 2016 een echte hockeyclub met eigen tenue en een bescheiden accommodatie. HC Feijenoord ligt in de wijk Feijenoord naast de Afrikaanderwijk: twee wijken met kwetsbare bewoners in Rotterdam. De club grenst aan Katendrecht en de Kop van Zuid: wijken met hoogopgeleide tweeverdieners. Dit alles komt samen om te sporten op de club. Eind 2017 is HC Feijenoord verhuisd naar Stadionpark om plaats te maken voor de gebiedsontwikkeling van Parkstad.

Afb. 4.21 Rotterdamse Munt
(bron: social enterprise)



DRIE PERSPECTIEVEN

5

Wat voor stad wil je zijn?

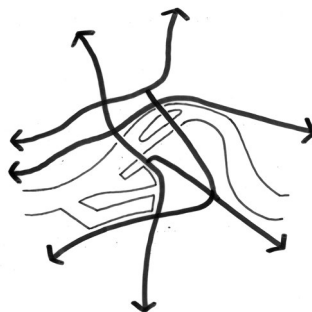
extrapoleren bestaande ontwikkelingen tot drie perspectieven

In het licht van de stevige opgaven (hoofdstuk 2) waar de stad en de buurten aan de Willems-as voor staan, wordt er hard gewerkt aan de bestaande stad (hoofdstuk 4). Wat voor stad dit oplevert blijft onduidelijk. De plannen, projecten en initiatieven zijn ontstaan uit verschillende urgenties en kennen een ander schaalniveau: van City Lounge tot Stadskruidentuin. Door middel van ontwerpend onderzoek zijn deze plannen, projecten en initiatieven geëxtrapoleerd door een sprong te maken naar 2040. Deze zijn geordend in drie verschillende perspectieven en aangevuld met nieuwe

ideeën. Ieder van deze drie perspectieven kennen een andere ontwikkelstrategie en schaalniveau. Het eerste perspectief schetst een metropool aan de Maas dat internationaal meetelt en wordt gerealiseerd met nieuwe katalysators zoals het nieuwe stadion en een nieuw station. Het tweede perspectief rolt een continu stedelijk weefsel uit van lange lanen in alle windrichtingen. In het derde perspectief is Rotterdam in 2040 een eilandenrijk van unieke buurten met gerichte ingrepen op lokaal niveau.



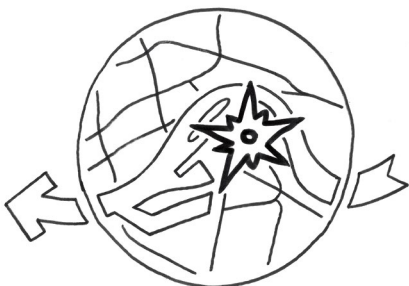
Perspectief 1: Metropool aan de Maas
Strategie: Nieuwe katalysator



Perspectief 2: Levendige lanenstad
Strategie: Langzaam uitrollen

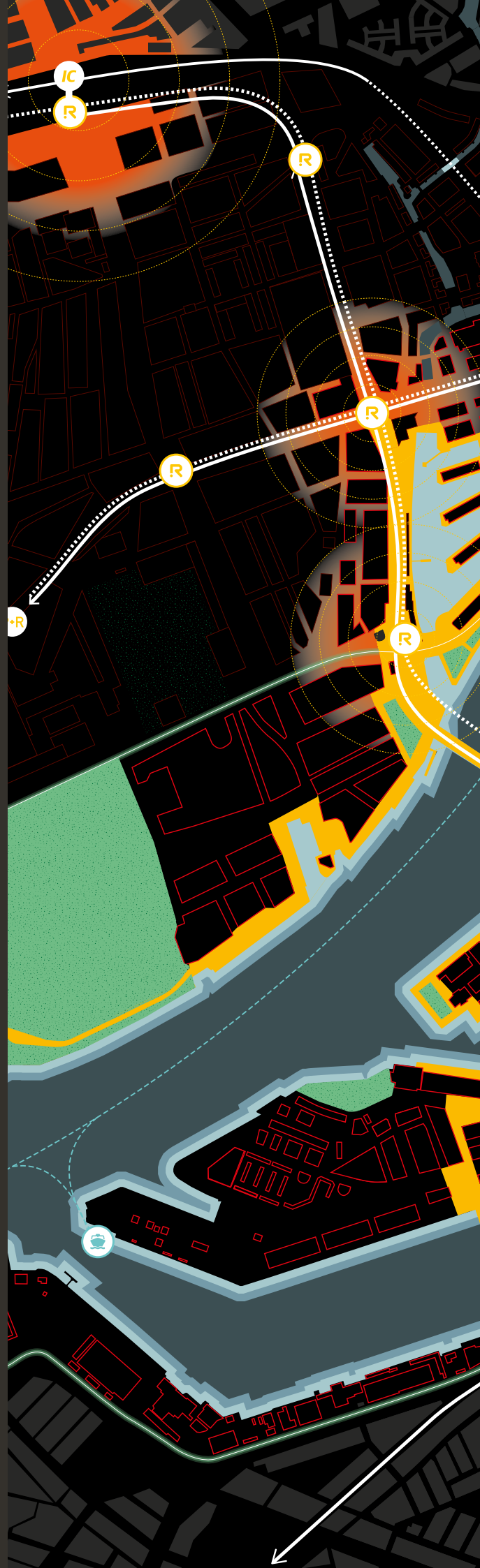


Perspectief 3: Buurtenrijk
Strategie: Gerichte acupunctuur

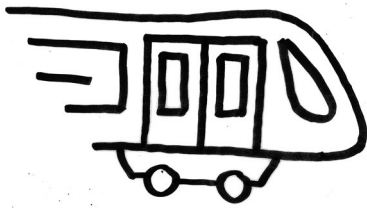


Metropool aan de Maas

In 2040 is Rotterdam een Metropool aan de Maas. Een bruisende stad met een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat. Het is dé plek om te wonen, te werken en te bezoeken. De Nieuwe Maas stroomt de stad binnen tussen groene oevers en rustige getijdenparken. Naarmate de rivier het hart van de stad nadert, worden de oevers steeds stedelijker; vol leven en activiteit. De rivieren het maritieme karakter van de stad is overal voelbaar en zichtbaar. De openbare ruimte is van excellente kwaliteit. Het hart van de stad omklemt de rivier tussen de Willemsbrug en de Erasmusbrug. Via een nieuwe voetgangersbrug ontstaat er een aantrekkelijke wandelroute tussen Noord en Zuid. Blaak en de nieuwe hotspot Entrepot zijn direct met elkaar verbonden via het Noordereiland. De nieuwe brug zelf is breed en aantrekkelijk vormgegeven. De brug is niet alleen bedoeld om de rivier snel over te steken, maar ook om even stil te staan. De psychologische afstand tussen beide oevers wordt hierdoor verkleind. De openbare ruimte en nieuwe gebouwen zijn zo ontworpen dat er een hele prettige stad ontstaat op ooghoogte. De voetganger is het uitgangspunt. De metropool aan de Maas is uitermate goed bereikbaar via een regionaal systeem van hoogfrequente metrotreinen. Vanaf het nieuwe station Entrepot en de andere stations zijn alle bestemmingen in het centrum om de Maas op een aangename en snelle manier te bereiken per voet en fiets. Voor wie met de auto komt van buiten Rotterdam zijn er comfortabele parkeerhubs nabij de Ruit waar zo overstapt kan worden op de (regio)metro. Rotterdam is een grote en stoere metropool aan de Nieuwe Maas. De rivier is overal voelbaar, zeker voor alle mensen die met een netwerk van snelboten en watertaxi's dagelijks naar hun werk gaan in deze metropool.



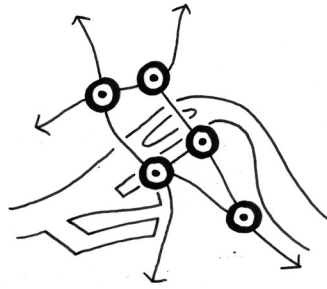




Mobiliteitsprofiel

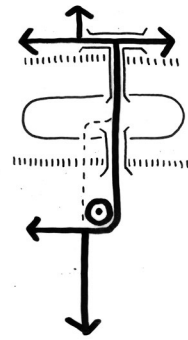
Openbaar vervoer heeft het primaat, met de focus op snel massatransport.

Auto:	niet stimuleren
OV:	stimuleren
Fiets:	neutraal
Voetganger:	stimuleren



Bereikbaarheidsconcept

De (metro- en trein)stations zijn de knooppunten waarvandaan een fijnmazig netwerk het gehele gebied bereikbaar maakt.



Willems-as

Rotterdam Zuid wordt bereikbaar via de verlengde Willemsbrug en vervolgt zijn weg via een bajonet-kruising ter hoogte van het nieuwe station naar de Rosestraat.

Er komt ruimte vrij voor een stationsplein en de Noordelijke Maasboulevard.

Afb. 5.1 Station Delft
















Mobiliteit

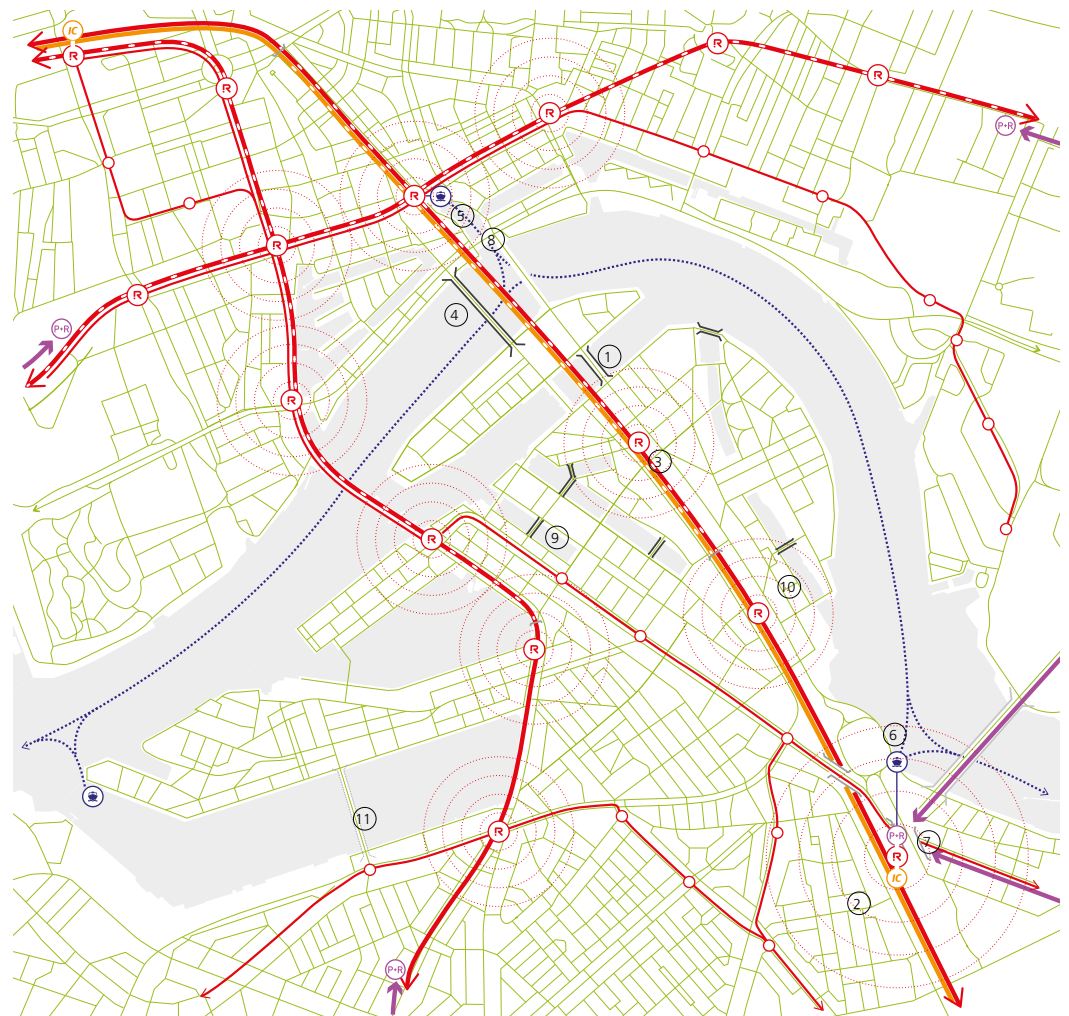
In Metropool om de Maas wordt een intensief openbaar-voervoer-systeem gecombineerd met aantrekkelijke wandelroutes. Hoogstedelijke plekken zijn voornamelijk bereikbaar via de bestaande Erasmuslijn en de Oude Lijn. De Oude Lijn functioneert als metro met extra haltes en hogere frequentie. Een nieuw station Entrepot verbetert de ov-bereikbaarheid van de kop van Feijenoord (referentie afb. 5.1). De auto krijgt een veel kleinere rol en ook de parkeernormen zullen daardoor veel lager zijn. De aanwezigheid van de auto is afgestemd op de andere ruimteclaims zoals de voetganger, fietser, groen en recreatie. Het parkeren bevindt zich in gebouwde voorzieningen. De bezoeker parkeert op afstand. Het nieuwe stadion functioneert als P+R locatie. Vanuit daar kan men op de verschillende vormen van ov stappen. Het vervoer over water maakt daar zeker onderdeel van uit. Zowel bij Feyenoord City als bij Blaak komt een waterhub, waarvandaan verschillende (langere afstands)bestemmingen bereikbaar zijn.

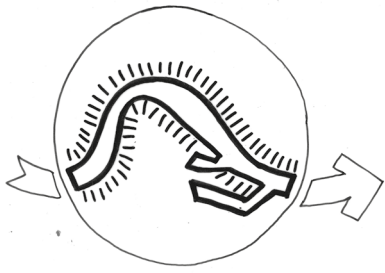
Naast een goed werkend ov-systeem is het essentieel om de mentale afstanden te verkleinen door de stad op ooghoogte te ontwerpen, maar ook door het toevoegen van nieuwe verbindingen over het water waardoor werkelijke afstanden kleiner worden. Zoals nieuwe bruggen over de insteekhavens en de nieuwe brug over de Maas tussen de Oude Haven en het Noordereiland (zie afb.5.2).

1. Verlengde Willemsbrug
2. IC-station Stadionpark
3. Station Entrepot
4. 'City Lounge-brug' (Van der Louw-Van der Tak, langzaam verkeer)
5. Waterhub Blaak-Binnenrotte
6. Waterhub Feyenoord City
7. P+R Feyenoord City
8. Dubbele T-aansluiting Willemsbrug-Boompjes
9. Bruggen Entrepot (langzaam verkeer)
10. Brug Piekstraat (langzaam verkeer)
11. Brug Maashaven (langzaam verkeer)

Afb. 5.2 Infrastructuur

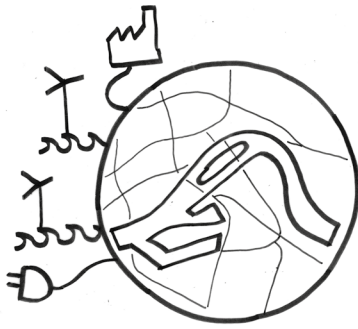
-  Treinspoor
-  Metro
-  Spoortunnel
-  Tram
-  Waterbus
-  Autowegen
-  Langzaamverkeer
-  Toekomstige bruggen
-  P+R
-  Waterhub halte
-  Tramhalte
-  Station Regionet
-  IC station





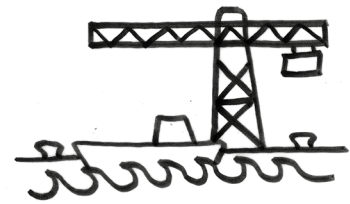
Openbare ruimte

Ter compensatie van de hoge dichtheid is de openbare ruimte van zeer hoge kwaliteit, waar zowel ruimte is voor drukte en rust. Het ontmoeten en verblijven staat centraal. De Focus ligt op de noordelijke en zuidelijke Maasoever. Deze zijn continu en lopen van de Erasmus Universiteit/Woudenstein tot aan Het Park/Delfshaven en van Feyenoord City tot aan Kop van Zuid-Katendrecht.



Energie en water

De nieuwe stad om de Maas is energie-neutraal en een voorbeeld voor andere steden. De omschakeling naar duurzame energie wordt centraal geregeld. Er is een regionaal warmtenet en hernieuwbare elektriciteit wordt centraal gewonnen in de haven en op zee.



Cultureel erfgoed

Het maritieme erfgoed staat centraal. Alles wat de identiteit als havenstad versterkt wordt (her)gebruikt.

Waterveiligheid

Het nieuwe oeverpark is een extra adaptieve waterkering. Daarnaast worden alle gebouwen in het buitendijkse gebied waterbestendig ingericht waarbij in noodgevallen de stad kan blijven functioneren.

Afb. 5-3 Chicago Waterfront



Openbare ruimte

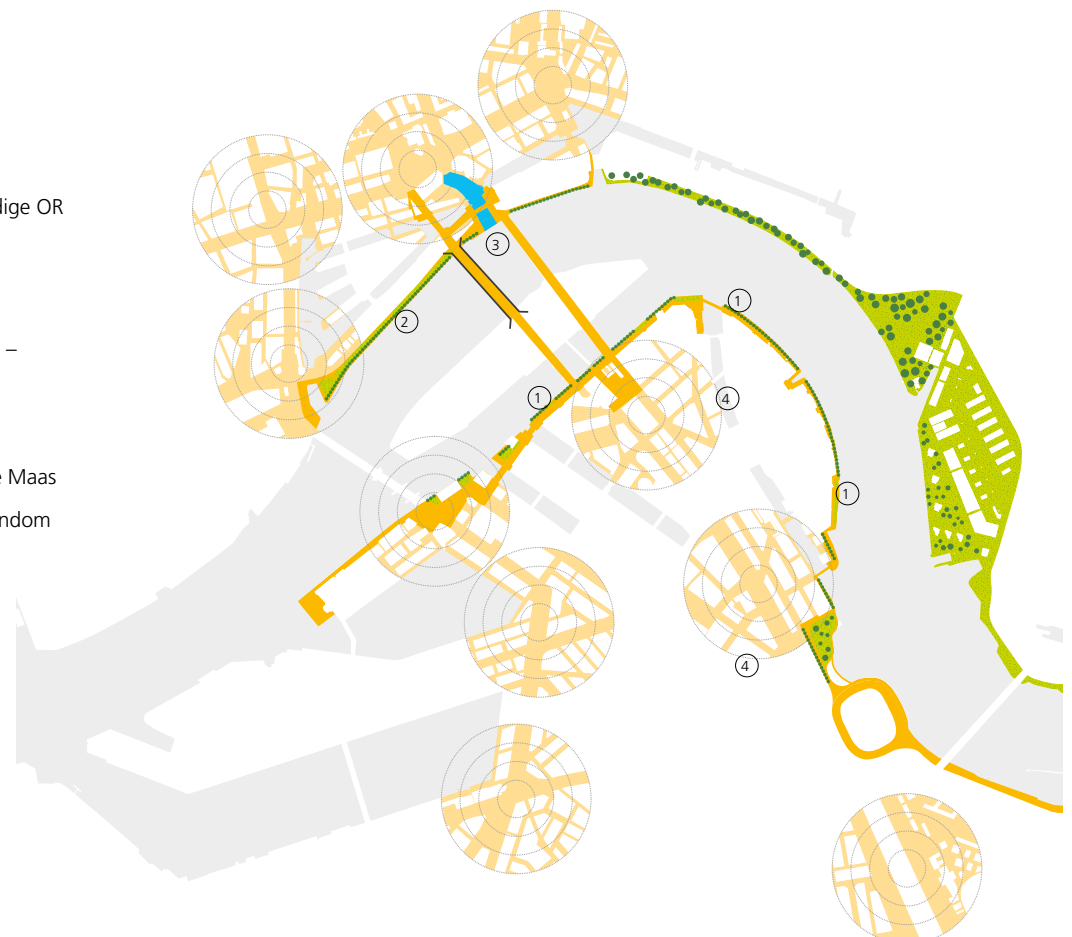
Het City Lounge-concept wordt in Stad om de Maas voortgezet, waarbij ontmoeten en verblijven centraal staat. De oevers van de Maas aan de noord- en zuidzijde krijgen een stedelijke uitstraling met een hoogwaardige, aantrekkelijke invulling van de buitenruimte (referentie afb. 5.3). De Oude Haven wordt opnieuw uitgegraven en krijgt een directe verbinding naar de Maas. De nieuwe oeververbinding versterkt de relatie tussen beide oevers. Van Katendrecht tot aan Feyenoord City is de oever van de Maas toegankelijk. Het is een aaneenschakeling van kades, pocketparks en stedelijke pleinen. De Maas wordt op deze wijze optimaal beleefbaar.

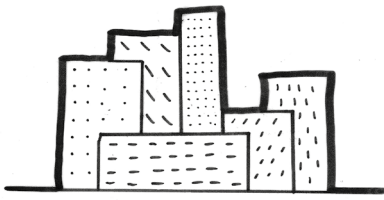
De OV-knooppunten zijn hoogstedelijke plekken waar mensen elkaar ontmoeten, waarbij een hoge kwaliteit van de openbare ruimte van belang is. De knooppunten in de binnenstad, Kop van Zuid en Feijenoord zijn onderling goed verbonden voor voetgangers en fietsers. Een fijnmazig netwerk van voetgangersroutes en bruggen verkleint de (mentale) afstand tussen bestemmingen (zie afb. 5.4).

Afb. 5.4 Openbare ruimte



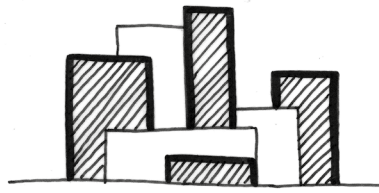
1. Stedelijke oever Wilhelminapier – Feijenoord – Feyenoord City
2. Stedelijke oever Boompjes
3. Verbinding Oude Haven met de Maas
4. Hoogwaardige inrichting OR rondom stations





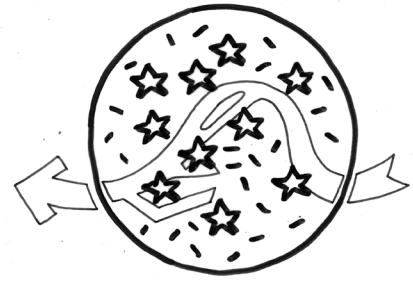
Wonen

Het woonmilieu heeft een hoge dichtheid aan woningen, werkplekken en voorzieningen en is gericht op het water. Door de hoge dichtheid wordt er vooral compact en gestapeld gebouwd en gewoond.



Werken

Er wordt gewerkt op de begane grond, de eerste lagen of in torens.



Voorzieningen

Het hele gebied tussen Kop van Zuid-Katendrecht, Feyenoord City en Vrij Entrepot heeft een bruisende mix aan (commerciele) voorzieningen. Rondom de knooppunten en de Maasoevers is deze het grootst.

Afb. 5.5 City Campus Imperial College



Woonmilieus

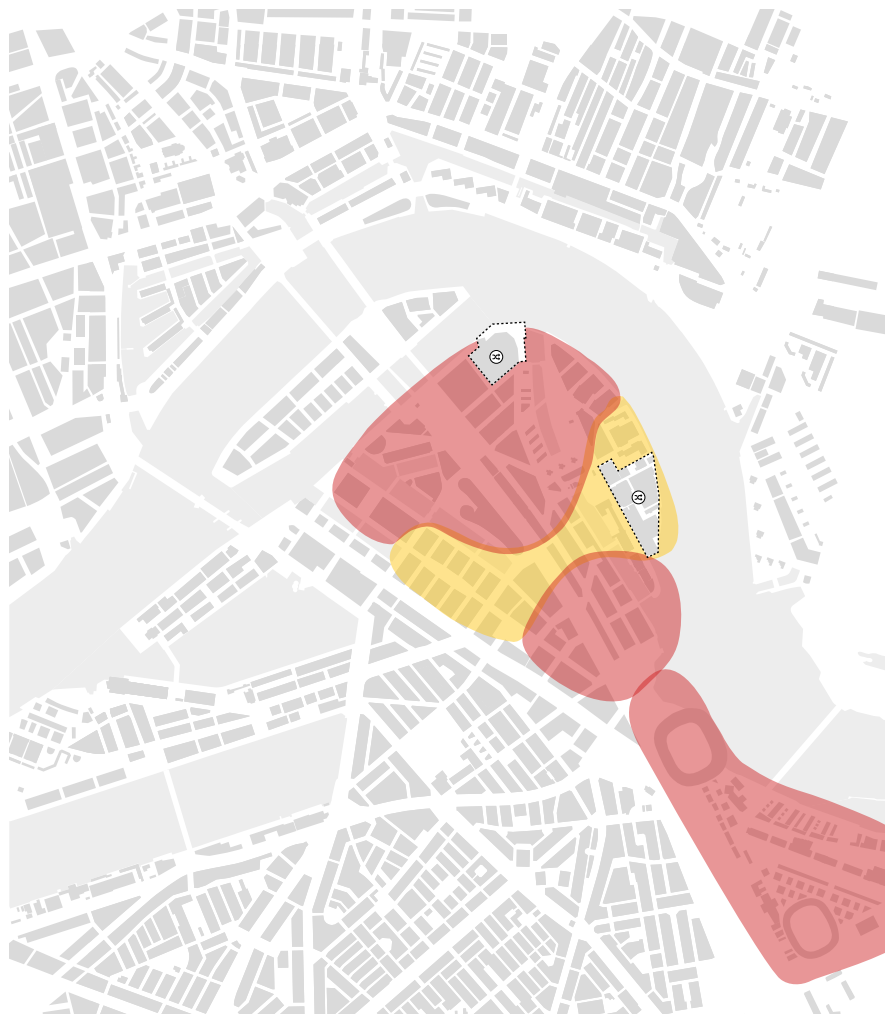
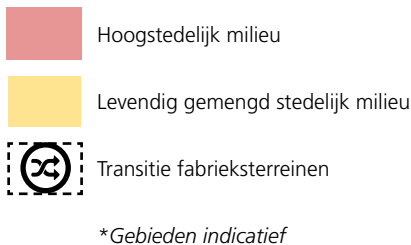
Als we ver in de tijd kijken en inzetten op de hoge kant van de bandbreedte, transformeert bijna heel Feijenoord en Kop van Zuid – Entrepot richting een hoogstedelijk milieu (zie afbeelding). Het hoogstedelijke milieu is uitgerold vanuit drie knopen: Station Entrepot, Station Zuid en Station Feijenoord City. Ook de gebieden tussen de knopen zijn in de loop van de tijd grotendeels getransformeerd tot een hoogstedelijk milieu. De stations krijgen een belangrijke positie door de komst van de lightrail op de oude lijn. Deze lightrail is randvoorwaardelijk voor zware verdichting, maar andersom is verdichting ook randvoorwaardelijk voor de komst van de lightrail en een Station Entrepot. Ze gaan hand in hand.

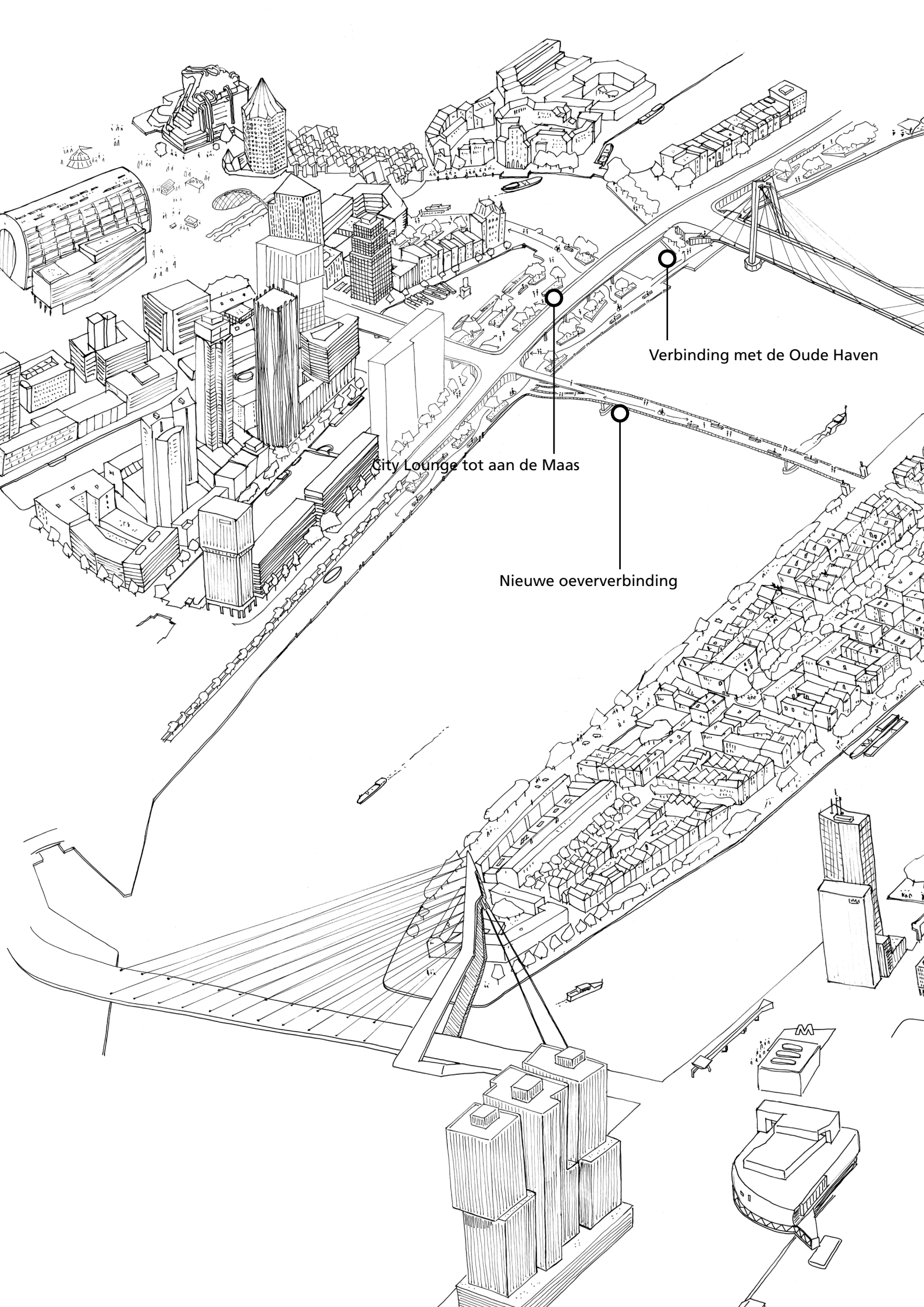
Om het hoogstedelijke milieu te realiseren is onder andere een flinke toevoeging aan woningbouw nodig. Locaties die op dit moment lastig te ontwikkelen zijn – zoals het Hefblok en het Entrepotblok - worden in dit perspectief ontwikkeld in hoge dichtheden. Ook op een aantal andere plekken waar nu nog geen woningbouw gepland staat, worden plots uitgegeven voor flinke aantallen woningen. Het aandeel openbare ruimte wordt kleiner, maar de kwaliteit ervan wordt flink vergroot.

Ook wordt er flink geherstructureerd. Zo worden verschillende gebouwen langs de Oranjeboomstraat en in de straten daarachter gesloopt en in hogere dichtheid teruggebouwd. Ook op het Eiland van Feijenoord zal er flinke herstructurering plaatsvinden, bijvoorbeeld bij het Simonsterrein. De Persoonsdam gaat op de schop, er worden flink wat woningen toegevoegd. Langs de Rosestraat zal rond Station Rotterdam Zuid geherstructureerd worden. De Peperklip wordt opgetopt tot 6 tot 9 bouwlagen. Over het gehele gebied zal een verkleuring van de voorraad plaatsvinden van goedkope naar middeldure en dure woningen. Als Unilever en/of Hunter Douglas besluiten te vertrekken, worden ze herontwikkeld in zeer hoge dichtheden, gericht op de Maas.

De woonmilieus worden in de bijlage beschreven.

Afb. 5.6 Woonmilieus

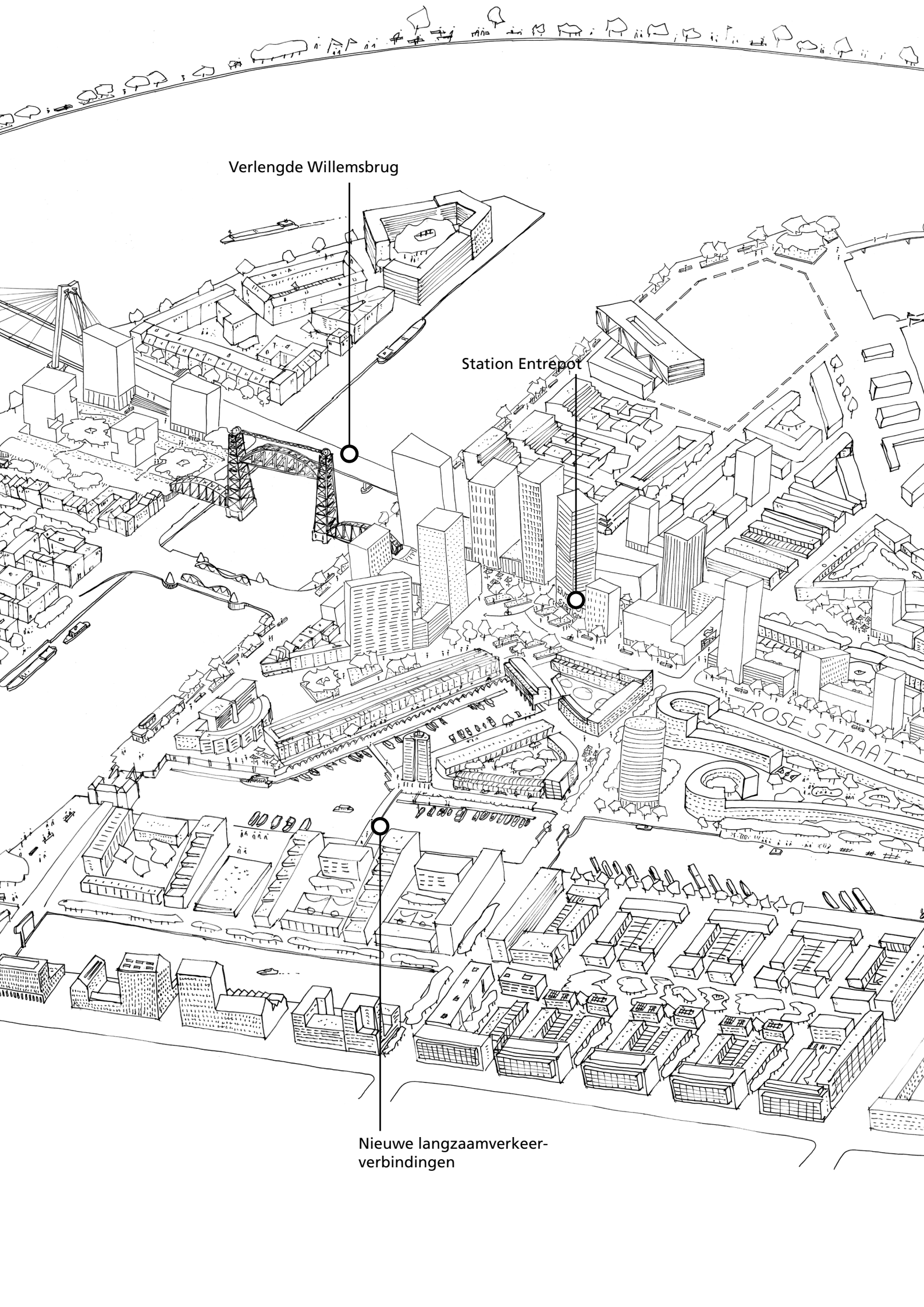




Verbinding met de Oude Haven

City Lounge tot aan de Maas

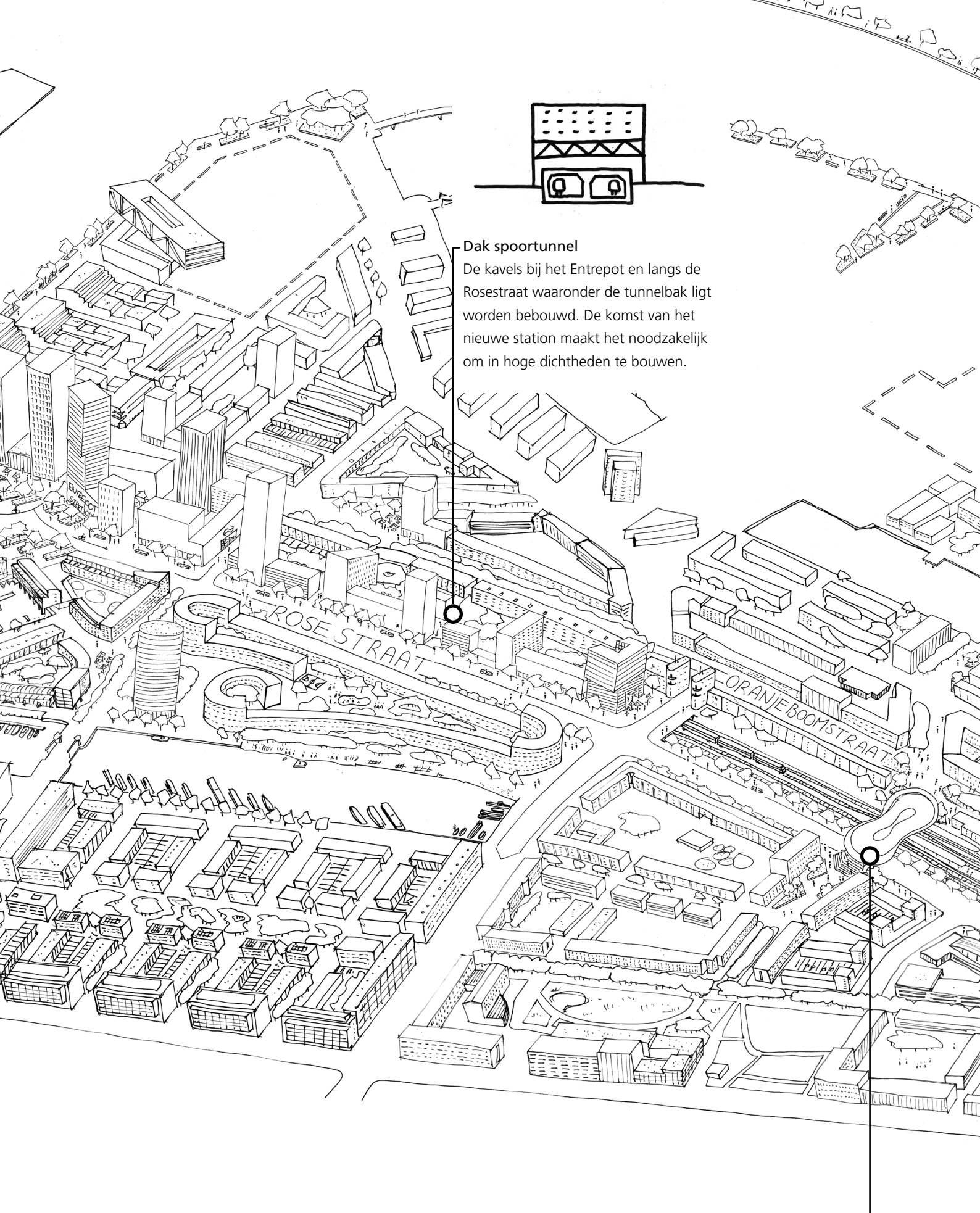
Nieuwe oeververbinding



Verlengde Willemsbrug

Station Entrepot

Nieuwe langzaamverkeerverbindingen



Dak spoortunnel

De kavels bij het Entrepot en langs de Rosestraat waaronder de tunnelbak ligt worden bebouwd. De komst van het nieuwe station maakt het noodzakelijk om in hoge dichtheden te bouwen.



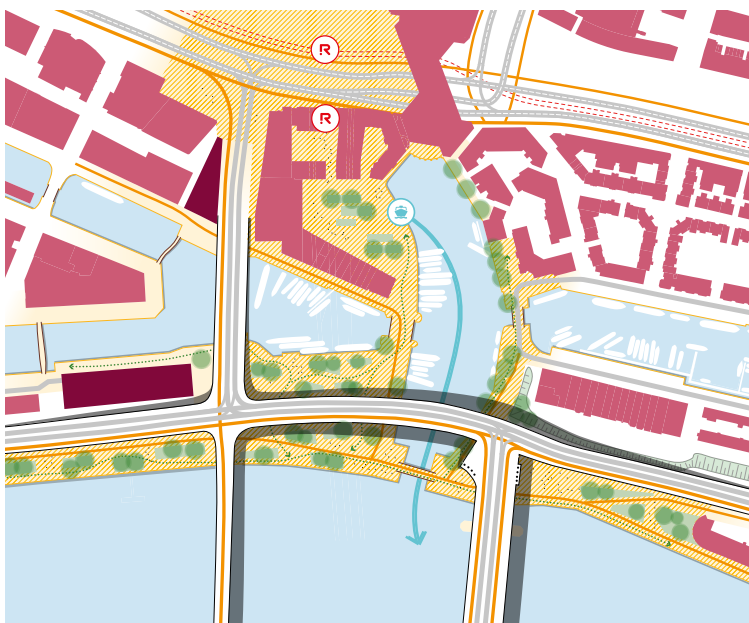
Industrieterreinen

Hoe houdbaar is de aanwezigheid van de industrieterreinen in een hoogstedelijke wijk op zo'n korte afstand van de stations? Of moeten zij plaatsmaken voor een stedelijkere (woon)invulling?



Feyenoord City

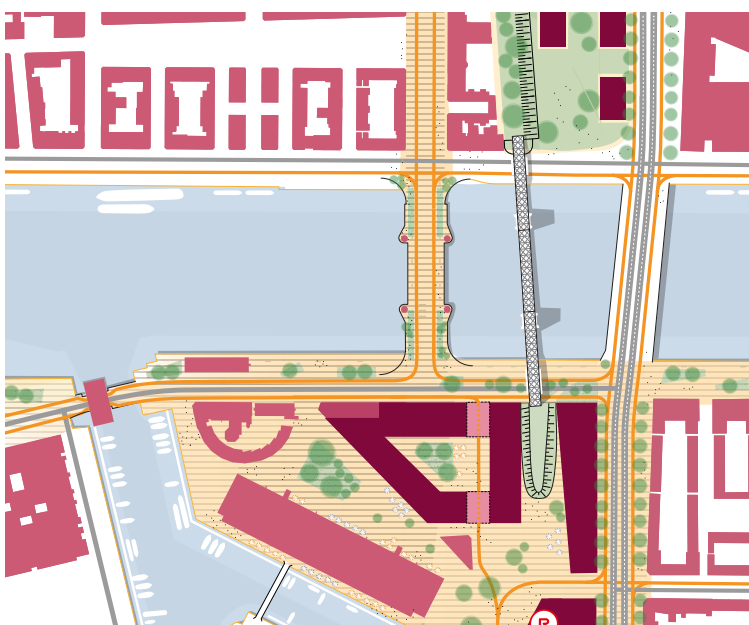
Feyenoord City wordt een stedelijke hub, dat met zijn specifieke programma een aanvulling is van de stad om de Maas. Het nieuwe stadion is goed verbonden via het OV-netwerk op stedelijk/regionale schaal. Op lokale schaal is het stadion verbonden met de buurt Feijenoord via de stedelijke oevers van de Maas.



Afb. 5.7 Blaak aan de Maas

Aanlanding noordoever

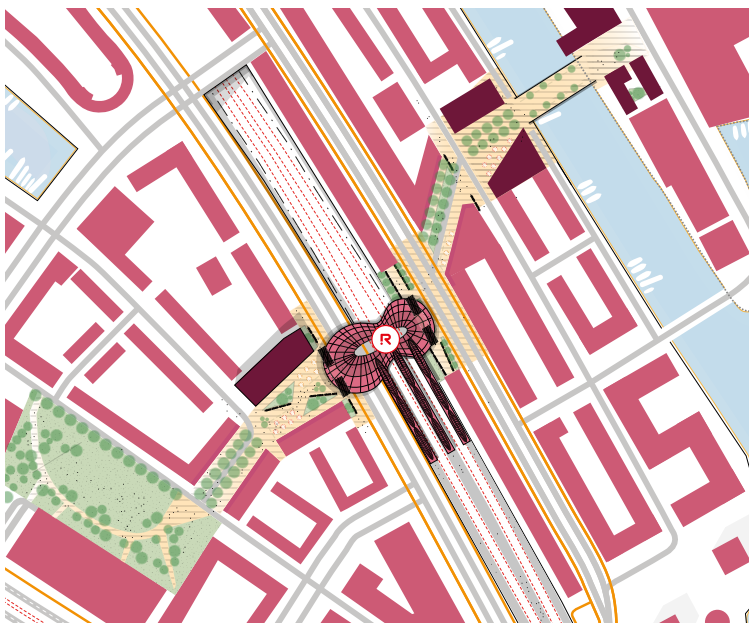
In Metropool om de Maas wordt het City Lounge-principe uitgerold vanaf de binnenstad tot aan beide zijdes van de Maas. De aanlanding van de Willemsbrug en het bijbehorende verkeersknooppunt wordt aangepakt. De wegen worden gedowngraded zodat kan worden volstaan met compacte kruispunten. Het kunstwerk wordt opgetild zodat vanuit de Oude Haven de Maas zichtbaar is. Het heringerichte maaiveld loopt onder het kunstwerk door. In het verlengde van de Andre van der Louwbrug komt een nieuwe oeververbinding voor fietsers en voetgangers, waardoor de gevoelsafstand tussen de noord- en zuidoever wordt verkleind. De Oude Haven wordt opnieuw uitgegraven en krijgt een directe verbinding naar de Maas, zoals de situatie vroeger geweest is. Dat biedt tevens de mogelijkheid om een waterhub aan het Gelderseplein te realiseren. Blaak komt daarmee aan de Maas te liggen (zie afb. 5.7).



Afb. 5.8 Station Entrepot

Aanlanding zuidoever

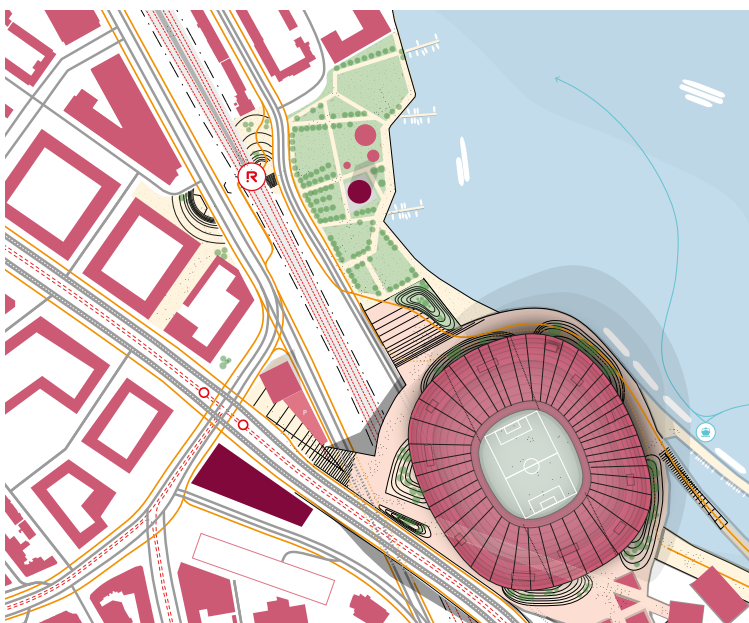
De City Lounge-gedachte wordt aan de zuidelijke oever voortgezet. Het Entrepot wordt een hoogstedelijk woongebied met een nieuw station. Op de lege kavels tussen de Rosestraat en de Oranjeboomstraat komt hoogbouw en een stationsplein. Ook het Handelsplein krijgt aan de noordzijde nieuwe stedelijke bebouwing. Door de komst van de Nieuwe Verlengde Willemsbrug komt er meer ruimte voor de fietser en de voetganger op de bestaande Koninginnebrug. Het Entrepotgebied wordt verkeersluw. Een hoogwaardige openbare ruimte maakt fietsen en wandelen aantrekkelijk. Zeker nu de afstand naar de Kop van Zuid wordt verkleind door de nieuwe bruggen over de insteekhavens. De oevers van de Maas worden ingericht als groene stedelijke boulevard. Het Noordereiland krijgt een impuls door het toevoegen van woontorens in Ons Park (zie afb. 5.8).



Afb. 5.9 Vernieuwing van station Zuid met stedelijke invulling van de toeleidende wegen.

Rotterdam Zuid

Station Rotterdam Zuid wordt vernieuwd met een goede overkapping die zichtbaar en herkenbaar is. Tevens worden de entrees en de perrons vernieuwd waardoor het comfortabel reizen is vanaf het station. De toeleidende wegen naar het station worden heringericht. Aan de westzijde wandel je hoog over de Rosestraat en kom je via een brede trap uit op de Stoomtramweg. Een stedelijk plein met levendige plinten. Aan de oostzijde wordt een nieuwe doorsteek gemaakt over de Persoonshaven naar de Piekstraat. Ook deze looproute krijgt een hoogwaardige openbare ruimte met daaraan stedelijke bebouwing (zie afb. 5.9).



Afb. 5.10 Het Mallegatpark is een stedelijke schakel tussen station Zuid en het stadion.

Knooppunt Stadionpark

In Metropool om de Maas wordt Feyenoord City een tweede stedelijk ankerpunt ten zuiden van de Maas. De zuidelijke toegang van Station Rotterdam Zuid krijgt een stedelijke uitstraling door een verdiept plein, waarmee een logische route ontstaat vanuit de omliggende buurten naar het station en vanuit het station richting de urban bridge van Feyenoord City. Het Mallegatpark krijgt een stedelijke invulling met urban villas en een stedelijke kade. Het nieuwe stadion krijgt een geleidelijke aansluiting op het park, het station en de buurt Feijenoord. De Korte Stadionweg ligt parallel aan het spoor en loopt onder het stadion door (zie afb. 5.10).

Levendige lanenstad

In 2040 is Rotterdam een stad met groene en levendige lanen die zich uitstrekken in alle windrichtingen. Op straat gebeurt het! Aan het netwerk van lanen, dat zowel in noord-zuid richting als in oost-west richting uitwaaiert, wordt gewoond en gewerkt. Daarnaast zijn de lanen de plek waar zowel leuke, unieke, alledaagse, lokale als internationale voorzieningen te vinden zijn. Achter de bebouwing van de lanen liggen rustige woonbuurten. De lanen verbinden de belangrijkste knooppunten, Feyenoord City, het centrum en parken met de Nieuwe Maas en zijn tegelijkertijd een plek om te verblijven. Het continue stedelijk weefsel van lanen zorgt voor een makkelijke oriëntatie. De snelste weg is rechtdoor. Bestemmingen kunnen zonder grote omwegen worden bereikt. Alle verkeersgebruikers zijn welkom en hebben een plekje in het profiel van de laan, hoewel de fietser en voetganger een streepje voor hebben. De lanen zijn daarom makkelijk oversteekbaar en vormen geen barrière tussen buurten. Enige vaste structuur is een stevige continue laanbeplanting en bebouwing die zich op de straat richt. Met de tijd zullen verschillende vormen van vervoer komen en gaan, maar de bomen zullen blijven groeien in de lanen en van Rotterdam de groenste stad maken van het land. In de levendige lanenstad worden twee daarnaast nog twee gigantische parken gemaakt. Het zijn twee lineaire of lijnvormige parken: de Nieuwe Maas met aan beide oevers groene (getijden) parken en de Rosestraat-Colosseumweg als 'Low Line Park'. Dit als tegenhanger van de Hofbogen op Noord. Beiden parken zijn aantrekkelijke fiets- en wandelroutes van het hart van de stad naar het buitengebied. De twee parken staan vol met aantrekkelijke verblijfsplekken, buurttuinen, urban sport faciliteiten, maar bieden ook een plek om je even af te zonderen. Een afwisseling tussen rust en reuring.



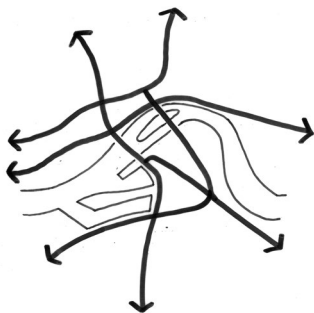




Mobiliteitsprofiel

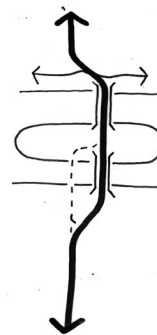
In het mobiliteitsprofiel van Levendige Lanen hebben de (snel)fiets en de voetganger hebben het primaat.

Auto:	neutraal
OV:	neutraal
Fiets:	stimuleren
Voetganger:	stimuleren



Bereikbaarheidsconcept

De (metro- en trein)stations zijn de knooppunten waarvandaan een fijnmazig netwerk het gehele gebied bereikbaar maakt. De stations en andere HOV-haltes hebben voldoende fietsparkeervoorzieningen.



Willems-as

De Willems-as loopt vanaf Blaak over de Willemsbrug en de nieuwe verlengde Willemsbrug richting Feyenoord City. Op de Willems-as zit een (H)OV-verbinding die zijn weg vervolgd via de Rosestraat (HOV) of de Oranjeboomstraat (OV). Het wegenpatroon kent een duidelijke hiërarchie.

Afb. 5.11 Nesciobrug (Amsterdam)

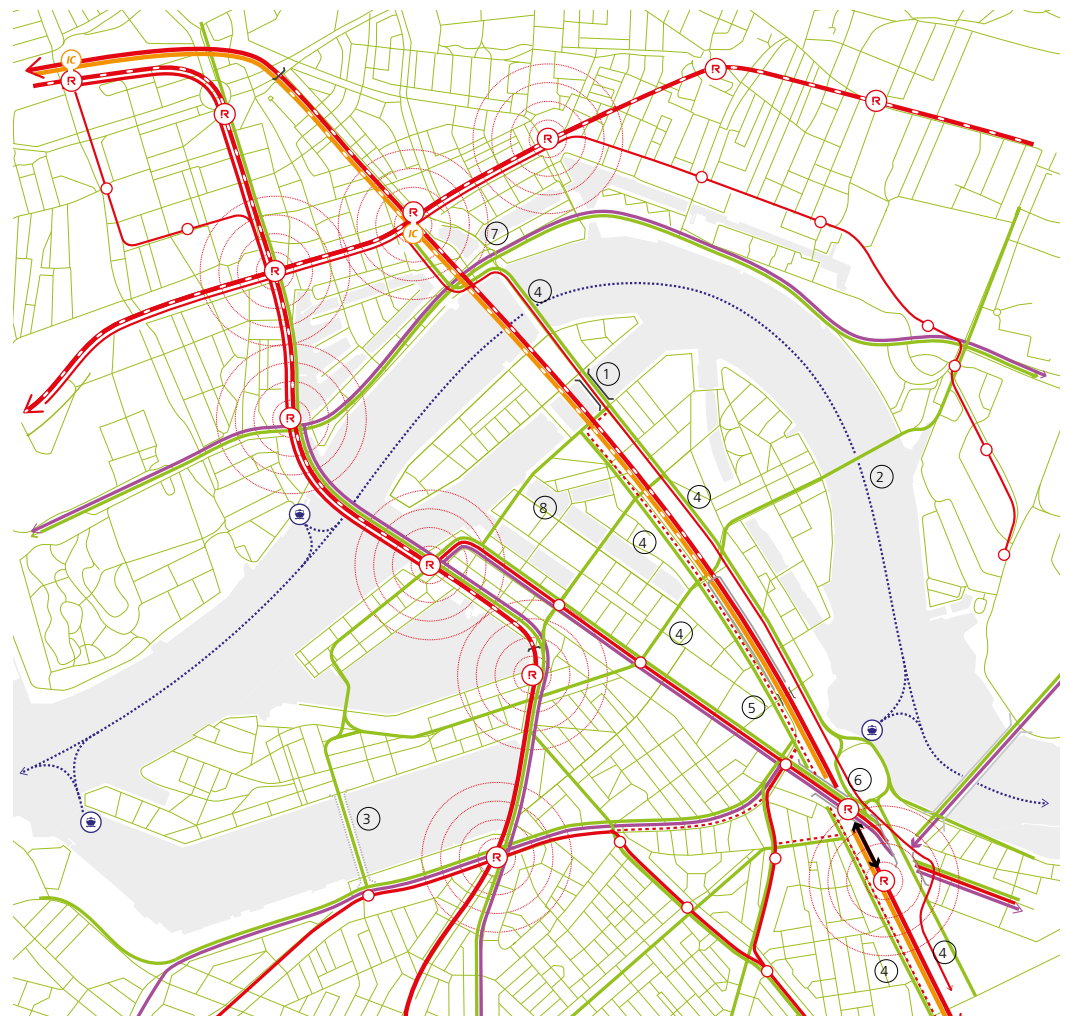
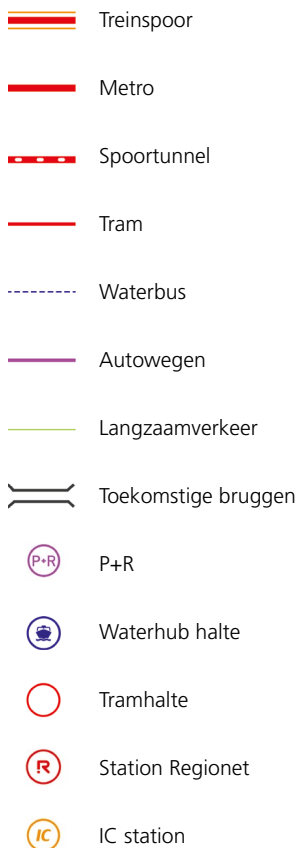


Mobiliteit

In Levendige Lanen worden alle soorten verkeer geconcentreerd in de stadsstraten. Zowel hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), auto, fiets en voetganger hebben hun eigen plek in de straat. Tussen Blaak en Feyenoord City komt een nieuwe HOV-verbinding. Deze verbinding gaat over de Willemsbrug en een nieuw aan te leggen brug over de Koningshaven. En vervolgt zijn weg via de Oranjeboomstraat, Rosestraat of via Vuurplaat. Verschillende opties zijn hiervoor mogelijk. Naast de noord-zuidverbindingen moet er ook geïnvesteerd worden in goede oost-westverbindingen, om bestaande HOV-haltes beter bereikbaar te maken. Een belangrijk verbinding loopt van het Deliplein op Katendrecht, via de Vuurplaat naar de Persoonsdam in Feijenoord. Met een nieuwe langzaamverkeersverbinding over de Maas naar De Esch wordt ook de Erasmus Universiteit hiermee verbonden.

1. Verlengde Willemsbrug
2. Langzaam verkeersverbinding Feijenoord - De Esch
3. Langzaam verkeersbrug Sumatraweg-Hellevoetstraat (Maas-haven)
4. HOV Blaak - Feyenoord City (verschillende opties)
5. Verbredening tunnel Spoorweghaven-Persoonshaven
6. Extra toegang station Stadionpark op Varkenoordse viaduct
7. Stroomlijnen aansluiting Willemsbrug-Boompjes (met name voor de fiets)
8. Bruggen Entrepot (langzaam verkeer)

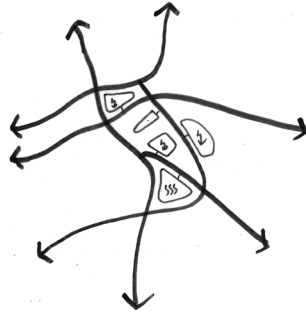
Afb. 5.12 Infrastructuur





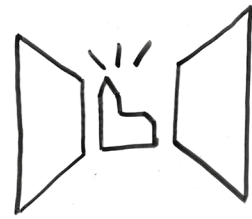
Openbare ruimte

De lanen kunnen boulevards, lanen, stadsstraten of kades zijn. Zij vormen de doorgaande route en zijn rijkbeplant. De lanen verbinden levendige stadspelen en toegangspoorten van stadsparken met elkaar. Op grotere schaal verbinden de lanen de stad met het buitengebied zodat bewoners snel en comfortabel het groen buiten de stad kunnen bereiken.



Energie en water

De stad voorziet de bewoners van een flexibel energie en warmtegrid. De buurten, collectieven of individuele bewoners kunnen kiezen om wel of niet hier gebruik van te maken. Als ze er voor kiezen om off-grid te zien, moeten ze voorzien in hun eigen energie en/of warmtebehoefte.



Cultureel erfgoed

Het maritieme erfgoed staat centraal. Alles wat de identiteit als havenstad versterkt wordt (her)gebruikt.

Waterveiligheid

Het grid van stadsstraten vormt een extra compartimentering en zijn evacuatie routes in tijden van nood.

Afb. 5.13 The 606 Chicago



Openbare ruimte

In dit concept ligt de nadruk op de drukke levendige stad die zich manifesteert aan de lanen, waarachter rustigere, luwe woonbuurten gelegen zijn. De lanen kunnen boulevards, lanen, stadsstraten, kades of routes zijn. De ingrepen voor de openbare ruimte vinden daarom plaats in het creëren van duidelijke herkenbare continue openbare ruimtes met elk hun eigen karakter.

De Oranjeboomstraat wordt heringericht als stadsstraat, net als de nieuwe oost-westverbinding Vuurplaat tot aan de Persoonsdam. De Rosestraat gaat functioneren als lineair park ('Low Line Park') en vraagt daarom om herprofilering van de bestaande weg. Het lineaire park wordt onder de Varkenoordseviaduct door verbonden met de Colosseumweg (referentie 5.13).

De zuidoever van de Maas, van het Wilhelminaplein tot aan de Hef wordt ingericht als stedelijke oever. Terwijl de noordzijde juist een groene uitstraling krijgt. Vanaf de Erasmusbrug wandel je via de groene oever van de Boompjes naar het getijdenpark dat parallel aan de Maasboulevard wordt aangelegd (zie afb. 5.14).

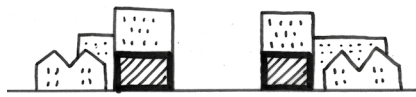
Afb. 5.14 Openbare ruimte





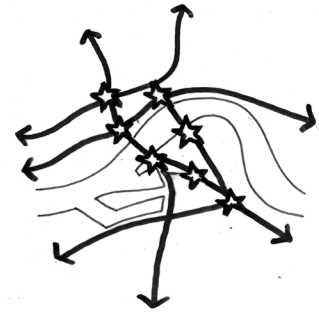
Wonen

Verstedelijken vindt plaats langs de stadstraten, waar boven het functioneelint wordt gewoond in appartementen. In de aangrenzende buurten wordt in een meer ontspannen setting gewoond.



Werken

Werken concentreert zich langs de stadsstraten en met name op de begane grond. De begane grond leent zich uitermate goed voor schone productie / maakindustrie. Op gereserveerde plekken kunnen omwonenden hun business testen.



Voorzieningen

Voorzieningen concentreren zich aan de stadstraten. Winkels, bedrijven, kantoren en horeca in de straat verhogen de woonaantrekkelijkheid in de aangrenzende buurten en vergroten ook de mogelijkheden tot interactie.

Afb. 5.15 Nieuwe Binnenweg



Woonmilieus

In Levendige Lanenstad wordt het zwaarst ingezet op de lange lijnen. Hier vindt het stedelijke leven plaats, met een diversiteit aan functies. Het zijn de economische en sociale dragers van het gebied. Langs de Oranjeboomstraat en de Rosestraat wordt dan ook flink ingegrepen in de kwaliteit en samenstelling van de woningbouwvoorraad. Ze transformeren naar echte stadsstraten met een flinke dichtheid. Panden met van slechts enkele bouwlagen en veel kleine woningen worden vervangen door nieuwbouw met woningen in duurdere segmenten en met een groter aantal bouwlagen. In de plinten komen vooral economische of sociale functies; dit zorgt voor levendigheid aan de straat. Ook worden bovenop gebouwen die karakter geven aan de straten, zoals de Peperklip, extra woningen toegevoegd. De dichtheid langs de straten zal door deze ingrepen toenemen. Het realiseren van een goede oost-west-stadsstraat tussen Katendrecht en Feijenoord vergt aanpassingen aan de zuidzijde van Vuurplaat, de Burgdorfferstraat, de Persoonsdam en de Spiekstraat. Langs de Persoonsdam en de Simonsblokken wordt ook in dit perspectief flink ingegrepen. De bestaande bouw moet grotendeels plaatsmaken voor nieuwe bebouwing, die de oost-westverbinding versterkt en die woningbouw in een

hogere dichtheid mogelijk maakt. Ook de transformatie van het Hunter Douglas-terrein – indien ze besluiten te vertrekken – tot productieve wijk haakt aan op de nieuwe oost-westverbinding. De nu al succesvolle lijnen, zoals de Laan op Zuid blijft behouden. Dit zijn al sterke stadsstraten.

In de overige gebieden wordt minder hard ingegrepen. Deze buurten profiteren mee van de ingrepen langs de stadsstraten, waardoor in de rustig stedelijke milieus en het stukje productieve wijk de nu vooral goedkope woningen in een hoger segment in de markt kunnen worden gezet. Zo transformeert de eenzijdige woningvoorraad naar een meer gemengde voorraad. Wel is het belangrijk dat als er in de woningvoorraad ingegrepen, er goed gelet wordt op de aantrekkelijkheid van de oost-westverbindingen. Een essentieel onderdeel hiervan is het realiseren van voorkanten en open gevels aan die verbindingen, en het eventueel uitgeven van extra meters stoep om de soms aanwezige overmaat aan openbare ruimte in te vullen. Al bij al zal in de luwere, rustige gemengd stedelijke gebieden en het stukje productieve wijk geen grote toe- of afname van woningaantallen te verwachten zijn.

De woonmilieus worden in de bijlage beschreven.

Afb. 5.16 Programma



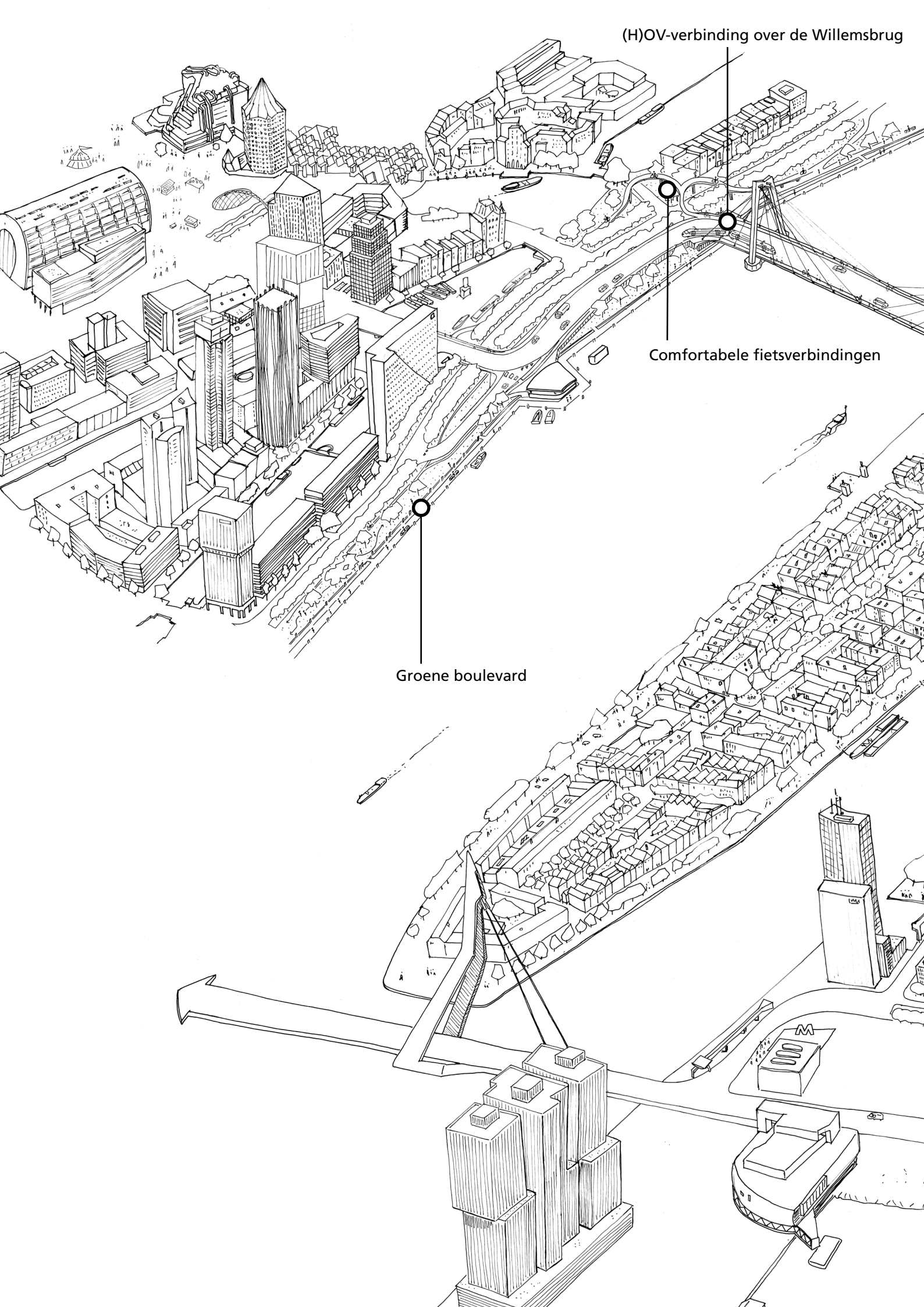
*Gebieden indicatief



(H)OV-verbinding over de Willemsbrug

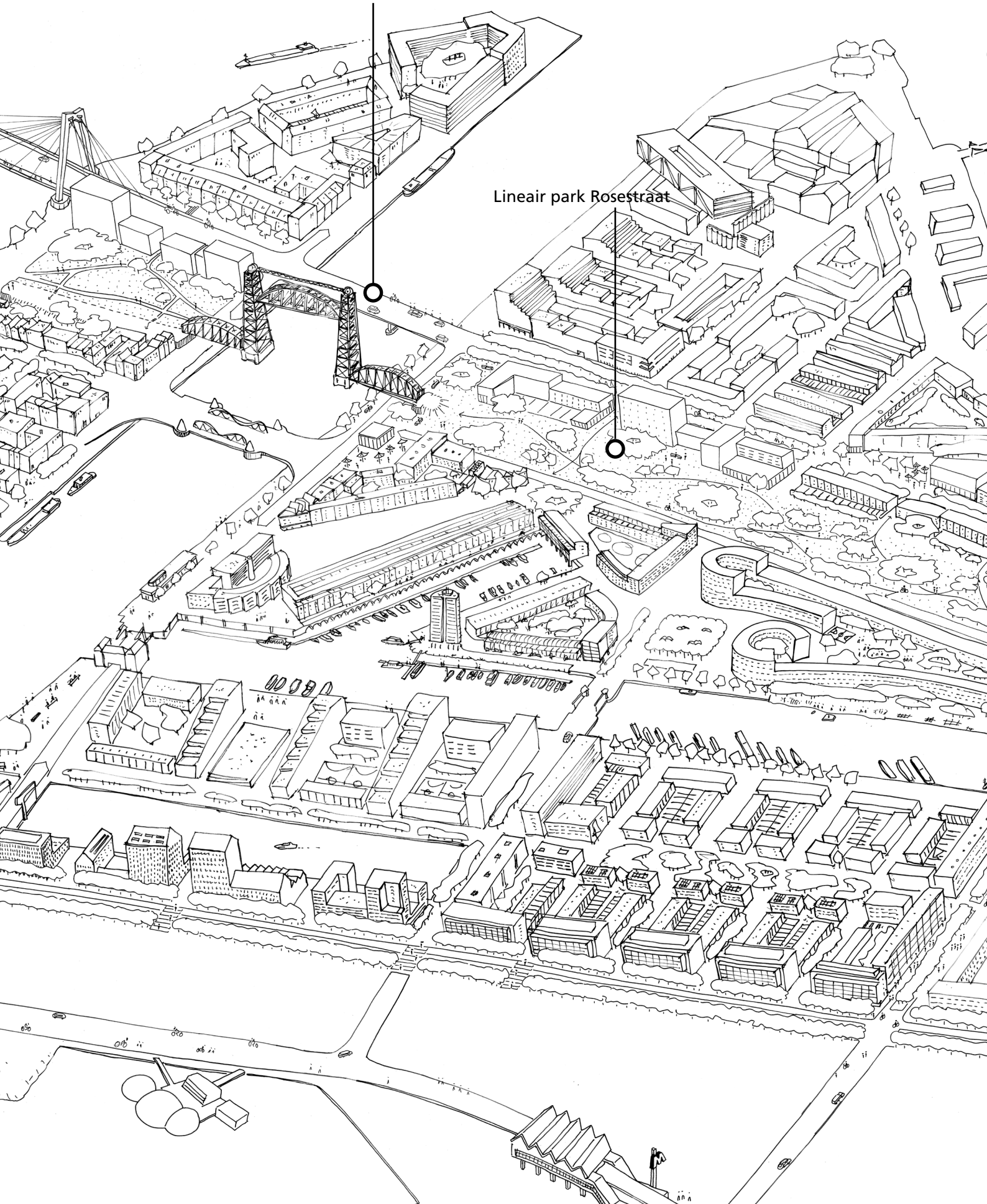
Comfortabele fietsverbindingen

Groene boulevard



Verlengde Willemsbrug

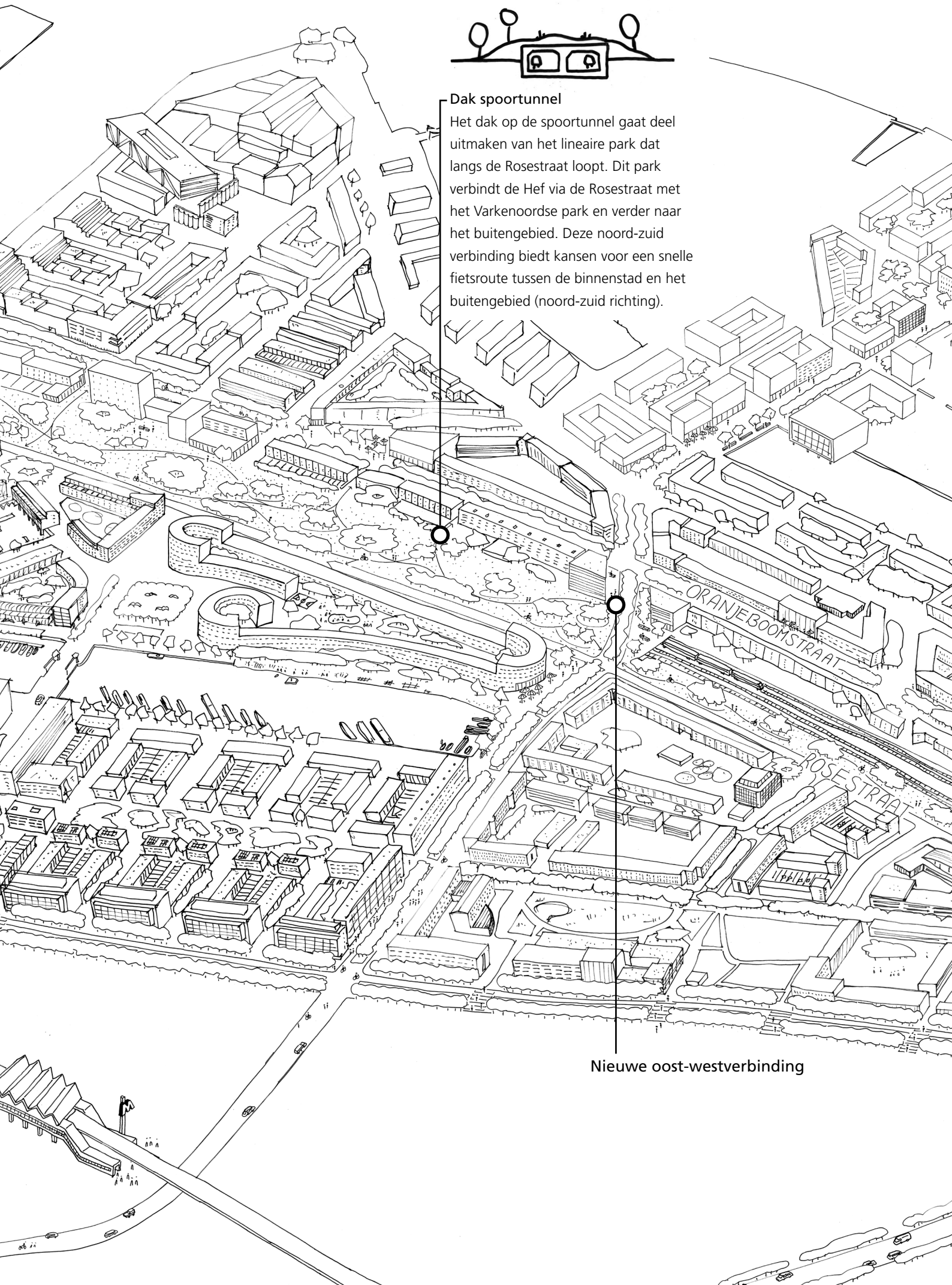
Lineair park Rosestraat





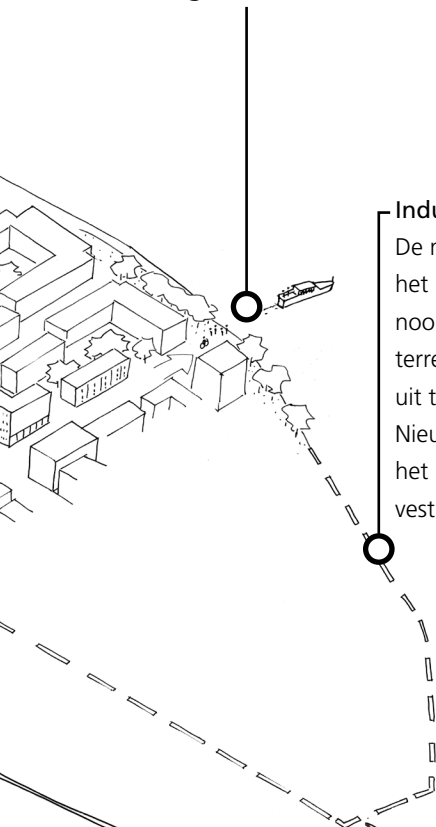
Dak spoortunnel

Het dak op de spoortunnel gaat deel uitmaken van het lineaire park dat langs de Rosestraat loopt. Dit park verbindt de Hef via de Rosestraat met het Varkenoordse park en verder naar het buitengebied. Deze noord-zuid verbinding biedt kansen voor een snelle fietsroute tussen de binnenstad en het buitengebied (noord-zuid richting).



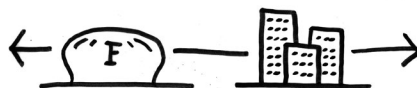
Nieuwe oost-westverbinding

Verbinding naar De Esch



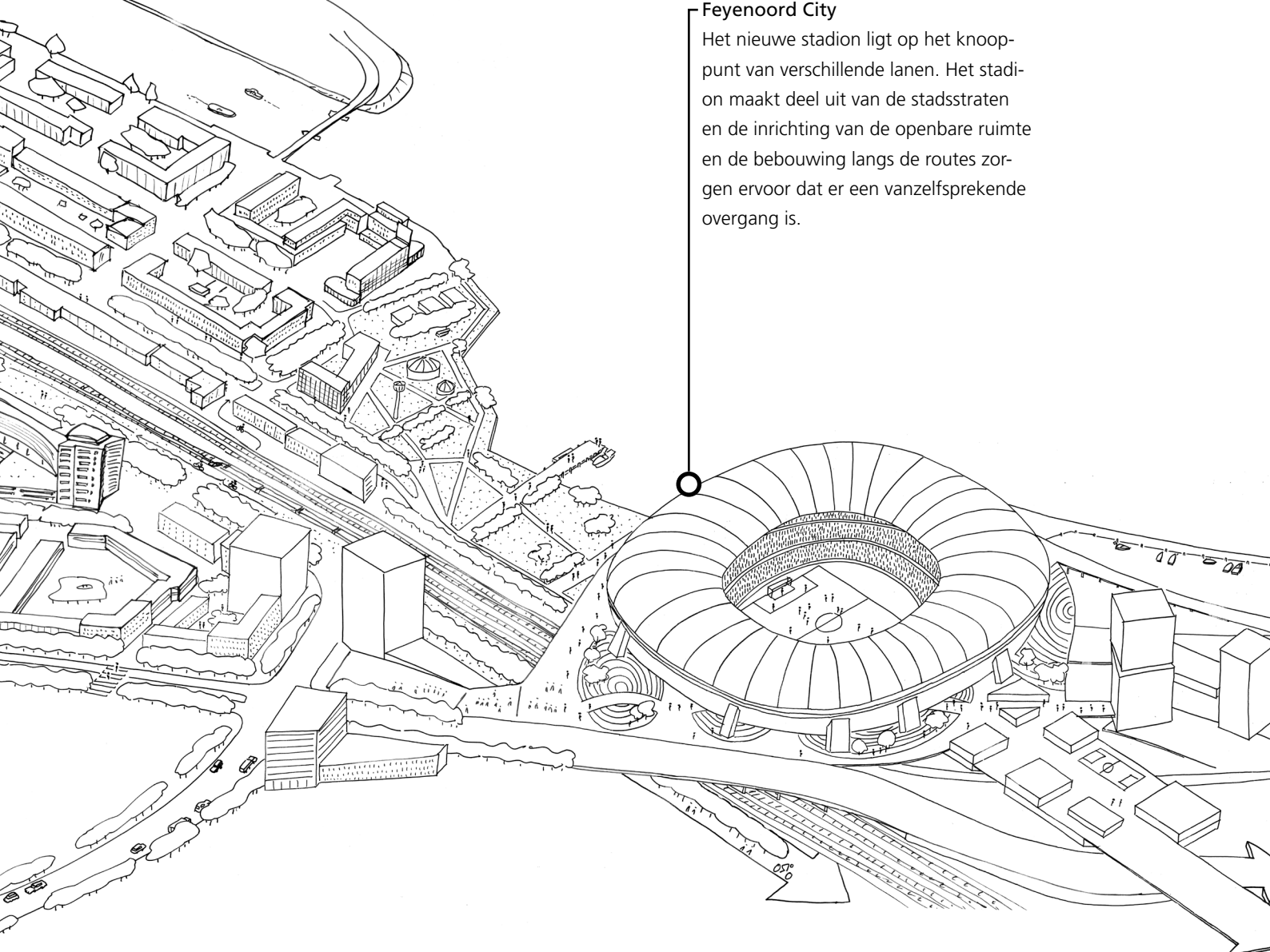
Industrieterreinen

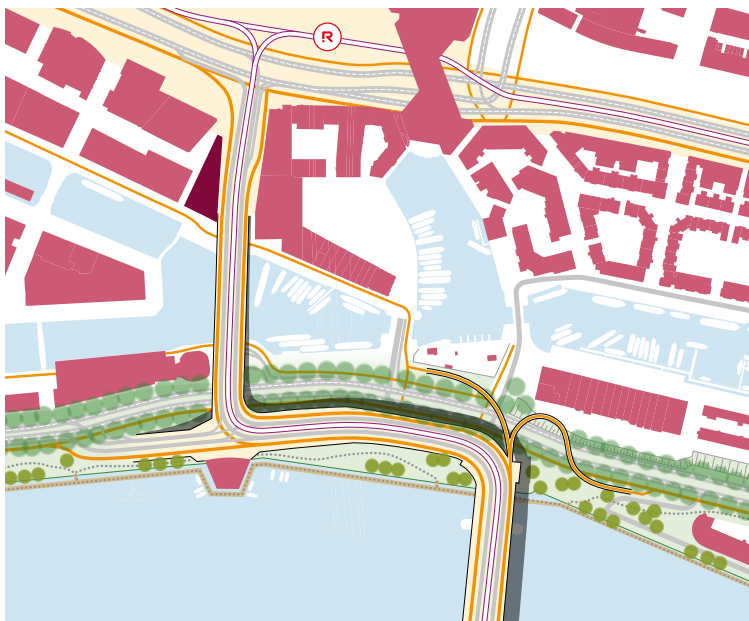
De nieuwe oost-westverbinding raakt het Hunter Douglasterrein aan de noordkant. Dit biedt een kans om het terrein (deels) te openen en onderdeel uit te gaan maken van de stadsstraat. Nieuwe bedrijvigheid die gelieerd is aan het bedrijf kunnen zich daar vestigen.



Feyenoord City

Het nieuwe stadion ligt op het knooppunt van verschillende lanen. Het stadion maakt deel uit van de stadsstraten en de inrichting van de openbare ruimte en de bebouwing langs de routes zorgen ervoor dat er een vanzelfsprekende overgang is.

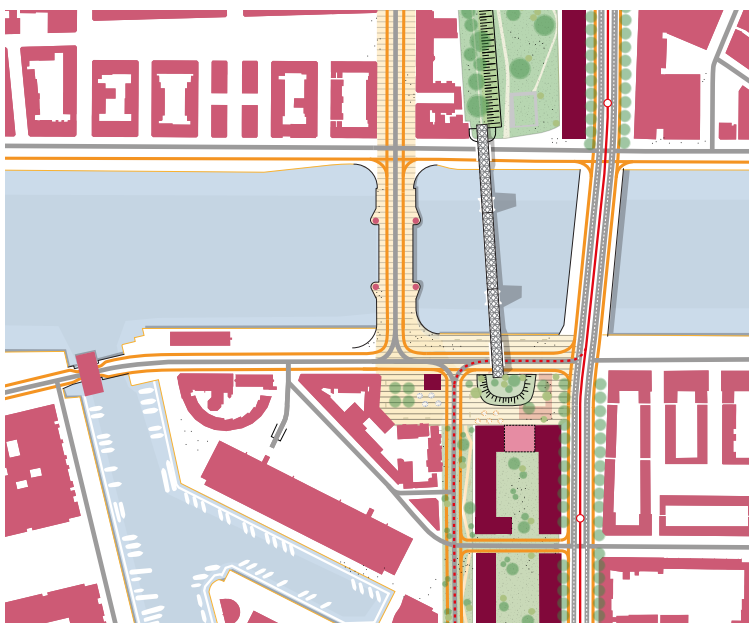




Afb. 5.17 Comfortabele fietsverbindingen

Aanlanding noordoever

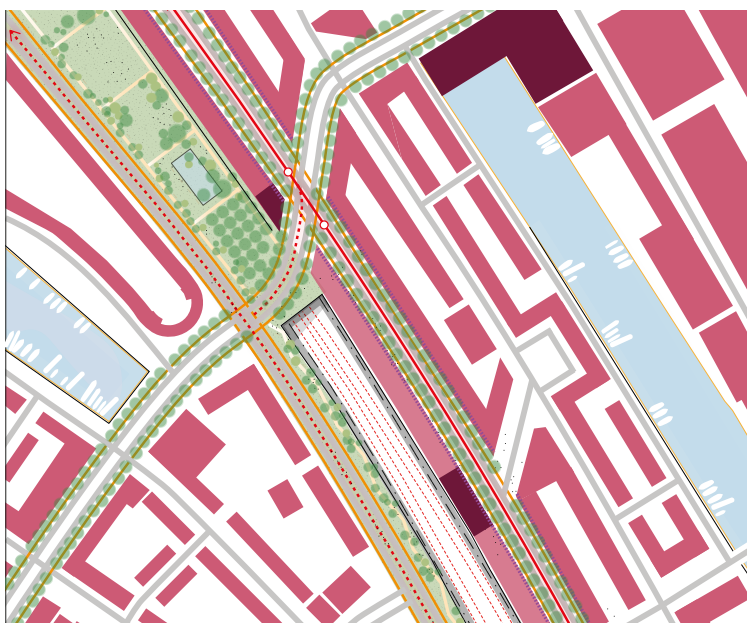
Op de noordoever kruisen twee lanen / stadsstraten zich ter hoogte van de Oude Haven. De stedelijke verbinding vanaf Blaak over de Andre van der Louwbrug en verder via de Willemsbrug wordt ingericht als stadsstraat met ruimte voor een HOV-verbinding in het profiel. De Maasboulevard / Boompjes wordt ingericht als groene boulevard. De brede weg wordt ingeplant met grote bomen en de oever aan de Maas maakt deel uit van een langerekt park met een doorgaande boardwalk. Het comfort van de fietser wordt vergroot door continue verbindingen in alle richtingen. Een tweetal fietsbruggen vergemakkelijken de overstekbaarheid van de verkeersbundel (zie afb. 5.17).



Afb. 5.18 Entrepot

Aanlanding zuidoever

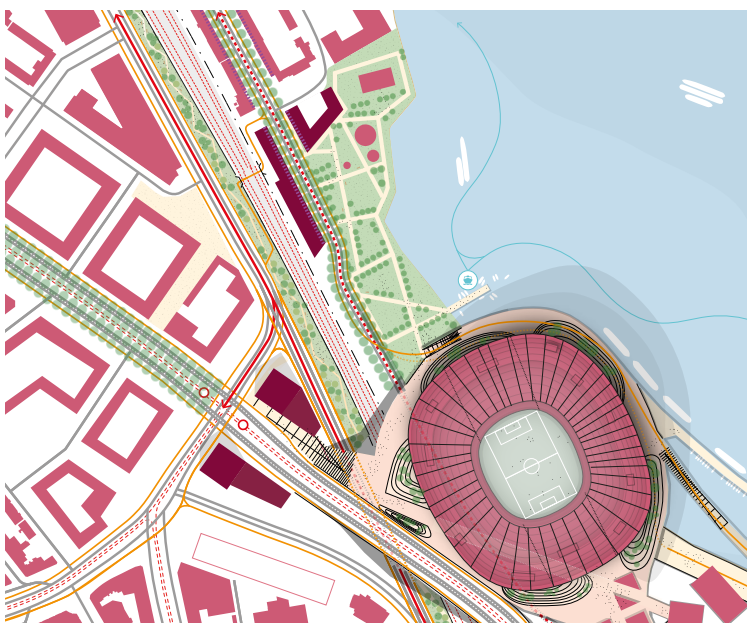
In het concept levendige lanen wordt de Nieuwe Verlengde Willemsbrug gerealiseerd. De stadsstraat (inclusief HOV-verbinding) vervolgt op de zuidoever zijn weg via de Oranjeboomstraat. Langs de Oranjeboomstraat wordt nieuwe bebouwing (naast de spoortunnel) toegevoegd waarbij in de plinten functies/voorzieningen de levendigheid op straat versterken. Ook op het Noordereiland komt een stedelijk blok die de stadsstraat vorm geeft en levendigheid toevoegt aan de straat. Het lineaire park langs de Rosestraat wordt doorgetrokken tot aan de Koningshaven. Zo ontstaat er een lange zichtlijn op de Hef (zie afb. 5.18).



Afb. 5.19 Een doorbraak verbindt de winkelstraat Vuurplaat met het eiland van Feijenoord

Rotterdam Zuid

In het concept Levendige Lanen vervalt de functie van station Zuid. Echter wordt er ter hoogte van de Burgdorfferstraat een doorbraak gemaakt om de Vuurplaat met de Persoonsdam te verbinden. Zo ontstaat er een logische oost-westverbinding die het Deliplein, via de winkelstraat Vuurplaat met het eiland van Feijenoord verbindt. Om deze doorsteek te realiseren, maken enkele gebouwen aan de Oranjeboomstraat plaats voor nieuwbouw. Tevens wordt de Persoonsdam wordt herontwikkeld tot stadsstraat (zie afb. 5.19).



Afb. 5.20 Het stadion als nieuwe hub op de plek waar verschillende lanen samenkomen

Knooppunt Stadionpark

Het nieuwe stadion ligt op de plek waar verschillende lanen en stadsstraten bij elkaar komen. Zowel de Laan op Zuid, Rosestraat en Oranjeboomstraat komen hier samen. Het stadion wordt een hub waar overstappen van auto op HOV (trein, tram en waterbus) mogelijk is. De straatwanden langs de lanen worden zoveel mogelijk doorgezet tot aan het stadion zodat een vanzelfsprekende verbinding ontstaat voor de voetganger en fietser. De Rosestraat wordt onder de Varkenoordse viaduct door verbonden met de Colosseumweg en vormt zo een groene (fiets)verbinding naar de Oude Maas. De Oranjeboomstraat krijgt een duidelijk begin aan het Mallegatpark. In het park ligt tevens de opstapplaats voor de waterbus (zie afb. 5.20).

Buurtenrijk

In 2040 is Rotterdam een eilandenrijk van unieke buurten. Sommige zijn wereldberoemd, andere zijn verborgen parels. Iedere buurt is anders en tegelijkertijd dragen ze ieder van zich bij aan de identiteit van de stad als geheel. Per buurt zijn de kernkwaliteiten benoemd en worden ontwikkelingen en initiatieven ondersteund die hier een bijdrage aan leveren. Zo heeft de Wijnhaven zich verder ontwikkeld als unieke hoogbouwbuurt aan de Nieuwe Maas. De buurt heeft zich stevig verankerd aan de rivier door middel de vergroende Boompjes en een nieuw buurtbalkon aan de Maas. De openbare ruimte heeft niet langer zijn rug gekeerd naar het water. Het doorgaande verkeer langs de oever is overkluisd waardoor het voor buurtbewoners gemakkelijk is om naar de rivier en de Willemsbrug te wandelen. Via de brug bereikt men het eigen-gereide Noordereiland en het Park, het hart van het eiland. Hier kan men het uitzichtplatform bovenin De Hef bereiken. Aan de andere zijde daalt men af in het Oranjeboomkwartier. In deze buurt is een spannende mix tussen wonen en nieuwe ambachten met de Oranjeboomstraat als kloppend hart. Ten westen ligt Entrepot, de waterbuurt van Rotterdam waar buurtbewoners baantjes trekken in de voormalige havenkom. Iets verderop ligt Kop van Zuid, te vinden op iedere ansichtkaart van Rotterdam. Deze buurt heeft inmiddels de hele Rijnhaven omsloten met de Fenixloodsen als wereldberoemd landmark. Terug bij de Willems-as is nog het Eiland van Feijenoord te vinden. Een rustige enclave waar men al lopend via het Nieuwe Maasparcours dwalend experimentele en spannende woon- en werkvormen treft rondom de Piekstraat. De buurt is eveneens voorloper van nieuwe vormen van zelfrijdend vraaggestuurd vervoer. Niet getest in een weiland, maar gewoon midden in de stad. Op ieder moment van de dag kan men vanuit de bestaande knopen naar het eiland.

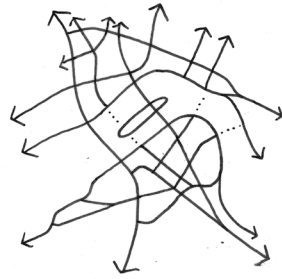




Mobiliteitsprofiel

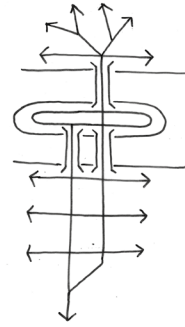
In Stad van Buurten is geen eenduidig mobiliteitsprofiel. Dit is maatwerk per buurt.

Auto:	neutraal
OV:	stimuleren
Fiets:	neutraal
Voetganger:	neutraal



Bereikbaarheidsconcept

Een fijnmazig en continu stedelijk weefsel zorgt voor optimale bereikbaarheid per fiets



Willems-as

Rotterdam Zuid blijft bereikbaar via de Willemsbrug en de Koninginnebrug. De hoofdweg vervolgt zijn route vervolgens via de Rosestraat. De verkeersfunctie op de Oranjeboomstraat vermindert, zodat er meer ruimte is in de Oranjeboomstraat voor verblijven.

Buurten worden onderling goed verbonden door het fijnmazig netwerk. Optimalisering van fietspaden tussen alle toeleidende wegen (ook de buurtstraten) en de Willemsbrug.

Afb. 5.21 Autonoom voertuig Berlijn

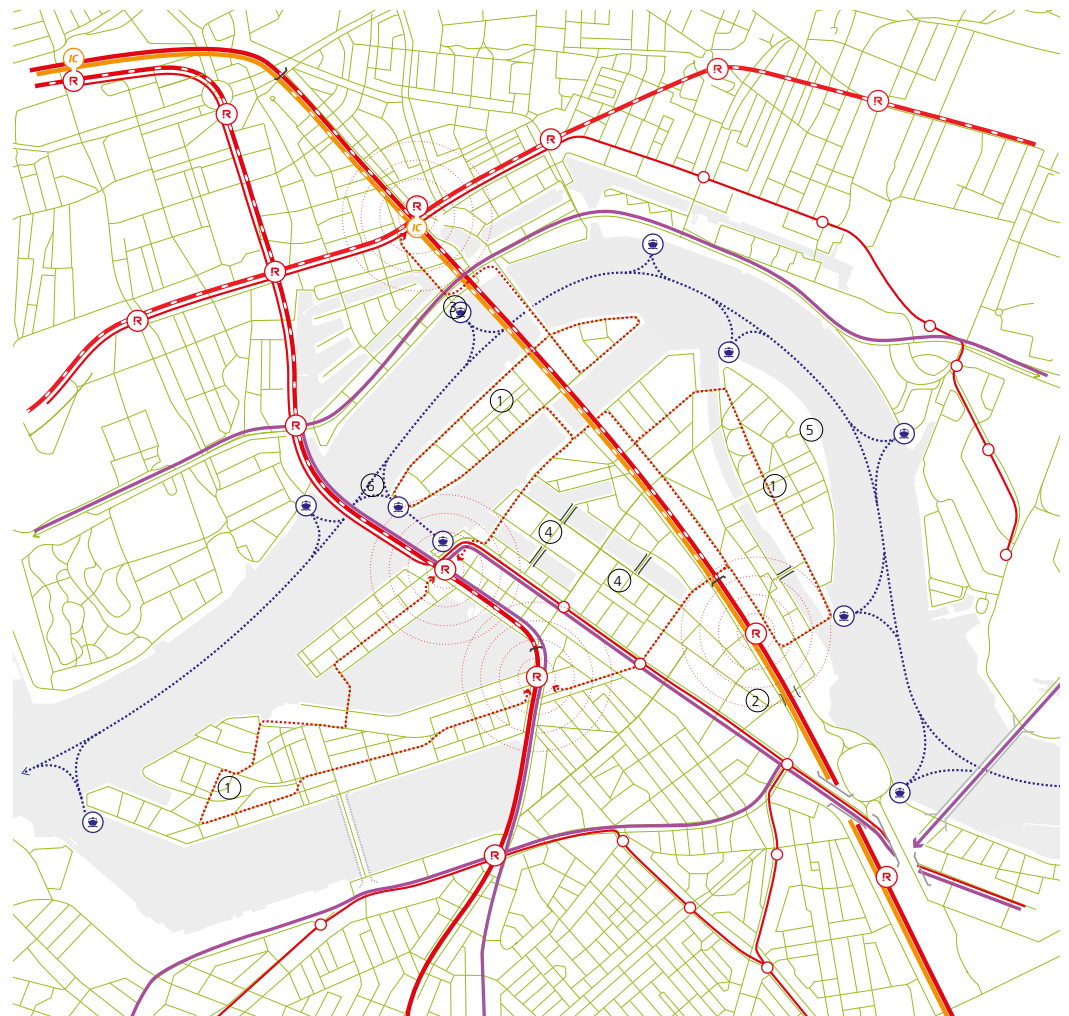
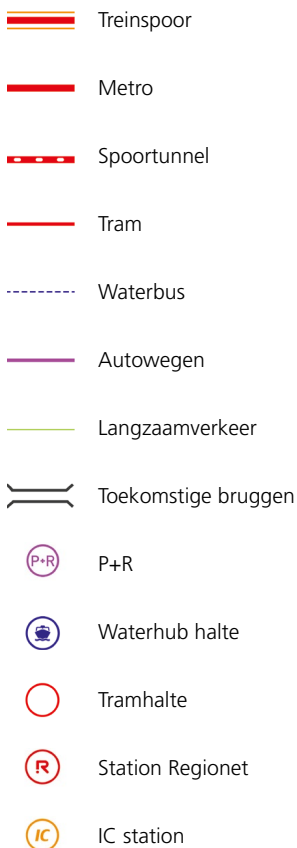


Mobiliteit

Naast het bestaande openbaar vervoerssysteem wordt vraaggestuurd innovatief vervoer geïntroduceerd (referentie afb. 5.21). Bewoners van buurten die op grotere afstand liggen kunnen zo vanuit huis op een van de bestaande tram-, metro- of treinstations geraken. De OV-haltes zijn goed en comfortabel. Het zijn de plekken waar de verschillende buurten samenkomen. Daarnaast wordt er geïnvesteerd om de onderlinge buurten beter met elkaar te verbinden door verschillende langzaamverkeersverbindingen aan te leggen of te verbeteren. Voorbeelden hiervan zijn bruggen over de insteekhavens en het verbeteren van de verbindingen onder het spoor door of bovenlangs (zie afb. 5.22).

1. Vraaggestuurd innovatief vervoer Feijenoord, Noordereiland, Katendrecht
2. Verbredening tunnel Spoorweghaven-Persoonshaven
3. Compact maken aansluiting Willemsbrug-Boompjes
4. Langzaam verkeersbruggen Entrepot (Binnenhaven en Spoorweghaven)
5. OV over water Eiland van Feijenoord
6. OV over water Kop Noordereiland

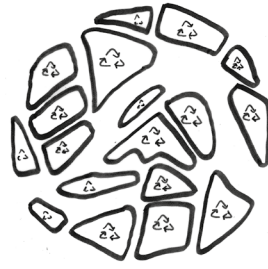
Afb. 5.22 Infrastructuur





Openbare ruimte

Elke buurt heeft een eigen (postzegel) park waar de bewoners elkaar ontmoeten.



Energie en water

De energie en warmtevoorziening is decentraal geregeld op het niveau van de buurt, een collectief of individueel.



Cultureel erfgoed

De kleine, lokale parels versterken de buurtidentiteiten.

Waterveiligheid

Bij grote regenval wordt water lokaal opvangen en vasthouden. Bij een mogelijke overstroming vanuit de rivier of zee wordt per buurt een waterplan opgesteld.

Afb. 5.23 Deliplein



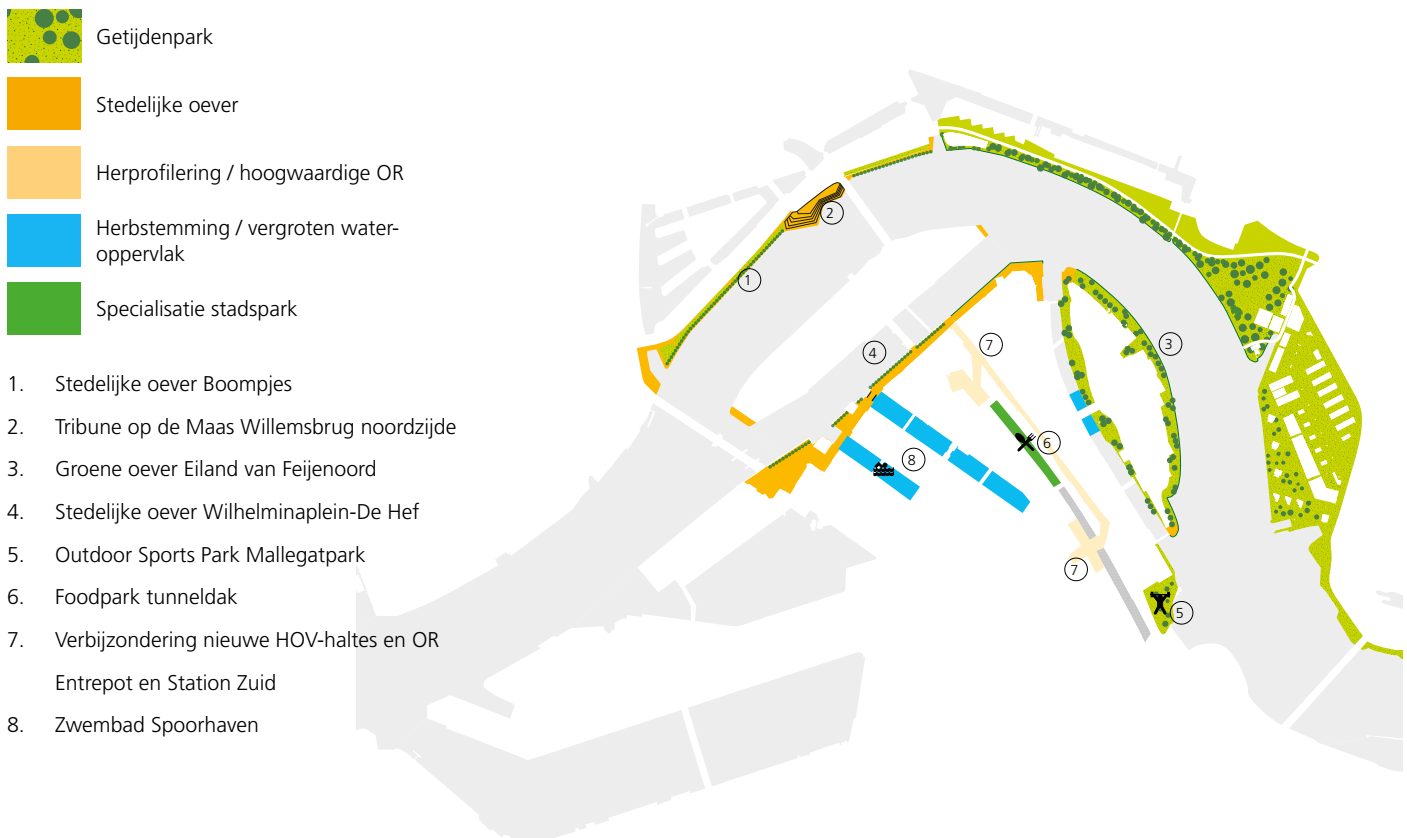
Openbare ruimte

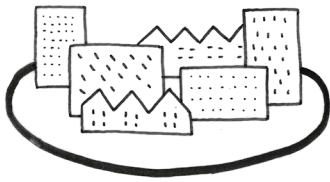
In Buurtenrijk versterken de ingrepen in de openbare ruimte het karakter en verwerven op deze manier een grotere betekenis voor de buurt. De openbare ruimte vormt de ontmoetingsplek voor de buurt (referentie afb. 5.23).

Ter hoogte van de aanlanding van de Willemsbrug komt een verhoogd stedelijk plein. Dit balkon aan de Maas loopt over in een stedelijke oever richting de Erasmusbrug. Het eiland van Feijenoord wordt benadrukt door de Nassau- en Persoonshaven te verlengen en het gehele eiland te voorzien van een groene oever. In de binnenbocht van de Maas wordt de oever verbreed voor meer groen en natuur dat onder invloed is van de getijden van de rivier.

Verschillende openbare ruimtes krijgen een thematische invulling, zoals een foodpark op het tunneldak, een open air gym in het Mallegatpark en de mogelijkheid om te zwemmen in de Spoorweghaven. De verbijzondering van bestaande en nieuwe OV-haltes zorgt voor een betere herkenbaarheid en verbetert het comfort van de reiziger (zie afb. 5.24).

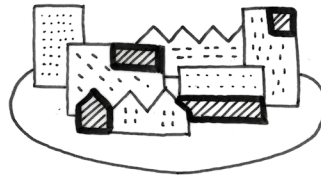
Afb. 5.24 Openbare ruimte





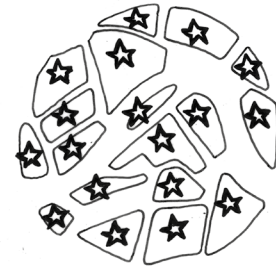
Wonen

Verstedelijken op open ruimtes/kavels en strategische plekken om buurten te te versterken, bijvoorbeeld op 'slechte' plekken of juist rondom kwaliteiten zoals parken, water, voorzieningencentra.



Werken

Werkplekken zijn zeer divers van aard en omvang en gemengd in het DNA van de buurt. Mogelijkheden voor werk aan huis, atelierwoningen, buurt-bedrijfsverzamelgebouwtjes. Geen monofunctionele woonwijken of kantorenparken. Er worden plekken gereserveerd waar omwonenden hun business kunnen testen.



Voorzieningen

Voorzieningen in het hart van de buurt. Daarbij worden de bestaande winkelcentra Vuurplaat en het Handelsplein uitgebreid en versterkt.

Afb. 5.25 Kantoor IMd Ingenieurs, Piekstraat



Programma

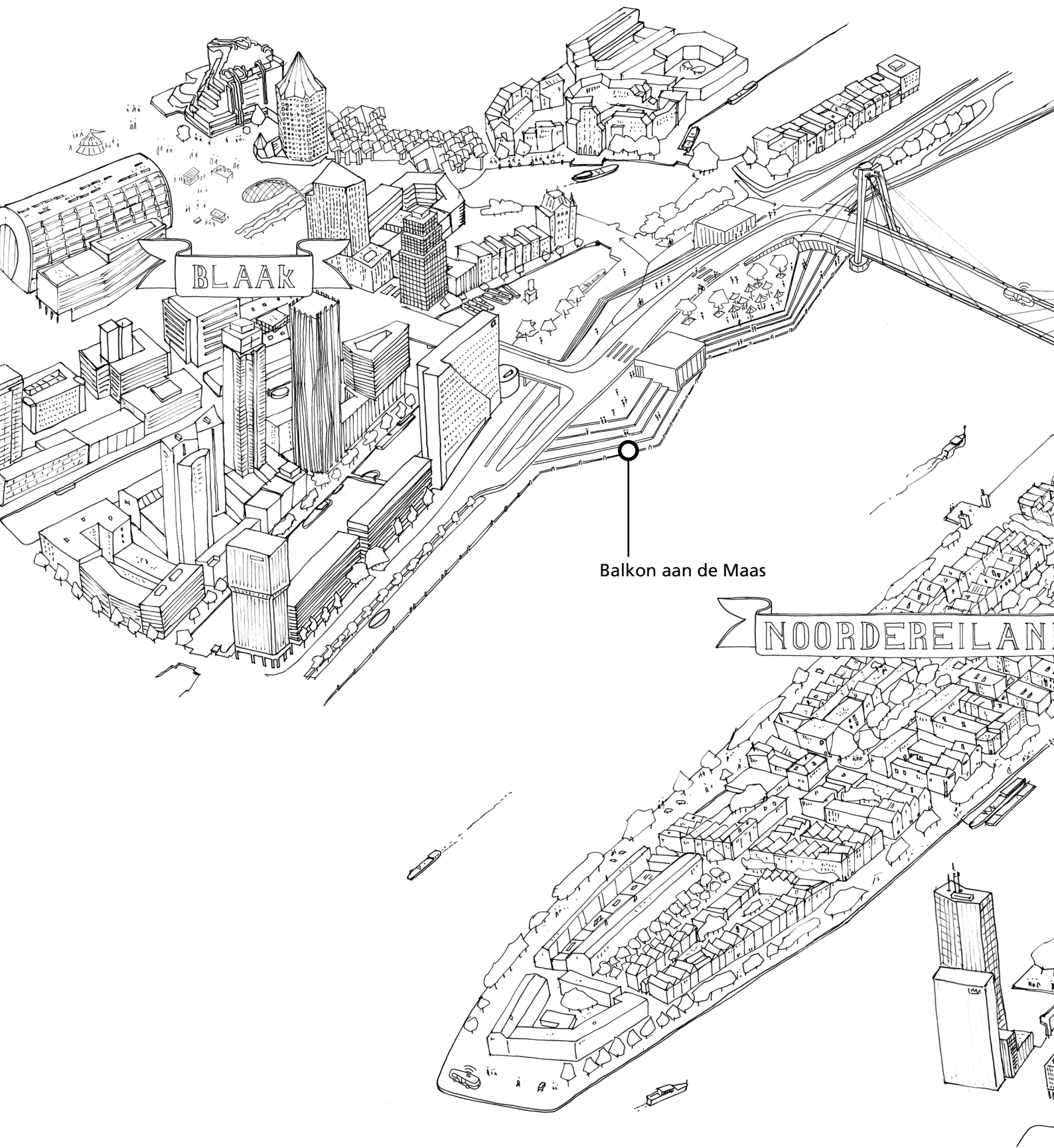
In Buurtenrijk worden de bestaande kwaliteiten van de verschillende 'buurten' erkend en versterkt. Dit geldt ook voor karakteristieke bestaande woningbouw. Het gebied bestaat op dit moment al uit buurten die vaak sociaal en ruimtelijk erg van elkaar verschillen. Op het Eiland van Feijenoord wordt ingezet op rustig gemengd stedelijk milieu met een sterke oriëntatie op de prachtige ligging aan het water. Hierbij valt te denken aan een milieu als het Noordereiland, waar relatief luw maar toch in flinke dichtheden gewoond wordt. De bestaande creatieve bedrijfstes langs de Piekstraat worden behouden, en hier en daar opgetopt met woningen. Het Simonsterrein verschiet enigszins van kleur van alleen sociaal naar middeldure en dure woningen. Op het eiland zal in de toekomst dan ook sprake zijn van een hogere woningdichtheid dan in de huidige situatie. Zeker ook als Hunter Douglas besluit weg te trekken, wordt het terrein bebouwd in een rustig gemengd stedelijk milieu met een flinke woningdichtheid. De Persoonsdam wordt herontwikkeld om daar het eilandkarakter te versterken en een nieuwe entree te maken. In het "Oranjeboomkwartier" wordt ingezet op de Oranjeboomstraat als identiteitsdrager van het gebied en op een levendig gemengd stedelijk milieu. Om de uitstraling van deze straat te vergroten zal er op sommige plaatsen geherstructureerd worden. In de rest van het kwartier wordt ook

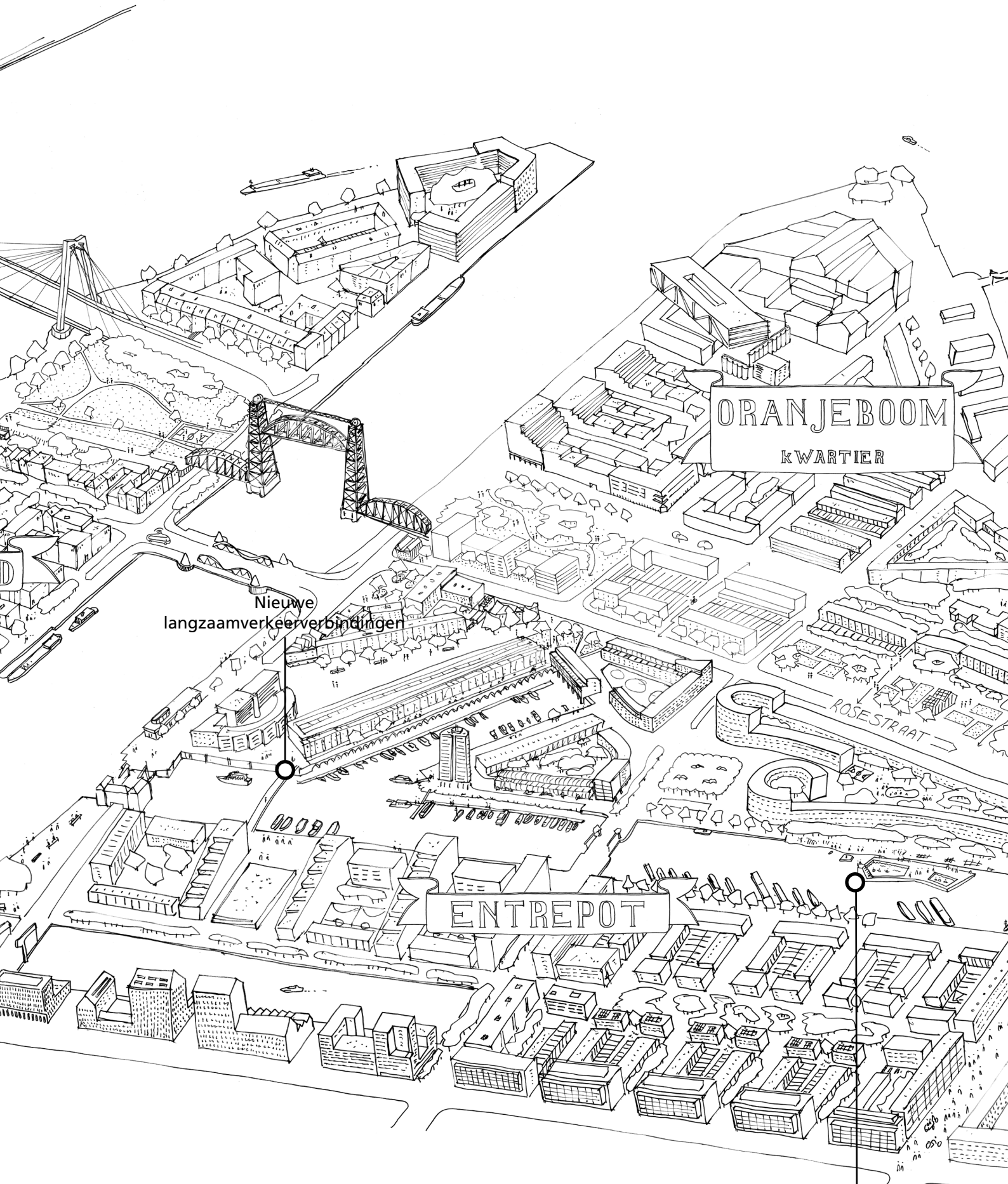
een kwaliteitsimpuls beoogd. Dit zal niet leiden tot een substantiële toe- of afname van woningaantallen in het gebied. Er zullen hier en daar kleine woningen samengevoegd worden, kluspanden op de markt gezet worden en er zal soms wat kleinschalig geherstructureerd worden. Ook zullen er op strategische plekken soms enkele meters openbare ruimte worden uitgegeven betere bouwblokken te realiseren. Dit kan enerzijds zorgen voor het realiseren van wat extra woningen en anderzijds voor prettigere straten zonder 'blinde gevels'. De buurt "Rotterdam Zuid" blijft de bestaande voorraad grotendeels behouden, met wat extra woningen met name langs Station Rotterdam Zuid. In "Binnenhaven" wordt vooral ingezet op het programmeren aan en van het water, en er wordt steeds meer gewerkt. De binnenhavens zijn de grootste kwaliteit van dit gebied. Door een levendiger programma wordt deze buurt aantrekkelijker voor bewoners met wat hogere inkomens. De woningvoorraad zal hier op bepaalde plekken transformeren van goedkoop naar middelduur en duur, zonder grootschalige sloop-nieuwbouw maar juist door woningen anders in de markt te zetten en hier en daar samen te voegen. Het wordt een productieve wijk, waarin wonen en werken naast, bovenop of door elkaar heen elkaar een plek vinden.

De woonmilieus worden in de bijlage beschreven.

Afb. 5.26 Programma







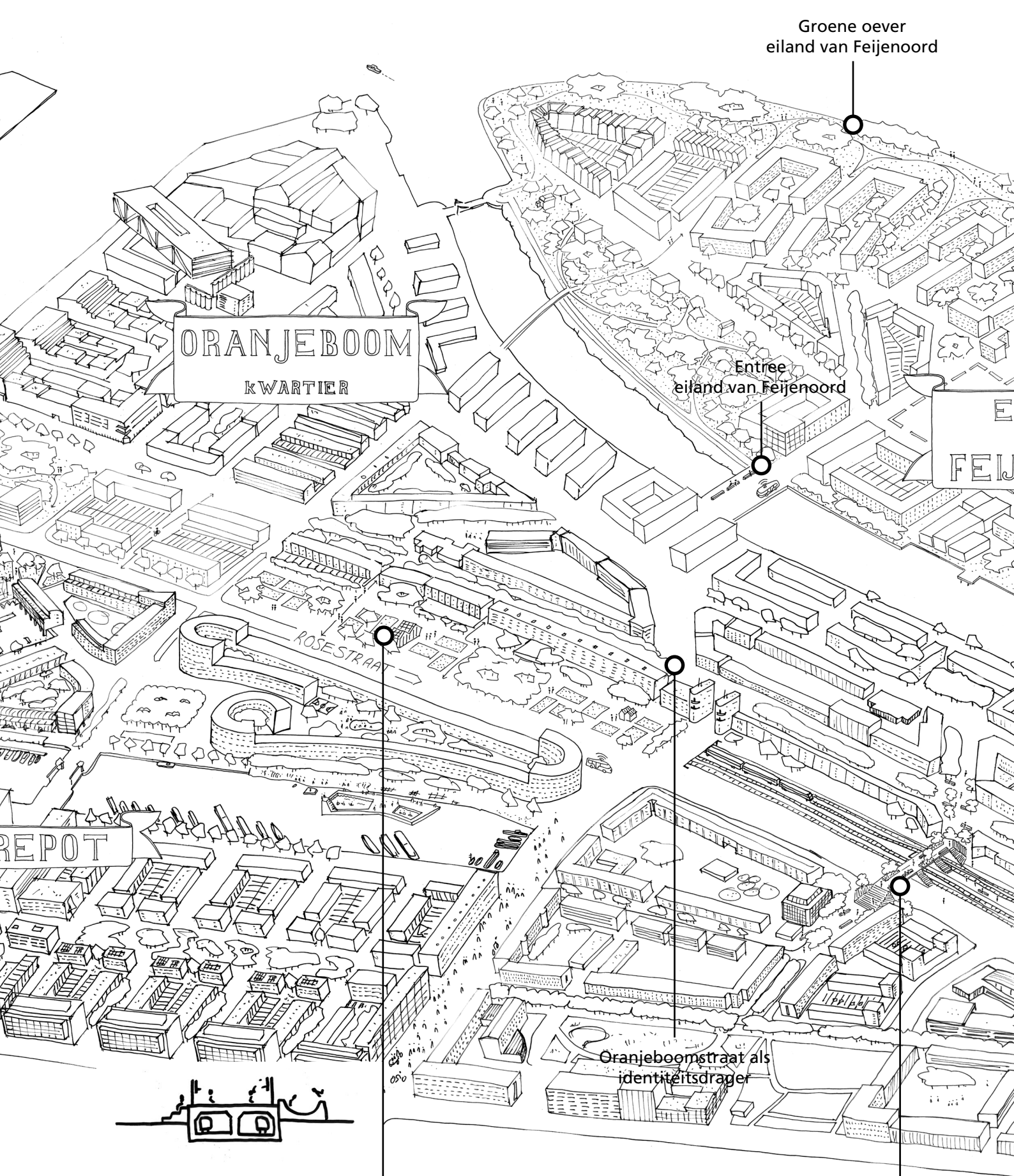
ORANJEBOOM
KWARTIER

Nieuwe
langzaamverkeerverbindingen

ENTREPOT

ROSESTRAAT

Lokale invulling
van de binnenhavens



ORANJEBOOM
KWARTIER

Groene oever
eiland van Feijenoord

Entree
eiland van Feijenoord

E
FEIJ

ROSE STRAAT

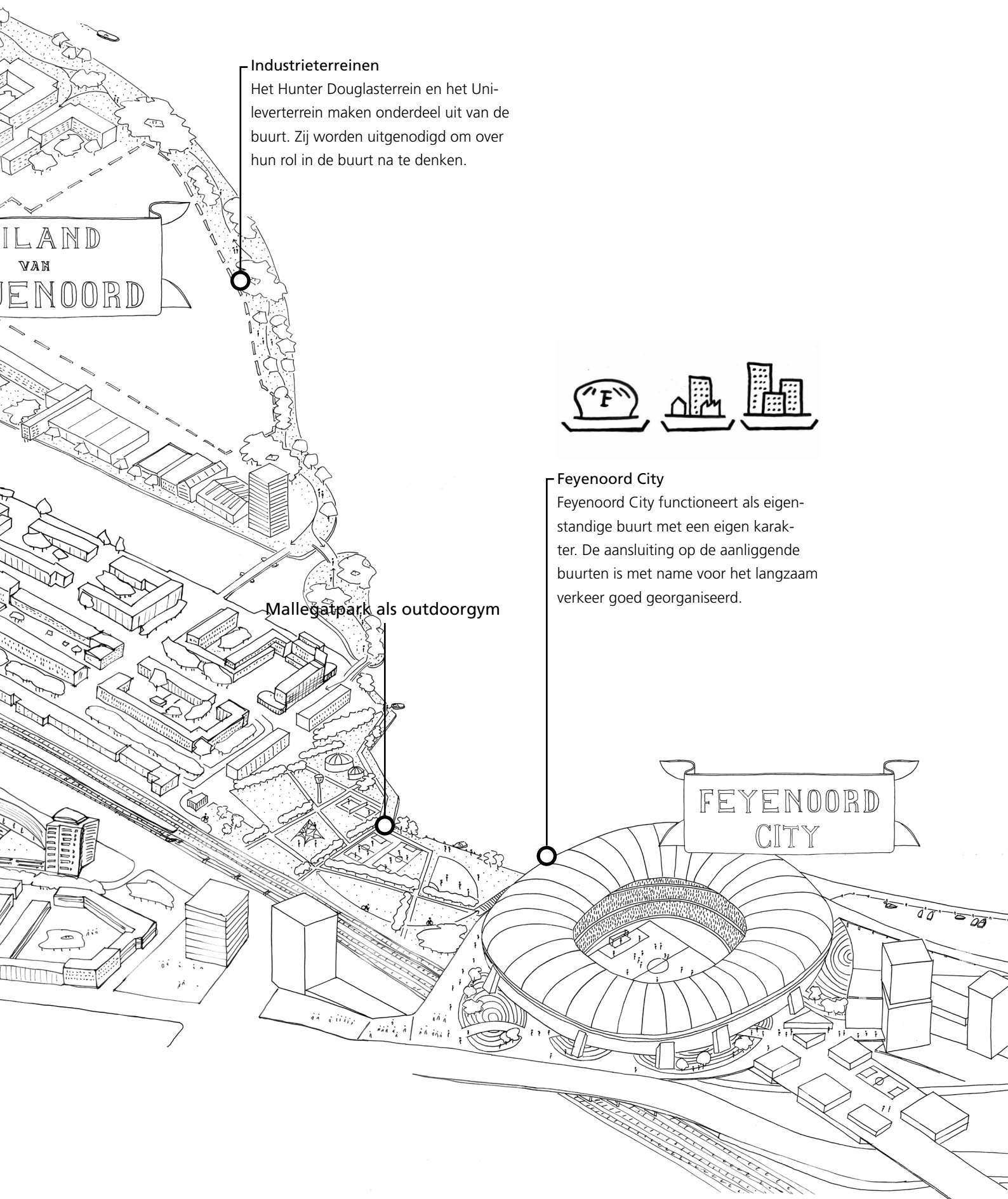
RE POT

Oranjeboomstraat als
identiteitsdrager

Nieuwe entree / verbinding
station Zuid

Dak spoortunnel

Op het dak van de spoortunnel komt ruimte voor lokale initiatieven, die de sociale cohesie in de buurt versterken. De ruimte op de tunnelbak ligt tussen verschillende buurten in en verbindt op deze manier de verschillende buurten met elkaar.



Industrieterreinen

Het Hunter Douglasterrein en het Univerterrein maken onderdeel uit van de buurt. Zij worden uitgenodigd om over hun rol in de buurt na te denken.

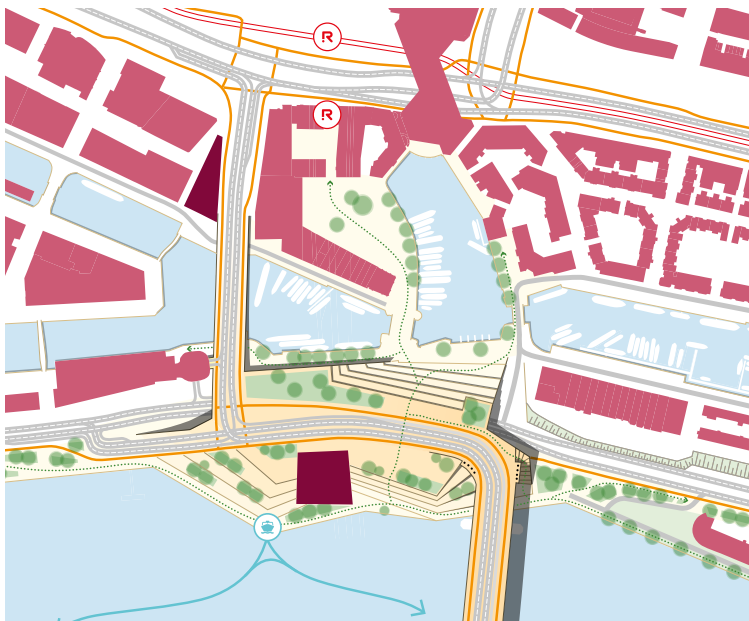


Feyenoord City

Feyenoord City functioneert als eigenstandige buurt met een eigen karakter. De aansluiting op de aanliggende buurten is met name voor het langzaam verkeer goed georganiseerd.

Mallegatpark als outdoor gym

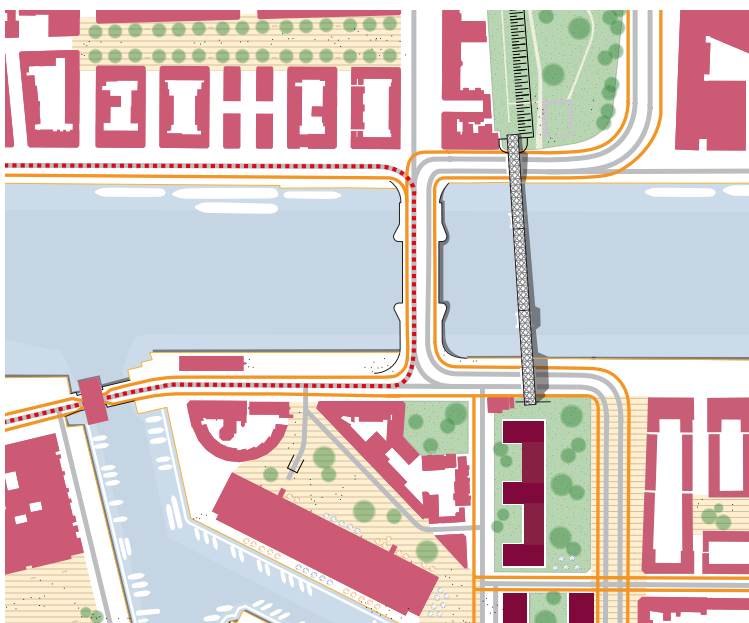
FEYENOORD
CITY



Afb. 5.27 Balkon aan de Maas

Aanlanding noordoever

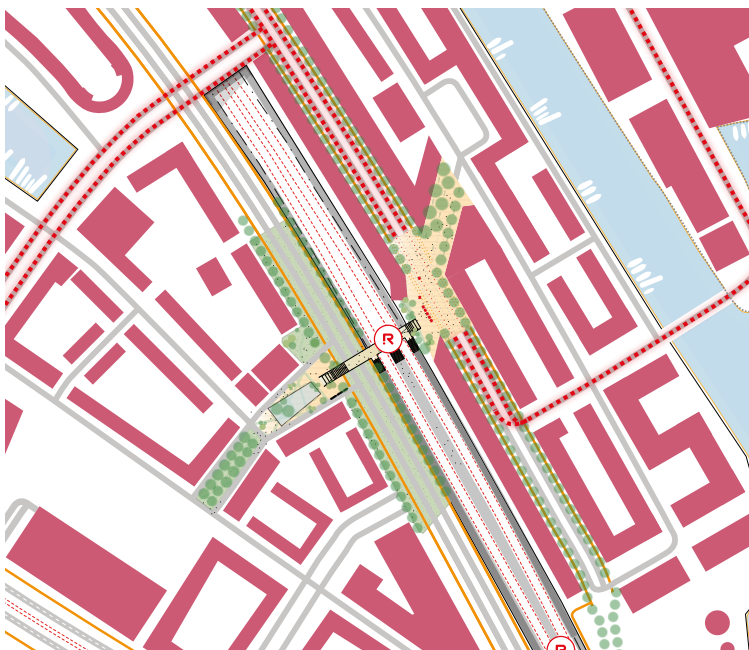
De noordoever krijgt een nieuw gezicht aan de Maas. De infrabundel wordt overkluisd. Het verhoogde maaiveld vormt een nieuwe verbinding van de Oude Haven naar de Maas. Via trappen wordt de hoogte overbrugd en dit vormt aan de zuidzijde een balkon aan de Maas. Door een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte vergezeld met horeca is dit de nieuwe plek voor de Rotterdammer om zich te vertoeven aan de Maas (zie afb. 5.27).



Afb. 5.28 Entrepot

Aanlanding zuidoever

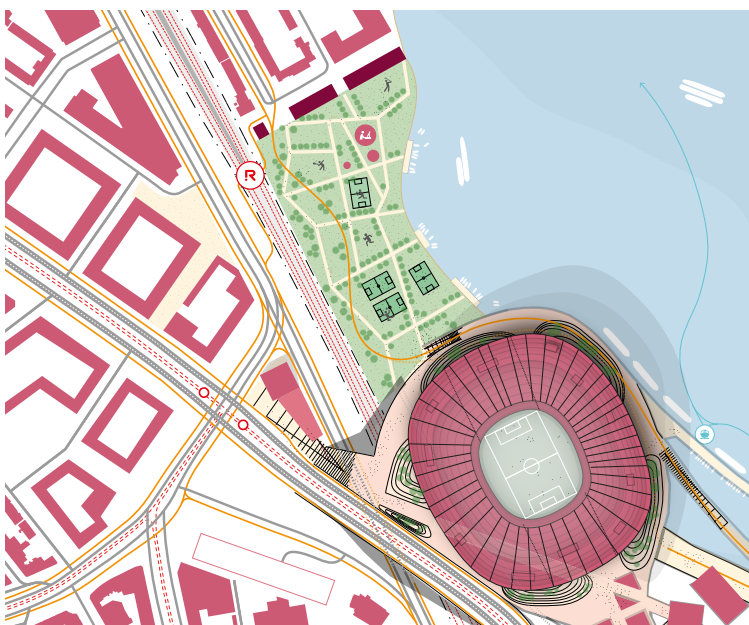
In dit concept blijft de Koninginnebrug de enige verbinding naar de noordkant van de stad. De hoofdverkeersader vervolgt zijn weg via de Rosestraat. Op de lege kavels tussen de Rosestraat en de Oranjeboomstraat wordt (naast de tunnel) gebouwd. De nieuwe bebouwing biedt ruimte voor (een combinatie van) wonen en werken. Kleine buurtpleinen krijgen een impuls, zoals het Handelsplein dat functioneert als winkelcentra of het Stieltjesplein aan de Maas. Onderlinge pleinen en parken worden verbonden via nieuwe bruggen of doorsteken (zie afb. 5.28).



Afb. 5.29 Een aangename brug verbindt de onderlinge buurten met elkaar

Rotterdam Zuid

Station Rotterdam Zuid vervult een belangrijke plek. Het is belangrijke OV-opstapplaats maar tevens vormt het een oost-westverbinding tussen de verschillende buurten. Om de barrière van het spoor te beslechten komt er een aangename brug over het spoor. De brug dient als toegang tot de perrons van het station maar functioneert tevens als verblijfsruimte (zie afb. 5.29). Het wordt een verbinding voor de buurt die vrij blijft van toegangspoortjes (die staan enkel op de perrons).



Afb. 5.30 Het Mallegatpark krijgt een lokale invulling als open air gym

Knooppunt Stadionpark

In Buurtenrijk ligt de focus van Feyenoord City met name aan de zuidkant: op de strip en maakt de verbinding naar de Laan op Zuid via de Urban Bridge. Het Mallegatpark krijgt een nieuwe invulling dat gelieerd is aan het stadion, maar meer betekenis heeft voor de buurt: een open air gym. Ruimte voor de buurt om te sporten. Van voetballen en tennissen tot aan lokale bootcampklasjes. De Korte Stadionweg wordt geknipt, zodat er geen autoverkeer meer door het park gaat. Voor de fietser komt er een goed fietspad langs vanuit de Oranjeboomstraat naar het stadion. Tevens krijgt de wijk Feijenoord een nieuw gezicht aan het park (zie afb. 5.30).

REFLECTIE

6

In gesprek met de stad

Tijdens het ontwerpend onderzoek naar de drie perspectieven zijn wij constant in gesprek geweest met de stad, zowel met experts en gebiedskenners binnen de gemeente, als stakeholders, experts van buiten en met de stad zelf tijdens het Stadmakerscongres. Het rapport is een lineair verhaal, maar dat is het proces juist niet. Het ontwerpend onderzoek naar de Willems-as was een cyclisch proces: testen, bevragen en weer aanpassen. In dit hoofdstuk volgt een beknopt overzicht van deze gesprekken. In paragraaf 6.1 een weerslag van de interdisciplinaire gesprekken binnen de gemeente. In paragraaf 6.2 een beknopte weergave van de gesprekken met externe experts en stakeholders. In paragraaf 6.3 wordt het afwegingskader beschreven. Hier zijn de drie perspectieven kwalitatief afgewogen op basis van de gestelde opgaven in hoofdstuk 2.

6.1 Interne reflectie

In het plangebied van deze studie spelen thema's vanuit verschillende disciplines. Daarom is de verkenning nadrukkelijk integraal aangepakt. Er zijn ambtenaren vanuit verschillende afdelingen betrokken op verschillende manieren. Allereerst hebben we een breed planteam en een brede strategiegroep samengesteld. Daarnaast zijn er één op één gesprekken gevoerd, we hebben in bredere sessies input opgehaald en we hebben in workshops de verdieping op bepaalde onderwerpen (Milieu en de Varkenoordse Knoop) gezocht. De input die we hebben opgehaald is gebruikt bij het vormgeven van de perspectieven, het (invullen van het) afwegingskader en bij het vaststellen van de no-regret-maatregelen. Hieronder zijn de uitkomsten van de interne input samengevat.

Werk sessie Milieuagenda – Willems-as (7 september 2017)

- Het inzetten op langzaam verkeer is vanuit milieuoogpunt gewenst.
- Het concentreren van autoverkeer langs bepaalde straten zorgt ervoor dat andere straten autoluwer kunnen worden.
- Koppel bodemsaneringsopgaven met het realiseren van wijkstallingsgarages indien gewenst.
- Langs de Rosestraat kan een groene verbinding voor fietsers gerealiseerd worden tot aan Barendrecht. Die lijkt erg kansrijk.
- Veel nieuwe (oever)verbindingen vergroten de vluchtveiligheid.
- Het toevoegen van een (getijde)parkachtige zone aan de zuidkant van de Maas kan als buffer-/veiligheidszone dienen voor bijvoorbeeld een "plasbrandcontour". Bij de versmalling van de Maas en dus de vaarweg (zowel op de zuid- als de noordoever) moet wel op de nautische veiligheid gelet worden.

Schets sessie Varkenoordse Knoop (12 september 2017)

- Er komen ongeveer 1500 woningen in de gehele gebiedsontwikkeling.
- Er kunnen 63.000 mensen in het stadion, dus op wedstrijddagen moeten al die mensen in korte tijd het stadion kunnen bereiken.
- Er liggen een aantal zaken redelijk vast:
 - Locatie van het stadion
 - Het station Feyenoord City kan niet te dichtbij / aan het stadion gepositioneerd worden
 - Het ontwerpconcept met de Kuip en het nieuwe

stadion en de strip ertussen

- Het Mallegatpark krijgt door de gebiedsontwikkeling een totaal andere context.
- Er is altijd een doorlopende langzaam verkeersverbinding gewenst aan de Maaszijde van het stadion.
- Als Feyenoord City een IC-station krijgt, is een flinke verdichting noodzakelijk.
- Rosestraat op de Colosseumweg laten aansluiten lijkt een kansrijke optie.
- Een tram van de Oranjeboomstraat onder het stadion door naar oost lijkt niet haalbaar.

Conclusies interne gesprekken

- **Het verbeteren van de bereikbaarheid is een enorm kans voor de wijk Feijenoord, zowel voor bewoners als voor ondernemers.**
- **Er liggen in het plangebied kansen voor de ontwikkeling van nieuw programma. Meer menging realiseren in de woningvoorraad is dus deels ook mogelijk door het toevoegen van woningen. Het zal echter niet gaan om hele grote aantallen.**
- **Er zijn in het plangebied behoorlijk wat betrokken sociale ondernemers actief. Zorg dat die gefaciliteerd worden.**
- **Zorg dat voorzieningen worden geconcentreerd op bepaalde plekken. Houd echter ook in het achterhoofd dat ontmoeting niet alleen gefaciliteerd wordt door het dichtbij elkaar wonen van verschillende groepen, maar ook door het gebruik maken van dezelfde voorzieningen.**
- **Benut de aanwezige kwaliteiten van het gebied. Er is in het gebied veel maakindustrie, maak hier gebruik van en versterk dat milieu.**
- **Zet in op de Maas als stedelijk park en aantrekkelijke openbare ruimte.**

6.2 Externe reflectie

De stad maken we als gemeente natuurlijk niet alleen. We willen ook partijen in de stad laten meedenken en ons laten inspireren om samen de potentie van het gebied te verbeelden. Hierom hebben we ook met een aantal externen gesproken. We hebben vier externen vanuit verschillende vakgebieden uitgenodigd om in interviews hun kijk op de Willems-as met ons te delen. Ook hebben we tijdens een van de ateliers drie experts op gevraagd te reflecteren op de opgave.

De ambitie is echter niet alleen om de potentie van de Willems-as in beeld te brengen: we willen ook partijen verleiden om mee te denken en doen. De scenario's willen we daarom verder toetsen met lokale partijen, ontwikkelaars, ondernemers en woningcorporaties; partijen die samen met

ons het stuk stad vormgeven. Welke kansen zien zij voor dit gebied? Om dit te weten te komen hebben we onze perspectieven aan hen voorgelegd tijdens een "lunch pensant", waarbij de deelnemers konden reageren op welke bouwsteunen of ingrepen zij interessant achtten.

Tenslotte hebben we tijdens het Stadmakerscongres input opgehaald. Dit hebben we zowel in een workshop van een uur gedaan in een gemêleerd gezelschap, als de gehele dag lang door in gesprek te gaan over drie handschetsen van de drie perspectieven waar mensen hun input op konden geven.

Werkatelier met externe experts (10 juli 2017)

Peter Beijer (stadssocioloog, bureau 77) over 'maakbaarheid' stad van buurten:

- Buurten bestaan nauwelijks als entiteit in de beleving van mensen; die kennen hun buuren, maar niet meer.
- Mensen voelen zich vooral verantwoordelijk voor hun eigen straat en op plekken waar ze vaak komen.
- De definitie van een 'buurt' wordt op deze manier voor iedereen anders. Denk daarom in levensstijlen en welke ruimtelijke patronen en plekken deze hebben.
- Grote afstand tussen burgers en professionals.

Jos Gadet (hoofdplanoloog gemeente A'dam) over 'maakbaarheid' stad van straten

- Rol de stadstraten langzaam uit
- Voorkom gaten in het stedelijk weefsel. De verkeerswoestijn bij de noordelijke aanlanding van de Willemsbrug is funest voor het continue stedelijke weefsel
- Besef dat uitrollen een strategie is van de lange adem. Natuurlijk krijg je niet de plinten allemaal meteen gevuld. Dat gebeurt met de tijd. Zorg dat je de plinten niet op slot zet en laat de stad groeien.

Jan Maas (landschapsarchitect, BOOM! Landscape Architecture) over 'maakbaarheid' stad om de Maas

- De stad ligt aan de rivier, vergeet dat niet
- Bekijk het op grote schaal, vanuit het landschap
- De rivier zou overal voelbaar moeten zijn. Van hoog schaalniveau met de structuur van de stad die zich daar op richt tot aan het allerlaagste schaalniveau met de inrichting van de openbare ruimte
- Creeer plekken of magneten aan de Nieuwe Maas waar het prettig is om te verblijven.

Lunch pensant (27 oktober 2017)

- Verlengen en recht trekken Willemsbrug is een no-regret; het biedt heel veel aanknopingspunten voor de verdere ontwikkeling van het gebied.
- De drie ruimtelijke concepten sluiten elkaar niet uit, ze

Afb. 6.1 Willems-as op het Stadmakerscongres 2017



bevatten alle drie waardevolle elementen en kunnen gefaseerd in elkaar overlopen.

- Ga uit van een olievlekwerking vanuit de huidige "City Lounge" gebieden.
- Ga de Kop van Feijenoord zien als onderdeel van het centrum, en niet alleen als dichtbij het centrum.
- Bereikbaarheid is essentieel om Feijenoord verder te brengen.
- Het is prettig dat Woonstad veel eigendom heeft, dat maakt het gemakkelijker om een gezamenlijke strategie voor het gebied op te stellen. Woonstad heeft echter niet zoveel mogelijkheden tot grote ingrepen.
- De Nassaukade is in potentie een van de mooiste plekken van Rotterdam; je hebt er van alle kades in het centrum misschien wel de beste avondzon.
- Het bij elkaar brengen van verschillende partijen op deze manier met een eerste inhoudelijke voorzet van de gemeente is een waardevolle samenwerkingsvorm, waar veel kansen uit naar voren komen.

Stadmakerscongres (10 november 2017):

- Betrek bewoners in het proces.
- Zorg ervoor dat je een inclusieve, rechtvaardige stad met oog voor de huidige bewoners.
- Openbare ruimte heeft de potentie om mensen te verbinden. Met name als je er iets kan doen (zoals tuinieren).
- Koester bestaande initiatieven en behoudt de rafelranden.

- Zet in op openbaar vervoer; dat kan top down georganiseerd worden.
- Een aantal bewoners geeft aan het gevoel te hebben dat ze "ergens op wachten", namelijk wachten op een besluit van de gemeente om iets te gaan doen.

Conclusies externe gesprekken

- **De verbindingen en structuren in Feijenoord zijn slecht en onaantrekkelijk.**
- **Bedenk een heldere stip op de horizon, een sterk concept. Werk met elke ingreep toe naar die stip op de horizon. Zorg dat je bij elke ingreep nadenkt over het versterken van de structuur.**
- **Levendigheid verspreid zich als een olievlek, dat kun je niet zomaar maken.**
- **Zorg voor een goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer.**
- **Begin met het uitrollen van de "City Lounge" bij de oversteek van Blaak naar de Noordereiland.**
- **Kijk naar transitie: parkeerplaatsen zijn de nieuwe leegstand door zelfrijdende auto's en mobility as a service concepten.**
- **Bewoners van middeldure en dure huur willen goede OV-ontsluiting; dat heeft de Kop van Feijenoord op dit moment nog niet.**
- **Laat white collar bedrijvigheid zitten, blue collar is minder gewenst**

6.3 Afwegingskader

De ruimtelijke maatregelen hebben uiteindelijk effect op meer dan alleen de doorstroming en ontwikkelpotentieel, namelijk ook op de stedelijke economie, op sociaal-economisch vlak, op gang brengen van de modal shift en de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving, kortom op wat voor stad je wil zijn. Deze hebben directe relatie met de gestelde opgaven in het gebied (hoofdstuk 2)

De drie perspectieven toetsen we aan vijf categorieën van criteria die gelinkt zijn aan de opgaven. We willen met deze exercitie maatregelen opsporen die positief effect scoren in verschillende categorieën en op verschillende schaalniveaus. Dit zijn mogelijke no-regret maatregelen. De opgaven met daarbij de criteria:

- Bereikbaarheid en verstedelijking: o.a. bereikbaarheid economische kerngebieden, interactiemilieus, aantal banen binnen bereik
- Verstedelijkingsopgave: o.a. aantrekkelijk vestigingsklimaat, versterken ruimtelijke identiteit, groen op loopafstand, divers voorzieningenaanbod
- Capaciteit en robuustheid van het netwerk versterken: o.a. modal shift, vergroten comfort ketenmobiliteit, vergroting capaciteit mobiliteitssysteem, robuustheid van het systeem
- Een aantrekkelijke woonstad voor iedereen: o.a. gedifferentieerd woningaanbod, meer banen binnen bereik, toegankelijke mobiliteit, kansen voor startende ondernemers, sociale cohesie

Het afwegingskader helpt ons om inzicht te verkrijgen in de effecten van de verschillende perspectieven op de ontwikkeling van het gebied. Het laat ook zien welke aandachtspunten er per perspectief opkomen. Zo hebben we gezien dat het perspectief "Metropool aan de Maas" kan leiden tot verdringing van de huidige bewoners. In toekomstig beleid moet hier dus extra rekening mee gehouden worden. Daarnaast is de metropoolgedachte sterk afhankelijk van een hoogfrequente Oude Lijn. Bij inzet op levendige lanen wordt de robuustheid en betrouwbaarheid van het systeem verhoogd, maar zal de gemiddelde snelheid hoogstwaarschijnlijk dalen door de mix aan verkeersgebruikers. In buurtenrijk is het programmatisch laadvermogen lager dan in de andere twee perspectieven. Dit betekent dat de regionale opgave van binnenstedelijk verdichting lastiger in te vullen is. Buurtenrijk vraagt om een visie op buurtniveau. Gevaar is dat het geheel, de stad, wordt vergeten. De vraag wat de buurt kan betekenen voor de hele stad is hierbij van belang.

De no-regrets die we door de gesprekken en het afwegingskader op het spoor zijn gekomen zijn:

- De verlengde Willemsbrug: past in de metropoolgedachte en lanen. Het sluit het buurtenrijk niet uit.
- De noordelijke aanlanding van de brug is in alle perspectieven een cruciale schakel. Deze heeft in elk perspectief een andere uitwerking.
- De oost-west verbindingen dragen altijd bij aan het realiseren van de opgaven. Niet in zijn totaliteit, maar wel op het lage schaalniveau, wat van belang is voor buurten, maar ook voor een metropool waar de voetganger centraal staat.
- De groene invulling van de Rosestraat: deze komt aan bod in de Levendige Lanenstad, maar sluit de andere twee perspectieven niet uit. In het geval van de Metropool aan de Maas kan deze ruimte ingevuld worden met bebouwing, maar vindt pas ver in de tijd plaats, na realisatie van stations Entrepot.
- In alle perspectieven is het Mallegatpark de schakel tussen de buurten van de Willems-as en het nieuwe stadion. Een zorgvuldige overgang in programmering is van belang voor alle perspectieven, maar kent steeds een andere invulling.
- In alle perspectieven wordt een uitspraak gedaan over Rotterdam-Zuid: de rode draad is dat de plaatswaarde onvoldoende is, zeker met het oog op een hoogfrequente Oude Lijn waarmee de netwerkwaarde wordt verhoogd.
- Verbeteren van het OV is in alle perspectieven essentieel, maar kent drie totaal verschillende invullingen.
- De Oranjeboomstraat is in alle drie de perspectieven een identiteitsdrager: van buurthart tot levendige laan die Blaak verbindt met het nieuwe stadion.
- In alle gevallen transformeert de woningvoorraad en samenstelling van de wijken: in welke mate is afhankelijk van wat voor stad je wil zijn. Een metropool hoeft niet per se tot verdringing te leiden als hier vanaf het begin op wordt gelet.

7

Hoe bouwen aan de stad van morgen?

7.1 Handvaten voor de Willems-as

De ontwikkeling van de Willems-as is niet exact te voorspellen en gaat gepaard met verschillende onzekerheden. Zet de groei van de stad door? En zo ja, waar concentreert deze groei zich? Hoe kansrijk is de nieuwe lightrailverbinding tussen Leiden en Dordrecht? Wat te denken van Feyenoord City of een nieuwe Oostelijke oeververbinding? Zetten deze ontwikkelingen door? En in welk tempo? Reizen we over 10 jaar nog met de tram en de bus? Of zijn er dan andere vormen van (stedelijk) openbaar vervoer?

Eén ding kunnen we met zekerheid vaststellen: de toekomst van het gebied is onvoorspelbaar en afhankelijk van keuzes die buiten het gebied worden gemaakt. Een keuze maken voor één perspectief op dit moment, kan later niet de juiste blijken. Veel belangrijker is het om nu een richting te bepalen die een antwoord biedt op de eerder geschetste opgaven voor het gebied en die tegelijkertijd zoveel mogelijk opties voor de toekomst open houdt. Welke keuzes kunnen we op korte termijn maken zonder daarbij mogelijke toekomst uit te sluiten?

Er staat in de huidige situatie druk op het gebied, en er zullen op een bepaald moment besluiten moeten worden genomen om bepaalde ingrepen wel of niet te doen. Met dit ontwerpend onderzoek is in drie verschillende perspectieven de bandbreedte van de ontwikkelpotentie van de Willems-as in beeld gebracht. Door de verschillende perspectieven met

elkaar te vergelijken (zie hoofdstuk 6) is het mogelijk kansrijke maatregelen te benoemen voor de korte termijn zonder daarbij één van de ontwikkelperspectieven nu al onmogelijk te maken. Voor de ontwikkeling van het gebied onderscheiden we vijf leidende principes waarbinnen de verschillende maatregelen zijn ondergebracht.

1. Start onmiddellijk met de voorbereidingen voor de aanleg van de Nieuwe Verlengde Willemsbrug. Een directe verbinding met station Blaak en het centrum is de sleutel tot waarde-creatie.
2. Verbeter de OV-bereikbaarheid van het gebied. Het gebied is momenteel slecht ontsloten met het openbaar vervoer en raakt daardoor steeds verder geïsoleerd.
3. Benut de meekoppelkansen die in het kader van Feyenoord City worden geboden. Dit project is een katalysator voor nieuwe ontwikkelingen langs de Willems-as.
4. Zorg voor een versnelling van de woningdifferentiatie. De huidige woningvoorraad is eenzijdig en zet een rem op de verdere ontwikkeling van het gebied.
5. Realiseer aantrekkelijke plekken van betekenis. Het gebied is niet alleen slecht toegankelijk, maar ontbeert ook aantrekkelijke en levendige verblijfsplekken.



Het strekken van de route versterkt de Willems-as als een doorgaande stedelijke route en het verkleint de afstand tot het centrum



De Koninginnebrug is aan het einde van zijn levensduur

7.1.1 Realiseer de Nieuwe Verlengde Willemsbrug

De Kop van Feijenoord is op dit moment – ondanks de centrale ligging in de stad – matig ontsloten. Dit zorgt ervoor dat banen en voorzieningen buiten de wijk vaak slecht bereikbaar zijn voor de inwoners van de wijk. Andersom zijn de voorzieningen in de wijk slecht bereikbaar voor mensen buiten het gebied. Met als gevolg dat winkelgebieden als Entrepot en Oranjeboomstraat slecht functioneren. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Kop van Feijenoord draagt bij aan een positieve ontwikkeling van de wijk en de kansen voor inwoners en ondernemers. Door deze oeververbinding te strekken wordt de Willems-as veel meer beleefd en gebruikt als één doorgaande stedelijke route. Het versterkt de helderheid van de stadsplattegrond en de vereenvoudiging van routes. Het leidt tot een directere en comfortabelere route voor alle modaliteiten.

Een directe verbinding met station Blaak en het centrum is daarom de sleutel tot waarde-creatie. Een conclusie die door alle betrokken stakeholders en stadmakers gedeeld wordt. Het effect van andere initiatieven in het gebied wordt versterkt door de aanleg van de Nieuwe Verlengde Willemsbrug. Er wordt letterlijk meer waarde gecreëerd. De gemeente kan met de aanleg van de Nieuwe Verlengde Willemsbrug de eerste stap te zetten in de versnelling van deze ontwikkelingen.

Tot slot is er ook nog een technische aanleiding om prioriteit te maken van de aanleg van de Nieuwe Verlengde Willems-

brug. De Koninginnebrug is aan het einde van zijn levensduur. De (verkeers)belasting neemt toe en de betrouwbaarheid van de constructie neemt af. Vervanging is noodzakelijk en onvermijdelijk. Dit is hét moment om te investeren in een nieuwe brug.

Concrete acties:

- > **Opstellen van een financieringsstrategie waarbij ook de mogelijkheden voor PPS worden verkend.**
- > **Opstellen van een investeringsbesluit en deze ter besluitvorming voorleggen aan het nieuwe college.**
- > **Vorbereiden, opstarten en uitvoeren van een planstudie en aanleggen van de Nieuwe Verlengde Willemsbrug en aanpalende openbare ruimte.**

7.1.2 Verbeter de OV-bereikbaarheid van het gebied

De OV-bereikbaarheid van Feijenoord is slecht. De aanwezigheid van een spoorverbinding in het gebied maakt de slechte OV-bereikbaarheid des te opvallender. Het enige station, Rotterdam Zuid, draagt slechts in zeer beperkte mate bij aan de OV-bereikbaarheid van het gebied. De bewoners en werknemers van Unilever, Hunter Douglas en andere bedrijven die gehuisvest zijn in de Kop van Feijenoord zijn aangewezen op enkele buslijnen die de buurten verbinden met andere delen van de stad. Als het gaat om de OV-bereikbaarheid van potentiële arbeidsplaatsen blijft de Kop van Feijenoord achter ten opzichte van andere gebieden in de stad.



Enkele buslijnen doorkruisen momenteel het gebied



Er is HOV in de nabijheid, waarbij het voor- en natransport verbeterd kan worden

De komst van een hoogfrequente lightrailverbinding op dit tracé is in alle ontwikkelperspectieven wenselijk, maar vooralsnog onzeker. Uit lopende OV-studies blijkt de combinatie van een railverbinding over de Willemsbrug en een light-railverbinding niet effectief. In afwachting van een besluit omtrent deze lightrailverbinding dienen een aantal maatregelen genomen worden om de OV-bereikbaarheid van het gebied te verhogen. Daarbij moet zowel ingezet worden op een snelle en comfortabele noord-zuid verbinding als het verbeteren van het voor- en natransport bij bestaande (H) OV-haltes. Het stimuleren van het fietsgebruik en het experimenteren met nieuwe vormen van vervoer op maat kunnen al op korte termijn effect sorteren. De Kop van Feijenoord lijkt vanwege zijn ligging en dichtheid uitermate geschikt voor het experimenteren met een systeem van vraaggestuurd innovatief systeem van vervoer op maat. De oriëntatie van de Willems-as beperkt zich niet tot een verbinding in Noord-Zuid richting. Juist in de oost-westverbindingen is veel winst te behalen voor het verbeteren van de OV-bereikbaarheid op korte termijn.

Concrete acties:

- > **Ruimte reserveren op de Nieuwe Verlengde Willemsbrug voor een HOV-as voor elektrisch busvervoer waarbij een railverbinding op langere termijn niet onmogelijk wordt gemaakt.**
- > **Verbeteren van de oost-westverbindingen voor voetgangers en fietsers, zodat bestaande metrohaltes Wilhelminaplein, Rijnhaven en Maashaven beter bereikbaar worden vanaf de Kop van Feijenoord.**

- > **Stimuleren van het fietsgebruik en verbeteren van de fietsparkeervoorzieningen, zowel rondom woningen als rondom bestaande HOV-haltes in de directe omgeving van de Kop van Feijenoord.**
- > **Experimenteren met vervoer op maat. Hiervoor ruimte en dialoog creëren door innovatieve praktijken en vernieuwers een podium te geven. Hieraan gekoppeld nader onderzoek doen naar de doelgroepen in het gebied en hun mobiliteitsbehoefte.**
- > **De bestaande praktijk verder uitdagen door in te zetten op nieuwe coalities en netwerken en door op onderwerpen waarop de gemeente minder invloed heeft, zoals de lightrailverbinding tussen Leiden en Dordrecht actief te lobbyen richting het Rijk voor interventie.**

7.1.3 Benut de meekoppelkansen van Feijenoord City

De Kop van Feijenoord is niet alleen slecht verbonden met het centrum. Ook aan de zuidkant belemmeren de aanwezige infrastructuurbundels een goede ruimtelijke én programmatische verbinding met de omliggende gebieden. De ontwikkeling van Feijenoord City is een enorme kans om de verbinding van de Kop van Feijenoord met het zuidelijke deel van Rotterdam te verbeteren. Zowel de wijk Feijenoord als de wijk Hillesluis kunnen hiervan profiteren. Juist ruimtelijke en programmatische aansluiting vinden kan meerwaarde geven aan de buurten. De Rosestraat en de Maasoeveren zijn de logische routes van het centrum en de Kop van Feijenoord



De groene Rosestraat en het tunneldak (links)



Sportvoorzieningen in het Mallegatpark

naar het zuiden van Rotterdam en het buitengebied.

Verbinding Rosestraat - Colosseumweg

In het kader van de ontwikkeling van Feyenoord City wordt onder andere het Varkenoordse viaduct aangepakt. De ambitie is om de Colosseumweg en de Rosestraat met elkaar te verbinden. Deze ingreep versnelt de ontwikkeling van de Willems-as als stedelijke ontwikkel-as tussen het centrum en de gebiedsontwikkeling Stadionpark (zie figuur 1.1.). De openbare ruimte van de Rosestraat wordt daarmee verbonden met het West-Varkenoordsepark. Met deze verbinding wordt niet alleen de Kop van Feijenoord beter ontsloten. Ook het centrum wordt beter bereikbaar vanaf de zuidkant van Rotterdam. In combinatie met de aanleg van de Nieuwe Verlengde Willemsbrug (zie 7.1.1) ontstaat een directe verbinding vanuit het zuiden naar de binnenstad.

Mallegatpark

In de plannen voor Feyenoord City is het Mallegatpark tot nu toe onderbelicht gebleven. Het functioneert als de 'achterkant' van het toekomstige stadion. Vanaf de noordoever wordt het toekomstige stadion straks ontsloten vanaf de Oranjeboomstraat, de Rosestraat en de Laan op Zuid. Het verdient dus aandacht om de aanhechting van het Stadion op de Oranjeboomstraat zorgvuldig vorm te geven. Het Mallegatpark vormt als het ware de overgang tussen deze grootschalige gebiedsontwikkeling en de wijk Feijenoord met zijn bewoners. Om de wijk Feijenoord mee te laten profiteren van de nieuwe ontwikkelingen aan de zuidkant is een goede aansluiting op het stadion vereist. De inpassing

van goede en aantrekkelijke verbindingen voor fietsers en voetgangers en de thematische invulling van het park zijn cruciaal. Ook vanuit het programma Rivieroevers wordt het belang van goede verbindingen en ruimtelijke kwaliteit van deze plek onderschreven. De komst van een nieuw stadion biedt een enorme kans om deze opgave te verzilveren.

Concrete acties:

- > **Opstellen van een verkenning naar de verbinding Rosestraat – Colosseumweg**
- > **Verkennen van de ontwikkelkansen aan de Oostkant van Hillesluis**
- > **Het inpassingsvraagstuk meenemen in de planvorming voor Feyenoord City in goede afstemming met het programma Rivieroevers en de gebiedsontwikkelstrategie Feijenoord.**

7.1.4 Zet in op versnelling van de woningdifferentiatie

Eén van de beschreven opgaven is meer menging in de woningvoorraad in de wijk Feijenoord. Dit sluit aan bij de ambities van het Nationaal Programma Rotterdam Zuid en de Woonvisie. De huidige voorraad met ongeveer 90% sociale huurwoningen is erg eenzijdig. Samen met de lage mutatiegraad van de woningvoorraad vormt dit een serieuze belemmering om de gewenste kwaliteitssprong te bereiken. Meer diversiteit in het woningaanbod en de woonmilieus is vanuit alle beschreven ontwikkelperspectieven wenselijk. De manier waarop hier invulling aan wordt gegeven kan echter



Nieuwbouw op het Eiland van Feijenoord



Huidige bebouwin en inrichting openbare ruimte Nassauhaven

per ontwikkelperspectief verschillen. Zo zal er in het ontwikkelperspectief Metropool aan de Maas eerder sprake zijn van sloop-nieuwbouw of toevoeging. In het ontwikkelperspectief Buurtenrijk wordt vooral ingezet op transformatie van de bestaande voorraad.

Als het gaat om de transformatie van de sociale voorraad lijkt de noordkant van de Kop van Feijenoord kansrijker. Hier kunnen ook de oude historische kwaliteiten worden teruggebracht. Het gebied rondom de Persoonshaven vormt het sociale hart van de wijk en kan vanuit dat perspectief versterkt worden. Voor deze transformatie is samenwerking tussen verschillende partijen nodig. Belangrijk is een gezamenlijke visie op de toekomstige woningvoorraad in de wijk en een nauwe samenwerking tussen gemeente, Woonstad en ontwikkelaars om die te realiseren.

Concrete acties:

- > **Continueren en versterken van de coalitievorming rondom de Willems-as zoals is ingezet met de Lunch Pensant en het Stadmakerscongres**
- > **Samen met een coalitie van gemeente, corporaties, ontwikkelaars, ondernemers, bedrijven en bewoners zoeken naar een manier om deze woningdifferentiatie aan te pakken en te versnellen.**
- > **Het expliciet benoemen van de ontwikkeling van de Willems-as als ambitie in de prestatie-afspraken tussen gemeente en corporaties.**

7.1.5 Realiseer aantrekkelijke plekken van betekenis

Het gebied is niet alleen slecht toegankelijk, maar ontbeert ook aantrekkelijke en levendige verblijfsplekken. Er liggen verschillende kansen in het gebied om deze verblijfskwaliteit te versterken. In het kader van dit ontwerp onderzoek worden vijf kansen uitgelicht.

Oranjeboomstraat als hart van de wijk

Met de Nieuwe Verlengde Willemsbrug wordt een directe verbinding mogelijk gemaakt tussen de Willemsbrug en Feijenoord City. De Oranjeboomstraat vormt de belangrijkste schakel in deze verbinding. Het huidige profiel en de programmering zijn echter allesbehalve uitnodigend. De kwaliteit van de openbare ruimte is gebrekkig en de plinten hebben een negatieve uitstraling op de straat. De gemeente en de woningbouwcorporatie lijken anders aan te kijken tegen de ontwikkeling van de Oranjeboomstraat. In het kader van de detailhandelsnota voert de gemeente er een actief terugdringbeleid ten aanzien van winkels. De corporatie beschouwt de Oranjeboomstraat als het hart van de wijk. Het versterken van de identiteit van deze straat vormt de gemene deler en daarmee het vertrekpunt voor een kwaliteitsprong. Alle ontwikkelperspectieven laten zien dat de transformatie van de Oranjeboomstraat naar een gemengd stedelijk milieu randvoorwaardelijk is voor een kwaliteitsprong op de Kop van Feijenoord.



Het brede profiel van de Rosestraat



Huidige omgeving entree Station Rotterdam-Zuid

Concrete acties:

- > **Op korte termijn concentreren op levendige invulling van de hoekpanden met andere invulling dan detailhandel. Daarmee wordt tegelijk de noord-zuid verbinding als ook de verschillende oost-west verbindingen versterkt.**
- > **Op lange termijn inzetten op de transformatie van de huidige woningvoorraad. Bijvoorbeeld door actief in te zetten op kluspanden.**

De Rosestraat als 'groene' ontmoetingsplaats

De Rosestraat is vandaag de dag een kale betonnen vlakte. De ondertunneling van het spoor maakt deze ruimte lastig bebouwbaar. Op korte termijn is het uitgesloten dat hier grote ruimtelijke ontwikkelingen zullen worden gerealiseerd. Het ontwikkelperspectief Metropool aan de Maas biedt voorsnog niet meer dan een interessante doorkijk voor de langere termijn. Ontwikkelingen op de tunnelbak vragen om grote investeringen. Op korte en middellange termijn lijken andere ontwikkellocaties voor stedelijke verdichting kansrijker. Dat wil niet zeggen dat hier op korte termijn geen kansen liggen. Uit de analyse blijkt dat het gebied behoefte heeft aan ruimte voor (nieuwe en bestaande) lokale initiatieven die de sociale cohesie versterken. Denk aan de Rotterdamse Munt, het Hefpark, Hockeyclub Feijenoord en BMX010. De ruimte op de tunnelbak kan gebruikt worden om een plek te geven aan deze initiatieven waarbij je ze de zekerheid geeft dat ze een langere periode kunnen blijven. Daarnaast is de Rosestraat onderdeel van een potentieel groene verbinding tussen de Nieuwe en Oude Maas. Met

de verbinding van de Rosestraat met de Colosseumweg (zie 7.1.3) dient ook het profiel van de Rosestraat hier beter op ingericht te worden, bijvoorbeeld door ruimte te reserveren voor openbaar vervoer of een snelle fietsroute tussen stad en buitengebied.

Concrete acties:

- > **Ruimte creëren voor programmering en ontmoeting in het gebied. Het gebied kan worden ingezet als placemaker om de identiteit van de Willems-as in de tussentijd te versterken. De behoefte aan ontmoetingsplekken in het gebied is groot.**

Station Rotterdam Zuid als entree van de wijk

Het station Rotterdam Zuid manifesteert zich als een vesting waar mensen niet graag komen. De openbare ruimte en de programmering rondom het station zijn kwalitatief onvoldoende. Het station vormt bovendien niet alleen een ingang tot het OV-systeem; het is tevens één van de weinige oost-westverbindingen dwars op de spoorwegbundel. De belangrijkste uitgangspunten zijn het verbeteren van de verbindingen voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers), de zichtbaarheid en de toegankelijkheid van het station.

Concrete acties:

- > **Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit, verbeteren van de programmering en verbeteren van de overstekbaarheid van het station en de directe omgeving.**



Nieuw plantsoentje en terras aan de Binnenhaven



Productieve en creatieve bedrijvigheid aan de Piekstraat

Toegankelijke kades en havenbekkens

Naast de centrale ligging van het gebied vormen de rivier en de havenbekkens het goud van het gebied. In de bestaande situatie worden deze kwaliteiten totaal niet benut. De openbare ruimte rondom de insteekhavens worden nauwelijks gebruikt als verblijfsplekken. Levendige plinten ontbreken. Ook de rivier wordt nauwelijks ervaren. Van een oriëntatie op de rivier is in de bestaande situatie geen sprake. Zowel de Nassaukade aan de zuidkant als de Boompjeskade aan de noordkant vormen een in potentie aantrekkelijk waterfront waarvan de kwaliteiten momenteel onderbenut blijven. Een sterkere oriëntatie op de rivier, het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en het stimuleren van levendigheid langs de oevers en kades zou de verblijfswaarde van het gebied een enorme impuls geven.

Concrete acties:

- > **Versterken van de oriëntatie op de rivier en de havenbekkens door het verbeteren van de toegankelijkheid en het gericht inzetten op levendige plinten op strategische plekken. Hiermee de plaatswaarde bestaande kades verhogen.**
- > **Verder inzetten op aantrekkelijke verbindingen langs de rivier zoals in het kader van het programma Rivieroevers is ingezet.**

Omgeving Piekstraat als creatieve broedplaats

In alle concepten wordt naar de omgeving van de Piekstraat als mogelijkheid voor transformatie naar woningbouw of mixed-use. Deze locatie kan ook profiteren van het zicht

op het nieuwe stadion. In Metropool aan de Maas zou het te realiseren knooppunt ervoor kunnen zorgen dat deze locaties zich lenen voor volledige transformatie met een hoge dichtheid aan het waterfront, maar dit vergt principiële keuzes en grote publieke investeringen. De andere perspectieven gaan uit van een scenario met mixed use en een meer organisch ontwikkelpad.

Concrete acties:

- > **Benutten van de creatieve bedrijvigheid en dynamiek van de omgeving Piekstraat als aanjager voor de gebiedsontwikkeling.**

