



**Cluster Stadsontwikkeling
Afdeling Projectmanagementbureau**

Datum : 28 februari 2018

Betreft : Inspraakverslag Actualisatie
ontwikkelingsvisie Lijnbaankwartier

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam

Postadres: Postbus 1130
3000 BC Rotterdam

Internet: rotterdam.nl

Van: Frank Kampshoff

E-mail: fw.kampshoff@rotterdam.nl

Op 28 november 2017 heeft de Stuurgroep Binnenstad het besluit genomen de Actualisatie ontwikkelingsvisie Lijnbaankwartier ter vaststelling voor te leggen aan het college inclusief een raadpleging onder de belanghebbenden in het gebied en daarbuiten. Na vaststelling in het college wordt de gemeenteraad over de actualisatie geïnformeerd. Voor de geactualiseerde ontwikkelingsvisie is een participatietraject doorlopen waarbij is ingestoken op verschillende niveaus:

1. Het Directieteam Lijnbaanakkoord waarbij de eigenaren en ondernemers van de Lijnbaan en omgeving zijn aangesloten om over het document te overleggen;
2. Op 17 januari jl. is de ontwikkelingsvisie gepresenteerd aan de vertegenwoordiging van VVE's en huurders rond de Lijnbaan en het Schouwburgplein;
3. Op 22 en 24 januari jl. zijn twee inloopavonden georganiseerd voor alle Rotterdammers die geïnteresseerd zijn in de geactualiseerde visie;
4. Via het emailadres lijnbaanakkoord@rotterdam.nl en social media was het mogelijk voor bewoners en belangstellenden om hun reactie op de visie te geven.

Er zijn vele verschillende reacties binnengekomen die zijn verdeeld in een aantal categorieën, zodat deze gekoppeld kunnen worden aan de thema's uit de visie. De categorieën zijn in volgorde van het aantal reacties opgeschreven. Onder nummer 1 zijn dus de meeste reacties binnengekomen.

De algemene conclusie die getrokken kan worden is dat de reacties van bewoners overwegend positief opbouwend zijn en dat de visie wordt ondersteund. De reactie van andere belanghebbenden op de visie was overwegend positief. Wel zijn er veel vragen en reacties over de gevolgen van het gewenste beleid, met name wat betreft verdichting.

1 Kwaliteit van de openbare ruimte

Aantal reacties op dit onderwerp: 29

1.1 Vergroening

In de visie blijft vergroening een belangrijke opgave in het Lijnbaankwartier. Naast extra groenoppervlak en het toevoegen van bomen vraagt men ook om meer differentiatie in het beeld en meer gebruiksmogelijkheden. Er zijn nog veel kansen voor een zichtbare en bruikbare vergroening.

De ideeën van participanten over het aantrekkelijk maken van de binnenstad lopen ver uiteen. Wat echter unaniem naar voren komt, is het hoognodig toevoegen van groen:

- Een specifieke suggestie is bijvoorbeeld het toevoegen van een rij bomen in de Korte Lijnbaan met daar omheen bankjes. Deze kan verder uitgerold worden door de stad, als start van een groene route;



- Het groen dat toegevoegd wordt in de stad moet beter aangelicht worden;
- Het hectische plein bij de kruising Kruisplein/Kruiskade moet buiten de vergroening worden gelaten;
- Betere aansluiting op de plannen die gevormd zijn voor de Kruiskade;
- Het toevoegen van groen op ooghoogte is wenselijk. Niet alleen bomen die de lucht in gaan;
- Een andere suggestie is het creëren van groene gevels op de Lijnbaan;
- Is het mogelijk om een Arc de Triomphe constructie over de Coolsingel te bouwen ter hoogte van het WTC en De Bijenkorf?
- Voeg daktuinen toe op het monument.

Het Schouwburgplein wordt door participanten regelmatig als specifieke plek in de stad genoemd. In de visie is het Schouwburgplein ook opgenomen met de volgende ambitie: een groen, gezellig en toegankelijk Schouwburgplein is waar het stadsbestuur en de culturele instellingen zich de komende jaren voor willen inzetten.

Het Schouwburgplein is vooral een plek waar veel suggesties worden gedaan voor verdere vergroening:

- Het Schouwburgplein kan een plek worden waar een stadspark wordt gemaakt met veel spelaanleiding voor kinderen;
- Het Schouwburgplein kan het stadshart van Rotterdam worden als het aangepakt wordt;
- Het vergroenen van het Calypsoplein is een mooie aansluiting bij de herinrichting;
- Denk na over de keuze van steen, zodat niet wederom een gladde situatie ontstaat.

1.2 Lijnbaan als Rijksmonument

De Lijnbaan heeft sinds 2010 de status van Rijksmonument en vanuit deze status is deze visie geschreven. Hierdoor zijn de wijzigingen die doorgevoerd kunnen worden beperkt. Echter zijn er vanuit participanten suggesties gekomen om wijzigingen door te voeren. De meningen lopen hierover uiteen:

- Vanuit UDS is de reactie gekomen of optopping op het Lijnbaanensemble mogelijk kan worden gemaakt bij zogenoemde schakelpanden en hoekpanden;
- Er zijn participanten die van mening zijn dat het Rijksmonument gesloopt moet worden;
- De plint moet vernieuwd en aantrekkelijk gemaakt worden;
- Er moet gebruik gemaakt worden van de tweede laag van de bebouwing;
- Het maken van een herkenbare toeristische plek op de Lijnbaan. Hierdoor zal er ook in de avonduren meer leven in de binnenstad zijn.

Naast de wijzigingen die mensen graag in de openbare ruimte willen zien, worden ook suggesties gedaan voor herontwikkeling van de panden:

- Kan er gekeken worden of er mogelijkheden zijn om op het complex verder te bouwen?
- Is het mogelijk om minimaal 100 meter extra ontwikkelruimte bovenop het complex te zetten? Zo worden meer winkels en meer woningen gerealiseerd.

1.3 Lijnbaanhoven

In de visie zijn de Lijnbaanhoven opgenomen. De twee hoven zijn aan één zijde geheel open naar de straat en hebben elk een kleine doorgang naar de Karel Doormanstraat. Belangrijk is



de openbaarheid en permanente toegankelijkheid van de hoven. De ambitie is het gebruik van de hoven te vergroten en daardoor is een aanpassing van de huidige situatie gewenst.

De participanten (voornamelijk omwonenden) hebben een ander verzoek ingediend:

- Het afsluiten van het binnenhof bij de Lijnbaanhoven.

Dit wordt gevraagd, zodat een oase van rust voor de bewoners kan worden gecreëerd.

Manieren om dit te kunnen doen zijn:

- Het plaatsen van een hek bij de doorgang tussen het hof en de Karel Doormanstraat;
- Het aanbrengen van meer beplanting, zodat het gebied wordt afgeschermd.

1.4 City House

De entree naar de Lijnbaan biedt kansen voor vernieuwing en verbetering van de leesbaarheid. Het blok City House is hier een belangrijk onderdeel van. In de noord/zuid richting langs het City House ontbreekt de verblijfskwaliteit en de verbindende werking. Samen met ingrepen in de openbare ruimte en de ambities van Manhave voor dit blok is een integrale kwaliteitsslag mogelijk. Hierop is gereageerd met de volgende opmerkingen:

- Participanten zien hier graag verbetering, want het stuk is achtergesteld op de rest van de stad;
- Verbeter het aanzicht van het City House.

Over de manier waarop dit zou moeten gebeuren zijn verschillende suggesties gedaan:

- Het maken van meer zitgelegenheden op de Karel Doormanstraat;
- Het aanbrengen van meer groen in het gebied rondom het City House;
- Is het mogelijk om een rooftop restaurant te maken op het City House?

Met de suggesties tot vergroenen en vernieuwen komt ook de oproep om de overlast die gepaard gaat met de werkzaamheden tot een minimum te beperken. Er is in dit gedeelte van de stad voor de bewoners te veel onrust en overlast volgens de participant.

2 Verdichting

Aantal reacties op dit onderwerp: 23

Het stadsbestuur heeft de ambitie om de binnenstad van Rotterdam verder te verdichten. Dit is ook zo opgenomen in de visie. De participanten hebben hier verschillende reacties op gegeven:

- Houd rekening met de effecten op de verkeerscirculatie in de stad. Niet alleen neemt het aantal auto's toe, ook de aantallen fietsers;
- Er mag geen uitsterfbeleid komen op parkeren in de Van Ghentstraat. Hier parkeren belanghebbenden en ondernemers overdag en in de avond voornamelijk bewoners;
- Ook wordt gevraagd om nogmaals te kijken naar de mogelijkheden voor het uitgeven van parkeervergunningen.

De verdichting en toename van het aantal bezoekers aan de binnenstad heeft ook effect op het aantal fietsen en brommers die gestald worden. Hier moet een oplossing voor komen.

- Het wild parkeren van fietsen is een punt dat meerdere malen terugkomt.

Suggesties om het probleem van de vele fietsen in de binnenstad beter te kunnen stallen en uit het straatbeeld te laten verdwijnen zijn:

- In iedere parkeergarage zou plek gemaakt moeten worden voor fietsparkeren, zodat de fietsen meer verdwijnen uit het straatbeeld;



- Een ander voorstel is om het aantal fietsnietjes te vergroten om het wild parkeren van fietsen te verminderen;
- Het wild parkeren kan ook worden verminderd door hier beter op te handhaven.
- Volgens één reactie zou het winkelgebied van fietsen kunnen worden ontlast op het moment dat er niet gefietst mag worden over de Oude Binnenweg en de Lijnbaan.

3 Mobiliteit

Aantal reacties op dit onderwerp: 15

3.1 Expeditiestraten:

In het Lijnbaankwartier liggen een aantal expeditiestraten. Zij dienen vooral als expeditieruimte van de winkeliers van de Lijnbaan. Hiermee vormen ze echter wel duidelijke achterkanten in de binnenstad. In de visie staat dat deze levendiger moeten worden en meer onderdeel moeten worden van het voetgangers- en fietsersnetwerk. Hiervoor gelden uitgangspunten zoals het activeren van de achterkanten van gevels, het verminderen van parkeerplaatsen, vergroening en venstertijden voor aanlevering. De participanten hebben hier verschillend op gereageerd:

- Om de ondernemers in het gebied goed te kunnen faciliteren, moeten de expeditiestraten hun functie behouden;
- De parkeerplaatsen zoals die nu zijn, moeten in aantal gelijk blijven.

Wel is men het eens dat de expeditiestraten houden zoals deze nu zijn, niet wenselijk is. Een suggestie om hier verbetering in aan te brengen is:

- De verlichting in de expeditiestraten verbeteren.

3.2 Verkeerscirculatie:

3.2.1 Aert van Nesstraat:

De ambitie in de visie voor de Aert van Nesstraat is om het profiel voor auto's te versmallen, de kruisingen met het autoverkeer te vereenvoudigen en de ruimte voor de voetganger en fietser te verbreden. De participanten hebben gereageerd op de huidige situatie in de Aert van Nesstraat met de volgende opmerkingen:

- De verkeerssituatie kan sterk verbeterd worden;
- De grote hoeveelheden auto's die er zijn, bevoordert de verkeersveiligheid in het gebied niet.

Om deze situatie te verbeteren zijn enkele suggesties gedaan:

- De uitrit van de Schouwburgpleingarage wijzigen en deze laten uitkomen op de Westersingel;
- Wanneer bovengronds parkeren in het gebied wordt afgeschaft, zal het aantal auto's afnemen;
- Het verder stimuleren van het parkeren in de garages van het gebied.

3.2.2 Verkeerscirculatie rondom het Lijnbaankwartier

De vele buitenruimte- en bouwprojecten hebben de leesbaarheid van het gebied, zowel intern als extern, flink verbeterd. De aansluitingen met de aangrenzende binnenstadskwartieren zijn cruciaal voor een goed functionerende binnenstad en het Lijnbaankwartier. De nadruk komt de



aankomende jaren dan ook te liggen op een aantal externe verbindingen. Ook zal de nadruk worden gelegd op het evenwicht tussen de verschillende mobiliteitsgroepen. Op de huidige problematiek hebben de participanten de volgende reacties gegeven:

- Is het mogelijk om van de Van Ghentstraat een straat te maken voor bestemmingsverkeer?
- Een autotunnel maken op de oversteek bij de Oude Binnenweg.

Sommige participanten hebben suggesties gedaan over hoe het verkeer ingericht moet worden in het Lijnbaankwartier:

- Het autovrij maken van een gedeelte van de Lijnbaan;
- De route over de Coolsingel, Westblaak, Weena en Kruisplein blijft de hoofdroute voor verkeer in de binnenstad, maar de Aert van Nesstraat tot aan De Bijenkorf moet voor bestemmingsverkeer worden aangeduid.

3.3 Openbaar vervoer

De Van Oldenbarneveltplaats vormt het hart van het kernwinkelgebied. Het is op dit moment dan ook vooral een functioneel knooppunt van verkeersstromen dat geen ruimte laat voor verblijven en geen heldere begrenzing kent. Met name over de begrenzing hebben participanten gereageerd:

- De verschillende tramlijnen die in het Lijnbaankwartier rijden, worden positief ervaren, met één uitzondering: de tramlijn die dwars door het Lijnbaankwartier heen gaat en de Van Oldenbarneveltplaats kruist;
- De tram loopt over het maaiveld en is niet goed zichtbaar;
- Voornamelijk het stuk waar een bocht gemaakt wordt door de tram, ervaart de bezoeker/bewoner als gevaarlijk.

Deze situatie zou volgens een participant als volgt opgelost kunnen worden:

- Zou de tram kunnen worden verwijderd?

4 Retail

Het aantal reacties op dit onderwerp: 6

Naar aanleiding van het hoofdstuk over economische ontwikkeling wordt opgemerkt dat er in het gebied regelmatig leegstand van kleine en grote winkelpanden is. Kan branchering hier een oplossing in zijn? Kan het winkelaanbod een kwaliteitsslag maken? Hoe wordt gereageerd op vernieuwing in het winkelaanbod?

- Volgens een participant voldoet de huidige bebouwing van het Lijnbaancomplex niet meer aan de eisen van de moderne tijd, waar hij dan ook veel mogelijkheden voor verbetering ziet.

Een groot verschil met andere steden zijn de kleine winkelruimten op de Lijnbaan, waardoor internationale winkelketens uitwijken naar andere steden voor het openen van bijvoorbeeld een flagshipstore. De winkels op de Lijnbaan laten zich typeren als klein, relatief gesloten (met name de eerste verdieping), grijs en monofunctioneel. Bovendien is er geen enkele ruimte voor woningen aan de Lijnbaan en Korte Lijnbaan. Naast het verbouwen van de winkels moet er ook meer diversiteit in het aanbod komen.



- Een participant heeft een wens om de Burger King op de hoek van de Van Oldenbarneveltplaats te verwijderen. Kan hier een horecagelegenheid in komen die gezelligheid en warmte uitstraalt met een terras die de binnenstad kan gebruiken?

5 Reacties social media

De reacties onder punten 1, 2 en 3 hebben vaak een inhoudelijke en uitgebreide uitleg of vraag. Deze participanten hebben óf een reactie ingestuurd via e-mail óf zijn op één van de inloopavonden aanwezig geweest. Ook is de vraag naar reacties op social media uitgezet, met name op Facebook. Deze reacties hebben dikwijls een kortere boodschap en/of mededeling.

Een aantal reacties die veel voorkomen zijn:

- De huidige Lijnbaan afbreken en een modern winkelgebied bouwen;
- Het toevoegen van meer groen en het materiaal vernieuwen (bijvoorbeeld de lantaarnpalen);
- Kijk naar de ontwikkeling van grote winkelpanden in andere steden, bijvoorbeeld Den Haag.



6 Overig

Naar aanleiding van de bijeenkomst op 17 januari jl voor de vertegenwoordigers van VVE's en huurders rond de Lijnbaan en het Schouwburgplein heeft de Vereniging Verenigd Schouwburgplein een separate reactie over de visie ingezonden. Deze reactie is hier kort samengevat en is als bijlage bij dit document bijgevoegd.

De Vereniging Verenigd Schouwburgplein (VVS) heeft met veel interesse kennisgenomen van de Actualisatie ontwikkelingsvisie Lijnbaankwartier. We zijn verheugd dat het Schouwburgplein daarin als één van de twaalf acties voor het vervolg is aangemerkt. We zien dat als een bevestiging van het succes van onze goede samenwerking met de gemeente in de afgelopen jaren, een samenwerking die wij met plezier voort willen zetten.

Wij willen nadrukkelijk een partner zijn van de gemeente Rotterdam in de stedelijke en economische dynamiek. In het algemeen achten wij de uitwerking van integrale gebiedsontwikkeling cultuur, levendige en gastvrije stad heel belangrijk. Het gaat hierbij om de kwaliteit en kwantiteit van culturele voorzieningen in de binnenstad, het programmeren van evenementen in de buitenruimte, goede vindbaarheid en de verbinding van levendigheid en gastvrijheid met veiligheid, door middel van programmering. Voor dit aspect vragen wij graag meer aandacht.

Wij willen ervoor pleiten dat ook de verbinding tussen de Van Oldenbarneveltstraat en het Schouwburgplein wordt verbeterd. Dit geldt ook voor het steegje tussen Albert Heijn en Pathé. Hiermee zal het visueel beter aansluiten op het Schouwburgplein. Verbeterde verlichting maakt dat deze doorsteek een stuk veiliger en prettiger aanvoelt. Het plein kan overigens zelf ook betere verlichting gebruiken. Ervoor zorgen dat de culturele instellingen in het gebied goed kunnen functioneren heeft dus ook een belang als aanjager van de economie. De overgang tussen deze instellingen en het plein (de hybride zonde) kan echter nog beter.

Er is echter op het plein zelf nog ruimte voor nog meer (flexibele en mobile) functies die het gebruik stimuleren, zoals een gezamenlijke ticketverkoop- f infopunt.

Het is belangrijk dat 7SE integraal betrokken is bij de duurzaamheidskwesties die rond het plein spelen. De evenementenfunctie van het plein is echter belangrijk, het Schouwburgplein is een van de weinig overgebleven evenementenlocaties in de binnenstad en heeft ook in die zin een functie te vervullen.