



Visie verlevendiging Wilhelminapier

Concept







1. Inhoudsopgave

2. Inleiding en leeswijzer	4
3. Context / aanleiding	7
Veranderde beleidskaders (autonome) ontwikkelingen Probleempunten	
4. Ambitie	12
5. Conclusies / maatregelen	14
6. Uitvoeringsplan	16
7. Afsluitende opmerkingen	18
8. Onderbouwende Essays	21
1. Schering en inslag (Paul Achterberg /Atelier Quadrat)	
2. Verkeer (Joep Lax / Verkeer en Vervoer)	
3. Plintenstrategie (Rob Groote Bromhaar/ Projectmanagementbureau) en experiment (Anne Nigten / Hogeschool Rotterdam en Ruud Visschedijk / Nederlands Fotomuseum)	
4. Experiment Baltimore (Tom van Odijk / TomDavid Architecten)	

2. Inleiding en leeswijzer

In het begin van de jaren '90 is begonnen met de ontwikkeling van de Kop van Zuid, resulterend in het Masterplan Kop van Zuid en het bijbehorende Q-boek voor de inrichting van de buitenruimte. In 1999 zijn de toen lopende ontwikkelingen samen met de bestaande (master)plannen gebundeld en in een breder kader geplaatst met als doel het inzichtelijk maken van de buitenruimteambities van de Wilhelminapier. Het inrichtingsconcept voor de buitenruimte is gestaag uitgevoerd en heeft samen met de hoogwaardige architectuur en nadrukkelijke relatie met de rivier, geleid tot een sterke eigen identiteit voor dit dicht bebouwde nieuw stuk Rotterdams centrum. In dit opzicht is het concept in zijn opzet geslaagd.

Echter, de wereld heeft niet stil gestaan. Een plan voor een gebied in ontwikkeling heeft geen eeuwigheidswaarde en is geen statisch gegeven. Na 18 jaar wordt het – conform het besluit van de Stuurgroep Binnenstad op 16 september 2016 - tijd om de plannen opnieuw te bekijken, de huidige stand van de buitenruimte opnieuw te analyseren en de buitenruimte ambities en eisen te herijken.

De notitie is als volgt opgebouwd: gestart wordt met het benoemen van de ontwikkelingen die aanleiding hebben gegeven om het buitenruimteplan te herzien. Vervolgens wordt de ambitie voor dit al weer bijna afgeronde stuk binnenstad gedefinieerd.

De ambitie is uitgewerkt in vier afzonderlijke onderbouwende essays, waarvan de belangrijkste conclusies en maatregelen in de daarop volgende hoofdstukken worden beschreven en hun weerslag krijgen in een uitvoeringsplan.

De notitie is tot stand gekomen met de input van ondernemers, bewoners en culturele instellingen van de Wilhelminapier. Via een drietrapsraket (inventarisatie/ambitie, analyse, conclusies) heeft de begeleidingscommissie vorm gegeven aan de voorgestelde maatregelen. De reacties op het conceptplan zijn zoveel mogelijk in onderhavige eindrapportage verwerkt. Hoewel in het onderzoek ook de nabije omgeving van de Wilhelmiapier is beschouwd, kennen de voorgestelde maatregelen een duidelijke afbakening: van het Koninginnenhoofd aan de westzijde tot het Wilhelminaplein aan de oostzijde.





3. Aanleidingen

In de laatste 18 jaar, sinds de laatste herziening van de buitenruimteambities, hebben zich meerdere aanleidingen voorgedaan om het plan nu opnieuw onder de loop te nemen:

Veranderde beleidskaders

Sinds de jaren '90 hebben zich politieke wisselingen voorgedaan die invloed hebben uitgeoefend op het beleid van de gemeente. Drie van deze beleidsstukken, die door het huidige college nog omarmd worden, zijn:

Verbonden stad (2007)

Architect Jan Gehl heeft in 2007 onderzoek verricht naar de werking van de openbare ruimte in de binnenstad in Rotterdam. Brandpunten en parels (waaronder de Wilhelminapier) dienen beter benut te worden door ze met elkaar te verbinden via een hechte groenstructuur en de ontwikkeling van centrumbrede/integrale kaders voor inrichtingskwaliteit, ontwerp, beheer, onderhoud en handhaving.

City lounge (2008)

In 2008 is een koers ingezet met het Binnenstadsplan Citylounge, dat in het huidige collegeprogramma wordt onderschreven. We willen de uitstraling van de binnenstad vergroten door blijvend te investeren in de kwaliteit en levendigheid: Rotterdam als City Lounge. Doel is om wonen en werken in de binnenstad aantrekkelijker te maken. Belangrijk is, naast een toename van meer open levendige plinten, een aanpak van de buitenruimte waarbij veel aandacht is voor vergroening, de voetganger en de fietser, verbinden van binnenstadsdelen en het verminderen van straatparkeren. Uitgaande van de "Stad op twee oevers" en de Wilhelminapier als onderdeel van het centrum van Rotterdam is het van belang deze koers ook voor de pier te beschouwen.

Rotterdamse Stijl (2008)

Om meer rust, eenheid en herkenbaarheid aan te brengen in de buitenruimte is de Rotterdamse Stijl ontwikkeld. Onderdeel is een betere kwaliteit van het meubilair en de bestrating. Er is gekozen voor duurzame materialen met een hoogwaardige uitstraling. Door eenduidig materiaalgebruik kan het onderhoud efficiënter gebeuren.

Alle richtlijnen m.b.t. de Rotterdamse Stijl zijn opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte Rotterdamse Stijl, het Lichtplan Rotterdam en de Boomstructuurvisie.

De bestrating en het meubilair van de Wilhelminapier nemen een uitzonderingspositie in ten opzichte van de rest van de stad. Daar zijn inmiddels veel gebieden aangepast in de Rotterdamse Stijl. Voor de Wilhelminapier werd dit door haar specifieke karakter vooralsnog niet wenselijk geacht. Er is tot nu toe voor gekozen om binnen de projectgrenzen de buitenruimte af te ronden met eerder gekozen richtlijnen en materialen. Met het oog op de relatie met de binnenstad, de aanscherping van de Rotterdamse stijl en de onzekere beschikbaarheid van de bijzonder materialen voor de pier, is de eigenheid van de (afwijkende materialen van de) pier onderwerp van discussie.

(Autonome) ontwikkelingen

Meerdere (autonome) ontwikkelingen oefenen invloed uit op de inrichting van de buitenruimte. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

Veranderde rol van de overheid

Vanwege de economische crisis is de gemeente Rotterdam op zoek gegaan naar nieuwe mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling. Een uitwerking daarvan is met beperkte financiële middelen probleemgebieden in de stad aanpakken dan wel kansrijke gebieden ontwikkelen. Hiermee wijzigt de rol van de gemeente van ontwikkelaar naar facilitator en wordt er ruimte geboden aan nieuwe particuliere initiatieven, die niet per se één op één overeenstemmen met huidige beleidskaders en openbaarheid van delen van de publieke ruimte. Te denken valt onder meer aan initiatieven van derden om te participeren in de inrichting van de buitenruimte of uitbreidingen van de binnenruimten in openbaar gebied, waar bijvoorbeeld met het afbakenen van terrassen openbaar gebied wordt toegeëigend. Elk nieuw bouwplan leidt tot nieuwe (onvoorziene) zaken, wensen en initiatieven en stelt nieuwe eisen aan de inrichting.



Toename fietsgebruik en laden/lossen

Het stedelijk verkeersplan zet nadrukkelijk in op verhoging van het aandeel fietsen in de verplaatsingen van en naar de binnenstad. Dit moet tot stand komen door goede en comfortabele fietsinfrastructuur te realiseren en aandacht te hebben voor het fietsparkeren en –stallen. De centrale as (Coolingsingel – Erasmusbrug – Wilhelminaplein) wordt nadrukkelijk gezien en heringericht als hoofdfietsas. Dit beleid leidt samen met de autonome groei van fietsen tot een grote toename van fietsers.

Behalve dat deze ontwikkeling in de stad leidt tot een toename van het aantal fietsers hebben voornamelijk de komst van het gebouw De Rotterdam en de aanleg van de Rijnhavenbrug van/naar Katendrecht voor een sterke toename van het aantal fietsers en scooters/motoren op de Wilhelminapier geleid. De vele fietsers hebben hun invloed op de aangelegde (sterk op de auto gerichte) verkeersontsluiting. Zij hebben ook stallingsruimte nodig en die wordt niet altijd gezocht in de gebouwde parkeerkelders. Dat heeft zijn weerslag op de begaanbaarheid en het aanzien van de stoepen.

Daarnaast stijgt met elk nieuw gebouw de hoeveelheid laden en lossen en kortparkeren op straat. Ook de stijging aan pakketdiensten als gevolg van internetaankopen heeft zijn weerslag. Dit gebeurt op of naast de rijweg, in het openbaar gebied. De groei van fietsers en laden/lossen heeft effect op de doorstroming, de veiligheid en de parkeerruimte in het gebied.

Cruiseterminal

De sterke groei van de zeecruise-sector, waarbij Rotterdam steeds belangrijker wordt en momenteel circa 70 tot 80 schepen per jaar ontvangt, legt een groot beslag op het functioneren van de pier. Denk hierbij aan het accommoderen van bijzonder verkeer (tourbussen, taxi's), bevoorrading en de verminderde toegankelijkheid van de kade voor voetgangers. Het effect op het autoverkeer is het grootst bij een turn aroundcall (waarbij alle passagiers in- en uitchecken) en minder bij een transitcall (een tussenstop in Rotterdam). De turn aroundcall legt een zware claim op de parkeercapaciteit langs de Wilhelminakade vanwege de vele halers en brengers.

In ieder geval tot 2024, maar wellicht tot 2029 blijft de cruise op de pier gehandhaafd. Een verhuizing wordt noodzakelijk als er een nieuwe westelijke stadsbrug komt of als de plot Baltimore wordt bebouwd. Voor beide ontwikkelingen zijn echter nog geen concrete plannen. Tot die tijd zullen de unieke ligging van de cruiseterminal in het centrum en de geringe kosten van het handhaven van de cruise doorslaggevend zijn in het besluit om op de pier te blijven.

Opleveringen 2017/2018

In 2017 en 2018 worden er meerdere projecten op de pier gestart of afgerond:

- **Pakhuismeesteren:** het oude pakhuis ondergaat een rigoureuze en spectaculaire verbouwing, met een nieuwe houten dakopbouw en een open gevel. De Spaanse hotelketen Room Mate bouwt 230 kamers en de begane grond krijgt een invulling met een publiek toegankelijke “mercado”. De oplevering is in september 2017, waarna gestart wordt met de herinrichting van de omgeving.
- Ook de 2 nieuwe woontorens **Seattle/Boston** worden dit jaar opgeleverd, waarna gestart wordt met het afmaken van de inrichting van de boemenrijke Antoine Platekade.
- Op 24 maart 2017 heeft de officiële start plaatsgevonden van de uitbreiding van het “nieuwe” hoofdkantoor van KPN. De uitbreiding kent een transparante begane grond met publiek toegankelijke entrees (met experience center). Het plein tussen KPN en de Erasmusbrug wordt heringericht.
- De zeecruise krijgt de beschikking over nieuwe hekwerken en de arcade van de **cruiseterminal** wordt mogelijk opgeknapt, waarbij ook de verlichting wordt verbeterd.

Opleveringen na 2018

Vanaf 2019 starten de laatste 2 bouwprojecten op de pier, te weten Chicago (uitbreiding hotel New York + woningen) en Havana-Philadelphia (2 woontorens). De plot Baltimore kan pas bebouwd worden als de cruise is vertrokken.

Vraagstukken

Nu de Wilhelminapier in de afgelopen jaren is veranderd van een “gebied in ontwikkeling” naar een druk functionerend stuk binnenstad met nog enkele ontwikkellocaties te gaan, manifesteren zich ook meerdere problemen / vraagstukken en kansen. In willekeurige volgorde (en niet als uitputtend bedoeld) zijn samen met de begeleidingscommissie de volgende punten benoemd:

- Onveilige situaties met fietsers in de tegenrichting. De verkeersinfrastructuur legt een atypische eenrichtingsstructuur op die door fietsers niet altijd wordt nageleefd.
- Onveilige straten. Vooral buiten de drukke momenten nodigen de brede wegen uit tot hard rijden;
- Een gemis aan “groen” of intimiteit in de beleving van bewoners, ondernemers en bezoekers, geplaatst naast de stoere open havenomgeving;
- Het rommelige aanzien in verband met het parkeren van fietsen, motoren en scooters rondom (met name) De Rotterdam;
- De verkeersinfrastructuur en aansluiting op het Wilhelminaplein, die een beperkte capaciteit kent en een risico op filevorming op de hoofdstructuur bevat;
- Vindbaarheid van de pier vanaf het Wilhelminaplein en uitingen ter herkenning van functies op de pier (signing);





- Verwarrende / foute bewegwijzering;
- De uitstraling van de plinten, het gemis aan plintfuncties en de schaal van de plinten. Dit in tegenstelling met het concept van de pier, dat uitging van een sterke uitwisseling en transparantie van binnen met buiten;
- Het gemis van een winkel voor dagelijkse boodschappen en kleinschalige laagdrempelige horeca met een lange openingstijd;
- Problemen met de bevoorrading van de gebouwen op zowel de straten als in de tussenstraten;
- De breekbaarheid van het gekozen bestratingsmaterialen op de trottoirs langs de hoofdstraten en het gebruiksgemak van de keienbestrating van terrassen voor het gebouw De Rotterdam (Hummingbird / Aqua Asia);
- De (mogelijke) tijdelijke inrichting van de (nog) onbebouwde kavels Chicago en Baltimore;
- De keuze om de cruise na 2024 al dan niet te handhaven. Hier staat de representativiteit en sfeer van de cruise haaks op de verkeers- en parkeeroverlast en de toegankelijkheid van recreëren op de kade; al dan niet te handhaven. Hier staat de representativiteit en sfeer van de cruise haaks op de verkeers- en parkeeroverlast en de toegankelijkheid van recreëren op de kade;
- Onduidelijkheid over het aantal noodzakelijke en te verlenen parkeervergunningen en de plaats waar parkeren wordt toegestaan met vergunning;
- Klachten over het beheer, waar van de pier een exclusief hoogwaardig buitenruimtebeeld wordt verwacht. Zwerfvuil/ obscure hoekjes/ snel vuil wordende tegels en kapotte bestrating;
- Het gemis aan ruimte voor evenementen en programmering.
- De positionering van de Wilhelminapier ten opzichte van Katendrecht;
- Plukken van laaghangend fruit: start met experimenten (zoals kunsttoepassingen);
- Het niet meer voorradig zijn van de speciaal voor de Wilhelminapier ontworpen verlichtingsarmaturen en de exclusieve koro-banken;
- Het verplaatsen van het drijvend paviljoen (de "bollen") in de Rijnhaven naar een nieuwe ligplaats ter hoogte van Lantaren Venster;

Zowel het evolueren van de beleidskaders, de autonome ontwikkelingen als een reeks probleempunten dwingt tot onderzoek hoe de buitenruimte beter toekomstbestendig gemaakt kan worden om te voldoen aan genoemde behoefte. Hierbij lijkt het bestaande inrichtingsconcept nog altijd als een goed vertrekpunt te dienen, maar zullen op onderdelen aanpassingen moeten worden doorgevoerd.

In de slothoofdstukken wordt duidelijk wat er met bovenstaande punten is gedaan en wat de voorstellen voor verbetering zijn. Echter, het is eerst van belang om te weten waar we met de pier naartoe willen. Pas als de ambitie bepaald is, kunnen er maatregelen ter verwezenlijking geformuleerd en genomen worden.



4. Ambitie

Bij het inventariseren van de problemen / vraagstukken werd al snel duidelijk dat alleen een nieuw of aangepast buitenruimteplan de lading niet dekt. Er is meer nodig; een visie die als kapstok kan dienen en duidelijk maakt wat voor een gebied de Wilhelminapier is in de toekomst en in de context van de stad.

De Wilhelminapier is vanouds een scherp afgebakend gebied op de zuidoever van Rotterdam. Als schiereiland ligt het opvallend in de bocht van de rivier en het hart van de stad. Een eigenstandig uniek deel van Rotterdam met een sterke relatie met het water en een voelbaar onderdeel van het centrum. De hoge bebouwingsdichtheid, de hoogwaardige architectuur en voor de stad exclusieve inrichting van de buitenruimte ondersteunen de eigen identiteit. Veel lijkt er aan gelegen de eigen karakteristiek en exclusiviteit te bestendigen. Met behoud van de goede dingen en het oplossen van meerdere probleempunten kan de pier doorgroeien naar een bruisender gebied van het Rotterdamse stadscentrum. Hiermee zal de buitenruimte van de pier voor zowel bezoeker, werker als bewoner een hoger gebruik en appreciatie krijgen.

De rode draad is:

- Een beter / levendiger verblijfsklimaat op de Wilhelminapier als onderdeel van de binnenstad.
- Door onder meer:
 - Meer intimiteit en groen naast de stoere haven gerelateerde karakteristieken;
 - Een goede ordening en afwikkeling van verkeersstromen, stallen en bevoorraden, daarmee de veiligheid voor de fiets en ruimte voor de wandelaar bewakend;
 - Meer interactie / gastvrijheid / gezelligheid / gastvrijheid / comfort
 - City-lounge (met ook wayfinding en experimenten) als voorbeeld.



Met de wetenschap dat een levendige openbare ruimte wordt gevormd door de combinatie van de inrichting en de activiteiten die daarin plaats vinden, is de studie naar de toekomst van de pier – om de ambitie te verwezenlijken - langs vier (elkaar overlappende) lijnen onderzocht:



1. Inrichting, sfeer en karakter van de buitenruimte (essay Paul Achterberg / atelier Quadrat);
2. Verkeer, stroomlijnen van de ontsluitingen met de capaciteit en veiligheid van gebruikers indachtig (Joep Lax / Verkeer en Vervoer);
3. Plintenstrategie (Rob Groote Bromhaar/ Projectmanagementbureau) en experiment (Anne Nigten / Hogeschool Rotterdam en Ruud Visschedijk / Nederlands Fotomuseum);
4. Experiment Baltimore, bedoeld voor het snel realiseren voor initiatief door onder meer plaatselijke ondernemers (Tom van Odijk / TomDavid Architecten).

Hierna volgen de 4 “essays”, waarna de belangrijkste conclusies en maatregelen voor de pier in hoofdstuk 5 besproken worden.

5. Conclusies en maatregelen

De vier essays uit hoofdstuk 4, die separaat van elkaar zijn geschreven maar met elkaar samenhangen, laten zich vertalen tot uitgangspunten voor een nieuw integraal buitenruimteverhaal voor de Wilhelminapier.



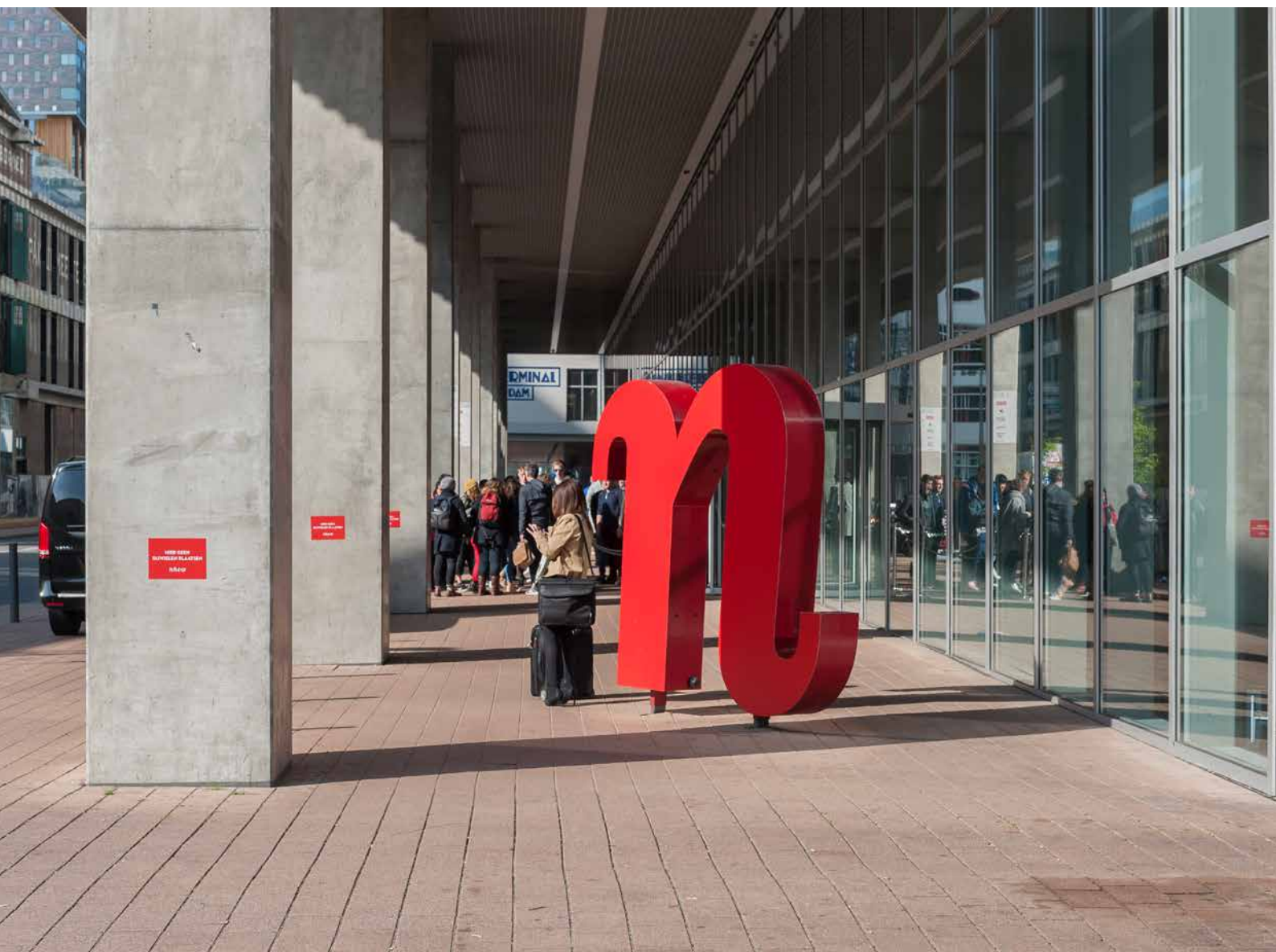
De belangrijkste maatregelen / nieuwe elementen zijn in het **eindbeeld (voor fasering zie hoofdstuk 6)**:

1. De roep om meer 'plek', 'gezelligheid' en een 'warme jas' wordt gevonden in een sterk weefsel van schering en inslag, waarin de groenstructuur versterkt wordt door:
 - Het verzachten van de Otto Reuchlingweg (de schering) door ritmische boombeplanting langs het zuidelijk trottoir.
 - Een nieuwe boombeplanting in de nu nog kale tussenstraten Edam, Statendam en Westerdam (de inslag), die bijdraagt aan sfeer en klimaat. De nieuwe groenstructuur zorgt voor een geleidelijke overgang tussen de harde en stenige openheid van de utilitaire Holland Amerikakade en de zachte en intieme Antoine Platekade.
 - De introductie van shared space in de tussenstraten en de (uiteindelijke) gehele afsluiting van de Statendam (na het eventuele vertrekken van de cruise). Voor de cruisebranche wordt de Statendam gebruikt als taxibuffer. De Westerdam en Edam worden eenrichtingsstraten vanaf de Wilhelminakade. De Statendam is vooralsnog ook vanaf de Otto Reuchlingweg bereikbaar.
2. De roep om veiligheid voor fietsers en het probleem met laden, lossen en kort parkeren wordt getackeld met een nieuw wegprofiel.
 - Er komen (gekleurde) fietssuggestiestroken in twee richtingen op de Wilhelminakade. Hiermee geven we fietsers een veilige plaats op de weg.
 - Op de Otto Reuchlingweg krijgt het fietsverkeer "de pier af" een aparte fietsstrook.
 - De fietsstroken op de Wilhelminakade zorgen voor een verbod voor het laden/lossen op de rijweg. Het laden / lossen wordt opgelost / verbeterd door ruimte te creëren naast de rijbaan in een aanliggende strook.
3. Het rommelige aanzien wat betreft fietsers en motoren op het begin van de Wilhelminakade (ter hoogte van De Rotterdam) wordt opgelost met bewezen praktijkvoorbeelden. Voldoende rekken, verboden, maar ook geschilderde vakken of andere bestratingstypen. "Weesfietsen" worden meerdere keren per jaar verwijderd.
4. De exclusieve "Kop van Zuid"-inrichting wordt gecontinueerd. Het vervangen van inrichtingselementen in de Rotterdamse Stijl is duur (vervangingsinvesteringen) en past niet bij het ontwerp van de pier.
5. Aan de roep om "experimenten" en het "plukken van laaghangend" fruit wordt tegemoet gekomen met 2 initiatieven: het met kunstinstallaties verlevendigen van de publieke ruimte en plinten (essay 3) en het plan Rokade voor de plot Baltimore (zie essay 4), als aanjager van een levendige openbare ruimte.
6. De entree van de pier wordt aantrekkelijker door een nieuw ontwerp voor het plein tussen KPN en de Erasmusbrug. Hoewel het IP-proces officieel nog moet starten is er consensus over de inpassing van "zitaanleidingen" in (mogelijk) kunstvorm. De rolcontainers die behoren tot de huurders van de Rotterdam moeten inpandig een plek krijgen. In het IP-proces zal De Rotterdam betrokken worden.
7. De bestrating van de terrassen voor de Rotterdam wordt aangepast aan de vergunde terrasruimte.
8. Overige maatregelen. Niet in een getekend eindbeeld te vangen, maar belangrijk om de ambities met betrekking tot de pier gestalte te geven zijn:
 - Het voortouw nemen in de programmering van de (invulling) van het plot Baltimore door de culturele partners.
 - Het zoeken naar en aanstellen van een "kwartiermaker" voor zowel de programmering van de pier als de invulling van de plintfuncties.
 - Om uitvoeringsplannen en experimenten meer context en houvast te geven dient de visie geregeld (iedere 3 jaar) samen met de betrokken partners tegen het licht gehouden te worden en zo nodig te worden geactualiseerd.



6. Uitvoeringsplan

De maatregelen en conclusies uit hoofdstuk 5 leiden tot een afgeronde, aantrekkelijke pier in een eindsituatie. Voordat het zover is krijgen we echter nog te maken met 2 majeure bouwprojecten, namelijk The Sax van ontwikkelaar BPD en Chicago van Westcord hotels. De projecten trekken onder meer veel bouwverkeer aan met als gevolg dat niet alle maatregelen per direct uitgevoerd kunnen worden.



Onderstaand volgt een mogelijke fasering van de maatregelen / oplossingen in de tijd:

2017-2018

- Nader uitwerken en uitvoeren van de quick-wins, namelijk de tijdelijke experimenten Rokade en de installaties / kunstwerken van Hogeschool Rotterdam / Nederlands Fotomuseum. De doorlooptijd van beide ontwerpen bedraagt maximaal 6 maanden. Uitvoering is voorzien in q4 van 2017.
- Start programmering, waarbij de culturele partners nadrukkelijk het voortouw nemen. Binnen 6 maanden is het format gereed. Bewoners, bezoekers, horeca en bedrijven van de pier worden actief betrokken. Om het actieve onderlinge contact tussen stakeholders te accommoderen wordt een kwartiermaker / programmeur aangetrokken, die uiteraard ook een rol heeft bij het vormgeven van de experimenten en die een actieve rol vervult bij het benaderen van (commerciële) partijen om de plinten te vullen. De beoogde kosten voor het aanstellen van een kwartiermaker bedragen ca. € 25.000,- per jaar.
- Nader uitwerken en uitvoeren van het inrichtingsplan voor het plein van de KPN. De start van de uitvoering staat gepland in q 4 van 2017. Belangrijke onderdelen vormen het creëren van zitgelegenheid (dmv kunst) en het (inpandig) oplossen van de rommelige aanblik van de expeditiestraat tussen De Rotterdam en KPN. De gemeente neemt het voortouw in het IP-proces. Over de verdeling van de kosten voor de uitvoering moeten nog nader bepaald worden tussen KPN en de gemeente.
- Oplossen van de rommelige aanblik van fietsers en motoren aan het begin van de Wilhelminakade door het bijplaatsen van rekken, het instellen van verboden en het aanbrengen van suggestiestroken voor stalling. Tevens worden weesfietsen geregeld verwijderd. De APV wordt hierop aangepast.
- Het aanbrengen van (2 richtingen) fietsstroken op de Wilhelminakade **met in eerste instantie gebruikmaking van het huidige wegprofiel**. Hiermee wordt de veiligheid van de fietsers verbeterd en zal de optische versmalling van de weg uitnodigen tot langzamer en logischer verkeersgebruik door het autoverkeer (dat nu nog vaak de neiging heeft om tegen de richting in het Wilhelminaplein op te rijden).
- Het instellen van venstertijden voor laden en lossen.
- Het in het huidige profiel optimaliseren van het “op de stoep” laden en lossen **tot en met** De Rotterdam en Pakhuismeesteren. Dit werk wordt ingepast in de uitvoering van het IP voor Pakhuis Meesteren. De extra kosten voor deze (bescheiden) ingreep dienen nog geraamd te worden. Bijkomend voordeel is dat op de plaatsen waar de laad en losplekken komen op dit moment de meeste gebroken 60 x 20 tegels liggen. Deze worden vervangen door de goed overrijdbare 30 x 10 tegels (plus inritbanden).
- Met respect voor de in de korte toekomst nog benodigde ruimte voor autoverkeer een aanvang maken met het inrichten van de Statendam als shared space.



- Boombepplanting aan de zuidzijde van de Otto Reuchlingweg.
- Het jaarlijks schoonmaken en vervolgens direct coaten van de “dektegels”, waardoor ze een frissere aanblik krijgen.
- Het aanpassen van de keienbestrating bij De Rotterdam aan de vergunde terrassen van Aqua Asia en Hummingbird.
- Het plaatsen van volwassen groen in boombakken ter hoogte van De Rotterdam.
- Het plaatsen van extra bomen in de Prinsendam bij de uitgang van de metro.
- Een nieuw verlichtingsplan opstellen voor de Wilhelminakade.

Na de bebouwing van de kavels The Sax en Chicago

Na de afronding van de laatste bouwprojecten is de pier, op de plot Baltimore na, “af”. Alsdan is het de tijd om het in de eindsituatie voorgestelde wegprofiel te realiseren. Dit betekent een als verblijfsgebied ingerichte en afgesloten Statendam (met uitzondering van cruisedagen). Een shared space inrichting van de Westerdam en Edam.

7. Afsluitende opmerkingen

De Wilhelminapier is een hoogstedelijk gebied dat in enkele decennia in is verzezen en een grote stempel drukt op Rotterdam als stoere en no nonsense hoogbouwstad. Een gebied waar Rotterdammers trots op zijn. Nu de ontwikkeling bijna is afgerond, blijkt er op het oorspronkelijke plan “slechts” een finishing touch nodig te zijn: het creëren van levendigheid, gezelligheid en menselijke maat op oogniveau, met logische structuren en veiligheid in het achterhoofd. Met het uitvoeren van in voorgaande hoofdstukken voorgestelde maatregelen kan een grote slag gemaakt worden, al hebben ze geen eeuwigheidswaarde. De visie dient (3 jaarlijks) tegen het licht gehouden te worden. De Wilhelminapier maakt onderdeel uit van een stad in constante beweging, net als het haar omringende water en het omliggende Katendrecht..







8. Onderbouwende Essays



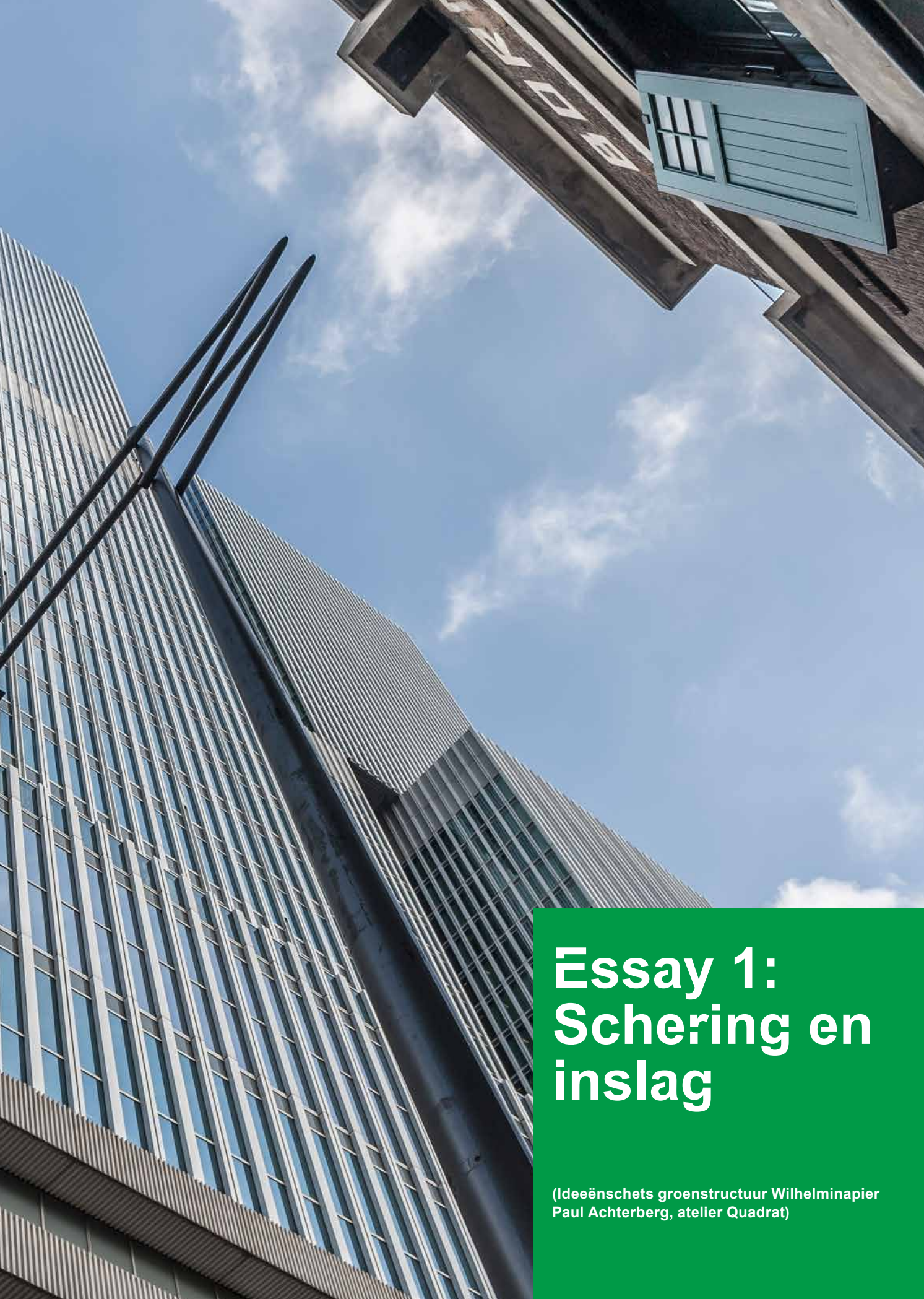


plachterberg
& bijhouwer
advies, gall
maatschap

QUADRAT



atelier voor stedenbouw, landschap en architectuur
schiedamsedijk 85-d 3011 en rotterdam
telefoon 010 413 30 88 email atelier@quadrat.nl
website www.quadrat.nl



Essay 1: Schering en inslag

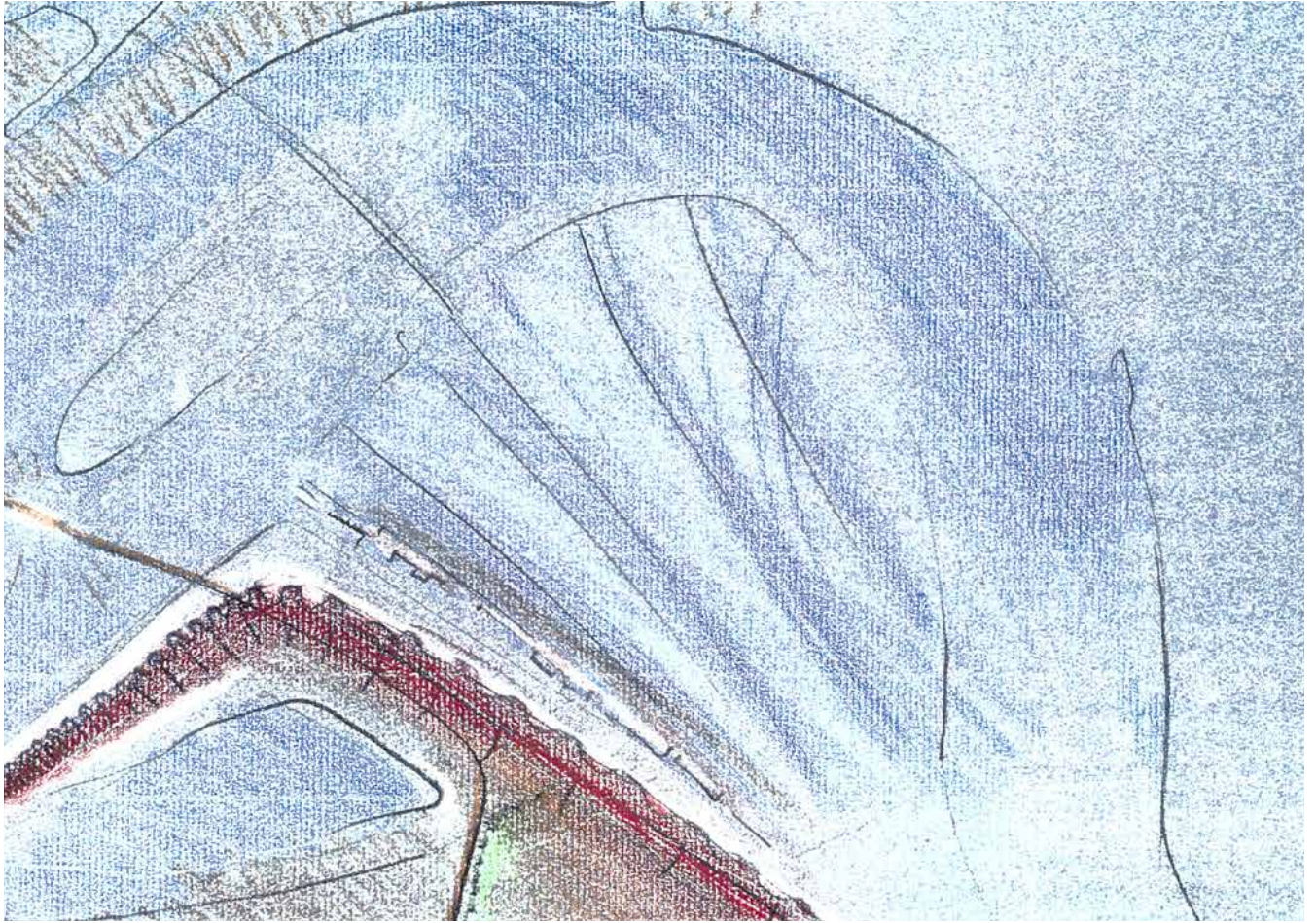
(Ideeënschets groenstructuur Wilhelminapier
Paul Achterberg, atelier Quadrat)





Inhoud

De Wilhelminapier en de Kop van Zuid.	27
Rondje Rijnhaven	29
Schering	31
Inslag	33
Opties voor een rijke groenstructuur	35
Contrasten op de pier	39
Colofon	43



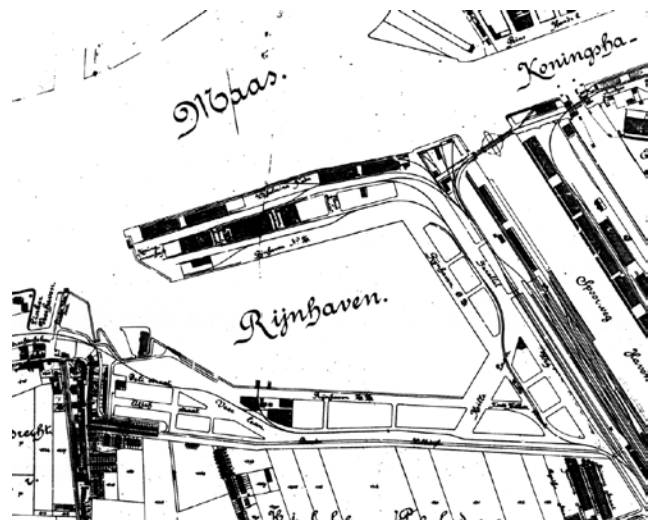
Schets Neel Korteweg
Uit: De Kop van Zuid: kwaliteit en beeldvorming
Stadsontwikkeling Rotterdam, 1990

De Wilhelminapier en de Kop van Zuid

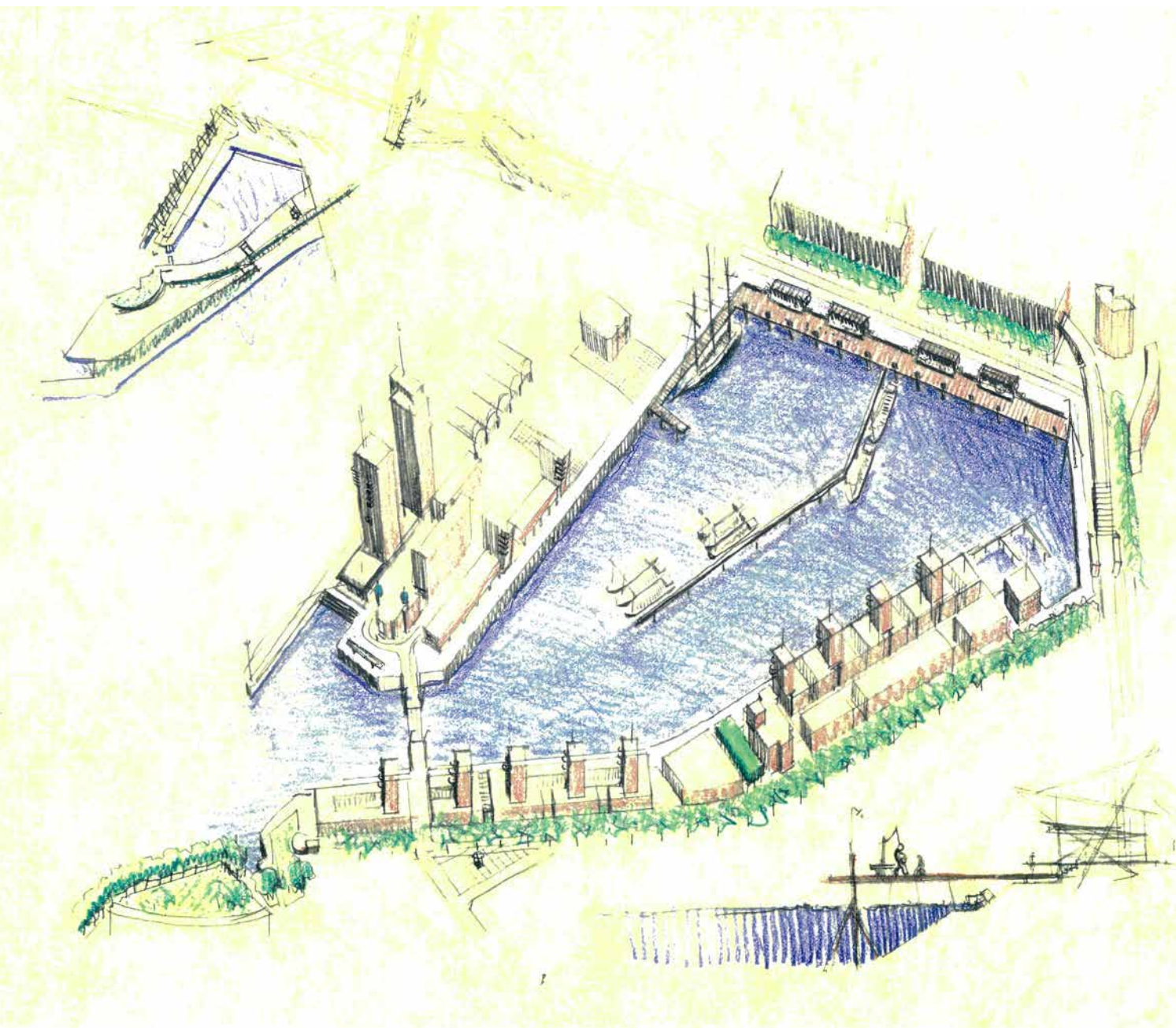
De Wilhelminapier is geen geïsoleerd stedelijk project. Al in de eerste schetsen die de basis vormden van het masterplan voor de Kop van Zuid, dertig jaar geleden, is de pier onverbrekkelijk verbonden met de Laan op Zuid en de Rijnhaven.

Er is een 'buitenkant' bepaald, de zijde van de Nieuwe Maas en de Koningshaven, en een 'binnenkant', de zijde van de Rijnhaven.

De schets van Neel Korteweg in het boek 'De Kop van Zuid: kwaliteit en beeldvorming', Stadsontwikkeling Rotterdam 1990 weerspiegelt die gedachte op krachtige wijze. De schets is de aanzet tot een stedelijk weefsel met de kans op ontwikkeling van interessante schaal- en milieucontrasten. De samenhang was voorheen ook letterlijk; de havensporen kromden zich van de kaden, van de Rijn- en Spoorweghaven de pier op.



Wilhelminapier ca. 1895



Schets Paul Achterberg
Uit: De Kop van Zuid: buitenruimte
Stadsontwikkeling Rotterdam, 1990

Rondje Rijnhaven

Eind 19e eeuw bedachten de haveningenieurs een innovatieve komvormige haven met ruimte, niet alleen voor overslag op de kade, maar vooral voor overslag middenin de haven via drijvende graanelevatoren.

Nu de haven stap voor stap van industriegebied naar burgelijke stad transformeert biedt de komvorm een uitgelezen kans voor de ontwikkeling van een 'Rondje Rijnhaven'.

De schets in het boek 'De Kop van Zuid, buitenruimte', Stadsontwikkeling Rotterdam 1990 toont een voorbeelduitwerking van dit rondje. Voor de stedenbouwkundige doorsnede van de pier werd toen nog gedacht aan hoogbouw langs de Maas: de 'harde kant' en middel hoogbouw aan de Rijnhaven: de 'zachte kant'.

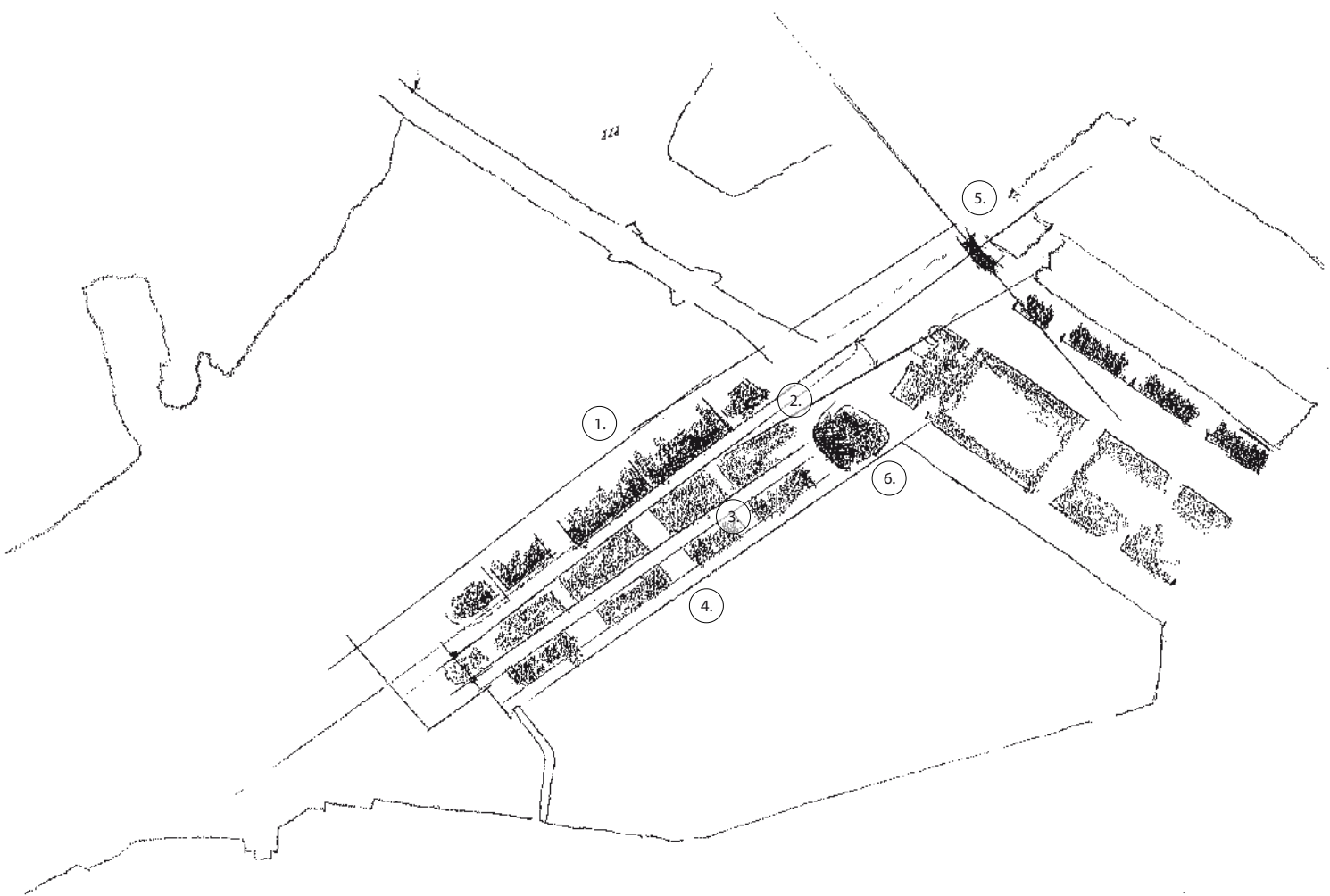
Bij de cruiseterminal toont de schets een pleinruimte die dit gebouw met de Rijnhaven verbindt. Aan de zijde van de Posthumalaan is een recreatieve zone gedacht met een ruim, zonnig steigerdek.



De Rijnhaven wacht op een groen wandelrondje....



.... en het platanendak op de Antoine Platekade is nu al de eerste aanzet



1. Holland Amerikakade
2. Wilhelminakade
3. Otto Reuchlinweg
4. Antoine Platekade
5. Maastoren
6. Luxor

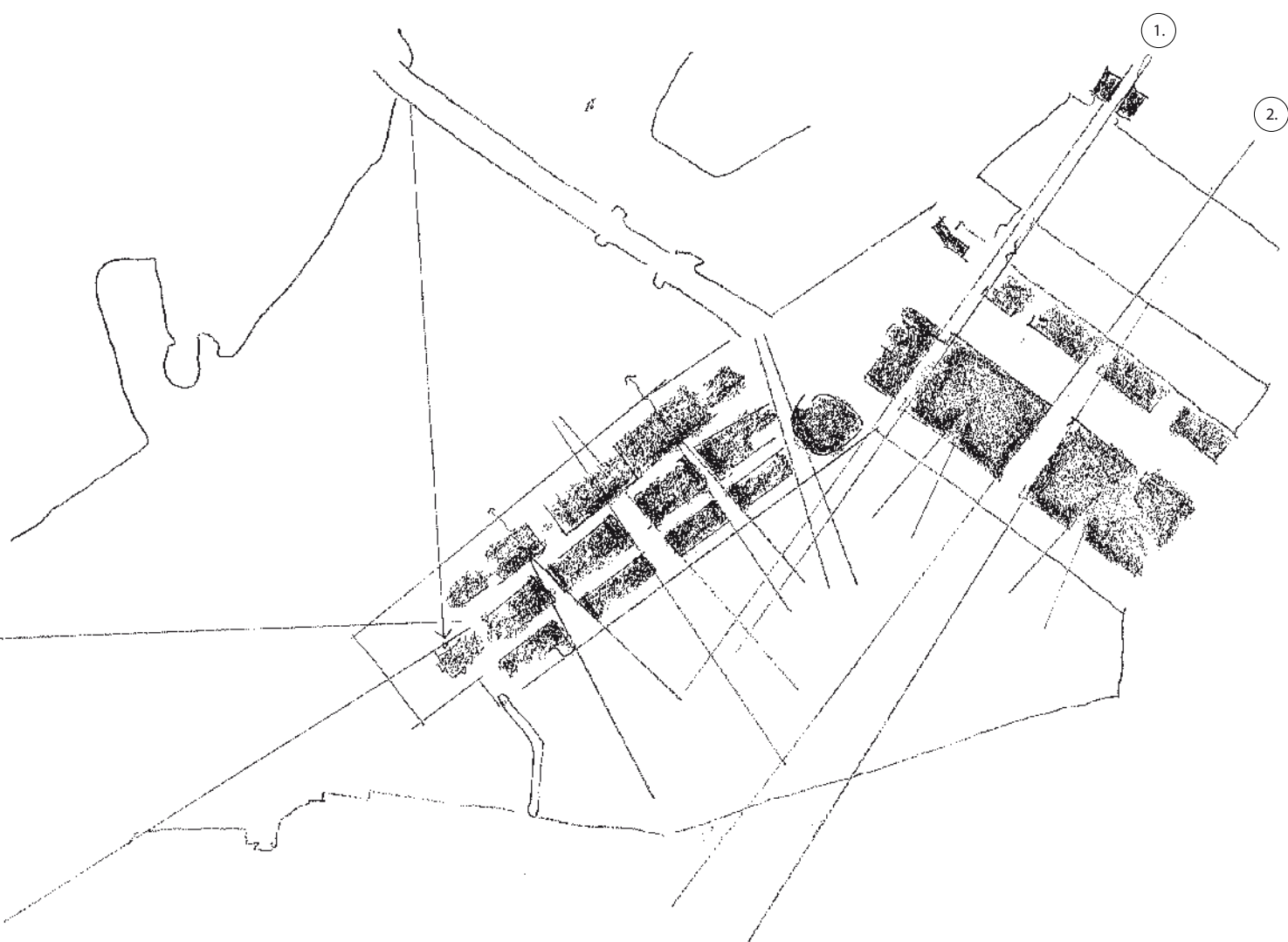
Schering

De transformatie van industriehaven naar havenstad zou je kunnen vergelijken met de ontginning van een moeras tot een polder. Eerst heb je de schering nodig: de lange lijnen, de wegen en bruggen om doordringing en bereikbaarheid mogelijk te maken.

In de Kop van Zuid is die schering succesvol en kenmerkend. De schering biedt diepteperspectief. De schering volgt de rivier en havenkaden.

In de schering vormen de Holland Amerikakade en de Wilhelminakade één geheel met het Wilhelminaplein. De Maastoren neemt zowel de richting van de hoogbouw van de pier in zich op als de richting van de Laan op Zuid. De Wilhelminakade opent zich naar het Wilhelminaplein. De eenheid is benadrukt in een in de schaal passende trottoirtegel, langgerekt van vorm en als een scheepsdek gestraat in de lengterichting. De Otto Reuchlinweg is een ruimte op de schering met beperkte lengte. Het Luxor blokt het perspectief binnen de pierruimte af.





1. Zichtlijn Poortgebouw-Rijnhaven
2. Ruimtereeks Entrepot-graansilo's Katendrecht

Inslag

Om het stedelijk weefsel te voltooien is de inslag onmisbaar. Het ontwikkelen van die inslag is een taai en langdurig proces. De roep om meer 'plek', 'gezelligheid' en een 'warme jas' kan alleen beantwoord worden binnen een sterk weefsel van schering en inslag. Hier zijn aantrekkelijke gevarieerde wandelroutes ingebed met wisselende perspectieven, plinten, overgangen tussen binnen en buiten, doorgangen, passages en publieke atria; kortom alles wat ons voor ogen staat als we aan de Europese binnenstad denken.

De inslagen zijn op de Wilhelminapier aanwezig maar zwak ontwikkeld, zowel in de buitenruimte als in de schaal en programmering van de plinten. Het ruimtethema van de inslag is in het masterplan Kop van Zuid opgenomen. De Rijnhaven is via het atrium van de Wilhelminahof verbonden met het Poortgebouw. Het Entrepotgebouw en de graansilo's op Katendrecht zijn welbewust via dwarsliggende ruimtereeks met elkaar verbonden. Een versterking van de groenstructuur geeft beter vorm aan de inslag en aan een rijker stedelijk weefsel.

Ontmoeting van schering en inslag:

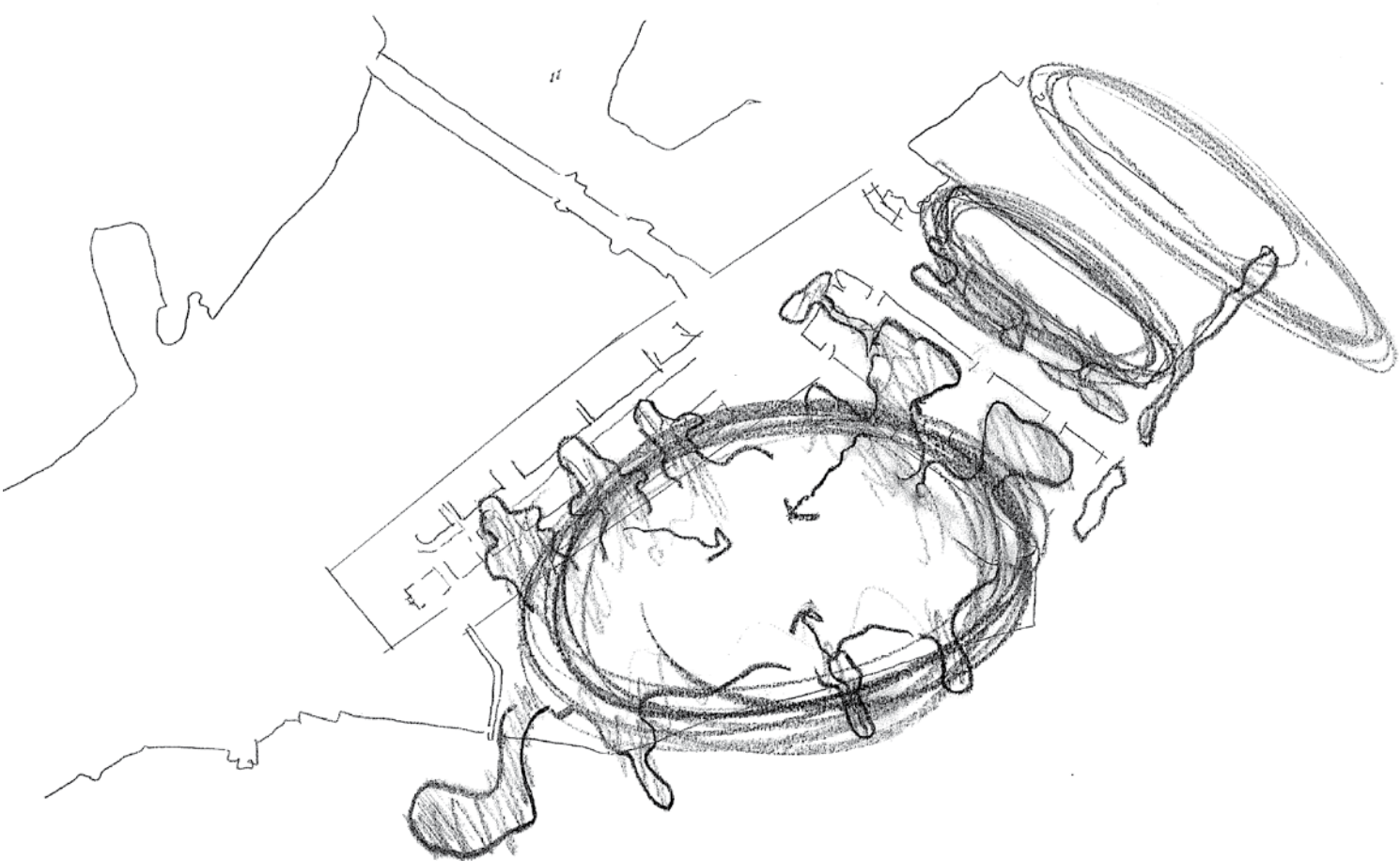
1. Dakterras New Orleans
2. Terras landverhuizersplein



1.



2.



Kralensnoeren van groen

Opties voor een rijke groenstructuur

In de ontwikkeling van de Kop van Zuid zijn veel kaden en tussenruimtes stenig en hard gedetailleerd. Dit bevordert een fijnzinning stedelijk weefsel niet. Tegelijkertijd is het van belang de stoere, typische Rotterdamse kade te behouden waar dat echt passend is. De Holland Amerikakade is daar bij uitstek het voorbeeld van. De naam zegt alles: het is een wereldkade! Het contrast met groene ruimten aan de Rijnhavenzijde en het fijnzinnig gedetailleerde Koninginnenhoofd kan tot grotere hoogte worden opgevoerd.

Het rondje Rijnhaven zal des te aantrekkelijker zijn als deze wandelroute onderdeel is van kralensnoeren van groene ruimten de aanliggende wijken in. Zo ongeveer zoals nu het Deliplein met de pier verbonden is. Zo zouden de Westerdam en het Wierdsmaplein, de Statendam en het Van der Hoevenplein, de Edam en het De Monchyplein, de Prinsendam en het Van der Vormplein met de bomenlaan op de Antoine Platekade en een nieuw park aan de Posthumalaan aantrekkelijke groene wandelroutes kunnen bieden. Maar ook de stoep van de rechtbank, de binnentuin van het belastingkantoor, het oosttrottoir aan de Laan op Zuid, de Sybold van Ravensteynkade, het Molenbroekplein, de Levie Vorstkade, de Eva Cohen Hartogkade en het zuidtrottoir van de Lodewijk Pincoffsweg kunnen een groener en vriendelijker karakter krijgen. Dan zullen de Holland Amerikakade en de Wilhelminakade extra stralen; 'kantelend in het tegenlicht', zoals Jules Deelder dichtte.

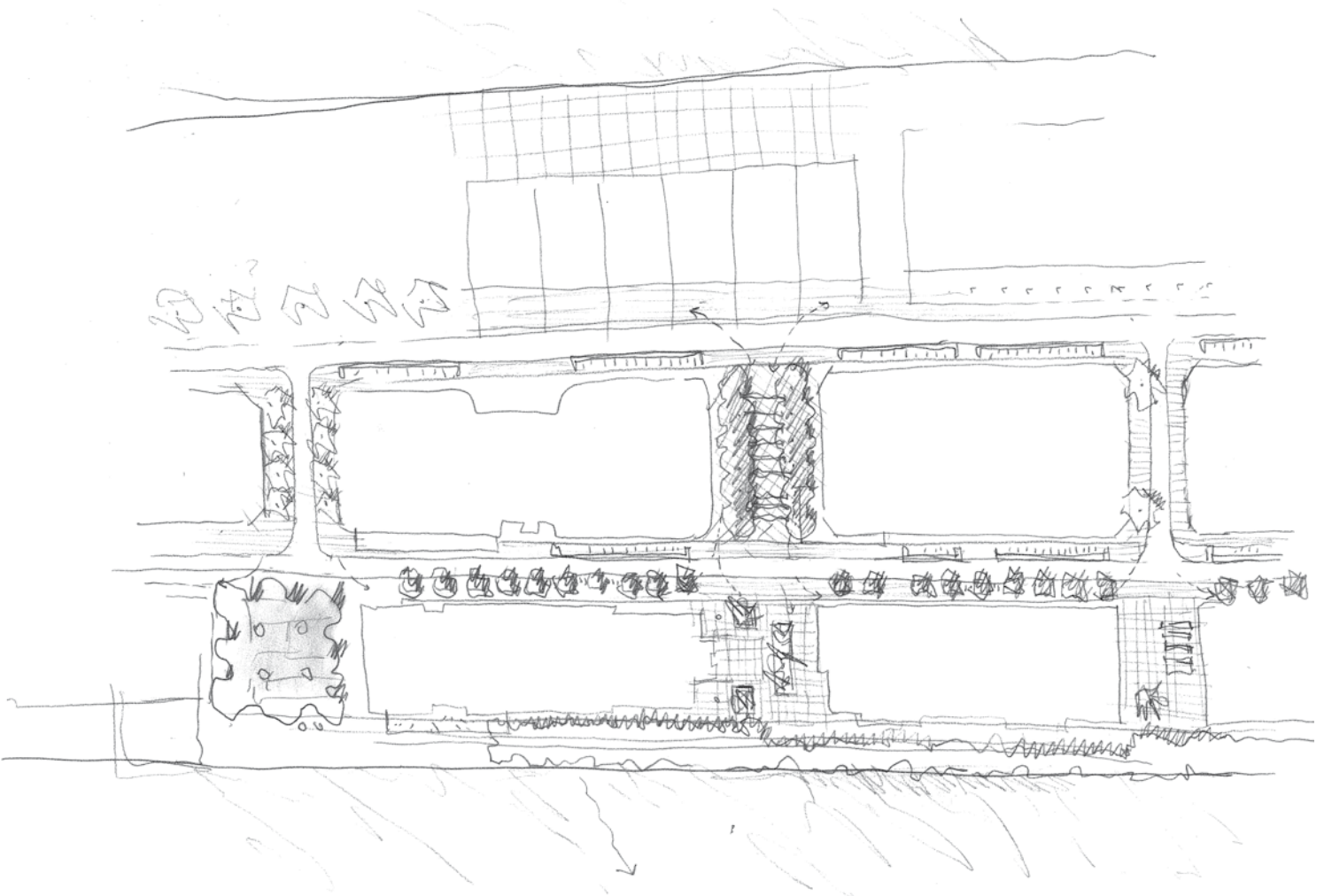




Groenstructuur 2017



Groenstructuur 2025



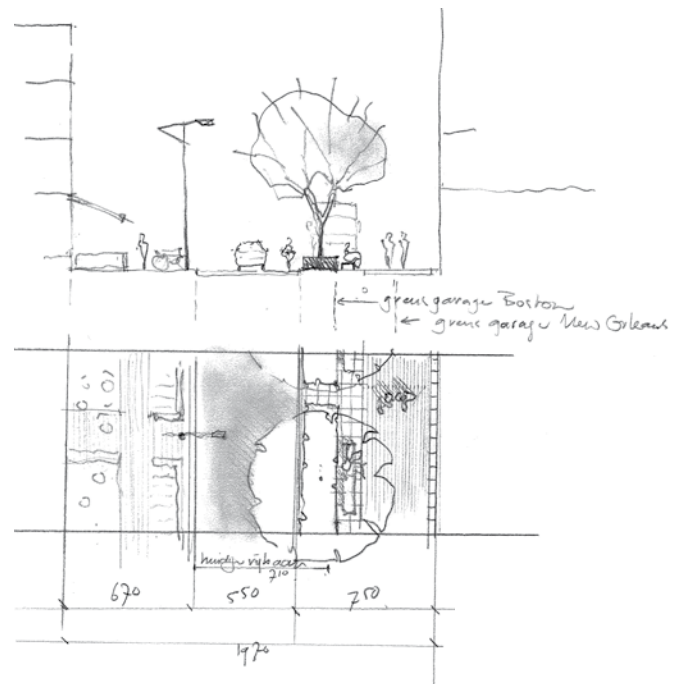
Contrasten op de pier

Verstevinging van de groenstructuur op de pier richt zich op de Rijnhaven. De Antoine Platekade is een wandeling onder een platanendak. Voorzover de garagedaken en de windbelasting het toelaten zijn de tussenpleintjes als het Wierdsma-, het Van der Hoeven-, het De Monchy- en het Van der Vormplein groen met zitplekken en bestraat met een op de binnenvloeren en entreehallen aansluitende basalttegels.

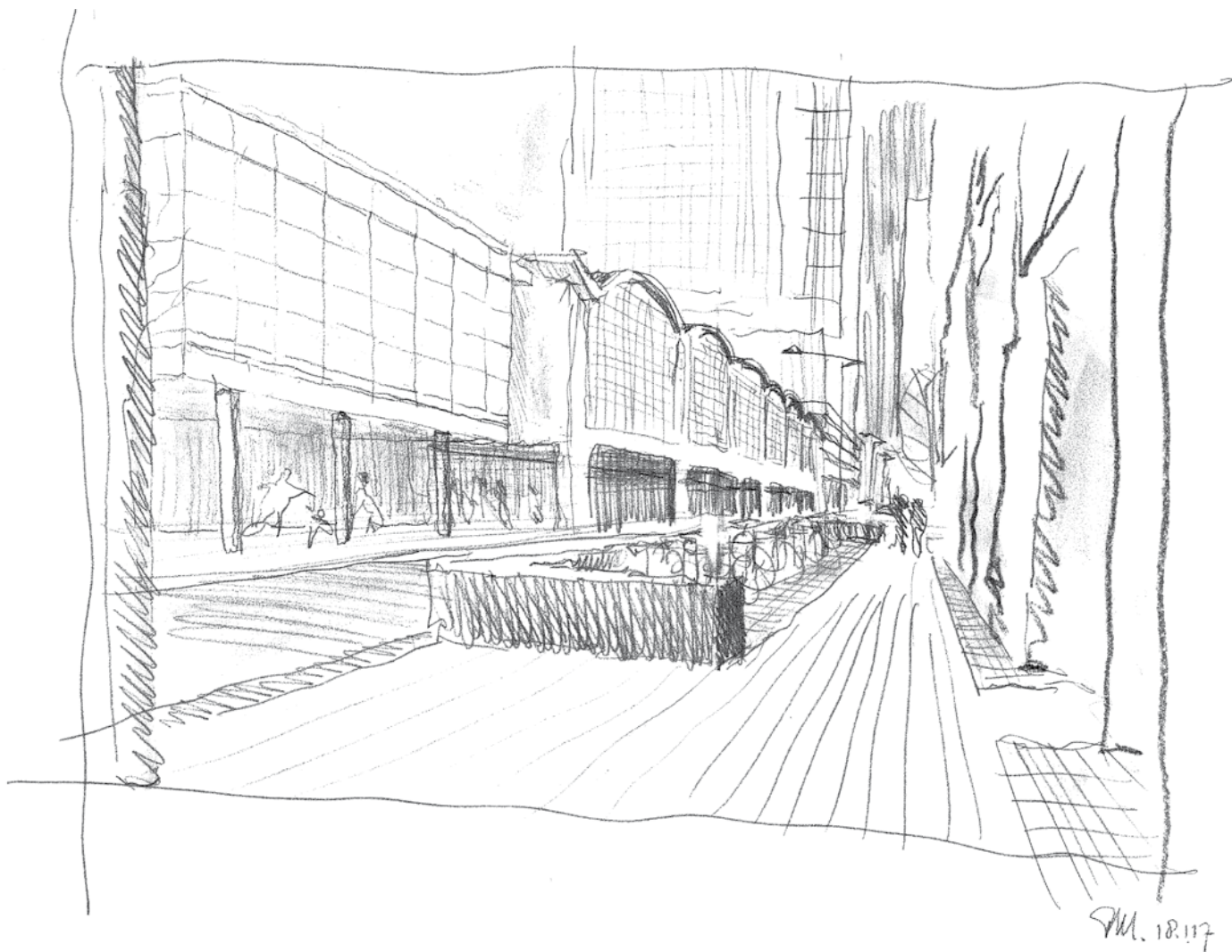
Op dit moment wordt ieder historisch veem in de middenzone van de pier omringd door autoverkeer. Voor de voetgangers zijn 'kriskras' looproutes onmogelijk. Als de Westerdam en de Edam vanwege flexibele routing, cruisevaren en garageverkeer bereikbaar moeten blijven zou de centraal op de pier gelegen Statendam voetgangersdomein moeten zijn. De cruisehal krijgt hiermee ook een sterker momentum aan de Rijnhaven. Boombepanting zal bijdragen aan sfeer en klimaat.

De Wilhelminakade is een architectonisch feest van plastiek en overstekken. Sfeerverlichting kan hieraan een bijdrage leveren. Het rommelige fietsparkeren kan geordend worden door te parkeren op vloeren van basalttegels en omkadering met geschoren haagblokken.

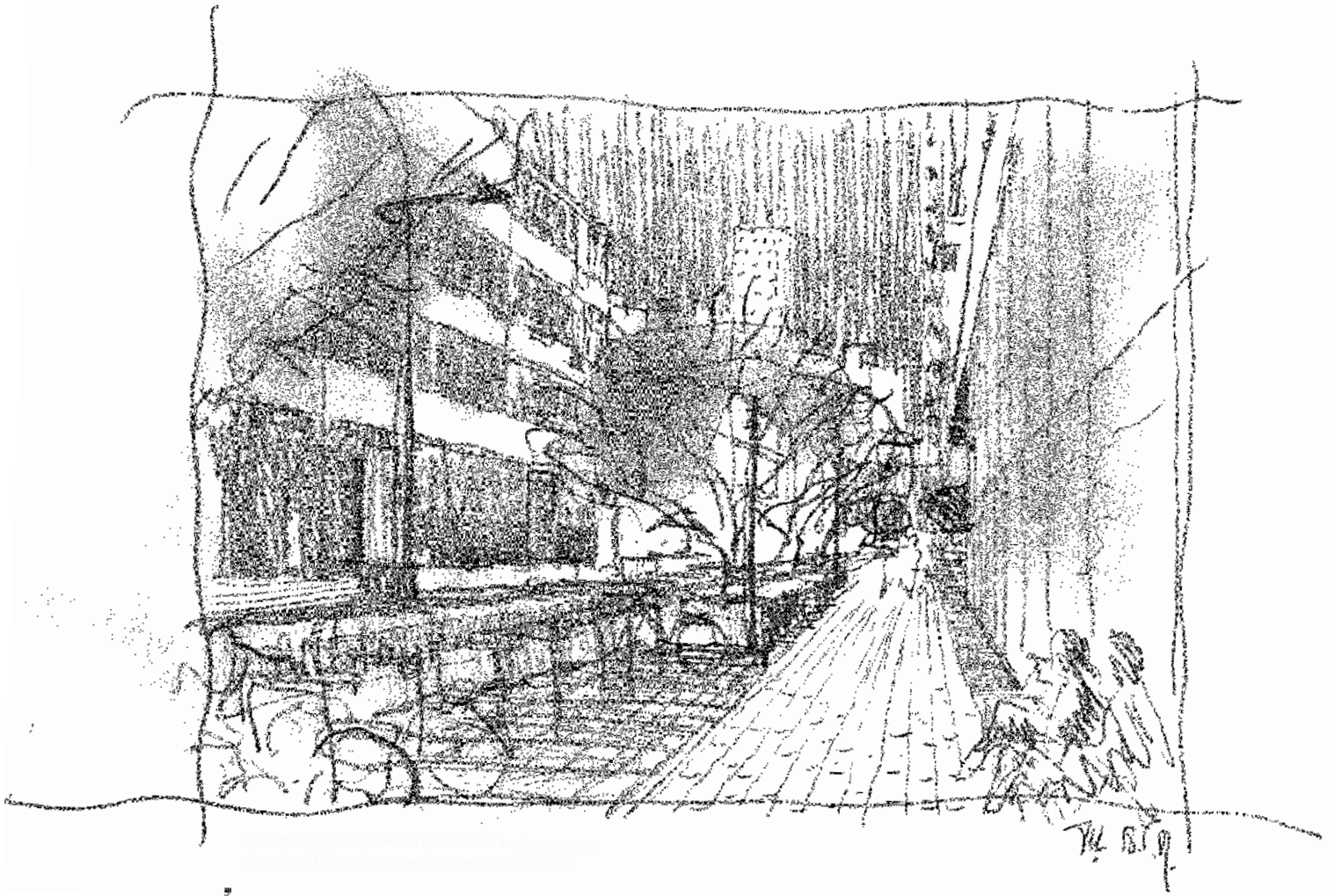
Het kloofkarakter van Otto Reuchlinweg wordt verzacht door ritmische boombepanting lang het zuidelijk trottoir in haagblokken. Dit kan alleen door rijbaanversmalling naar 5.50 meter, zodat plantruimte ontstaat naast de ondergrondse garage van Boston/Seattle.



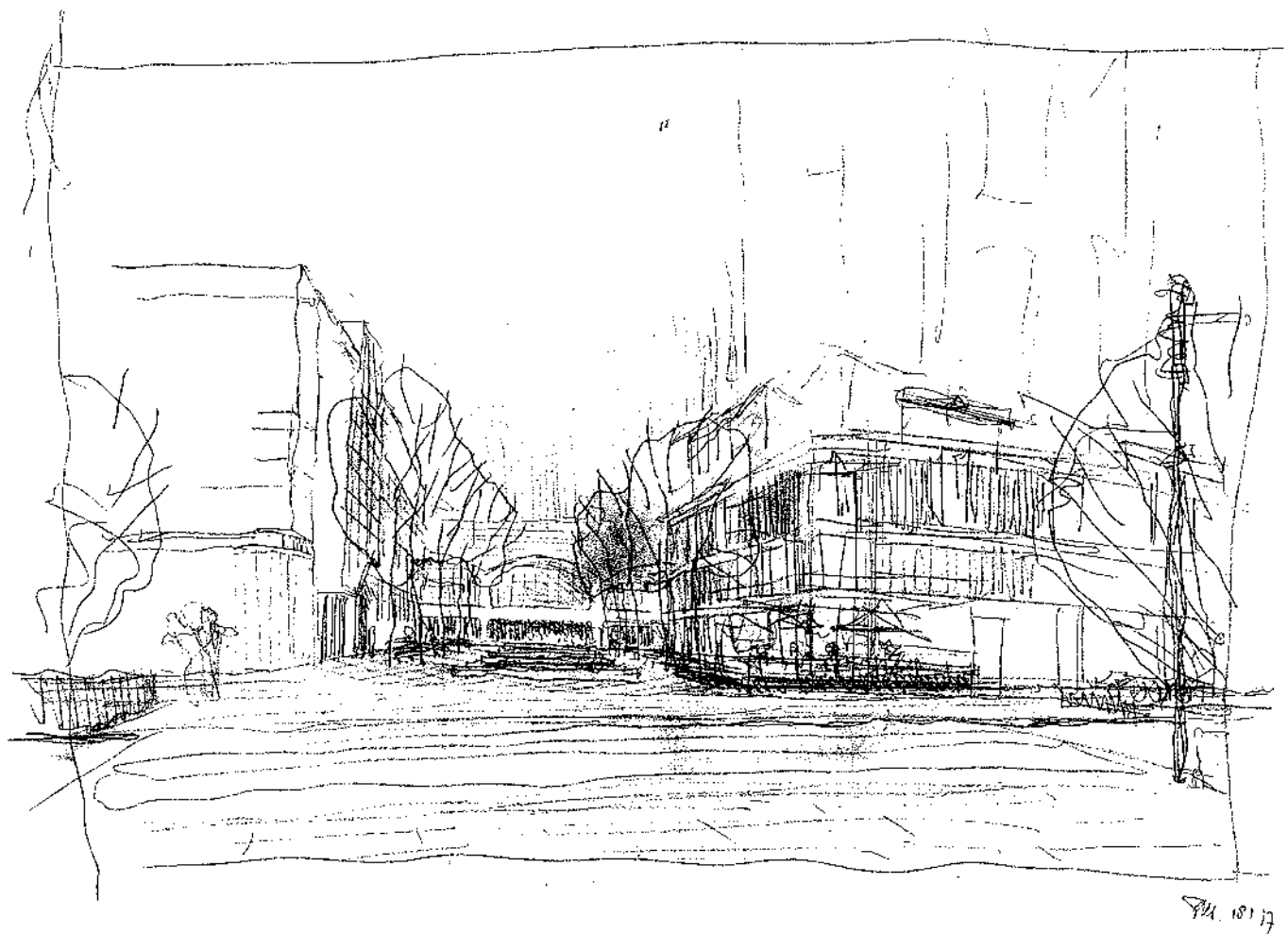
Voorstel herprofilering
Otto Reuchlinweg



Impressie Wilhelminakade met basalttegels en hagen voor geordend fietsparkeren, ter hoogte van Las Palmas



Impressie Otto Reuchlinweg met boombeplanting en blokhagen, ter hoogte van LantarenVenster



Impressie Statendam als voetgangerserf met zicht op de cruiseterminal, gezien vanaf het Van der Hoevenplein

Colofon

Ideeënschets groenstructuur Wilhelminapier, Rotterdam

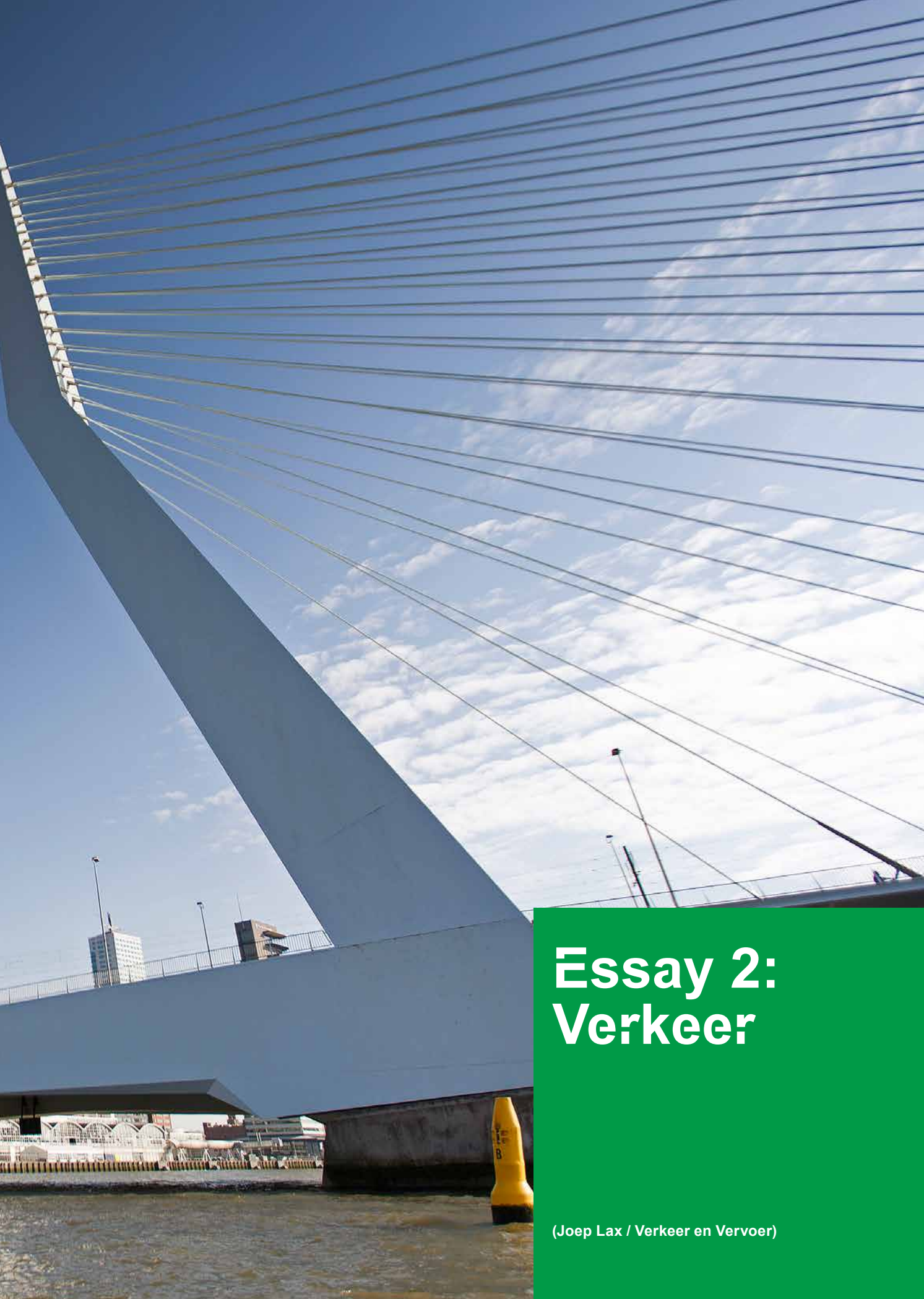
Opdrachtgever

Gemeente Rotterdam
afdeling Stadsontwikkeling
Rob Groote Bromhaar

atelier Quadrat
atelier voor stedenbouw, landschap en architectuur
Schiedamsedijk 85-D
3011 EN Rotterdam
010 - 413 30 88
atelier@quadrat.nl | www.quadrat.nl

Paul Achterberg
Roy Bijhouwer
Stefan Gall





Essay 2: Verkeer

(Joep Lax / Verkeer en Vervoer)

Essay 2: Verkeer

(Joep Lax / Verkeer en Vervoer)

Verkeer op de Wilhelminapier

Ontwerp van de Kop van Zuid

De Wilhelminapier is een dichtbebouwd stukje Rotterdam. Sinds de jaren 80 van de vorige eeuw is het voormalige havengebied getransformeerd tot een levendig woon- en werkgebied. Behalve grote kantoorgebouwen zijn er ook veel appartementen en is er het nodige aan cultuur en horeca aanwezig. Een bijzondere gebruiker van de pier is de Cruiseterminal: de enige activiteit, die nog aan het oude verleden als vertrekplaats van de schepen van de HAL doet herinneren. De 'Kop van Zuid' is destijds ontworpen als het Manhattan van Rotterdam. De Erasmusbrug verbond dit oude havengebied met de (binnen) stad. Grote gebouwen hebben een plaats gekregen in de gridstructuur, die werd gevormd door de twee kades, de twee grote ontsluitingsroutes en de vier dwarsverbindingen daartussen. De vormgeving van de ontsluitingsroutes was 'Amerikaans': brede, rechte asfaltwegen, waar voldoende ruimte zou zijn voor alle verkeersdeelnemers. Parkeren moest plaatsvinden in inpandige garages.

Gebruikers en verkeer

De nieuwe en oude gebruiksfuncties genereren verkeer. In figuur 1 is te zien hoeveel autoverkeer er in het spitsuur vanaf het Wilhelminaplein de Wilhelminapier oprijdt en verlaat en waardoor dit wordt gegenereerd.

Momenteel zijn nog beperkte delen van de pier in aanbouw of nog niet bebouwd. De volgende ontwikkelingen zijn voorzien:

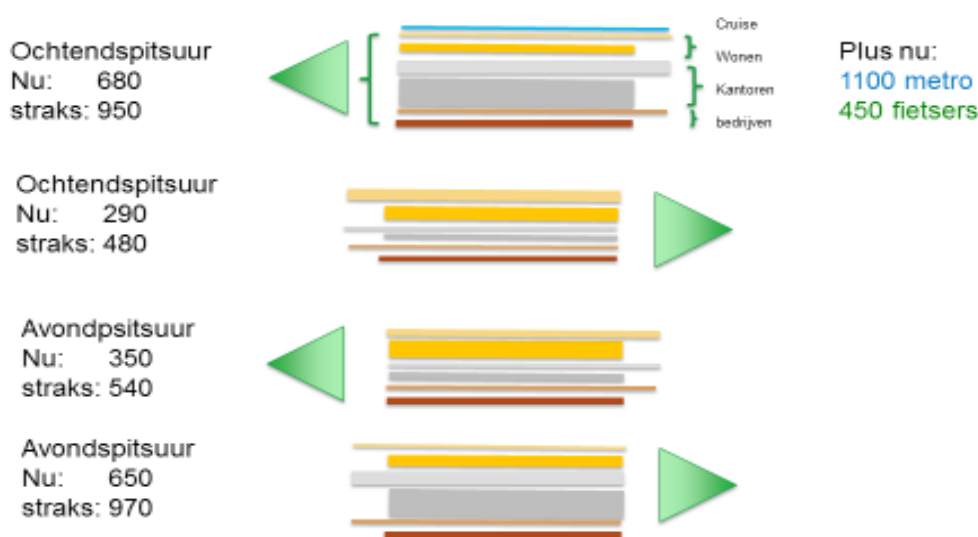
- Voorjaar 2017: oplevering van Pakhuismeesteren: een hotel, shortstay-appartementen en een Mercado (horeca/markthal)
- Najaar 2017: eerste oplevering Boston/Seattle: een woongebouw, ingebruikname afgesloten deel Otto Reuchlinweg
- Voorjaar 2018: eindoplevering Boston/Seattle en start bouw Chicago (hotel/appartementen). Buiten gebruikstelling parkeerterrein Chicago (200 parkeerplaatsen)
- 2020/2021: oplevering Chicago, start bouw Havana/Philadelphia (woongebouw).
- 2025: oplevering Havana/Philadelphia.
- Er zijn nog geen concrete plannen om ook de laatste overgebleven plot te bebouwen: Baltimore. Een mogelijk plan kan -als de bouw van Havana/Philadelphia inderdaad in 2021 direct volgt op Chicago pas in 2025 worden gerealiseerd. Voor Baltimore zijn kantoren voorzien, maar worden ook woningen overwogen.

In figuur 1 is tevens te zien wat de geplande bebouwing aan extra verkeer zal opleveren: ongeveer 20%. Dan zal ook de maximale capaciteit van het Wilhelminaplein zijn bereikt. Meer verkeer kan er niet overheen.

De auto is in aantallen niet het belangrijkste transportmiddel van en naar de Pier:

Dagelijks maken ongeveer 15.000 mensen gebruik van het openbaar vervoer, 12.000 automobilisten en 8.000 fietsers (heen en terug samen).

Er is een beperkt aantal doorgaande fietsers, dat via de Rijnhavenbrug van en naar Katendrecht rijdt.



Figuur 1: verkeersstromen ochtend- en avondspitsuur op het Wilhelminaplein (donkere en lichte kleuren: respectievelijk 2016 en toevoeging tot 2025)

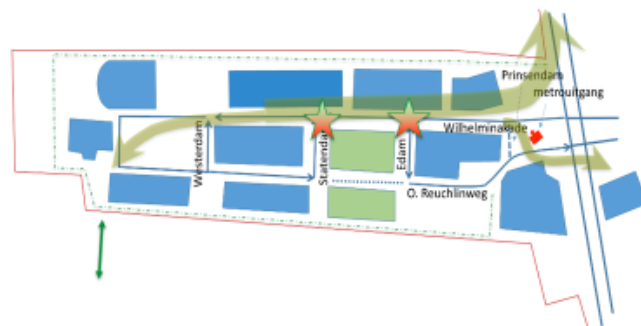
Cruiseterminal: een bijzondere gebruiker

Op de Wilhelminapier leggen grote cruiseschepen aan bij de cruiseterminal. Er zijn twee soorten 'calls': een transitcall, waarbij een schip op doorreis Rotterdam aandoet en een turnaroundcall. De transitcall genereert beperkt verkeer: circa 25-30 excursiebussen en 25-30 taxi's die parkeergelegenheid nodig hebben in de directe omgeving van de terminal. Opgemerkt wordt dat met het groter worden van de cruiseschepen ook het aantal verkeersbewegingen groter zal worden. De bussen en taxi's rijden hoofdzakelijk buiten de spitsuren. Een turn-aroundcall genereert meer verkeer. Dan heeft het schip Rotterdam als aankomst- en vertrekpunt en checken vrijwel alle passagiers in en uit. Een groot deel van de soms 3000 of 3500 passagiers wordt gebracht en gehaald door familie of vrienden. Het ophalen vindt plaats tussen 9 en 11 uur en genereert een behoorlijke stroom verkeer. Ook zijn er enkele honderden parkeerplaatsen nodig voor de auto's en (bestelde) taxi's die staan te wachten. Omdat er meer passagiers van een openbare taxi gebruik maken is ook de taxiwachtrij dubbel zo lang als bij een transitcall. Het wegbrengen vindt gespreider plaats tussen 11 en 17 uur. Op dagen met een cruisecall is een speciale regeling ontworpen met een aangepaste circulatie en het vrijhouden van parkeerterreinen. Door deze regeling en vanwege het feit dat de turnarounds meestal op zaterdag plaatsvinden, is de verkeersdruk beheersbaar.

Momenteel wordt de toekomst van de cruiseterminal onderzocht. Onderdeel daarvan is de afweging of op een andere locatie meer of betere faciliteiten zijn te bieden. De voorlopige conclusie van dit onderzoek is dat uitplaatsing aanzienlijke kosten met zich mee zal brengen en dat de terminal in het centrum van de stad een aanzienlijke imago-versterkende waarde heeft. Verplaatsing van de cruiseterminal zal zeker aan de orde zijn als de naastliggende plot Baltimore wordt bebouwd, of als een nieuwe verkeersbrug bij de Waalhaven de doorvaart van cruiseschepen onmogelijk maakt. Dit laatste is niet eerder voorzien dan na 2028. De bebouwing van Baltimore is onzeker, maar voorlopig zijn daar nog geen concrete plannen voor. Handhaving op de Wilhelminapier gedurende tot 2029 is daarom uitgangspunt voor het plan.

Wegen en gebruik

De Pier heeft twee hoofdwegen: de Wilhelminakade, die éénrichtingsverkeer richting Hotel New York heeft en de Otto Reuchlinweg, met éénrichtingsverkeer in de retourrichting. Vanwege de bouw van Boston/Seattle en Pakhuismeesteren is tot halverwege 2017 een deel van de Otto Reuchlinweg afgesloten en wordt het verkeer in de terugrichting omgeleid via Statendam, Wilhelminakade en Edam.



Figuur 2: de bestaande circulatie, fietsstromen en bestaande knelpunten.

Fietsers dienen in principe ook de éénrichtingsstructuur te volgen, maar mogen ook over de beide kades (HAL-kade en Antoine Platekade) fietsen. De Holland Amerikakade is echter bij een cruisecall afgesloten. De Antoine Platekade sluit niet direct aan op het Wilhelminaplein en is momenteel eveneens afgesloten in verband met de bouw van Boston/Seattle. Fietsers maken in de praktijk veel gebruik van de Wilhelminakade: het merendeel van de fietsers heeft een bestemming in de grote kantoorgebouwen (Toren op Zuid, De Rotterdam, World Port center). In de terugrichting is de Erasmusbrug de favoriete verdwijnrichting. Het gevolg is dat de fietsstroom in de avond in de tegenrichting over de Wilhelminakade rijdt en verkeerslichten mijdt door aan de voet van de Erasmusbrug in de tegenrichting de weg over te steken. Rotterdam wil fietsen zoveel mogelijk stimuleren en heeft dit natuurlijke gedrag dan ook formeel gelegaliseerd: de oversteek is in twee richtingen gemaakt, en de Wilhelminakade heeft een fietssuggestiestrook in de tegenrichting gekregen.



Parkeren en laden en lossen

Nagenoeg alle gebouwen op de Pier hebben een parkeergarage, met uitzondering van de oorspronkelijke gebouwen (Hotel New York, Las Palmas, Leidse Veem). Pakhuismeesteren krijgen ook een garage. Naast de parkeergarages zijn momenteel ook de parkeerterreinen Chicago en Baltimore beschikbaar. Baltimore wordt op cruisedagen leeg gehouden evenals een deel van Chicago. Een deel van de parkeergarages (De Rotterdam, Boston/Seattle, World Port Center) is openbaar, evenals de beide terreinen. Momenteel zijn er 1300 openbare parkeerplaatsen, die voor ongeveer 2/3e bezet zijn. Chicago (in 2018) en Baltimore zullen op termijn vervallen. Dan zijn nog ongeveer 1050 parkeerplaatsen beschikbaar en zal de bezetting oplopen naar 90%.

De garages zijn gericht op langparkeren. Voor (ultra) kortparkeren zoals iets of iemand ophalen of afzetten/afgeven is geen gelegenheid op straat. Dit gebeurt echter toch veelvuldig. Laden en lossen door bestelauto's en vrachtauto's gebeurt ook langs of op het trottoir: er zijn enkele smalle laad- en losstraten bij De Rotterdam, maar deze staan vol met containers, zijn in gebruik of niet bruikbaar voor grote vrachtauto's vanwege de verkeersdrukte en het slechte uitzicht. De diverse horecagelegenheden hebben wel laad- en losruimte of inpandige laad- en losdocks.

Fietsers (bewoners, werknemers) kunnen hun fietsen ook in garages stallen, maar bezoekers van de kantoren, van de horeca/cultuur en van de bewoners kunnen dat niet. Er is een groot aantal klemmen en aanbindebeugels geplaatst. Echter ook voor veel werknemers is het stallen in de garages lastig en betekent dat veel tijdverlies. Er staan daarom veel fietsen op straat: zeker in de buurt van De Rotterdam. Daar zijn 100 officiële klemmen en beugels maar staan overdag vaak 250 fietsen gestald.

Dit geldt ook voor motoren, brommers en scooters. Motoren moeten ook op officiële parkeerplaatsen staan, maar doen dat niet. Dit leidt tot een gewoonte om deze onder de arcade van De Rotterdam te parkeren, en dit wordt gedoogd. Er is een officiële motorenparkeerplaats bij het Nieuwe Luxor. Deze is echter uit het zicht, bevindt zich relatief ver van De Rotterdam is niet overdekt.

Samengevat: verkeersopgaves voor een nieuwe inrichting op de Wilhelminapier

- De toename van de bebouwing zorgt voor 20% extra verkeer. De reservecapaciteit van het Wilhelminaplein zal daarmee geminimaliseerd worden. Samen met de wens om de fietser meer ruimte te geven is wordt dit een complexe opgave.
- De eerste 10-15 jaar zal nog rekening moeten worden gehouden met de cruiseterminal en de ruimte voor excursiebussen, taxi's en parkeerplaatsen die deze vraagt.

- Fietsen wordt aantrekkelijk gemaakt door een aanbod van comfortabele, directe en veilige routes. De route via de Wilhelminakade wordt nu al in twee richtingen veel gebruikt, maar parkerend verkeer en de tijdelijke 2 richtingenstructuur voor auto's zorgt daar voor onveiligheid en discomfort. Overstekende voetgangers en fietsers hebben soms last van elkaar.
- In de daluren kan en wordt er vaak hard gereden op de Wilhelminakade.
- Voor laden en lossen, kortparkeren en stilstaan is nu te weinig ruimte. Dit geldt zeker op het eerste deel van de Wilhelminakade, waar de twee laad- en losstraten vaak niet gebruikt kunnen worden. Onzeker is of door de Mercado in Pakhuismeesteren de druk zal toenemen.
- De vele fietsers van en naar de De Rotterdam stallen hun fiets in de openbare ruimte bij Leidse Veem. De fietsenstalling in de gebouw is namelijk moeilijker te bereiken en niet toegankelijk voor bezoekers..
- Motoren en scooters hebben inmiddels uit gewoonte ook een stallingsplaats op het trottoir bij de Rotterdam opgeëist.

Visie op de toekomstige structuur en inrichting

Verkeersbeleid

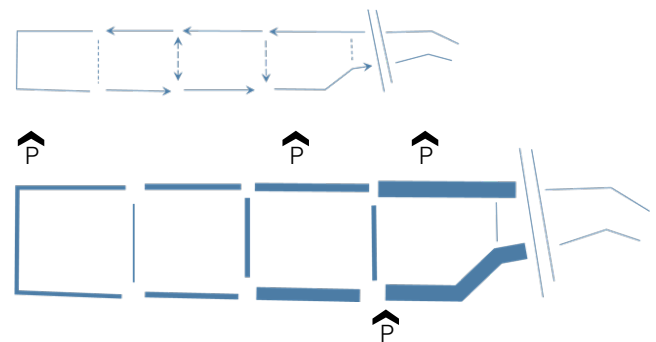
Rotterdam heeft het Stedelijk verkeersplan in 2014 geactualiseerd. Daarna is een geactualiseerde fietsnota gepubliceerd. Belangrijke rode draden in deze beleidsnota's zijn de aandacht voor de fiets, de uitbreiding van het 'City Lounge' concept voor de binnenstad en de transitie naar duurzame mobiliteit. De fiets neemt ook voor de Wilhelminapier een bijzondere plaats in. City-lounge en fietsruimte krijgen een eerste concrete uitwerking in de vorm van een reconstructie van de Coolsingel. De Coolsingel is onderdeel van de Centrale as van het Hofplein naar het Wilhelminaplein, de hoofd fietsader van Rotterdam. Daar moet fietsen vlot, veilig en aantrekkelijker worden. Ook op het Wilhelminaplein zullen daarom de positie van en de voorzieningen voor de fiets worden heroverwogen. De Pier maakt eveneens deel uit van het Maasparcours, een recreatieve route langs het oude havenhart van Rotterdam. Het maasparcours loopt via de HAL-kade en de Rijkshavenbrug naar Katendrecht. Meer ruimte voor de fiets betekent dat de ruimte voor de auto beperkt is. Auto's die nog in de stad rijden moeten schoner en zuiniger worden.

Verkeersstructuur en functionaliteit

Fietsers, voetgangers, automobilisten en vrachtverkeer zijn allemaal van belang voor het functioneren van de Wilhelminapier. Een goede verkeersstructuur moet bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid garanderen. De oorspronkelijk ontworpen verkeersstructuur (twee hoofdaders met éénrichtingverkeer, plus een aantal dwarsverbindingen) is in aanleg goed. Maar niet voor de fietsers: juist omdat veel bestemmingen langs de Wilhelminakade liggen moet deze weg in twee richtingen toegankelijk zijn voor fietsers. Uit oogpunt van duidelijkheid, logica en fietsvriendelijkheid zou ook de Otto Reuchlinweg in twee richtingen voor fietsers toegankelijk moeten zijn.

De dwarsverbindingen (Edam, Statendam en Westerdam) vervullen een ondergeschikte functie, maar zijn wel belangrijke kortsluitingen naar bijvoorbeeld de drie grote parkeergarages. Dit geldt voor inrijdend verkeer naar Boston/Seattle (via Edam of eventueel Statendam), en voor uitrijdend verkeer van de Toren op Zuid (Idem) en De Rotterdam (via Statendam). Ook zijn de dwarsverbindingen nodig om bij een cruisecall wachtende taxis en bussen buiten het Wilhelminaplein om te laten voorrijden bij de terminal.

Last but not least: als de dwarsverbindingen toegankelijk blijven, is de verkeersdruk op het westelijk deel van de Wilhelminapier veel lager dan wanneer ze worden afgesloten. Dit verbetert de leefbaarheid en de veiligheid. Bij afsluiten van de Statendam voor doorgaand verkeer zal de verkeersdruk op het westelijk deel van Wilhelminakade en Otto Reuchlinweg toenemen van 2500 naar 4000 mvt/dag.



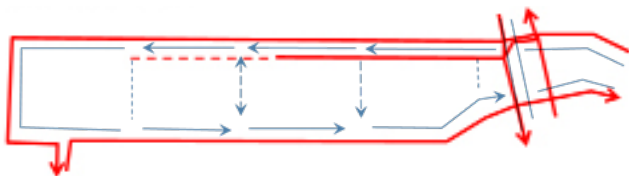
Figuur 3: verkeersdruk bij oorspronkelijk beoogde circulatie en vrij toegankelijke dwarsverbindingen.

Inrichting en veiligheid

Er is niet veel ruimte tussen de gebouwen op de Wilhelminapier, en het is een druk, levendig geheel. De negatieve consequentie van 'druk en levendig' is dat er nogal eens wat conflicten tussen gebruikers zijn. Vooral die tussen autoverkeer en langzaam verkeer. Vanwege de gestrekte lijnen en brede wegen rijden de auto's zeker buiten de spitsuren vrij gemakkelijk te snel. Voetgangers moeten uitkijken bij het oversteken (metro-ingang – kantoren) en fietsers worden soms rakelings gepasseerd. Dit laatste treedt vooral op als er auto's staan te wachten of staan te laden en lossen op de weg.

Fietsvoorziening

Er dient voor fietsers een aparte voorziening te komen om hen een veilige plaats op de weg te geven. Deze voorziening is in de rijrichting nodig op de gehele hoofdstructuur, maar vooral voor de fietsers die tegen de rijrichting van het autoverkeer inrijden op het meest oostelijke deel van de Wilhelminapier.



Figuur4: behoefte aan fietsvoorzieningen, die aansluiten op de bestaande fietspaden.

Hiervoor zijn drie mogelijkheden:

1. Fietsen op de HALkade en Platekade, auto's op de Wilhelminakade en Otto reuchlinweg.
2. Vrijliggende fietspaden: twee éénrichtingspaden of een tweerichtingenpad aan één zijde.
3. Fietsstroken of fietssuggestiestroken: 1,5 meter van het asfalt wordt dan afgestreepd en exclusief bestemd voor fietsers;
4. Fiets/voetpaden op het bestaande trottoir.

Ad 1. Fietsers zijn geneigd om de kortste route van herkomst naar bestemming te nemen: in dit geval van en naar de (informele) fietsenstalling bij Leidse Veem. Het wordt ze bovendien niet gemakkelijk gemaakt om de HAL-kade te nemen: de toegang vanaf de Erasmusbrug is steil en maakt een scherpe bocht en de kade zelf is door de kinderkopjes niet prettig om te fietsen. Sociale veiligheid en het feit dat de kade vaak afgesloten is vanwege de cruise maken het fietsen onaantrekkelijk en onmogelijk.

Ad 2. Een vrijliggend fietspad is in theorie de veiligste oplossing. Dit kost ruimte: twee éénrichtingspaden vragen (met een afscheiding samen) 5 meter ruimte, een tweerichtingenpad al snel 4 meter. Een tweerichtingenfietspad aan de noordzijde van de Wilhelminapier sluit aan op de fietsstructuur van Wilhelminaplein en aan op de centrale fietsas van het station naar Rotterdam-zuid. Dit heeft echter als nadeel dat de in- en uitritten van de grote parkeergarages moeten worden gekruist. Ook moet laad- en losverkeer met rolcontainers dit fietspad oversteken. Slecht zicht (er staan pilaren) zal dan juist de onveiligheid vergroten.

Ad 3. Fietsstroken aanleggen is minder veilig, maar kost minder ruimte en geeft flexibiliteit in gebruik. Een nadeel is dat de ruimte voor de fietsstrook nu vaak gebruikt wordt als kortparkeer- en laad- en losplaats. Tenzij er een andere plaats daarvoor wordt geboden zal deze oplossing niet werken.

Ad 4. Een vierde mogelijkheid om een veilige ruimte te creëren voor fietsers is de combinatie met voetgangers. De vrij brede trottoirs op de pier zouden dan zodanig kunnen worden ingericht dat er een logische en directe plaats is waar fietsers rijden. Voetgangers en fietsers maken in principe gebruik van dezelfde ruimte, maar worden met visuele middelen gestimuleerd om ieder een eigen plaats in te nemen.



Figuur 5: gecombineerd fiets/voetpad (Apeldoorn, Den Bosch)

Dwarsstraten

In de dwarsstraten moet verkeer mogelijk te zijn: naar de bestemmingen langs de straat, maar ook om verkeer van en naar de grote openbare garages snel te kunnen geleiden. De dwarsstraten hebben duidelijk een lagere intensiteit dan de beide hoofdaders en zijn eerder verblijfsgebieden. De inrichting kan op dit gebruik volgend zijn wat betekent dat een 'shared space'-inrichting of erfinrichting is hier mogelijk: daarbij is er een minder aanwezige scheiding van de ruimte voor de verschillende verkeersdeelnemers.

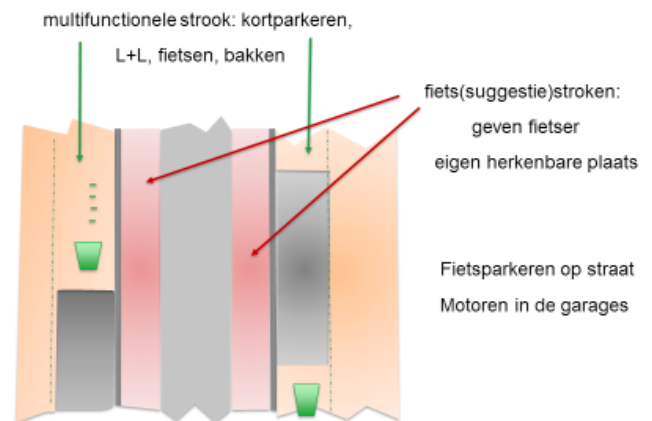
Gebruik en gebruikers

Dat de verschillende soorten gebruikers elkaar soms in de weg zitten uit zich op een aantal manieren.

Veilig fietsen vraagt een oplossing voor kortparkeren en laden/lossen

Laden, lossen en kortparkeren vindt momenteel plaats langs de straten of op de trottoirs. In het eerste geval levert dit onveilige situaties op voor de fietsers en soms ontstaan er daardoor zelfs blokkades. Dit kan worden opgelost om voor deze functies ruimte te creëren naast de rijbaan: in een aanliggende strook. Deze strook van 2,5-3 meter kan flexibel worden ingericht. Waar nodig kan hier worden geladen, gelost of kortgeparkeerd, en verder kunnen daar fietsenstallingen, plantenbakken et cetera een plaats krijgen.

Een alternatief is laden en lossen en kortparkeren handhaven op de bestaande rijloper, zoals het ooit bedoeld is geweest. Dan moet voor de fiets een veilige ruimte worden geboden naast de rijbaan in de vorm van een fietspad of een medegebruik-oplossing: een duidelijk aangegeven strook waar fietsers mogen rijden. In feite het formaliseren van de dagelijkse praktijk: ook nu fietsen er vaak fietsers over de trottoirs.



Figuur 6: principes voor herinrichting: voorziening voor fietsers in twee richtingen en ruimte voor laden/lossen/ kortparkeren Laden en lossen kan ook op straat, voor fietsers moet medegebruik van de trottoirs dan mogelijk worden..

Cruise behouden op de Pier vraagt een slim medegebruik van de ruimte

Specifiek voor de cruiseterminal is een aantal voorzieningen nodig. Er moet een taxiwachtrij voor de terminal kunnen staan, ten behoeve daarvan dient een opstelruimte te zijn voor circa 25 taxi's in de directe omgeving. Omdat op afzienbare termijn Chicago hiervoor niet meer beschikbaar is, dienen deze taxi's langs de straten te kunnen bufferen. Voor de cruise moet het Baltimore-terrein beschikbaar blijven ten behoeve van de excursiebussen en cruise gerelateerd logistiek verkeer (bevoorrading). ook dient er bij turnarounds een ruime mogelijkheid te zijn voor het ophalen en afzetten van passagiers.

Stallen van fietsen en motoren: gedogen of tegengaan

Fietzers stallen nu hun fiets buiten: dat is gemakkelijk en voor bezoekers van hotel en kantoren de enige mogelijkheid. Het tegengaan van het stallen van fietsen buiten de klemmen is uit handhavingsoogpunt niet realistisch: permanente handhaving kost te veel energie. Tegelijk gaat dit in tegen het stimuleringsbeleid wat de gemeente voert. Aangezien er op de huidige locatie in principe voldoende ruimte is om meer fietsen te stallen kan dit worden gefaciliteerd. Een betere sturing en geleiding is mogelijk: meer rekken, maar ook geschilderde vakken of bestratingstypen hebben in de praktijk bewezen te werken. Een andere mogelijkheid is om met name voor de Toren op Zuid en voor De Rotterdam de toegang aan de achterzijde te verbeteren. Door daar fietsenklemmen te plaatsen en een gemakkelijk toegankelijke route te creëren kan een groot deel van de druk bij Leidse Veem worden weggenomen.

Dit geldt ook voor de geparkeerde motoren. Hier is formeel wel makkelijker tegen op te treden, (motoren hebben kentekens) maar het valt te overwegen om -mits de hinder beperkt is – dit ook te faciliteren.

Fasering, kosten en onzekerheden

Oplossingen als de aanleg van een fietspad vragen grote investeringen. Oplossingen als de multifunctionele strook vragen een gedeeltelijke heraanleg van de trottoirbanden, een investering die beperkter is en mogelijk gecombineerd kan worden met groot onderhoud. Het vrijmaken van een strook op de trottoirs voor fietsers vraagt mogelijk minder ingrijpende aanpassingen.

Tegelijk is vanwege de bouw van Chicago en Havana/ Philadelphia er nog veel bouwverkeer de komende jaren. Voorlopig zullen Statendam en Westerdam toegankelijk moeten blijven. Ook de aanpak van de hoofdstraten (Wilhelminakade en Otto Reuchlinweg) zal daarom pas na 2025 zijn beslag kunnen krijgen. Wel kan de Wilhelminakade bij Pakhuismeesteren weer zijn oorspronkelijke breedte van 6,5 meter worden versmald.









Essay 3: Plinten- strategie

(Rob Groote Bromhaar/ Projectmanagementbureau) en experiment (Anne Nigten / Hogeschool Rotterdam en Ruud Visschedijk / Nederlands Fotomuseum)

Essay 3:

Plintenstrategie

(Rob Groote Bromhaar/ Projectmanagementbureau) en experiment
(Anne Nigten / Hogeschool Rotterdam en Ruud Visschedijk / Nederlands Fotomuseum)

De Wilhelminapier wordt in al haar glorie vooral bewonderd van een afstand. Een ansichtkaart van Rotterdam laat 9 van de 10 keer de Erasmusbrug zien, met in haar kielzog het indrukwekkende gebouw De Rotterdam en de rest van de pier.

Maar bij het ervaren van de Wilhelminapier vormt juist de plint een sleutelrol. Uit het analysedocument “Binnenstad op ooghoogte” (2011): “de begane grond vormt misschien maar 10% van het totale gebouw, maar bepaalt wel voor 90% de bijdrage die het pand levert aan de omgeving”.

Een goede plint heeft een interactie met haar passanten: er is iets interessants te zien in het gebouw of er is een trigger om naar toe te lopen. Idealiter maakt het gebouw onderdeel uit van het publieke stedelijke weefsel en vormt het een te doorkruisen onderdeel van een mogelijke route die bezoekers leidt en geleidt om de pier verder te verkennen. In het concept van de Wilhelminapier zijn binnen en buiten onlosmakelijk met elkaar verbonden. Tussen en rond de hoge bebouwing vergroot deze samenhang de ruimte en leidt dat tot een grotere beleving op ooghoogte. Het is dus jammer waar dat door de inrichting van de plint achterwege blijft.

Een analyse van de huidige situatie:

- De begeleidingscommissie geeft aan dat de Wilhelminapier een gebied moet zijn dat uitnodigt om te verblijven en te verpozen, met uitstraling en sfeer. Het gaat dan om de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte, een goede afwikkeling van het (auto)verkeer, ruimte voor de flanerende voetganger **en vooral ook om de invulling van de plinten op de begane grond van de gebouwen**. Hier kan volgens de begeleidingscommissie nog veel gewonnen worden.

- De huidige situatie (maart 2017) is een momentopname, met veel projecten (met nieuwe plinten) in aanbouw. Recent is Pakhuis Meesteren van haar steigerdoek bevrijdt en een open gevel met meerdere publieke entrees zichtbaar geworden. De invulling met een Mercado is een aanwinst voor het creëren van een gezellige en levendige pier. Daarnaast zullen dit jaar de uitbreiding van de KPN toren (met een nieuwe glazen entree en een aan drie zijden toegankelijk experience center) en de bouw van Boston Seattle (met onder meer horeca en een gezondheidscentrum) afgerond worden.
- Met name door de uitbreiding van KPN kan een doorn in het oog verwijderd worden. De ooit in het Masterplan voorgeschreven transparante begane grond, wordt door de huidige (deels met lamellen verhulde) kantoorfunctie niet als zodanig ervaren. Het vormt (nog) niet de entree die de Wilhelminapier verdient.
- De Wilhelminapier is gemaakt met een schaalgrootte, die niet direct een gevoel van menselijke maat en gezelligheid uitstraalt. De grote kloeke, gebouwen zijn er (bij het bepalen van het ontwerp) niet neergezet om een aantrekkelijke straat te ontwikkelen. En de plint van het gebouw is voor ontwikkelaars vaak het ondergeschoven kindje in de ontwikkeling van een bouwplan (in financiële zin). Een gevulde plint is mooi meegenomen, maar was bij de ontwikkelde gebouwen geen breekpunt bij de investeringsbeslissing.
- De grote gebouwen hebben geleid tot een lage “deurdichtheid”. Het duurt tijdens een wandeling telkens enige tijd voordat zich een nieuwe functie manifesteert.
- De grote oppervlaktes van de begane grond van de gebouwen geven aanleiding tot grote invullingen. Ontwikkelaars / beleggers vullen liever hun ruimte met 1 grote huurder (met een langjarig contract), dan zich de inspanning te getroosten de ruimte te verhuren aan meerdere kleine (en wellicht financieel onzekere) partijen.



Een goede toevoeging: nieuwe daily in Leidseveem

- De grootschalige avondhoreca heeft op de pier de overhand. Loetje, Gaucho's, Humphreys. Het zijn uitstekende bewezen horecaformules van naam en faam, maar een kleine/gezellige koffie-/broodjeszaak overdag wordt gemist, evenals de mogelijkheid om "vergeten boodschappen" te kopen, zoals in een AH-to-go. Overigens is de komst van de nieuwe "daily" in het Leidsveem een prima toevoeging voor de pier.

Het Scheepvaart en Transport College (STC), met haar compleet dichte gebouw en haar gebruik van de cruisterminal, vormt momenteel het grootste probleem in de beleving van de plint. De functie sloot ooit goed aan bij het havengerelateerde karakter van de pier, maar is hier niet meer op haar plek. De ramen van de drie beuken van de cuiseterminal die het STC in gebruik heeft, zijn afgeschermd met luxaflex. Er is geen enkele interactie tussen het gebouw en haar omgeving. Als er ergens winst is te behalen met betrekking tot de invulling van plinten op de Wilhelminapier, dan is het hier. Zeker in combinatie met de mogelijke geplande opknabbeurt van de arcade (plafond en verlichting). Het gebouw van het STC, hoewel ontworpen door de wereldberoemde architect Norman Foster, is niet anders te beschrijven dan een dichte doos, die geen enkele interactie heeft met de buitenruimte.

Het vullen van de plinten met de juiste "prettigheid" en visueel contact tussen buiten en binnen is geen sinecure. De gemeente kan hierin reguleren en stimuleren.

Het reguleren kan plaatsvinden tijdens het ontwerp door middel van richtlijnen met betrekking tot welstandsbeleid, reclamevoorschriften e.d. Oftewel: het toetsen van marktinitiatieven en het beïnvloeden van ontwikkelingen door middel van regulier beleid. Reguleren is vooral gericht op het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen. Daarnaast kan de APV ingezet worden om te sturen op uitstallingen en terrassen.

Bij de ontwikkeling van (de laatste) gebouwen kan bekeken worden of de marktpartijen verplicht kunnen worden om leegstaand vastgoed in beheer te geven aan tijdelijke "pop-up"-huurders, die een bijdrage aan de beleving van de straat kunnen leveren.

Naast reguleren kan de gemeente ook stimuleren. Dat wil niet zeggen dat de gemeente de rol van de markt overneemt, maar wel dat zij (meer) inspanning pleegt om de gewenste investeringen van de markt uit te lokken. De gemeente vervult aldus een aanjaagfunctie. Stimuleren kan plaatsvinden door de beleving op straat verder te verbeteren. Dit kan onder meer door investeringen in de openbare ruimte en het creëren van aanleidingen tot het (ver)volgen van een route. Hierbij kan gedacht worden aan het plaatsen van zitelementen, het plaatsen van (kunst)toepassingen op dichte gevels dan wel in lege plinten en een actief accountmanagement met mogelijk een kwartiermaker (met een neus voor ondernemers in retail, horeca of cultuur die een onderscheidend vermogen kunnen toevoegen aan de Wilhelminapier). Deze kwartiermaker zou ook een bijdrage kunnen leveren aan de belangrijke en gewenste programmering van de pier (op onder meer de Baltimore-locatie, zie essay 4).

Installaties op de Wilhelminapier

Auteurs:

Anne Nigten, The Patching Zone, Hogeschool Rotterdam
Ruud Visschedijk, Nederlands Fotomuseum, culturele partners Wilhelminapier

Doelstelling:

- verlevendigen van de publieke ruimte met kunstinstallaties
- betrekken van de bewoners, ondernemers en bezoekers
- concretiseren van Wilhelminapier beleving
- aantrekken van nieuwe bezoekers
- inzicht verkrijgen in beleving door onderzoek

Achtergrond

In 2015 ontwikkelde The Patching Zone, Zadkine en de Culturele partners op de Wilhelminapier in Rotterdam een aantal kunstwerken (prototypes en concepten) voor de verlevendiging van de Wilhelminapier, onder de noemer **Points of Departure**. Naar aanleiding van de recente gesprekken met de begeleidingscommissie m.b.t. de actualisatie van het plan voor de inrichting van de buitenruimte stellen we voor om twee installaties uit het **Points of Departure** project te realiseren: **Horizon** en

Archief en één nieuwe installatie met de werktitel 'Playing @WP.'

Hieronder beschrijven we in het kort alle drie voorgestelde installaties:

Points of Departure

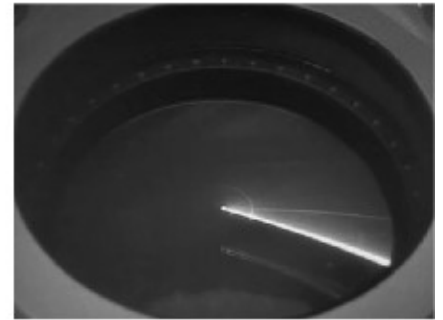
Points of Departure speelde zich in de (semi) publieke ruimte van de Wilhelminapier af. Het was als het ware een kleine reis van het begin van de pier naar (gedroomde) bestemmingen, aan de hand van de richting en sterkte van de wind. De twee video-installaties: **Horizon** en **Archief**, zijn het resultaat van experimenten en onderzoek dat uitgevoerd is in opdracht van en in nauwe samenwerking met de culturele partners op de Wilhelminapier.

Horizon

Een videoinstallatie die het verlangen naar onbekende trans-Atlantische bestemmingen verkent. Twee videoschermen en bijbehorende audio verbinden horizon-beelden die gefilmd zijn op verschillende aankomst,- en vertrekpunten over de hele wereld aan de windrichting en de snelheid van de wind. Mistige beelden van de waterlijn refereren aan het gevoel dat de reiziger vroeger moet hebben gehad bij vertrek naar de nieuwe wereld. **Horizon** leent zich bij uitstek voor plaatsing of project in de plint of een doorgang (verticale opstelling). Makers: Javier Lloret, The Patching Zone.



Doodse plint STC in cruiseterminal



Archief

Een video-installatie die de wind gebruikt als drijvende kracht om de toeschouwer door media en tijd te navigeren. De wind stuurt de toeschouwer langs verschillende tijdslagen uit de geschiedenis van Rotterdam. De installatie maakt gebruik van filmmateriaal uit archieven (met veel beelden van de Wilhelminapier), in combinatie met een speciaal voor de gelegenheid gecomponeerde soundtrack. De reis door de tijd wordt aangestuurd door een windsensor. De video kan in de plint (bv Boston) geprojecteerd worden, in de bioscoop van TomDavid Architecten, maar liever nog als (semi) permanente projectie op een van de blinde muren ter veraangenaming van locaties die momenteel als onprettig ervaren worden. Makers: Sebastien Seynaeve, The Patching Zone.

<http://pointsofdeparture.patchingzone.net>

Playing @Wilhelminapier

'Playing @WP' is een interactieve multi-user installatie die is gepland voor de raampartij van de cruise terminal aan de straatzijde van het STC gebouw onder de overkapping. Deze installatie heeft een hoog spelgehalte en wordt ontwikkeld met inbreng van bewoners, ondernemers en bezoekers van de pier. De uiteindelijke vormgeving wordt bepaald in een talentenjacht-achtige wedstrijd waar aanstormende talenten van de Rotterdamse kunst- en ontwerpoppleidingen ontwerpen voor kunnen indienen. The Patching Zone ontwikkelt een technisch raamwerk en de infrastructuur voor het interactieve 'beeldspel' en begeleidt de jonge kunstenaars/ontwerpers bij de realisatie. De bezoekers, bewoners en ondernemers van de Wilhelminapier

bepalen of een 'beeldspel' mag blijven (tot een maximum van bijvoorbeeld 4 weken). We plannen 5 programma's met uiteindelijk een finale. De totale looptijd zal ongeveer 6 maanden zijn. We stellen in nauw overleg met de culturele partners en bewoners een aantal thema's en criteria op voor de inzendingen. Makers: afgestudeerde talenten, The Patching Zone

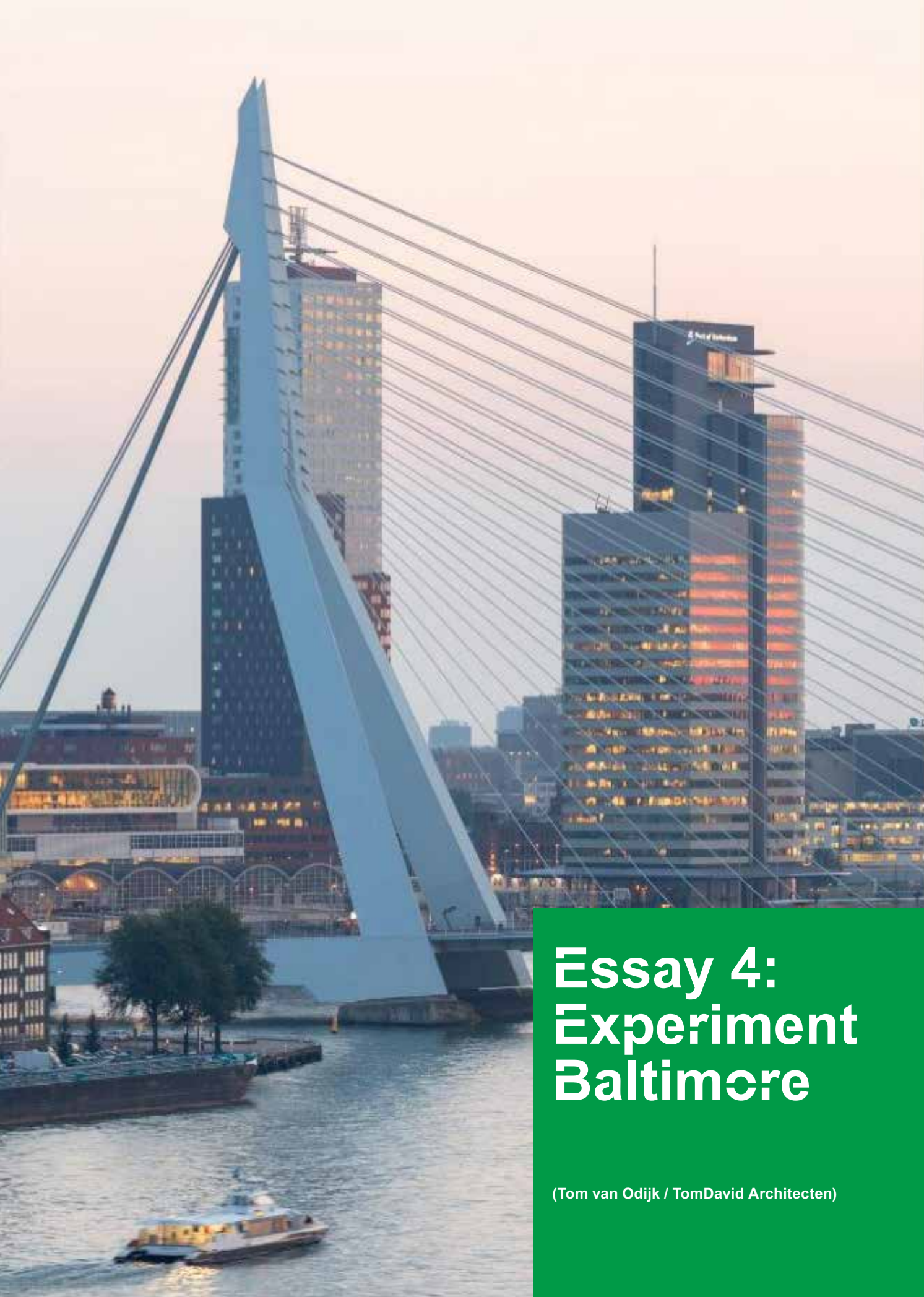
Langetermijn effect

Met deze kunstwerken willen we niet alleen de (semi) buitenruimte op de Wilhelminapier verlevendigen, maar ook meer inzicht krijgen in de smaak, het gevoel en de voorkeuren van de bewoners, ondernemers en bezoekers van de Wilhelminapier. Dit doen we met een speciaal meetinstrument dat ontwikkeld wordt door de onderzoeksgroep Smart & Inclusive Society onder leiding van Anne Nigten in het onderzoekscentrum Creating 010, Hogeschool Rotterdam.

Kosten

Kostenindicatie voor de realisatie van 3 installaties 68k, excl. btw, inclusief honoraria, materialen, coördinatie-, organisatie- en reiskosten. Deze kosten zijn gebaseerd op projecties van binnenuit. Indien de definitieve locaties buitenapparatuur vereisen, zullen de materiaalkosten voor de realisatie hoger zijn. De communicatie- en marketingkosten zijn hier niet in opgenomen.





Essay 4: Experiment Baltimore

(Tom van Odijk / TomDavid Architecten)

Meervoudig ruimtegebruik

Plot Baltimore Wilhelminapier

CONCEPT VISIE

TomDavid Architecten

Maart 2017



Werktitel

ROKADE

Betekenis 1:
De schaakterm voor het wisselen
van positie tussen een toren en de
koning.

Betekenis 2:
Samenvoeging van Rotterdam en
Kade.

Ons voorstel is een tijdelijke
uitwisseling:
in plaats van een gebouw (toren)
wordt het vlak (plot baltimore)
ingenomen door de mens (koning)



Rokade, plek voor ontmoetingen

500 Rotterdammers die in de openlucht met elkaar dineren. Een klassiek concert tegen het grootstedelijke decor van hoogbouw. Een outdoor foto-expositie. Een pleinbios aan de Maas.

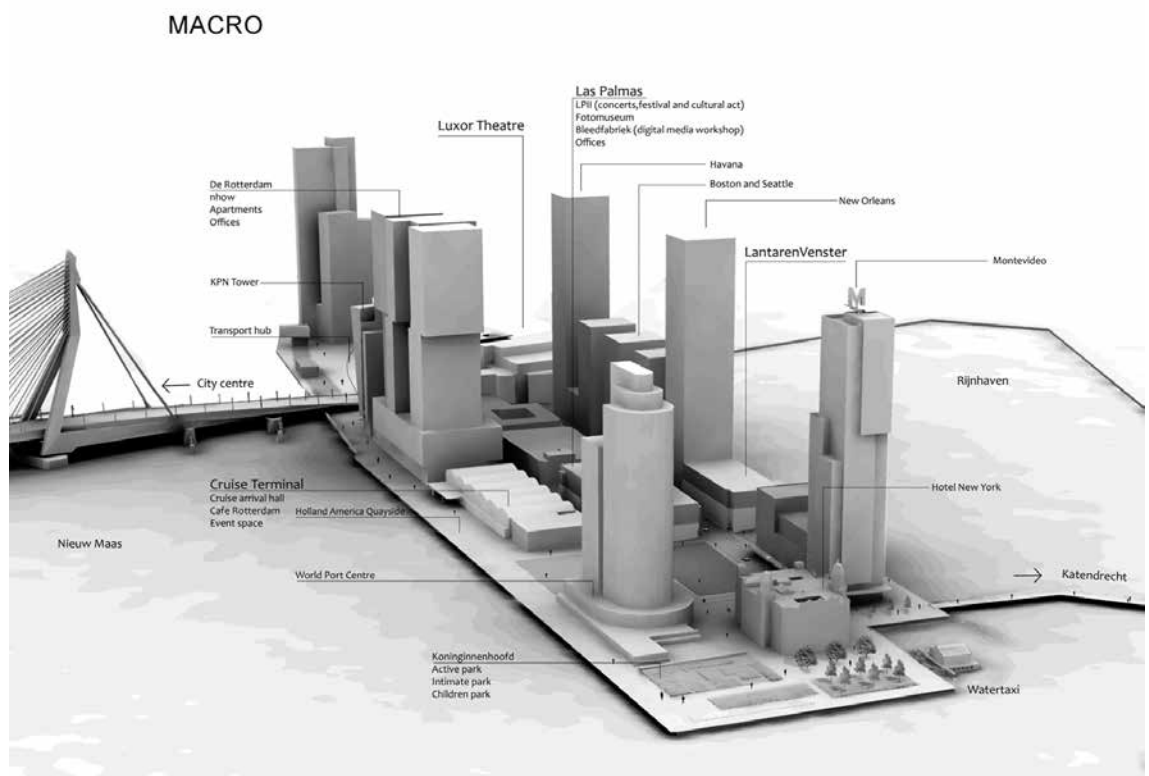
TomDavid stelt voor om de parkeerplaats op de Plot Baltimore te veranderen in een programmeerbaar plein: Rokade, een nieuwe **eventspot** waar van alles kan gebeuren. Op de plek die voorheen geprogrammeerd werd voor auto's, staat nu de mens centraal. Rokade is bedoeld als katalysator. Een experiment dat door het creëren van een multifunctionele verblijfsplek nieuwe

kansen biedt voor de verdere ontwikkeling van de Wilhelminapier. Een tijdelijke ingreep met relatief lage investeringen maar met maximaal effect: een levendige plek en een grondslag voor kleinschalige initiatieven. Niet langer een transitgebied tussen het Centrum en Katendrecht maar een aangename verblijfsplek met zijn eigen unieke identiteit. Het plein vormt de etalage van de Wilhelminapier en nodigt uit te bezoeken en deel te nemen.



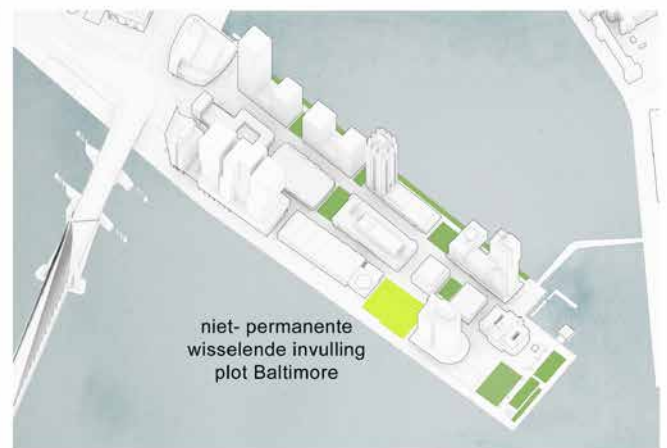
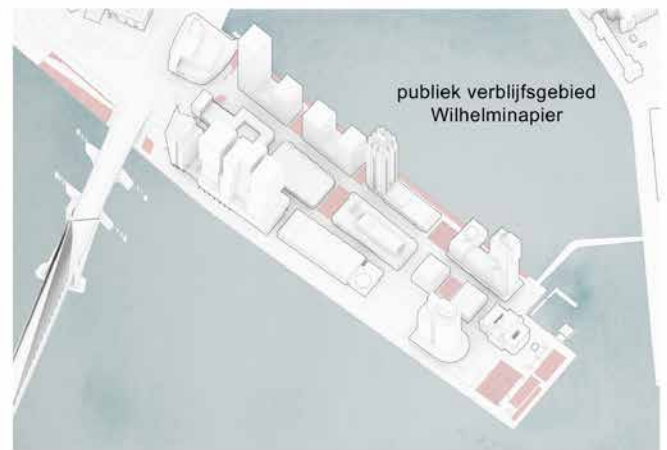
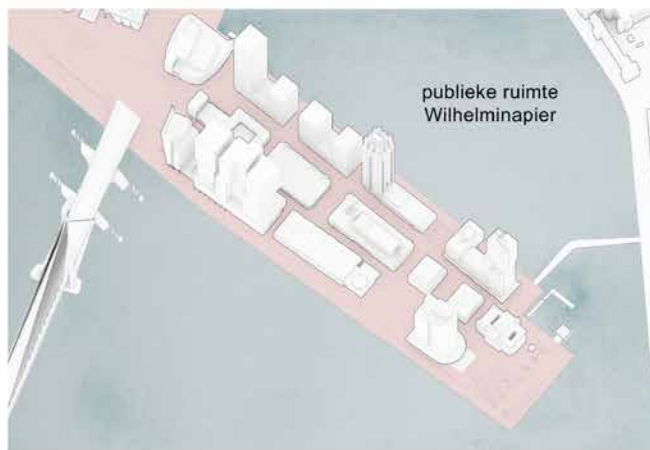
Macro-meso-micro

De Wilhelminapier wordt voorgesteld als een hoogstedelijke gebied: hoogwaardig architectonische iconen, grote instituten met grootschalige ruimten in de nabijheid van goed openbaar vervoer – de macro schaal. Voor een levendig stukje stad is echter meer nodig: naast de macro schaal heb je ook een meso en micro schaal nodig. En door een koppeling te maken tussen deze verschillende schaalniveaus, creëer je specifieke ruimtelijke ervaringen, interessante verblijfsplekken en daarmee de grondslag voor een levendig gebied. De meso en micro schaal moet dan wel aanwezig zijn, en dat is (nu nog) nauwelijks het geval op de Wilhelminapier.



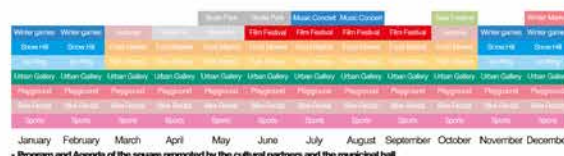
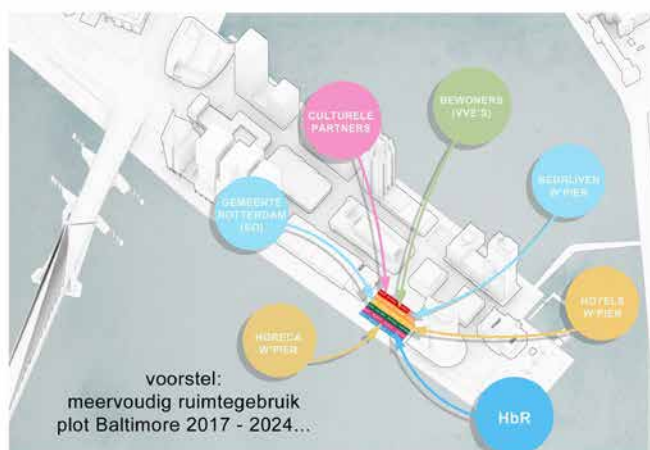
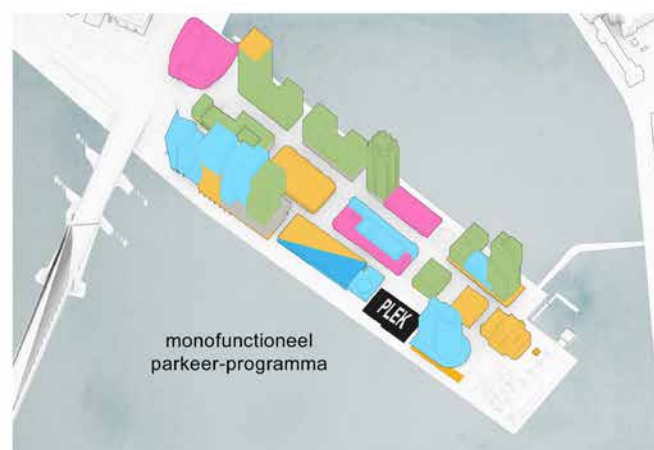
Openbare ruimte

De openbare ruimte kan bij uitstek dienen als verblijfsplek. De openbare ruimte op de Wilhelminapier lijkt enorm. Maar als je de infrastructuur en parkeerplaatsen hiervan af trekt, dan blijft er maar weinig over, en met weinig kwaliteit. Door het vergroenen van de Otto Reuchlinweg en de zijstraten als de Statendam en de Westerdam zal de kwaliteit van de verblijfsruimte op de pier in ieder geval verbeteren (micro schaal). De 'groene' kop van de Wilhelminapier functioneert daarnaast door zijn schaal en openheid als aangename verblijfsplek op de meso schaal, maar is juist door het gras niet bruikbaar als evenementenlocatie. De nog onbebouwde plot Baltimore is qua schaal en locatie de ideale plek om deze rol op zich te nemen.



Programma mix

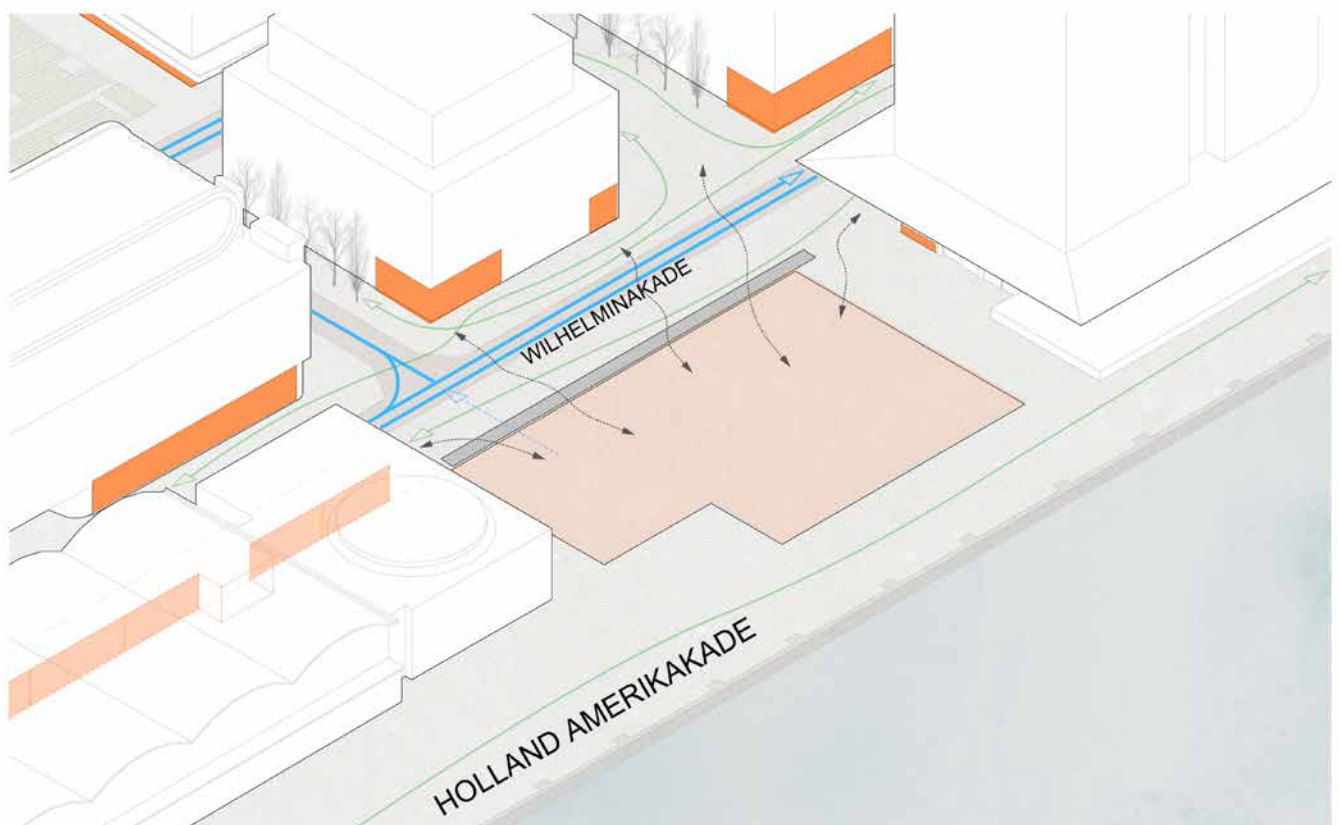
De Wilhelminapier heeft een rijke grootstedelijke mix aan programma: wonen, werken, cultuur, indoor-evenementen, cruise, culinair etc. Een mooi voorbeeld van intensief meervoudig ruimtegebruik. Deze mix aan programma zie je in de openbare ruimte echter nauwelijks terug, en dat is jammer, een gemiste kans. Er is nauwelijks kleinschalige invulling in de plinten en de horeca is overwegend avondgericht, waardoor het straatbeeld de rijke programmamix nauwelijks weerspiegeld. De buitenruimte mist sowieso een stedelijke ruimte waar middelgrote evenementen kunnen plaatsvinden. De plot Baltimore is de ideale plek om (als tijdelijk experiment) als aanjager voor een levendige openbare ruimte te dienen. Een plek om te programmeren (meso schaal) en te verblijven (micro schaal). Het programma wordt ingevuld door de verschillende stakeholders: culturele partners, cruise port, bewoner en de horeca. De betrokkenheid zorgt voor positieve samenwerking in plaats van negatief langs elkaar werken. Tenslotte zal de integrale verbetering van de openbare ruimte de grondslag zijn om ondernemers te verleiden kleinschalige dagfuncties op de Wilhelminapier te beginnen.



betrokkenheid van stakeholders
Wilhelminapier

De plek

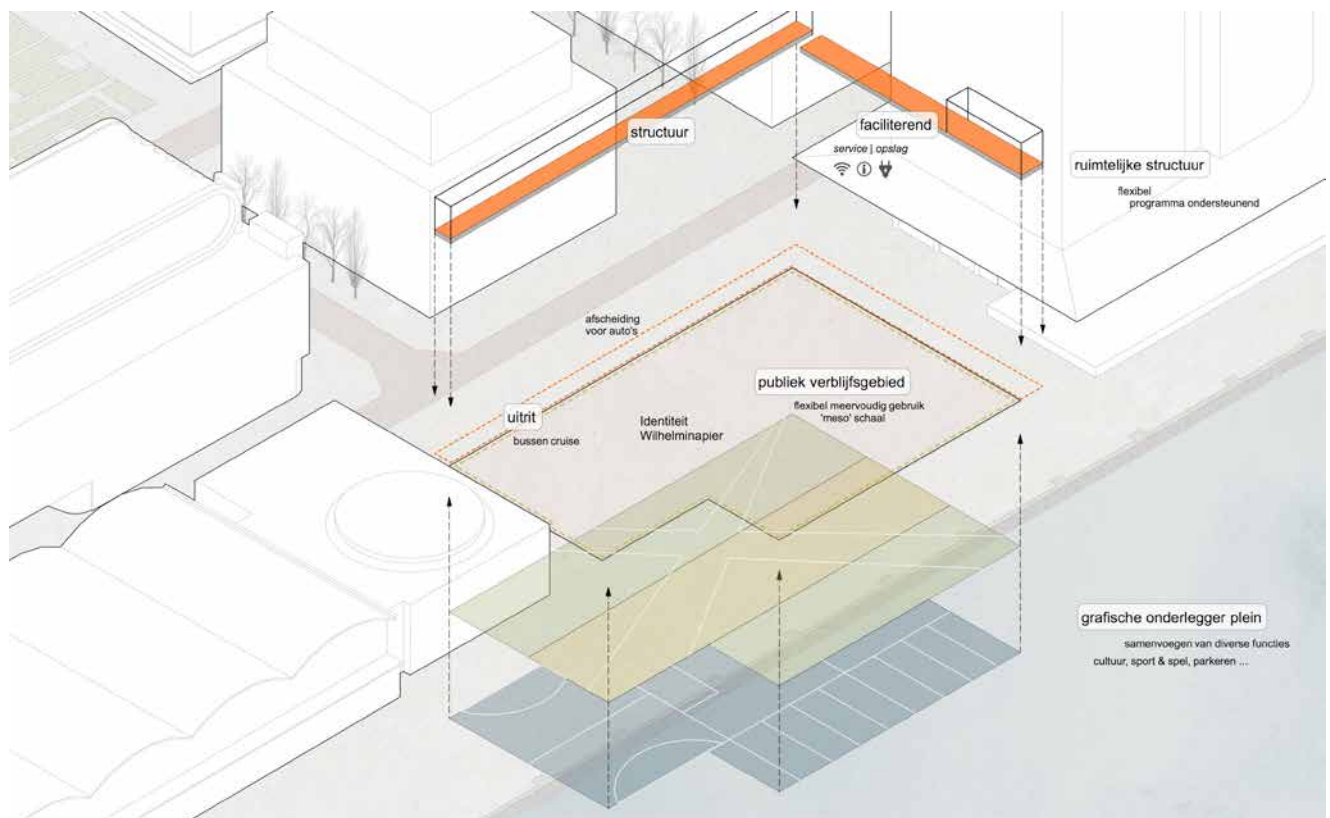
De plot Baltimore is nu voornamelijk in gebruik als parkeerplaats (auto's en bussen) en zal tenminste tot 2024 onbebouwd blijven en dus zodanig in gebruik blijven. Het belendende plot, plot Chicago, zal vanaf 2018 ontwikkeld worden waardoor de druk op de Baltimore als mono-functioneel parkeerplaats nog eens wordt versterkt. Dit is echter niet nodig, aangezien er voldoende beschikbare parkeerplaatsen in omliggende parkeergarages aanwezig zijn.



Conceptvoorstel

Ons voorstel om van de huidige parkeerplaats op de plot een verblijfsplek (van auto naar mens) te maken gaat uit van een aantal stappen:

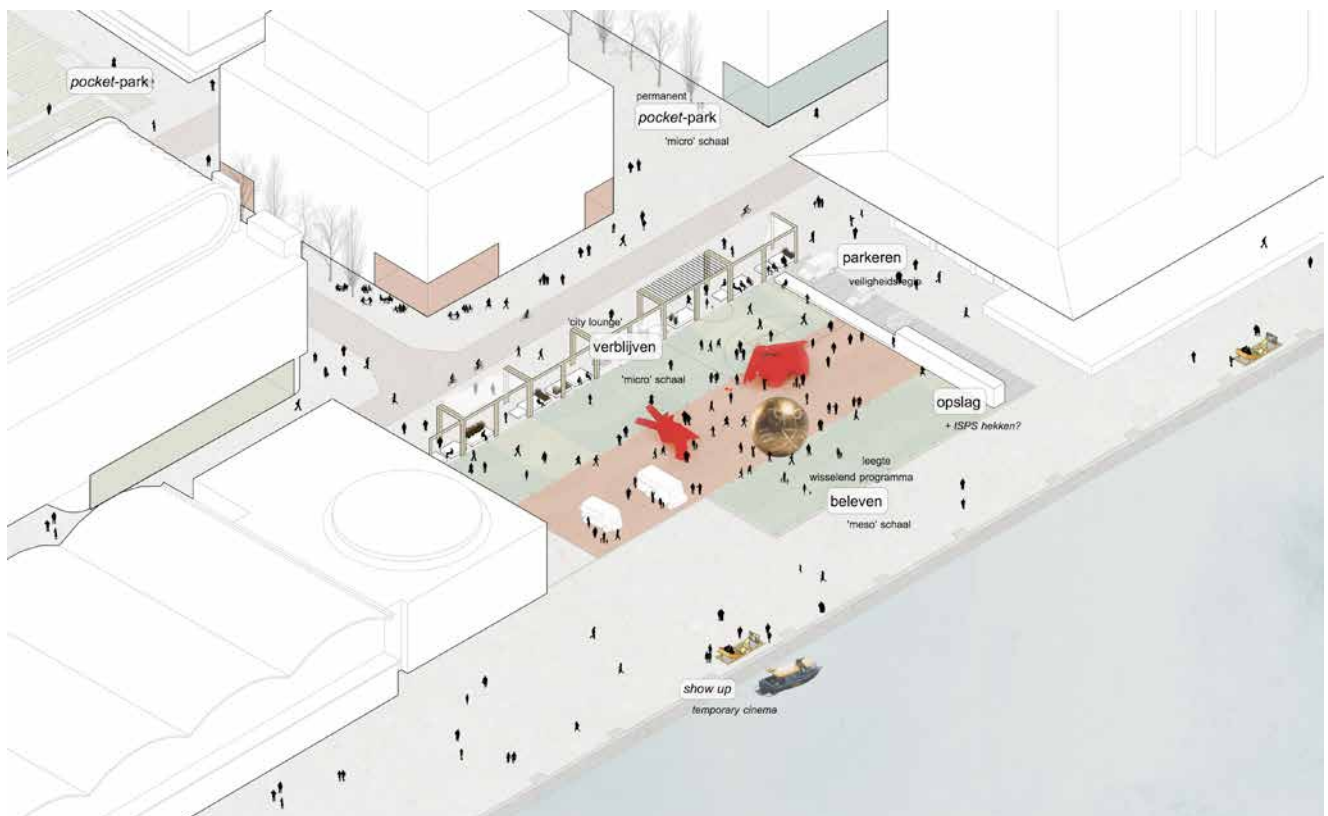
- Het opheffen van het parkeren op de plot Baltimore.
- Het verplaatsen van deze parkeerplaatsen naar de aangrenzende parkeergarages.
- Het toevoegen van functionele fysieke elementen ter ondersteuning van flexibel meervoudig gebruik van het plein.
- Het inkleuren en markeren van het asfalt.



Meervoudig ruimtegebruik

De volgende elementen maken meervoudig ruimtegebruik mogelijk:

- Kleinschalige 'groene' zitelementen (eventueel in combinatie met bomen) zorgen voor verblijfsplekken en afscheiding van de weg.
- Verplaatsbare elementen in de vorm van een verticale *rigging*.
- Een functionele backbone herbergt verschillende voorzieningen (toiletten, podia, opslag, ISPS hekken..)
- Verschillende kleurvlakken en belijning
- Uitvouwbare mini bioscoop

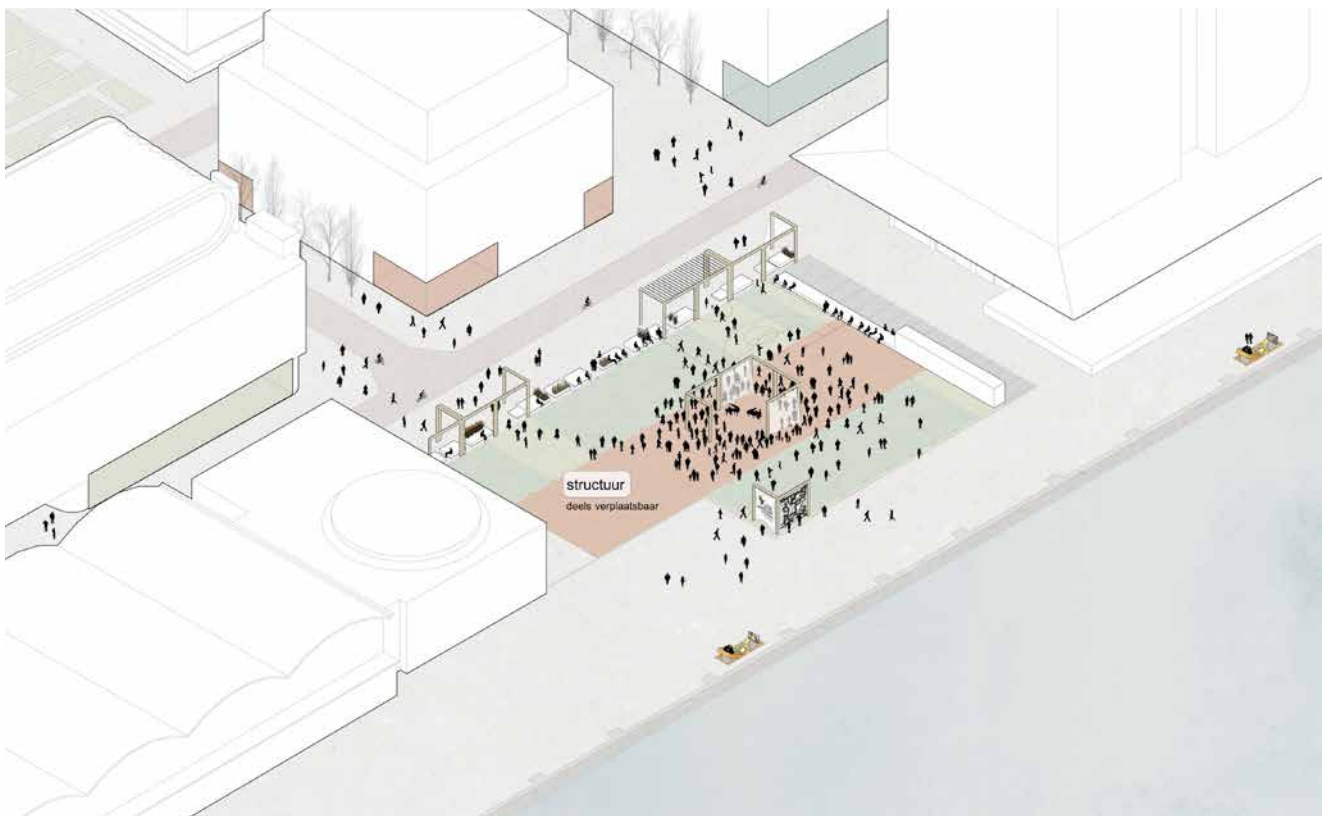


Praktisch en functioneel

Als er een *cruise-call* is moet het plein en de kade leeg zijn. Alle elementen kunnen naar de zijkant verplaatst worden, waardoor er een maximaal parkeeroppervlak ontstaat.

Bij tentoonstellingen en kleinschalige evenementen kunnen de elementen juist ingezet worden midden op het plein. Ook de *SHOW UP*, een voorstel van TomDavid voor een uitvouwbaar mini bioscoop op de Holland Amerikakade, zal overdag dichtgeklapt zijn.

In de avond vouwt deze uit de kade en zijn er korte filmpjes te zien.

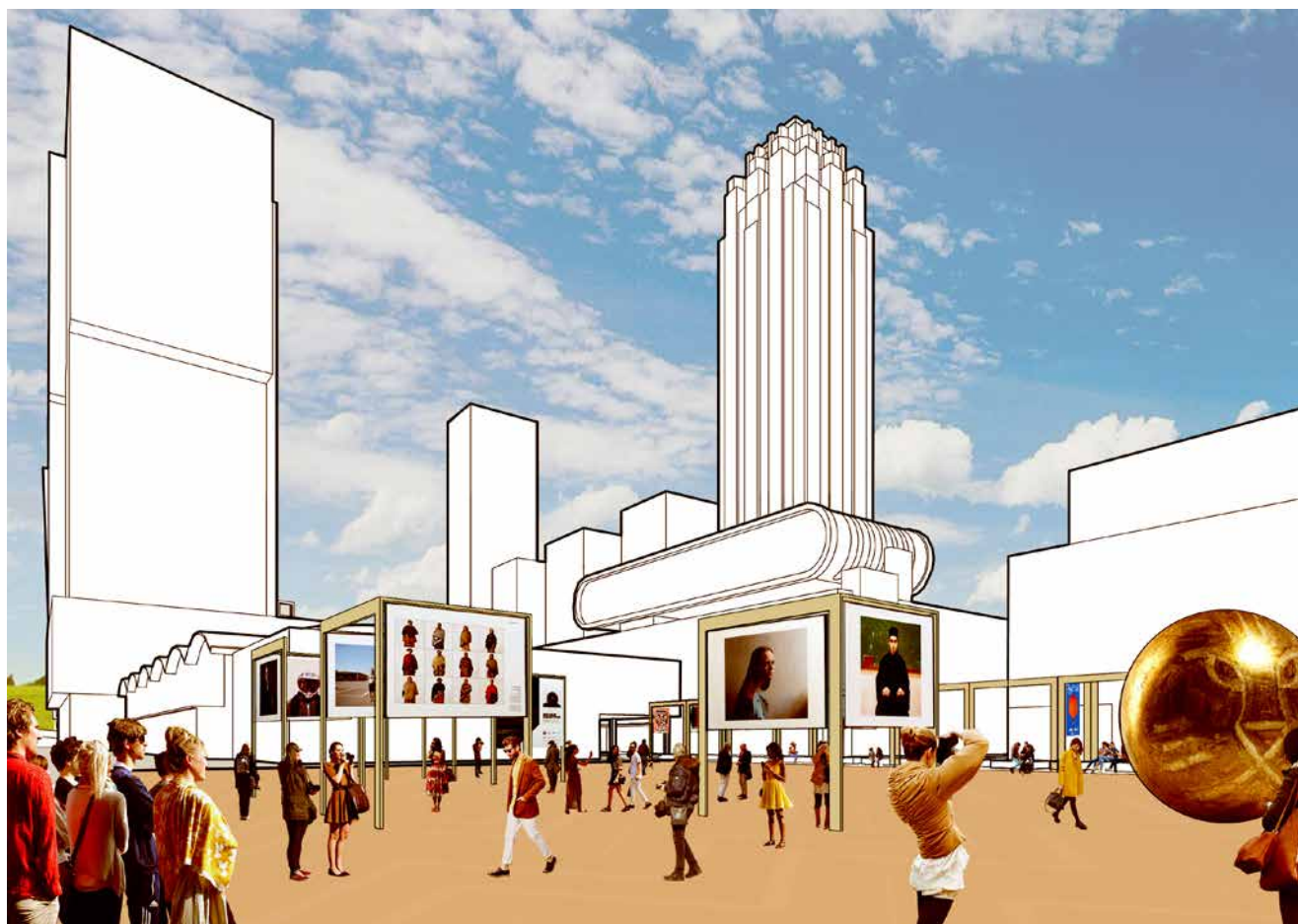


Dag en avond

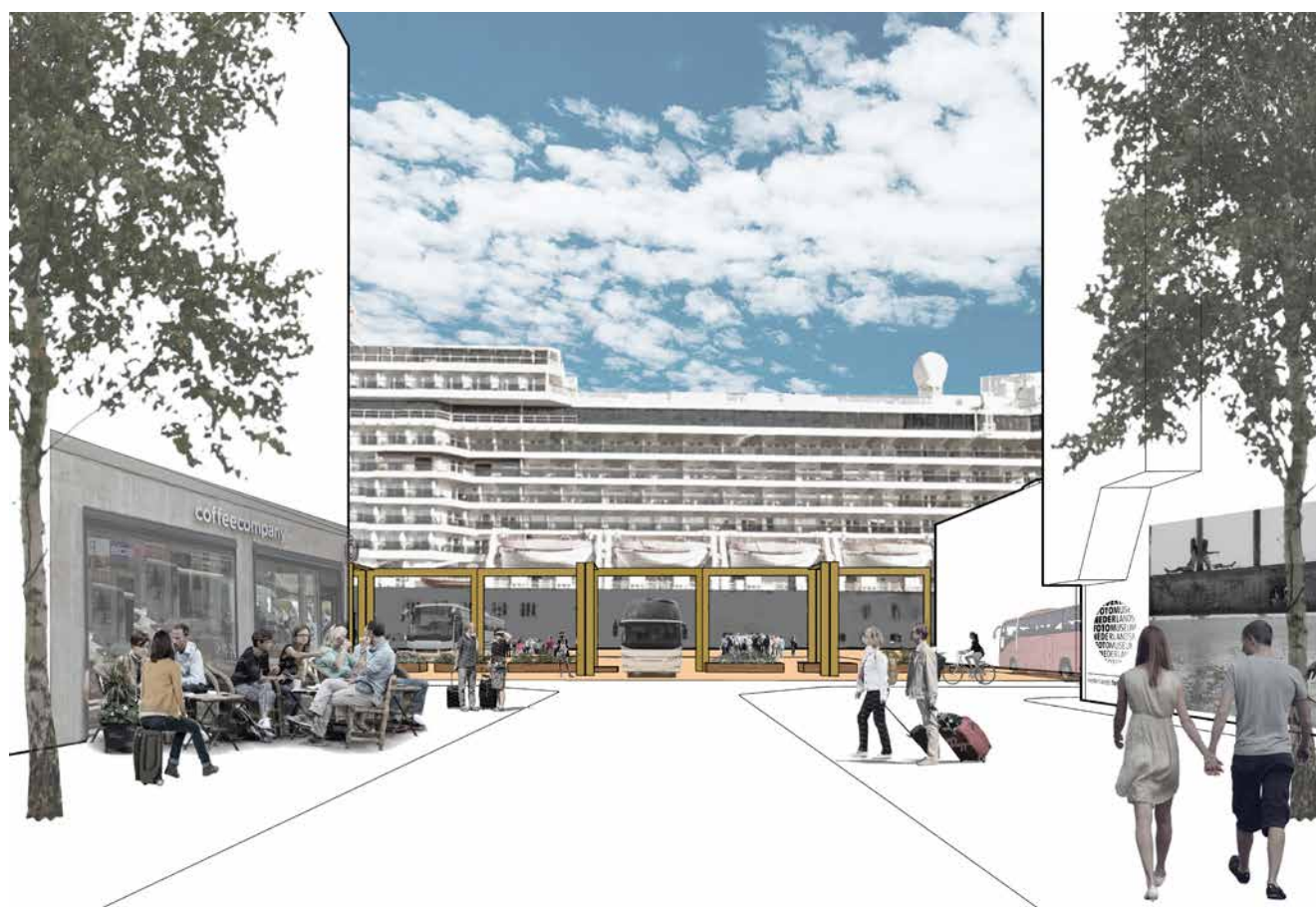
De verlichting van het plein zal grondgericht zijn, zodat het plein in de avond altijd als een stedelijke woonkamer ervaren wordt en een onbelemmerd zicht biedt op de noordzijde van de stad.



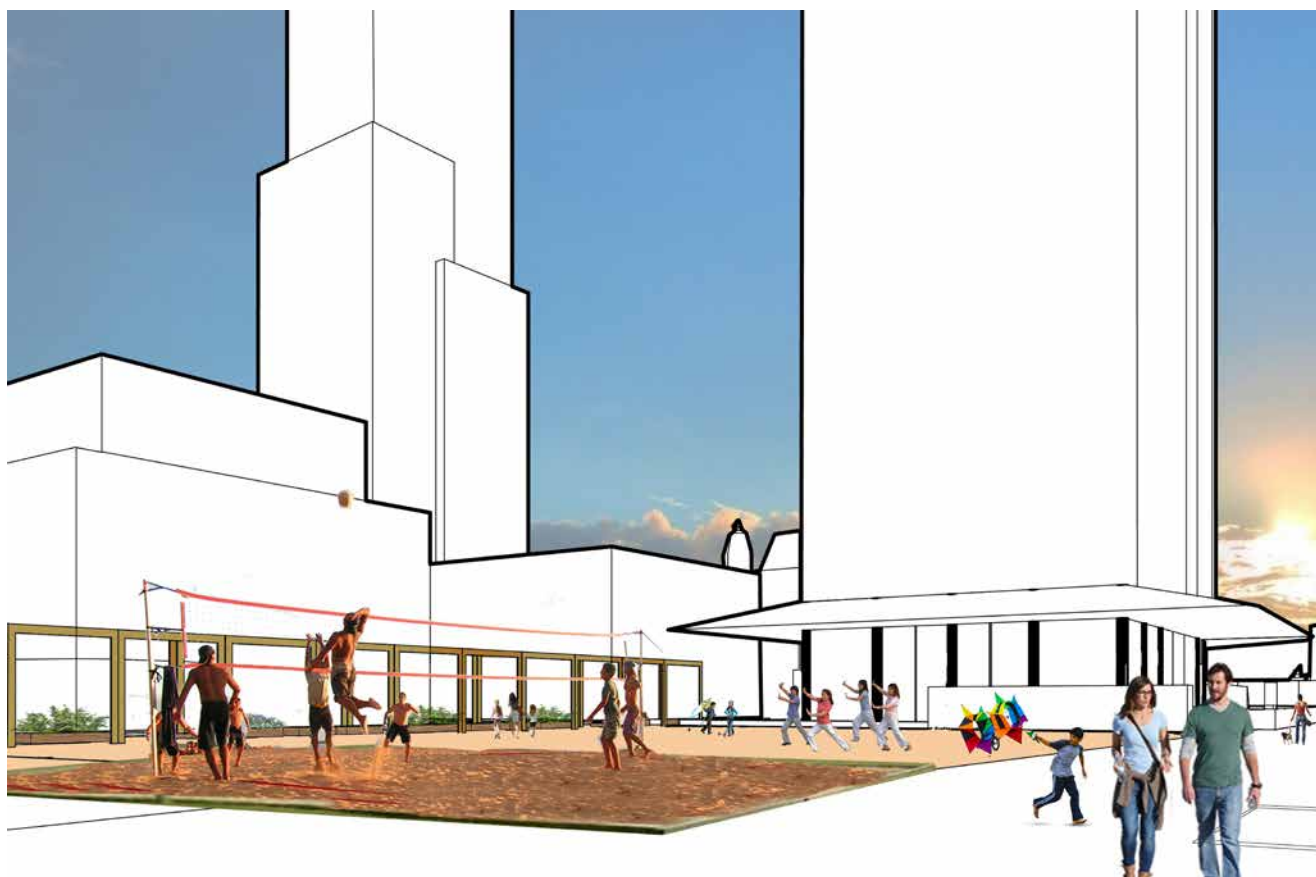
Ooghoogte perspectieven



Ooghoogte perspectieven



Ooghoogte perspectieven



Experiment

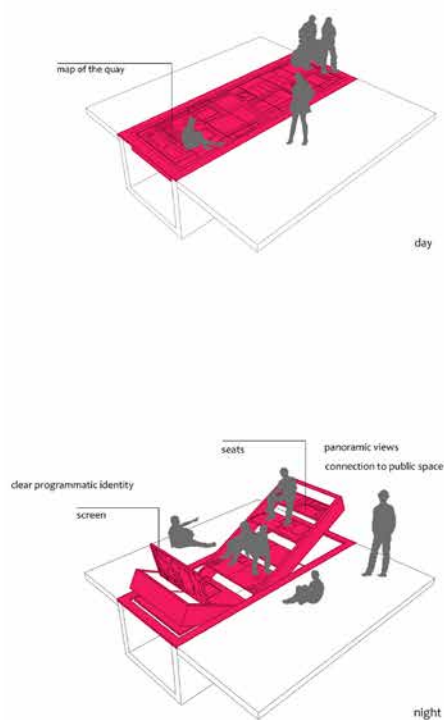
Een tijdelijke invulling van de plot Baltimore als katalysator voor een levendige Wilhelminapier

Een tijdelijke ingreep met relatief lage investeringen met maximaal effect voor een levendige Wilhelminapier.



Show up

Een aanvullend voorstel van TomDavid is het hergebruik van de bestaande walstroom kelders. Een (verborgen) constructie wordt eenvoudig uitgevouwen tot tribune en scherm. Deze mini-cinema wordt daarmee een plek voor kleinschalige voorstellingen en spannende trailers. In een oogwenk van functionele kade, naar sfeervolle verblijfs- en ontmoetingsplek.



Investeringskosten

Gezien de tijdelijke en experimentele aard van ons voorstel, zullen de investeringskosten gering zijn. Een indicatie voor realisatie van dit project is ca. € 95.000,- excl.btw.

Honoraria, installaties, diverse proceskosten (zoals o.a. het omzetten van parkeervergunningen) en de **Show Up** (uitklapbare bioscoop) zijn hier niet in opgenomen.

Plan van aanpak

Het project wordt gekenmerkt door ruimtelijke en programmatische aspecten.

Omdat dit experiment alle stakeholders van de Wilhelminapier aangaat, zal er een integraal PvE moeten worden opgesteld waarin de wensen en uitgangspunten worden geïnventariseerd. Door dit gezamenlijk PvE zorgvuldig te verwerken in het (ruimtelijke) ontwerp, wordt de bruikbaarheid voor een ieder gewaarborgd en heeft de beoogde katalysatorfunctie het beste resultaat. TomDavid adviseert een kwartiermaker / programmeur aan te stellen die het onderlinge contact tussen stakeholders in stand houdt en om samen het plein te programmeren. Dezelfde persoon zal ook actief commerciële partijen benaderen om de plinten met kleinschalige retail en horeca te vullen.

Colofon

Opdrachtgever

Gemeente Rotterdam
Afdeling Stadsontwikkeling
Rob Groote Bromhaar

*Conceptvoorstel Wilhelminapier, Rotterdam
In het kader van de actualisatie van het plan
Voor de inrichting van de buitenruimte.*

TomDavid Architecten
Westewagenstraat 60
3011 AT Rotterdam
+31 (0)10 4140248
info@tomdavid.nl
www.tomdavid.nl

TomDavid © 2017

Fotografie
Claire Droppert
500Watt

Rotterdam.nl