

Een plan voor de Oudehaven

versie 6

De titel *plan* verdient deze tekst nog niet. Het is eerder een **dynamisch startdocument** dat enerzijds een weerslag is van mijn bevindingen en anderzijds de richting aangeeft die naar mijn inzicht gekozen moet worden voor een ontwikkeling die positief is voor de Oudehaven en de stad. Het heeft noch de status, noch de inhoud van een plan omdat het eerste veronderstelt dat het draagvlak en formele goedkeuring heeft en het tweede dat betrokkenen en deskundigen voldoende inbreng hebben gehad. Voor die inbreng wil ik, op basis van dit startdocument, nog veel gesprekken voeren en ik wil reacties uitlokken door de publicatie op het Internet.

Inhoud

Een plan voor de Oudehaven	1
Inhoud.....	1
Inleiding.....	2
Waarom een plan ?	3
Beschrijving van het gebied	3
Inbedding in de stad	6
Verbindingen in de Attractieve Stad	6
Adres aan de Maas	8
Boompjes	8
Wijnplein	9
Gezicht naar de stad	10
Perspectief voor Ondernemers	12
De intredende stapper.....	12
Branchering	13
Beheer.....	17
Organisatie	20

Inleiding

De Oudehaven is een lastig gebied. Een pittoresk haventje met terrassen, restaurants, cafés en dansgelegenheden rondom, waar oud en nieuw zo bijzonder contrasteren dat van het beeld dankbaar gebruik wordt gemaakt in de promotie van Rotterdam. De Oudehaven heeft in de hele regio een reputatie als uitgaansgebied. Men denkt daarbij aan studenten in de avond en een voor iedereen gastvrij terras op zonnige dagen. Toch gaat het niet goed met de Oudehaven. De eigenaren van het onroerend goed en de beheerders van de buitenruimte slagen er onvoldoende in om de uitstraling van het gebied op peil te houden. Er zijn spanningen tussen de functies van wonen en uitgaan. Het is lange tijd bergafwaarts gegaan, maar het dieptepunt is inmiddels gepasseerd.

De ondernemers die onvoldoende konden inspelen op de negatieve ontwikkelingen, hebben inmiddels hun zaak verkocht en de overgebleven ondernemers en de nieuwkomers zijn moderne ondernemers met verstand van publieksontwikkelingen en de formules die nodig zijn om daar op in te spelen. Het publiek dat nu steeds terugkomt in het gebied is iets ouder en heeft wat meer verantwoordelijkheidsgevoel dan het studentenpubliek uit de hoogtijdagen. Daarmee zijn ook de problemen met de schreeuwende, vechtende en wildplassende vertrekkende klanten vrijwel helemaal achter de rug. De Oudehaven is op zich weer een prettige plek om uit te gaan waar goede ondernemers klaar staan, maar daarmee zijn de problemen niet opgelost.

Ook de ondernemers die er nu hard aan werken om van het gebied weer een succes te maken, worden geconfronteerd met een geïsoleerde positie in de stad en het matige beheer. Met deze schets als achtergrond maakt de WijkOntwikkelingsMaatschappij een plan voor een betere toekomst voor het gebied tussen de Binnenrotte en de Maas.

De opdracht die aan dit plan ten grondslag ligt, bestond aanvankelijk uit twee elementen. Door enerzijds de branchering en de kwaliteit van de ondernemingen aan te pakken en anderzijds de kwaliteit van het beheer te verbeteren zou op termijn de neergaande trend kunnen worden gekeerd. Na bestudering van de problematiek is gebleken dat deze benadering alleen zin heeft als ook twee andere elementen bij de opdracht betrokken worden: de inbedding van het gebied in de stad en de functie van de nieuwbouw langs de Verlengde Willemsbrug (de zogenaamde Nemeog locatie). Het eerste moet bereikt worden door de verbindingen met de rivier en de stad zo aantrekkelijk te maken dat passanten het gebied worden binnengelokt. Nu ligt het geïsoleerd, met de rug naar de stad terwijl de toegangswegen langs de Maas, de Wijnhaven en de Blaak de wandelaar doen keren voordat de Oudehaven bereikt is. Voor de doorbloeding van het gebied is het dus enerzijds nodig dat het aantrekkelijk is voor de passant, en anderzijds dat de eigen magneetkracht wordt versterkt. De invulling van de commerciële ruimte van het Nemeog complex moet in belangrijke mate gaan bijdragen aan die kracht. Deze moet zelfstandig publiek trekken dat ook voor de Oudehaven interessant is. Het uitgaansaanbod zou verder gecompleteerd moeten worden met nieuwe voorzieningen tussen de rivier en de Oudehaven. Zonder de aantrekkelijke verbindingen en de zelfstandige trekkracht van de nieuwe bebouwing, is het zeer de vraag of de neergaande trend is te stoppen.

Dit plan voor de Oudehaven is dan ook opgebouwd uit vier elementen:

- de **verbindingen**, adres aan de rivier, inbedding in de stad,

- de **nieuwe magneten**, Nemeog, Koningsdam, Bolwerk,
- de **branchering**, de sfeer, het publiek en de kwaliteit van de ondernemingen,
- het **beheer**, onroerend goed, buitenruimte, vernieuwen, schoon, veilig en aantrekkelijk.

Waarom een plan ?

Een plan om een gebied te verbeteren moet worden afgezet tegen de natuurlijke ontwikkeling, zonder plan. Ook zonder plan is te verwachten dat spelers in een gebied initiatieven zullen nemen. Zo is de Vereniging van Eigenaren van het *Blaakse Bos* er in geslaagd om de gemeenteraad extra geld beschikbaar te laten stellen voor noodzakelijk onderhoud aan de openbare ruimte tussen de kubussen. Aan de andere kant is een negatieve ontwikkeling niet altijd te stuiten met een plan. De invloed van de overheid is beperkt als ondernemerschap een bepalende factor is in een gebied en de fysieke omstandigheden ongunstig zijn. Beide factoren spelen in de Oudehaven een rol.

Met de geschetste negatieve factoren is het onwaarschijnlijk dat een natuurlijke ontwikkeling, dus zonder gecoördineerde aanpak in een plan, de Oudehaven zich ontwikkelt tot een van de florerende hoekpunten van het Rotterdamse stelsel van verbindingen aan weerszijden van de Maas. De vraag is echter of dat met een plan wél gebeurt. Is de Oudehaven te redden? De voorlopige conclusie luidt dat op termijn de Oudehaven als uitgaansgebied alleen te redden is als vrij drastische fysieke ingrepen gepleegd worden in de directe omgeving van het gebied. Een plan dat zich uitsluitend richt op branchering en beheer betekent uitstel van executie. Uitbreiding van de opdracht naar krachtiger magneten en nieuwe verbindingen was dan ook noodzakelijk om de ondernemers, bewoners en diensten een perspectief te bieden. Met dat perspectief wordt zin gegeven aan hun inspanningen rond beheer en branchering om de periode tot een betere inbedding in de stad te overbruggen.

Beschrijving van het gebied

Het gebied dat samenhangt met de Oudehaven strekt zich uit van *het Potlood* tot de Maas. De begrenzing loopt van de Boompjeskade tegenover de Willemswerf tot de oostzijde van de aanlanding van de Willemsbrug, over de Maasboulevard om het rijtje cafés en restaurants langs het Haringvliet tot voorbij Kantjil en de Tijger, naar de overkant van het Haringvliet, door de Koestraat naar de Burgemeester van Walsumweg en dan schuin de Mariniersweg in tot achter de huidige vestigingsplaats van B-One. Via de Rijstuin naar de achterkant van de bibliotheek, om het Potlood heen, schuin de Binnenrotte over, om het NS/Metro station heen richting Willem de Kooning Academie en dan langs de westelijke kant van de Verlengde Willemsbrug naar de Boompjeskade tegenover de Willemswerf.

Binnen dat gebied zijn de volgende apart te behandelen onderdelen te onderscheiden:

Aan de noordzijde **de Kolk** met het potlood en de commerciële ruimtes die bereikbaar zijn vanaf de begane grond. Het potlood staat helemaal leeg. Het grootste deel van de commerciële ruimte is, afgezien van een paar maanden voor winkelcentrum 'Blakie', nog nooit verhuurd geweest. In de aanlanding van de Overblaak zat het informatiecentrum voor de spoor-tunnelbouw, dat dus ook al weer jaren leeg staat. De parkeergarage die zichtbaar is voor voetgangers die aan die kant onder de Overblaak doorgaan, telt nooit meer dan enkele auto's. Kansspelondernemer B-One heeft zijn ingang aan de Mariniersweg. Onlangs is toe-

stemming verleend voor verplaatsing van de ingang naar de Kolk en uitbreiding van het bedrijf. Ook de parkeergarage en het voormalige informatiecentrum worden daarbij betrokken. Ondanks de ligging aan een openbaar vervoersknooppunt en de nabijheid van het centrum slaagt de eigenaar van de overige commerciële ruimtes er niet in huurders te vinden.

De **Overblaak** is ontworpen als passage tussen de stad en de Oudehaven. De voetganger zou semi-beschut langs kleine winkeltjes en de ingangen van de bijzondere kubussen een veilige oversteek maken naar het gebied dat daarachter lokt. Zo zeker als de ontwerper van rechthoekige wandelpaden voor een park diagonalen ziet uitslijten in het gras, zo zeker was het dat van de oversteekfunctie van de Overblaak geen gebruik gemaakt zou worden. Diverse pogingen voor thematische invulling van de commerciële ruimte en een tweetal onderzoeken ten spijt, de is Overblaak nooit gaan functioneren zoals die was bedoeld en daar moet ook niet meer op ingezet worden. De bewoners van de Overblaak zijn zeer betrokken bij het gebied en zij hebben bereikt dat binnenkort gemeentewerken het achterstallig onderhoud aan de openbare ruimte wegwerkt. De kubussen zelf hebben onlangs een opknapbeurt gehad en de leegstand van de commerciële ruimten is gering. Het semi-beschutte karakter blijkt wél aantrekkelijk te zijn voor zwervers en groepjes jongeren met brommers. Er moet een oplossing gevonden worden voor de functie en het beheer van dit gebied.

De **Nemeog** locatie is in grote lijnen het terrein dat braak is gebleven na de aanleg van de spoortunnel. Na jaren is er een ontwerp voor nieuwbouw van de architect Neutelings dat voorziet in kantoren, woningen, commerciële ruimte en een parkeergarage. Na oplevering ontstaat een pleinachtige restruimte tussen het gebouw en de Geldersekade waarvan de bezonning beperkt wordt door de hoogbouw. De invulling van de commerciële ruimte is van groot belang voor de overlevingskansen van de Oudehaven. Speciale aandacht is nodig voor de uitvoering van de parkeergarage, zowel als het gaat om de vraag of die zich zal uitstrekken onder de Verlengde Willemsbrug als om de locatie van in- en uitritten.

De **Verlengde Willemsbrug** is nu een barrière in de bereikbaarheid van de Oudehaven terwijl hij geen functie heeft in het noord-zuid verkeer voor voetgangers. Het is een lelijke, veel te brede brug die ooit als tijdelijk is neergelegd terwijl van de landingsbaanproporties maar beperkt gebruik gemaakt wordt door het autoverkeer. Hij werkt niet alleen nadelig op de doorbloeding van het gebied aan weerszijden, het zal ook een belemmering zijn voor het succesvol functioneren van de commerciële ruimten in het Nemeog complex. Oplossingen variëren van verwijderen tot versmallen en bebouwen, maar dát er iets moet gebeuren is duidelijk.

De **Boompjes** vormt de barrière tussen de Oudehaven en de rivier. Waar de Boompjes en de afrit van de Willemsbrug parallel lopen, eist het autoverkeer zoveel ruimte op dat de oversteek uiterst onaantrekkelijk is. De verbinding met het Leuvehoofd wordt vervolgens vrijwel geblokkeerd door de inrichting rond het Maastheater. De geringe ingreep die nog voor 2001 wordt gedaan in dit gebied zal niet bijdragen aan de oplossing. Een flinke ingreep is nodig om deze barrière weg te nemen. In het kader van het Ruimtelijk plan 2010 wordt nadrukkelijk gekozen voor het aanpakken van de Boompjes en vanuit dit plan zal alle invloed moeten worden aangewend om tot oplossingen te komen die gunstig zijn voor de Oudehaven. Daarbij moet ook de functie van de scheepshelling aan de Koningsdam worden betrokken.

De eerste honderd meter van de zuidelijke kant van het **Haringvliet** ontwikkelt zich tot een interessant horecagebied. Van *Sorbonne* tot *Kantjil en de Tijger* zijn toegankelijke restau-

rants verzezen die goed aansluiten bij die van de oostelijke Wijnhaven. Het is belangrijk om deze ontwikkeling te betrekken bij het plan voor de Oudehaven.

De panden die na de aanleg van de spoortunnel zijn herbouwd aan de **Wijnhaven** en het Witte Huis vormen een horecaconcentratie met een eigen karakter. Met hun terrassen aan de Oost Wijnstraat en parkeervoorziening bij de geprojecteerde ingang van de parkeergarage zijn zij direct belanghebbende bij de effecten van het Nemeog complex.

De **Oudehaven** zelf herbergt historische schepen die vooral ook door de activiteiten van bewoning en onderhoud, in belangrijke mate bijdragen aan de sfeer van het gebied. Als het gaat om de bereikbaarheid van de kades, is er echter een groot probleem. Wie bijvoorbeeld van de Geldersekade naar de Spaansekade wil moet zoeken naar een smalle balustrade langs de ramen van woonhuizen, dan met slechte betonnen trapjes dwars over het terras van Cambrinus om vervolgens via een ander te smal trapje met betonrot aan de overkant te komen. De andere toegangen vanaf de Blaak of het Haringvliet zijn moeilijk te vinden of voeren langs barrières van stinkende vuilcontainers en urinelucht. Elke horecagelegenheid in dit gebied heeft zijn eigen publiek, de uitstraling van het onroerend goed is ongunstig gedaald. De bestrating van Slepersvest tot en met Spaansekade wordt op dit moment vernieuwd. Onduidelijk is of bij deze beurt ook de straatverlichting, de plantenbakken en andere zaken worden aangepakt. De commerciële ruimten in dit gebied grenzen direct aan een zeer intensief bewoond gebied dat via veel nissen, ingangen en trappen (Spaansehof) overlast heeft van stappers. Zowel als het gaat om branchering als om beheer ligt hier de grootste opgave die in goed overleg met de bewoners moet worden aangepakt.

Inbedding in de stad

Wie een stad bezoekt en niet doelgericht op een adres afgaat, laat zich bij zijn wandeling leiden door de omgeving. Het prettigst voelt men zich in het centrum. Daar zijn voorzieningen die de bezoeker interesseren en die zich ook gastvrij op de bezoeker richten. Soms loop je als bezoeker van een stad ongewild een straat in waar dat gevoel welkom te zijn, je plotseling verlaat: kinderen slopen een auto, mensen kijken je wezenloos aan en in het café lijken louter kannibalen te wachten op je bezoek. Als je later de stad leert kennen, blijkt het meestal reuze mee te vallen, maar wie de situatie niet kent, moet op zijn intuïtie afgaan. De omvang van een stadscentrum wordt in de praktijk bepaald door het gevoel van de bezoeker dat zegt: deze straat moet ik niet in, hier moet ik omdraaien.

In Rotterdam is het niet de afstand die de grootste belemmering vormt om tussen horeca- en winkel-, en cultuurconcentraties te pendelen, maar het gegeven dat het tussenliggende gebied de bezoeker afschrikt. Als geïnvesteerd wordt in de verbindingen in de stad, moet vooral gekeken worden naar de aantrekkingskracht van de verbinding zelf en niet in de verbetering van het vervoer tussen verbindingen. Het Maritiem Buitenmuseum als verbinding tussen de stad en de rivier is daar een goed voorbeeld van. De Oudehaven heeft het slecht getroffen. Of men nu langs de Boompjes, de Wijnhaven, de Blaak of de Hoogstraat op pad gaat, iedere bezoeker heeft al lang voor hij de Oudehaven bereikt, dat gevoel gekregen dat hij nu echt moet omdraaien. Als iemand al zover doordringt dat het Blaakse Bos zich glorieus openbaart, is er nog niets dat een signaal geeft dat daarachter iets bijzonders is. Wie toch nieuwsgierig is, wordt op het laatste moment teruggeslagen door de stinkende vuilcontainers van Cambrinus of de urinedampen van de Spaanse Poort. De Oudehaven is een bijna onneembare vesting.

Het gevolg is dat de Oudehaven alleen bezocht wordt door mensen die hem al kennen en er doelbewust op afgaan omdat ze er iets te zoeken hebben. Zolang de formule sterk en aansprekend is, hoeft dat geen probleem te zijn. Per slot van rekening gaat men ook niet naar de Efteling omdat men toevallig het centrum van Kaatsheuvel bezoekt. Maar de Oudehaven is als uitgaansgebied te klein om zonder goede inbedding in de stad bestaansrecht te hebben. Ook met een stevige ingreep in de branchering is dat probleem niet op te lossen. Zicht op inbedding in de toekomst is noodzakelijk om nu investeringen in beheer en branchering zin te geven.

Verbindingen in de Attractieve Stad

Het gemeentelijke beleid 'Centrum aan de rivier' is er op gericht om de concentraties van voorzieningen voor bezoekers beter met elkaar te verbinden. Zo ontstaat een groter centrum voor meer bezoekers die weer draagvlak bieden voor meer voorzieningen. Er is gekozen voor de brandpunten bij de Coolsingel, het Leuvehoofd, de Oudehaven, de Wilhelminakade en het Entrepot/Noordereiland. Secondaire brandpunten liggen bij Euromast, Veerhaven en Tropicana. In de Wilhelminakade en het Leuvehoofd wordt flink geïnvesteerd. Als de investeringen in het Maritiem Buitenmuseum doorgaan, kan de verbinding tussen de drukte van Lijnbaan, Beurstraverse en Coolsingel aan de ene kant en de Wilhelminakade aan de andere kant goed gaan functioneren. Daarbij is het van het grootste belang dat het bruggenhoofd van de Erasmusbrug wordt ontwikkeld tot een goed functionerend verdeelcentrum voor toeristen; het moet de *tourist hub* van Rotterdam worden.

Het is niet realistisch om te verwachten dat de verbinding van de Wilhelminakade via het Entrepot en het Noordereiland naar de Oudehaven in het komende decennium zal gaan functioneren. Voorlopig moet het Entrepot op eigen kracht opereren en ziet de Oudehaven geen drommen bezoekers over de Willemsbrug komen. De functie van het brandpunt Oudehaven is dus vooral gelegen in de driehoek Coolsingel, Leuvehaven, Oudehaven. Als de verbindingen in die driehoek gaan functioneren, kan de Boompjes tot leven worden gebracht. De verbindingen van de city en het Leuvehoofd met de Oudehaven functioneren nu niet. Als alleen de as loodrecht *over* de rivier functioneert, is nog geen sprake van een centrum *aan* de rivier.

In de schets voor het centrum aan de rivier is de Wijnhaven als verbinding getekend: het Schipperspad dat van het Maritiem (Buiten)Museum, over de Kranenschipbrug langs de Wijnhaven, onder het viaduct van de Verlengde Willemsbrug naar de Oudehaven loopt. Het is de moeite waard om te proberen loop in deze route te krijgen. De WijkOntwikkelingsMaatschappij richt zich nadrukkelijk ook op dit gebied, onder andere met het ontwikkelen van een nieuwe functie voor de bakken van het Museum Schepen uit Verre Landen. Het is echter niet realistisch te veronderstellen dat deze route zoveel mensen zal aanvoeren dat daarvan een omvangrijke impuls zal uitgaan voor de Oudehaven. Aan de andere kant moet de potentie van het Schipperspad in een *maritieme slenterroute* niet worden onderschat. De route van Leuvehoofd, via het Maritiem Buitenmuseum, Schipperspad, een stop in de Oudehaven en terug langs de Boompjes kan een vast nummer worden voor bezoekers van de stad.

De belangrijkste verbinding voor de Oudehaven, en daarmee voor de structuur van het Centrum aan de Rivier, is de route van de Beurstraverse, door de Hoogstraat, over de Binnenrotte, langs het metro/treinstation Blaak, over de Blaak, naar de Oudehaven om vervolgens via het Bolwerk aan de Maas en de Boompjes verder te gaan. Bij de herontwikkeling van het Laurenskwartier moet nadrukkelijk rekening worden gehouden met deze functie van de Hoogstraat. De markt moet zo worden ingericht dat een bewandelbare zichtlijn ontstaat die de wandelaar uitnodigt om vanuit de Hoogstraat, links langs het station, door Cambrinus naar het water te lopen. Daarvoor zou de horecagelegenheid Cambrinus grotendeels moeten worden verplaatst. De barrières tussen het station en de Blaak zelf moeten worden geslecht. De oversteek van de Blaak moet verbeterd op straatniveau. De Verlengde Willemsbrug moet een prettig verblijfsgebied worden. En de uitstraling van het Nemeog complex moet zo aantrekkelijk zijn dat mensen daarvoor de Blaak ook willen oversteken om vervolgens als vanzelf de Oudehaven te worden binnengelokt.

Voor het welslagen van de structuur van verbindingen in het Centrum aan de Rivier en voor de overleving van de Oudehaven moet dit decennium ingrijpend geïnvesteerd worden in het bieden van een *adres aan de Maas* voor de Oudehaven, aan de herinrichting van de *Boompjes*, aan het scheppen van een *Wijnplein* waar nu de Verlengde Willemsbrug ligt en aan een *gezicht naar de stad* voor de Oudehaven. Goede *verbindingen over water* zullen de *bereikbaarheid completeren*. Hieronder is van elk van deze gebieden een mogelijke uitwerking gegeven, maar het zal duidelijk zijn dat de WijkOntwikkelingsMaatschappij binnen het kader van dit plan slechts beperkte invloed heeft en bovendien niet alle deskundigheid in huis heeft om zeker te zijn van het juiste antwoord. Het is een inzet waarmee de Oudehaven het debat met de stad kan aangaan met als inzet de stelling: *als Rot-*

terdam de Oudehaven tot hoeksteen van de stad verklaart, dan moet aan dat hoekpunt wel een stad vastzitten.

Adres aan de Maas

Tussen de Oudehaven en de Nieuwe Maas ligt nu een omvangrijke barrière van de Boompjes en de oprit van de Willemsbrug. De Willemsbrug moet binnen afzienbare tijd 1,5 meter worden verhoogd, vanwege Europese afspraken over doorvaarhoogte. Daarmee is met de bouw al rekening gehouden, maar het was niet mogelijk dat direct te doen omdat de afrit nog tijdelijk onder de spoorbruggen doormoest. Als die operatie wordt uitgevoerd, geeft dat aanleiding om op twee fronten vooruitgang te boeken. De oprit kan sneller stijgen, waardoor tussen de Boompjes en het Bolwerk een overdekt gebied ontstaat dat hoog genoeg is om enerzijds een aantrekkelijke passage naar de Maas te maken en anderzijds te bebouwen met goed bruikbare commerciële ruimten.

De andere kans bestaat uit de aanleg van de *hoge T*: Als het verkeer dat van de Willemsbrug naar de stad gaat, bij het landhoofd kan kiezen uit linksaf naar de Boompjes of rechtsaf naar de Maasboulevard, ontstaat een T-kruising hoog boven het maaiveld. Als vervolgens al het verkeer van de Boompjes richting Maasboulevard over de oprit van de Willemsbrug wordt geleid, komt het hele gebied tussen Bolwerk en Koningsdam beschikbaar om te ontwikkelen. In lengte strekt dat gebied zich uit van de Willemswerf tot voorbij het begin van de Maasboulevard (plm. 100 bij 300 meter).

De combinatie van het vrijgekomen gebied en de hoge T, biedt de kans voor de Oudehaven om weer direct aan de rivier te grenzen. Dat kan letterlijk, door hem uit te graven tot het Bolwerk. Een directe verbinding met de Maas zou het mooist zijn, maar een visuele suggestie in die richting (zie de sluis in de Kolk van Delfshaven) is ook mogelijk. Het adres van de haven aan de Maas biedt enerzijds mogelijkheden om de relatie met de Boompjes te versterken en anderzijds om uitgaansgelegenheden en andere voorzieningen te ontwikkelen die de eigen kracht van het gebied kunnen versterken. Met de aanknopingspunten van Danssalon en Maastheater is dit de locatie in Rotterdam waar een bloeiend nachtleven kan ontwikkelen.

Boompjes

De Boompjes wordt voor het centrum een van de speerpunten in het Ruimtelijk Plan 2010. Het Centrum aan de Rivier moet hier gestalte krijgen en ook in het beleid van Attractieve Stad neemt hij een prominente plaats in. Als route en als verblijfsgebied moet de Boompjes aantrekkelijker worden, maar wat dat precies zal inhouden, is nog niet duidelijk. Op een bijeenkomst van de ontwerpers van dS+V, OBR met de vereniging Waterstad bleek een voorlopige voorkeur voor het behoud van autoverkeer bovengronds en het verbreden van de kade in de richting van de rivier. De vele *waterfronts* die door Rotterdam zijn bestudeerd, bieden waarschijnlijk weinig houvast voor een goed functionerend centrum aan de rivier. De Boompjes is te smal voor een toeristische ontwikkeling à la Montreal of Baltimore en het 'echte' centrum is te ver weg voor een goed functionerende Düsseldorfer variant. Het zal niet gemakkelijk zijn om een werkende oplossing te vinden. Het Scheepvaartkwartier is misschien een betere inspiratiebron dan de waterfronts van andere steden. Daar liggen goede mogelijkheden om de kades zodanig in te richten dat het verblijfsgebied een eenheid wordt

met de achterliggende bebouwing en functies. Het toeristische gebruik van het Willemsplein zal het gebruik van de kades van het Scheepvaartkwartier als vanzelf stimuleren en de bijzondere restaurants, trekkers als de Euromast en het Wereldmuseum plus Het Park en de aantrekkelijke bouwstijl zouden wel eens een veel groter succes van het Centrum aan de Rivier op deze plaats kunnen genereren dan aan de Boompjes. Misschien is het verstandiger om dat te stimuleren, zodanig dat de Boompjes op dat succes kan voortbouwen vanaf het Leuvehoofd.

Wat de Boompjes nodig heeft, is heel veel mensen. En wat Rotterdam nodig heeft is aantrekkelijke verblijfsruimte waar consumptie niet verplicht is. *Galle Face* in Colombo (Sri Lanka) is misschien een aardig voorbeeld. Een brede strook gras direct langs de kust verbindt daar de Oudehaven met het begin van Galle Road op een manier die vergelijkbaar is met de manier waarop in Rotterdam de Oudehaven met het Leuvehoofd verbonden moet worden. Het gras wordt intensief gebruikt door families die vliegeren, cricket spelen of picknicken op een laken. Beschutting tegen de elementen is voor de Rotterdamse situatie waarschijnlijk belangrijker dan paviljoens die het zicht ontnemen en terrassen die het publieke domein inpikken. Het zou misschien betekenen dat de tribune van Koolhaas moet sneuvelen voor in de kade gebouwde uitgiftepunten... De opdracht voor de Oudehaven strekt zich niet zo ver uit dat voor de Boompjes de goede oplossing bedacht moet worden, maar wat van wezenlijk belang is voor de Oudehaven en voor het welslagen van het Centrum aan de Rivier, is dat er een beweging op gang komt langs deze as.

De aansluiting van de Boompjes op de Oudehaven is van het grootste belang. Als de plannen van de hoge T worden uitgevoerd, krijgt de Oudehaven twee voetgangers/fietsverbindingen met de Boompjes: langs de kade tot de havenmond en langs de Willemswerf naar het Gelderseplein. Het passeren van het Maastheater is dan nog steeds een bottleneck. Het is absoluut noodzakelijk dat de onderdoorgang aantrekkelijk wordt en absolute veiligheid uitstraalt. Een wandelroute boven het water om het Maastheater heen, is ook een aanrader. Wat uiteindelijk de oplossing wordt, is niet te zeggen. Directe betrokkenheid bij de planontwikkeling voor de Boompjes is de beste garantie voor succes.

Wijnplein

Onder de Verlengde Willemsbrug ligt een prachtig stadspan verborgen met zon en grootstedse gebruiksmogelijkheden. Sloop van de Verlengde Willemsbrug brengt dat 'Wijnplein' tevoorschijn, maar wat nog belangrijker is, de moeizame oost-westverbindingen zouden in één klap hersteld zijn. Het Schipperspad dat nu onder het enge viaduct doorloopt, de oversteek langs de Blaak die nu over een zesbaansweg met lange wachttijden bij de stoplichten voert en de Boompjes die een put induikt met aan alle kanten klam beton. Als het lelijke ding dat er ooit als tijdelijk is neergelegd, zou verdwijnen, voeren al die routes de bezoekers op een prettige manier naar de Oudehaven. Voor het verwijderen van de Verlengde Willemsbrug bestaat bij de betrokkenen inmiddels een behoorlijk draagvlak. De verkeersmensen van dS+V willen er echter niet van horen omdat voor de afwikkeling van het noord-zuidverkeer de brug niet gemist kan worden. De relatief geringe hoeveelheid verkeer die nu van het Noordereiland naar de Blaak wil, zou echter als alternatief kunnen kiezen voor een linksaf bij het Oostplein of een rechtsaf bij de Posthoornstraat. Alleen voor het verkeer dat de Mariniersweg op wil zou dit een geringe omleiding betekenen. Als een verbinding ter plekke echt noodzakelijk is, kan aansluitend op de Gapersteeg een brug terug-

komen die wel past bij de proporties van het gebied en zodanig aansluit op de kades dat de oost-westverbindingen nergens worden gefrustreerd. Als derde keus is een steilere helling mogelijk, waardoor de aanlanding aan de kade van de Wijnhaven weliswaar iets hoger ligt dan het huidige kadeniveau, maar toch laag genoeg om het Schipperspad er overheen te voeren. De weg naar de Blaak trekt dan wel met een veel smaller profiel langs het aan te leggen Wijnplein. Als het monster echt moet blijven liggen waar hij ligt, moet in elk geval het profiel worden aangepast naar een simpele tweebaansweg waarbij aan weerszijden ruimte ontstaat voor bebouwing met publieksvoorzieningen. Zo zou het obstakel nog enigszins een functie krijgen in de verbinding tussen stad en rivier voor voetgangers en fietsers.

Een complicerende factor bij het uitwerken van de alternatieven is het plan voor het Nemeog complex. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de hoogte van de oprit bij de Wijnhaven en bovendien wordt gerekend aan een plan om de parkeergarage tot onder het brugdek te laten doorlopen. Als het plein zakt, zou het ontwerp moeten worden aangepast. Dat heeft zowel consequenties voor het hoofdgebouw van Neutelings ('helemaal opnieuw') als voor de parkeergarage. Als die laatste moet zakken, komt de tweede en onderste zodanig onder het grondwaterniveau te liggen dat sterke opwaartse druk ontstaat die drastische consequenties heeft voor de constructie en dus voor de kosten per parkeerplaats. Extra complicerende factoren zijn nog dat de knoop snel moet worden doorgehakt vanwege de start van de bouw en dat de wethouder al zijn voorkeur heeft uitgesproken voor het standpunt van de verkeersdienst. Kortom, de uitkomst is onzeker. Vanuit de WijkOntwikkelingsMaatschappij wordt veel ingezet om de beslissing te krijgen die het beste is voor het gebied.

Gezicht naar de stad

Het Schipperspad is belangrijk voor het gebied, maar een goede verbinding tussen de Oudehaven en het gebied waar de mensen ook echt zijn, is een topprioriteit voor de Oudehaven zelf. De verbinding van de Beurstraverse, door de Hoogstraat, over de Binnenrotte en de Blaak, moet op twee manieren gestalte krijgen. Het Nemeog complex moet lokken en de barrières tussen het station en de Blaak moeten worden opgeruimd. Wie nu uit het station Blaak komt, krijgt aan de zuidzijde de boodschap: *hier moet u niet heen, daarom hebben wij hier hekken geplaatst met daarachter een zesbaansweg met een oversteekplaats op de verkeerde plaats*. Wie op die plek uit tram, metro of trein stapt, moet straks ook door de inrichting van de straat worden gestimuleerd om over te steken en een blik te werpen in de commerciële ruimte van het nieuwe gebouw of er langs te lopen naar de Oudehaven.

De Oudehaven mag echter voor zijn doorbloeding niet helemaal afhankelijk worden van de vraag of de publieksformule van het Nemeog complex een doorslaand succes wordt. Een sterke eigen toegang die lonkt naar de stad is van veel groter belang, temeer daar het laatste stukje van de Oudehaven dat nu nog zichtbaar is, straks volledig aan het oog wordt onttrokken door datzelfde Nemeog complex. Daarvoor is een onverwachte kans. Wie bij het City Informatie Centrum de maquettes bekijkt, ziet daarop een bijzonderheid die niet overeenkomt met de werkelijkheid. Cambrinus ontbreekt. Het kubussencomplex wordt nu door één bouwlaag langs de stoep verbonden met het daarnaast gelegen woongebouw. Als je die ene bouwlaag weghaalt, openbaart zich plotseling de Oudehaven in een zichtlijn vanaf de Hoogstraat over de markt, links langs het station en over de Blaak. Als je vervolgens de positie inneemt dat de maquette klopt, dan hoort Cambrinus daar dus helemaal niet te zitten.

Als de markt meer recht zou doen aan het straatbeeld er om heen, zou het 'plein' bij de Hoogstraat de voetganger de keuze kunnen bieden tussen voortzetting richting bibliotheek of rechtsaf, recht op de Oudehaven af. Het aanleggen van een stratenpatroon op de markt moet mogelijk zijn (denk ook aan de Librijesteege naar de Laurenskerk) zonder dat kraamruimte moet worden ingeleverd en het biedt de extra dimensie van de passant op de markt. Nu is het zo dat de markt met een kurk van kramen de Hoogstraat dichtzet waardoor iemand die niet nadrukkelijk op weg is naar de congestie van de markt omdraait of een alternatieve route kiest. Juist door het stratenpatroon voort te zetten, op de markt, wordt de passant over de markt geleid en vervolgens is het aan de kwaliteiten van de standwerkers langs deze meest gewilde routes om het nieuwe publiek tot bestedingen te verleiden. Andersom geldt dat de bezoekers van de markt door een zichtlijn naar andere zaken dan nog meer kramen, verleid kunnen worden tot een combinatiebezoek. Zo kan de markt met een haalbare ingreep een wezenlijke bijdrage leveren aan het realiseren van verbindingen in het Centrum aan de Rivier.

De route voert verder langs de oostkant van het station naar de Blaak. Langs het station is een beperkte herprofilering nodig die enerzijds obstakels effent en anderzijds de visuele indruk van een route onderstreept. De oversteekplaats ligt op de ideale plek omdat het verkeer in oostelijke richting daar al is gesplitst voor linksaf en rechtdoor waardoor een extra vluchtheuvel klaarligt. Het autoverkeer hoeft van deze extra oversteek geen last te hebben omdat groen gegeven kan worden als iets verderop het verkeer toch al stilstaat. En dan, aan de overkant, loop je zo de Oudehaven binnen. Via een oversteek over het huidige terras van Cambrinus kun je direct langs het water over de nieuwe vlonders, kiezen voor een linksaf langs de sunny side of een rechtsaf langs het nieuwe Gelderseplein. De verloren meters van Cambrinus in de doorgang kunnen worden teruggevonden direct links om de hoek voorbij de doorgang. Als de Overblaak eigen opgangen krijgt, kan één daarvan komen te liggen aan de nieuwe doorgang. De ruimte tussen Cambrinus en Plan C, waar nu een onoverzichtelijke ruimte is tussen illegaal gebouwde tappunten in de buitenruimte, biedt goede mogelijkheden voor een beter gebruik.

Perspectief voor Ondernemers

De omstandigheden lijken nu beter dan ooit voor medewerking van het gemeentebestuur en private partijen om de positie van de Oudehaven ten opzichte van de stad te verbeteren. Maar dat is op z'n best een perspectief voor de lange termijn. Met dat toekomstbeeld in het hoofd, is het echter mogelijk om na te denken over de functie die de Oudehaven voor de stad gaat krijgen en hoe de ondernemers daar naar toe kunnen leven. De branchering die in dit hoofdstuk is aangegeven, kan daarvoor een richtlijn zijn.

De intredende stapper.

Als straks de verbindingen in orde zijn en de magneten hun werk doen, moet het publiek weer toestromen. Welk publiek is beschikbaar, welk publiek is goed voor de Oudehaven en welke magneten zijn nodig om dat publiek te trekken? Voor elk horecagebied is het fijn om publiek te krijgen dat veel uitgeeft, bijdraagt aan een goede sfeer en geen problemen veroorzaakt. Als teveel gebieden zich op die zelfde 20% van het publiek richten, zijn er gegarandeerd verliezers. De Oudehaven heeft in die concurrentieslag geen sterke positie. Het is dus noodzakelijk om een nauwkeurige omschrijving van het publiek te geven. Met de juiste *niche* is het mogelijk om rond dat gegeven een sfeer op te bouwen die mensen trekt die aan dat profiel voldoen. Als dat een sterk profiel is, zal dat niet alleen klanten uit concurrerende gebieden wegtrekken, maar ook nieuw publiek *creëren* dat zich graag met dat profiel vereenzelvigt. Juist dat laatste is zo belangrijk voor de ontwikkeling van de *grote stad* Rotterdam: nieuwe bezoekers trekken die enerzijds bijdragen aan de economie door geld uit te geven en anderzijds het draagvlak vormen voor voorzieningen die Rotterdam nodig heeft om het predikaat *grote stad* te verdienen.

Als uitgaansgebied had de Oudehaven een reputatie van een goede plek voor studenten van met name de Erasmus Universiteit. Dat jonge imago moet worden verbreed naar alle jongeren van tussen de zestien en zesentwintig. Daarbinnen moet een keuze worden gemaakt voor het segment dat dicht bij de prik dan bij de naald staat. Het gaat om het hele spectrum, van de nieuwkomer die de veilige ingang van de grote stad zoekt, tot de jonge extravagante superbimbo's die veilig uit hun dak willen gaan. De Oudehaven kan zich profileren als veilig uitgaansgebied voor jongeren. Juist het enigszins besloten karakter van het gebied maakt het mogelijk om fysieke voorzieningen te treffen die bijdragen aan die veiligheid. De programmering van het Maastheater aan de ene kant en Plan C aan de andere, zijn daarvoor goede aanknopingspunten. Nieuwe uitgaansgelegenheden op de as van de Nieuwe Maas naar de Oudehaven kunnen zorgen voor voldoende draagvlak voor de ondersteunende horeca.

Bij het opbouwen van de jonge reputatie kan worden ingespeeld op het fenomeen dat nu zichtbaar is rond de Lijnbaan: vanaf een uur of acht verzamelt de jeugd zich uit alle hoeken en gaten van de stad om later op de avond elders uit te gaan of huiswaarts te keren. Goede openbare verblijfsruimte waar consumpties niet verplicht zijn, is belangrijk voor het opbouwen van die cultuur.

Langs de as die loopt van het Haringvliet naar de Wijnhaven heeft zich een gebied ontwikkeld dat niet aansluit bij de jeugdcultuur van de andere as. De restaurants, cafés en eetcafés richten zich op een volwassen publiek dat van simpel tot goed verzorgd kan lunchen en dineren. De overeenkomst tussen het bestaande publiek van deze as en het gewenste publiek

op de andere as is wellicht dat zij allemaal relatieve nieuwkomers zijn in het stedelijk uitgaan. Je zou dus kunnen zeggen dat het hele gebied zich met een uitstraling als grootstedelijk uitgaansgebied, richt op **de intredende stapper**.

Op een basis van intredende stappers van jong en volwassen uit Rotterdam en de regio, kan verder gebouwd worden met het aantrekken van het segment bezoekers van verder, dat zit tussen de individuele wereldwijze cultuurconsument en de georganiseerde groep uit de bus. Veiligheid, diversiteit en bereikbaarheid zijn, met een sterk imago, de ingrediënten waar aan gewerkt moet worden. Het imago moet *toegankelijk mondain* zijn en onder andere worden ontleend aan een topzaak in het nachtleven met een spannende reputatie.

In de relatie met andere horecaconcentraties krijgt de Oudehaven zo een eigen functie die belangrijk is voor de stad. De **Witte de Withstraat** richt zich op mensen die wonen en werken in de stad, op doorgewinterde en jonge cultuurconsumenten en in de nacht vind je hier het gay-uitgaansgebied. Het **Stadhuisplein** richt zich op werkende jongeren voor wie het cafébezoek en het ontmoeten van bekenden een doel op zich is en op het winkelend publiek op een zonnig terras, de **Coolsingel** en Koopgoot op vertrouwde fastfood formules, de **West Kruiskade** op uitheems uitgaan, de **'s Gravendijkwal** op de *wild side* van seks, skunk en jazz, met een interessante ontwikkeling waar hij de **Nieuwe Binnenweg** kruist rond bijzondere restaurants voor de stedeling. Wat Rotterdam nog niet heeft, is een gebied dat met een groot aanbod een gastvrij onthaal biedt aan de intredende stapper. Er zijn voldoende elementen aanwezig in de Oudehaven, zowel als het gaat om de reputatie, de herkenbare uitstraling als om aanwezig ondernemerschap om die reputatie op te bouwen.

Branchering

Vanzelfsprekend maakt elke ondernemer zelf uit op welk publiek hij zich richt. Als er voldoende draagvlak is voor de voorgestelde benadering kan met elke ondernemer individueel besproken worden welke bijdrage hij kan leveren om die reputatie te versterken. Als er vanuit gegaan wordt dat op termijn de noodzakelijke verbindingen met de stad en het adres aan de Maas met nieuwe uitgaansgelegenheden er komen, kan het gebied voor de branchering in verschillende zones worden verdeeld: Kolk, Overblaak, Nemeog, Oudehaven, Bolwerk, Wijnhaven en Haringvliet. Daarbij wordt voortgeborduurd op de typering die gegeven is bij de beschrijving van het gebied.

De Kolk

De commerciële ruimtes die direct aan de Binnenrotte grenzen in *het potlood* en de aanlanding van de Overblaak moeten enerzijds gericht worden op de bezoeker van de markt en anderzijds op attracties die onafhankelijk van de directe omgeving een eigen publiek trekken. *B-One*, het gokpaleis annex entertainment center dat nu aan de Mariniersweg ligt, gaat al in die sfeer verbouwen en uitbreiden. De *Laser Zone* zou een toegang op de begane grond moeten hebben en de ongebruikte verdieping in de kubus in gebruik moeten nemen. Daarvoor is overeenstemming met B-One, respectievelijk het stadhuis noodzakelijk. Er is overleg met de dienst Marktwezen voor de vestiging van het bureau van de marktmeester in combinatie met openbare toiletten en kluisjes voor het publiek van de markt. Daarnaast is er ruimte voor een marktcafé of een plek waar kinderen worden opgevangen en vermaakt. Het overleg met alle betrokken partijen is gaande, ook over de aankoop van de commerciële ruimten onder het potlood door de Vastgoed BV van de WijkOntwikkelingsMaatschappij.

Overblaak

Op de Overblaak zelf zouden geen ondernemingen meer moeten zitten die afhankelijk zijn van passerend publiek. Als de Laserzone en de afdeling van de Hogeschool Rotterdam en Omstreken een eigen ingang aan de begane grond krijgen, kan de Overblaak zijn openbare karakter verliezen. De vereniging van eigenaren van bewoners en ondernemers kan het gebied als centrale hal beschouwen. De commerciële ruimten zijn klein en uitermate geschikt voor startende ondernemers die niet afhankelijk zijn van passanten. Met name het koppelen van het eigendom van een commerciële ruimte aan dat van een woon-kubus zal gestimuleerd worden. Zelfstandig ondernemers kunnen zo het woon-werkverkeer tot een minimum beperken terwijl de stad steeds aan hun voeten ligt. Er is op dit moment weinig leegstand in de commerciële ruimten en voor de meeste ondernemingen geldt al dat zij, met een nadruk op zakelijke dienstverlening, niet afhankelijk zijn van passanten.

Met deze benadering krijgt de Overblaak twee ingangen, één aan de Kolk en één aan de Oudehaven. Net als in een verzamelgebouw of een appartementencomplex, kan dáár worden aangebeld en als de bezoeker welkom is, krijgt hij door de intercom instructies over de route en wordt hij binnengelaten. Voor bezoekers (van groot belang voor de Kijk-Kubus en een Kaapverdiaans reisbureau) wordt feitelijk alleen de ingang verplaatst naar de toegang tot de centrale hal. Met de juiste inrichting, wordt hun toegankelijkheid dus gestimuleerd. Om deze ontwikkeling te stimuleren zal de WijkOntwikkelingsMaatschappij Vastgoed BV proberen de commerciële ruimtes te verwerven die nu nog geen eigendom zijn van de gebruikers.

Nemeog

Boven de spoortunnel bouwt Nemeog (de vastgoedpoot van NS) twee torens, een met kantoorruimte en een met woningen. Op de begane grond komt 3000 m² commerciële ruimte, met aan de kant van de Geldersekaade nog 800 m² horecaruimte. Het is van groot belang dat deze ruimte een invulling krijgt die de functie van de Oudehaven als geheel voor de stad versterkt. Er moet publiek op af komen dat ook gebruik maakt van de andere functies van het gebied. De WijkOntwikkelingsMaatschappij neemt deel aan het overleg dat ontwikkelaar Blauwhoed daarover heeft met het OBR en de Vereniging Waterstad. Er wordt gedacht aan een thematische invulling (kinderen, sport, reizen...) waarbij sprake is van een combinatie van attractie en detailhandel. De nog te bouwen horecaruimte moet het pakket rond de Oudehaven completeren. Het is nog te vroeg om te zeggen wat dat precies moet zijn; voorlopig lijkt een combinatie van eten, drinken en een klein podium, gericht op een publiek dat zowel bij het thema van de commerciële ruimte past, als bij de ontwikkelingen van Wijnhaven en Haringvliet (zie verder) het interessantst.

Oudehaven

Het gebied direct rond de Oudehaven moet een eenheid worden. Elke plek moet uitnodigen om een rondje te lopen. Het slenteren langs een concentratie van voorzieningen die allemaal gastvrijheid uitstralen is onlosmakelijk verbonden met de voorkeur van de intredende stap- per. Om het rondje te kunnen maken, moeten nog nieuwe voorzieningen boven het water getroffen worden en van een eenheid kan pas sprake zijn als het Nemeog complex is opgeleverd en de nieuw geschapen buitenruimte tot bloei komt. Het zal op z'n vroegst tot de zomer van 2003 duren voor de Geldersekaade gaat functioneren als plein waardoor het hele ingesloten gebied van Witte Huis tot Spaansekade samenhang krijgt. Tot dat moment is sprake van twee rijtjes en een twee losse eenheden die het op eigen kracht moeten zien te

redden in het geweld van de bouw: het rijtje van het Witte Huis en de herbouwde panden van de Wijnhaven, het andere rijtje van Cambrinus tot Popecatepetl en de losstaande gelegenheden van Weimar en Villa Kakelbont. Het eerste rijtje zal zo lang aansluiting moeten zoeken bij het Haringvliet (zie hierna) en de *sunny side* van de Oudehaven moet zich voorbereiden op de uitstraling die nodig is als over drie jaar het stof van de bouw is neergedaald.

Tegen die tijd is ook duidelijk of tussen de Oudehaven en de Nieuwe Maas meer uitgaansgelegenheden zullen worden ontwikkeld. Een nadrukkelijke keuze voor de jeugd als doelgroep, is ontleend aan vier ontwikkelingen/trends:

- Rotterdam is de enige stad die, demografisch gezien, niet vergrijst,
- Rotterdam heeft een voorhoede positie op Europese schaal op het gebied van de combinatie van jeugd, *dance* muziek en uitgaan en die moet worden gekoesterd,
- Rotterdam moet het voor de versmelting van de aanwezige culturen vooral hebben van de jeugd en hun kansen tot contact en
- Rotterdam is straks voor een groot deel afhankelijk van de portemonneetjes van al die jongeren.

Bewoners rond het gebied die zich zorgen maken over de beheersbaarheid van het gedrag van de jongeren, zullen zich enerzijds met de ondernemers en de politie moeten inspannen voor goed beheer en strikte handhaving en de oudere bewoners zullen zich moeten troosten met de gedachte dat dát de jongeren zijn die de AOW van de ouderen moeten verdienen.

De WijkOntwikkelingsMaatschappij zal stimuleren dat de horecaondernemers zich voor de avonden van de zonkant richten op studerende en werkende jongeren die veilig willen uitgaan. Cambrinus, Plan C en Kakelbont zijn daarvoor goede aanknopingspunten. Voor de zonnige momenten, moet de *sunny side* het nu hebben van de vele mensen die het gebied kennen en bewust op het terras afgaan. Een betere verbinding met de markt en een betere doorbloeding van het gebied moet er voor zorgen dat elke zonnige dag vanaf de ochtend het terras goed is gevuld. Zo ontstaat een dubbelgebruik dat voor het hele gebied voordelen heeft. Tijdens de *sunset shift* zoekt de terrasbezoeker een plekje in een van de vele restaurants van Wijnhaven en Haringvliet en neemt de jeugd de horeca achter de terrassen over. Als 'straks' het gebied tussen Oudehaven en Nieuwe Maas meer nachtvoorzieningen voor de jeugd heeft, wordt dit deel van de Oudehaven een natuurlijk startpunt. Om dit dubbelgebruik te laten slagen is de combinatie van doorbloeding met betere verbindingen en versterking met nieuwe uitgaansgelegenheden een absolute voorwaarde.

Bolwerk

De kade tussen Maastheater en Danssalon heet Bolwerk. Daar was lange tijd de hoofdingang van de haven van Rotterdam. Beide horecagelegenheden heeft Rotterdam te danken aan het ondernemende duo Haneberg en Koedam. De Danssalon heeft lang leeggestaan en binnenkort opent Crazy Piano's daar z'n deuren. TGI Friday staat al een tijdje leeg op een nieuwe formule te wachten. Het Maastheater is nog open maar inmiddels zonder de bezielende leiding van het genoemde duo. Als het lukt om het verkeer langs de rivier te bundelen in de *hoge T*, ontstaat tussen de kade en de haven een gebied dat kan worden ontwikkeld voor nachtelijk uitgaan. Tot dat moment moet het Bolwerk het op eigen kracht redden. De formule van Crazy Piano's sluit waarschijnlijk beter aan bij het swingcafé Sorbonne dan bij de variatie in disco van Plan C, Maastheater en de voormalige Danssalon. Met de huidige inrichting laat TGI Friday alleen een eet- en drinkgelegenheid toe die zowel op het jonge-

als op het oudere segment kan aansluiten, maar in elk geval zeer toegankelijk moet zijn, ook voor de passant. Hoewel de verbindingen tussen Bolwerk en Oudehaven niet goed functioneren, zal de branchering van de drie zaken van het Bolwerk direct van invloed zijn op de vraag of op de korte termijn het zwaartepunt voor het hele gebied op de jonge of op de volwassen intreder komt te liggen. Afwachten wat de markt doet, lijkt hier het beste devies.

Als de *hoge T* wordt gerealiseerd en Rotterdam ervoor kiest om hier de concentratie aan uitgaansgebieden te realiseren, moet voorkomen worden dat een Jobsveem patstelling ontstaat. Daar hebben bewoners zich ingegraven op basis van vooroordelen over Now&Wow, Bimbo Complex, Gay en Kinky... Juist op deze locatie kan het zo worden opgezet dat exploitanten en politie er effectief voor zorgen dat veilig uitgaan en veilig uit je dak gaan, kán in Rotterdam. De belangen van bewoners en uitgaanspubliek gaan hier gelijk op. Veilig uitgaan betekent dat de stapper er op moet kunnen rekenen dat het er op straat ordelijk aan toe gaat. De slachtoffers van uitgaansgeweld zijn immers meestal de stappers zelf. Een goed beheerplan moet er voor zorgen dat het buiten zowel voor de bewoners van het gebied als de stappers prettig toeven is. Waar de belangen niet gelijk lopen is bij overlast van geluid dat in de dansgelegenheden wordt geproduceerd. Dat geluid moet binnen strenge normen, met technische maatregelen binnen de deuren worden gehouden.

Haringvliet en Wijnhaven

De plint van Sorbonne tot Kantijl herbergt een viertal mooie zaken die het moeten hebben van klanten die er doelbewust op afgaan. Toch zijn het zaken die stuk voor stuk interessant zijn voor de passant. Wat dat betreft sluiten ze goed aan bij de formules langs de Wijnhaven. Wie daar langs loopt, werpt een blik naar binnen en op de kaart die buiten staat; is het te vol, te leeg, spreken de prijzen en de keuken aan, die van de burens misschien? En zo vindt iedereen iets van zijn gading. Dat toegankelijke aanbod in voldoende concentratie heeft Rotterdam nergens anders. Enigszins op de Witte de Withstraat, maar toch aarzelt de intreder voor het hangende vlees van Hung Kee, de uierboord van Poperingen en de dreiging van couscous in Bazar. Het Stadhuisplein heeft wel een veilige kaart, maar het vaste publiek heeft geen veilige uitstraling. Het Entrepot is Almere... Met het *after dinner entertainment* dat Crazy Piano's en Sorbonne toevoegen, kan dit gebied uitgroeien tot de plek waar bezoekers uit Charlois, Charleroi, Karlsruhe en Charlottesville elkaar ontmoeten. De WijkOntwikkelingsMaatschappij zal deze ontwikkeling stimuleren.

Beheer

De gemeente moet zorgen dat het rond de Oudehaven schoon, heel en veilig is en dat de overlast beperkt blijft, zowel voor bezoekers als bewoners. De beheercoördinator overlegt daarover met bewoners en ondernemers. De openbare ruimte van de Overblaak krijgt een grote beurt, de bestrating van Slepersvest en Spaansepoort is net vernieuwd... er is aandacht van diensten en politiek. De ondernemers vinden dat het beter kan, maar zijn teveel met hun eigen zaak en hun eigen klanten bezig om met een gezamenlijk visie, krachtdadig op beter beheer in te zetten. Straks wordt op de Nemeog locatie tenminste dertig maanden gebouwd met een logistiek waar geen beheersplan tegenop kan. In de afwerking gaat de Geldersekaade zo fundamenteel op de schop dat het weinig zin heeft daar nu in beheer te investeren. De plannen voor een *Wijnplein*, waar nu de Verlengde Willemsbrug een Verkorte Landingsbaan ligt te wezen, voor een *Hoge T* waar nu verkeersaders de functie van de Oudehaven ontkennen, de ideeën voor de Boompjes, het Schipperspad en de Binnenrotte... Niemand kan met zekerheid zeggen of die plannen gerealiseerd worden, maar iedereen weet dat ze van grote invloed zijn op de vraag of de Oudehaven kansen heeft in de toekomst. De meest realistische benadering voor een rol van de ondernemers in het beheer van het gebied, is waarschijnlijk door te koersen op het moment dat het Nemeog complex en het nieuwe Gelderseplein worden opgeleverd. Dan moet een samenhangend gebied rond de Oudehaven gaan floreren en is het gezamenlijke belang van de ondernemers om daarvan, ook op het gebied van beheer, een succes te maken, evident. Aan de voorbereiding van dat moment zal vanaf nu door de WijkOntwikkelingsMaatschappij worden gewerkt, maar tot die tijd kunnen de diensten, het Coördinatiebureau Centrum en de belanghebbenden het beste de ingeslagen weg voortzetten.

Deze overweging wil niet zeggen dat de Oudehaven hoeft te wachten op de ontwikkelingen om een goed systeem van beheer op te zetten. De onderscheiden gebieden vragen om hun eigen aanpak.

De Kolk en de markt

Het gebied tussen de bibliotheek en de Blaak vraagt overdag eigenlijk niet om een eigen beheerplan. Het beheerplan van de markt dat alle aandacht heeft van de politiek zal op marktdagen ook het functioneren van het kantoor van de marktmeester en de daaraan verbonden publieksvoorzieningen (toiletten, kluisjes, kinderopvang, marktcafé) met dezelfde aandacht moeten meenemen. Voor de avonduren moet een beheerplan worden opgezet voor de veiligheid waarin drie belangen samenkomen: veilig openbaar vervoer (trein, tram, metro), veilig uitgaan (B-One, Laser-Zone) en veilig over straat (de hier geplande route naar de Oudehaven). Door aan te sluiten bij de traditie dat kansspelgelegenheden een toegangsbeleid hebben dat zich uitsterkt tot buiten de ingang, kan wellicht in een overeenkomst tussen NS, RET en de exploitanten het hele Oudehaven gebied er voor gezorgd worden dat mensen tot diep in de nacht zich veilig voelen op de route van de stad naar de Oudehaven.

De Overblaak doet het zelf

Dit plan stelt voor om de Vereniging van Eigenaren van de Overblaak het beheer te geven van het openbare gebied van dit bijzondere viaduct. Door de toegangen van de Overblaak te beperken tot één aan de kant van de Binnenrotte en één aan de kant van de Oudehaven kan

de Overblaak gaan functioneren als centrale hal van een appartementencomplex annex bedrijfsverzamelgebouw. Met de Vereniging van Eigenaren, de beheercoördinator en de betrokken diensten zal besproken worden wat het gewenste niveau van onderhoud is en hoe daarvoor het nu beschikbare budget optimaal kan worden ingezet. De uitkomst kan variëren van voortgaan op de huidige voet tot het volledig overdragen van budget en verantwoordelijkheid zonder gedwongen winkelnering bij Roteb en Gemeentewerken.

De Oudehaven wordt groter

Voor het beheer van het stuk van de zonkant van de Oudehaven bestaat nu gestructureerd overleg van ondernemers en bewoners met de beheercoördinator van het Coördinatiebureau Centrum en de betrokken diensten. Nu worden concrete afspraken gemaakt over de aanpak van hekken en nissen tussen het woon- en het uitgaansgebied. En het overleg heeft al geleid tot de grote beurt van de Overblaak en de herbestrating van Slepersvest en Spaansekade, en het lijkt niet verstandig om dat proces met nieuwe plannen te doorkruisen. De WijkOntwikkelingsMaatschappij kan het beste aanschuiven en zich concentreren op een goede structuur voor beheer op de langere termijn. Als het Nemeog complex is opgeleverd en de Gelderse-kade is omgetoverd tot het Gelderseplein, en de Oudehavenkade dwars door Cambrinus loopt, moet het beheer van het samenhangende gebied rond de Oudehaven vanaf de eerste dag goed geregeld zijn. De exploitanten rond de haven (Gelderseplein (dus ook Nemeog!), Oudehavenkade, Slepersvest en Spaansekade moeten da gezamenlijk een grote invloed hebben op inrichting, programmering, onderhoud, veiligheid en het aantal vuilvrije momenten. Nu is nog niet te zeggen hoe de beheersstructuur er uit moet zien. Zowel de tijd als de voortschrijdende inzichten over invloed op beheer door belanghebbenden, beïnvloeden de uitkomst. Het initiatief van de WijkOntwikkelingsMaatschappij om op dat laatste een breed gedragen visie te ontwikkelen, draagt hopelijk bij aan het vinden van de ideale vorm.

Tussen Nieuwe Maas en Oudehaven

De restaurants langs het Haringvliet, het nieuwe Crazy Pianos, het lege TGI Friday en het Maastheater liggen nu in de avonduren in een enigszins verlaten gebied. De gelegenheden aan de Maas zullen zich vooral concentreren op deurbeleid als het om veiligheid gaat en op de welwillendheid van Roteb en Gemeentewerken als het gaat om schoon en heel. Dat zal ook voorlopig nog wel zo blijven. Voor de eenzame fietser of wandelaar is het, zeker *after dark* bepaald geen prettig gebied. Maaskade en Bolwerk scoren in de laagste categorie van schoon en heel en voor het aspect van de veiligheid zegt een ieders intuïtie dat het er niet pluis is. De verbindingen in de stad zijn zo sterk als de zwakste schakel en dit is de zwakste schakel. En intuïtie is het enige waarop je kunt vertrouwen zolang de politie niet op elke hotspot de geweldsstatistieken ophangt. Als straks de verbouwing van Via Ritmo klaar is moet de route tussen Maastheater en Via Ritmo (de nu door stank, obstakels en duisternis onneembare onderdoorgang) een zee van licht en vertrouwenwekkende elementen zijn waar mensen graag op af komen. De Adviesraad voor het Centrum heeft enkele jaren geleden gezegd bereid te zijn te investeren in verlichting en veiligheid in dit gebied als de hele route integraal zou worden aangepakt en als de ondernemers/exploitanten zouden meedoen. Dat is nu lastig door leegstand, verbouwing en wisseling in het management, maar toch moet geprobeerd worden een plan klaar te hebben voor Via Ritmo wordt opgeleverd. Gezien het commitment van de Adviesraad voor het Centrum, zou de beheercoördinator hierin een sleutelrol moeten spelen. Vervolgens moet met Via Ritmo, Maastheater, TGI Friday en Cra-

zy Piano een beheerplan worden opgesteld waarbij bij voorkeur het budget dat zij zelf moeten inzetten om de buitenruimte aantrekkelijk te houden, wordt aangevuld met het voor dat gebied beschikbare budget voor vegen en onderhoud van Roteb en Gemeentewerken. Het gaat dan om de Boompjeskade (vanaf de oprit ter hoogte van Tegel aan de Maas), het Bolwerk en het gebied onder de Verlengde Willemsbrug bij de voormalige Danssalon.

Nooit meer info

Rotterdam is goed in het bedenken van plattegronden, routeverwijzingen, informatiepanelen, online computerinformatie en wat niet al om het de bezoeker gemakkelijk te maken. Maar wat Rotterdam absoluut niet kan, is het onderhouden en actualiseren van de objecten en de informatie. Het gevolg is dat de goede voornemens het tegengestelde effect hebben. De WijkOntwikkelingsMaatschappij stelt dan ook voor dat in het Oudehaven gebied alle overblijfselen van bezoekersinformatie worden verwijderd en dat pas nieuwe geplaatst wordt als elders in de stad is bewezen dat Rotterdam geleerd heeft. Of als het wordt uitbesteed aan een bedrijf als Mediamax dat met de bushaltes bewezen heeft dat het echt wel anders kan.

Organisatie

Intensief overleg met de ondernemers van het gebied over deze tekst moet nog volgen. Draagvlak is er nog niet. Eerst wil ik deze tekst informeel aan vereniging Waterstad voorleggen en vervolgens als discussiestuk aan alle ondernemers. De energie is tot nu toe vooral gaan zitten in het onderzoek naar de verbindingen en het verzorgen van het netwerk waardoor ik aan tafel kom bij degenen die betrokken zijn bij de ingrijpende plannen en grote investeringen die gemoeid zijn met die verbindingen.

Na de ronde met de ondernemers, wil ik het definitieve plan voorleggen aan het bestuur van de WijkOntwikkelingsMaatschappij. Vervolgens wordt op basis van dat plan een begeleidingsgroep of stuurgroep ingesteld die de realisatie moet begeleiden. In 2001 zal de Boompjes, met daarbij ook de verbinding met de Oudehaven, onderwerp zijn van een internationale tentoonstelling van studies van stedenbouwers/architecten uit de hele wereld. Vervolgens zal de hele infrastructuur deel uitmaken van de plannen voor dit gebied die in het kader van het Ruimtelijk Plan 2010 en Attractieve Stad worden uitgewerkt. Dat kan leiden tot een gebiedsontwikkelingsmaatschappij waarin de WijkOntwikkelingsMaatschappij wellicht een sturende rol kan spelen.