

VPARK
Alexander van Delft



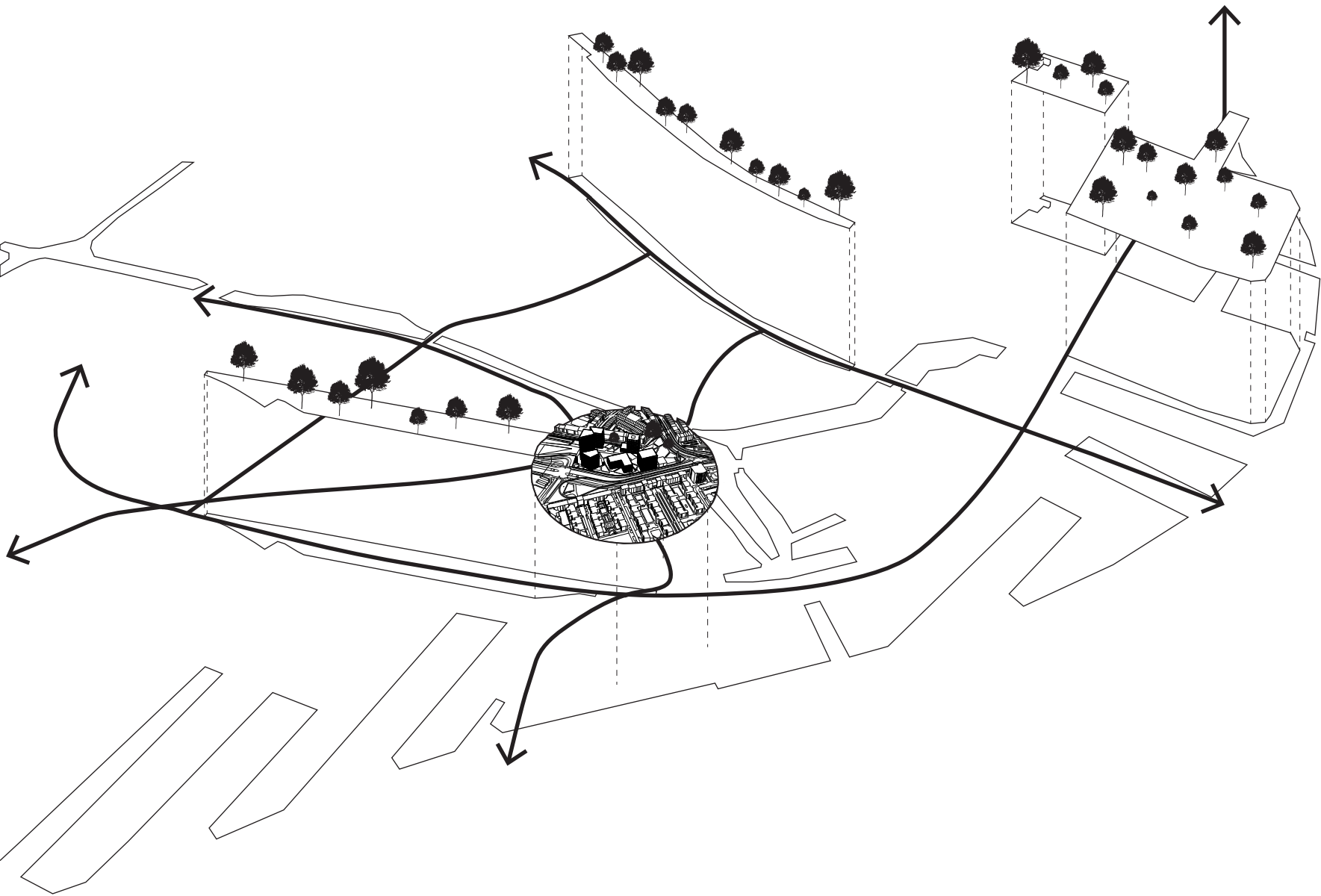
Bospolder

Bij het ontwikkelen van nieuwe stedelijke gebieden is er een scheiding tussen het creëren van natuurlijke - en stedelijke ruimte. De bouwvolumes worden uitgezet, de straten worden ingericht, auto's moeten ook nog ergens kwijt worden gemaakt. Het laatste stuk ruimte dat overblijft wordt dan meestal toegekend aan de natuur. Deze opzet wordt ook gehanteerd in de vooroorlogse wijk Bospolder. Deze arbeiderswijk bestaat voornamelijk uit verharde straat en pleinen. Burgerinitiatieven fungeren als een groene longen in de wijk. Door de schaarste aan ruimte en het aantrekken van de economie komt er druk te staan op het groen in de wijk.

De locatie

De wijk Bospolder is in transitie. Dat biedt kansen om de juiste balans te vinden tussen het creëren van nieuwe woonruimtes in combinatie met een aantrekkelijke, groene openbare ruimte. Daarbij is het de kunst om deze ruimtes niet los van elkaar te zien, maar gezamenlijk te ontwerpen. De wijk is en wordt grondig vernieuwd, waarbij de verpauperde woningvoorraad wordt vervangen voor nieuwbouwwoningen. Met het bouwen van nieuwe grondgebonden eengezinswoningen in de wijk wordt er ingespeeld op de vraag naar hogere inkomens en gezinnen die zich willen vestigen in Rotterdam. Door het gebrek aan ruimte wordt er een keuze gemaakt om groene ruimtes op te offeren om te kunnen voldoen aan de woningvraag. Maar is er geen alternatief denkbaar waarbij voldoende woningen gecombineerd kunnen worden met het behoud groene ruimte?

Het ontbreken van voldoende groene ruimtes in een wijk als Bospolder brengt ook problemen met zich mee. Het ontstaan van hittestress en beperkte waterbuffers zijn voorbeelden van problematiek die invloed heeft op de leefbaarheid in de wijk. Door het gebrek aan ruimte vraagt het maken van nieuwe groene longen voor een innovatieve en drie dimensionale aanpak. Voor het creëren van schaduw tijdens warme dagen of het opvangen van regenwater tijdens hevige regenbuien, biedt groene ruimte de mogelijkheid om het leefbaar en aantrekkelijk te houden. In stedelijke oases kunnen klimaatadaptatie, groen en wonen gecombineerd worden.



Het groene kruispunt

De Diepeveenlocatie ligt op een gunstige en kansrijke plek in het stedelijk weefsel. Het ligt op een kruising tussen de hoofdstedelijke ontsluiting over de Vierhavenstraat (die overgaat in de Westzeedijk) en de Spanjaardstraat die een groot deel van de wijk Bospolder ontsluit. Op dit kruispunt kan er aangesloten worden op een groot netwerk dat verschillende groengebieden en de Nieuwe Maas met elkaar verbindt.

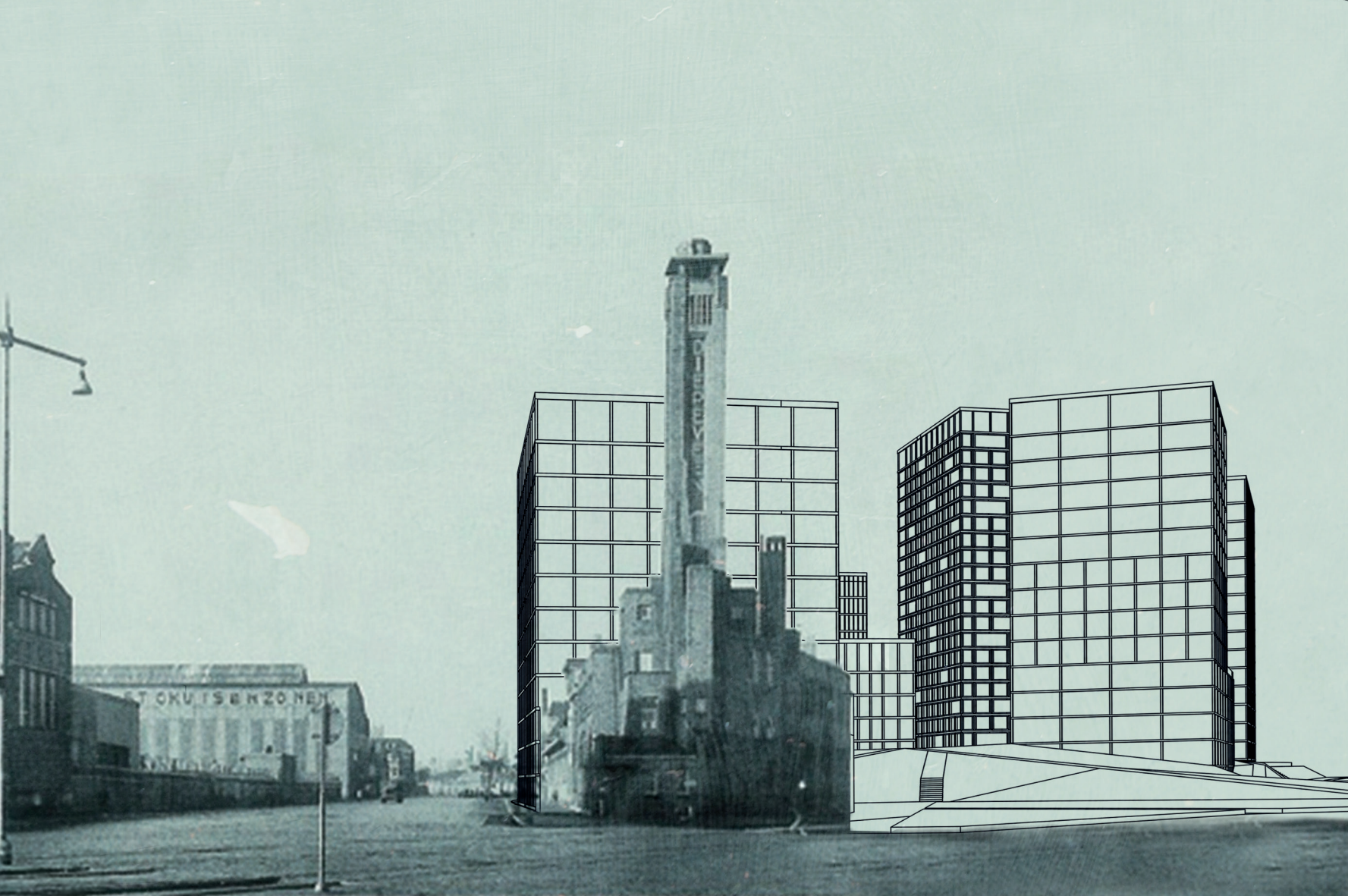
V-factor

Het Vpark vormt een verbindende factor in het groene netwerk van de stad en kan als startpunt worden gezien voor het vormen van een nieuw netwerk in Rotterdam-West. Daarbij worden er verbindingen gelegd met, onder andere, de Heemraadssingel. De stenige wijken van het stadsdeel Delfshaven, waar Bospolder onder valt, hebben baat bij deze ontwikkeling. Het helpt niet alleen bij het klimaatbestendig maken van wijk, maar draagt ook bij aan de aantrekkelijkheid en de leefbaarheid in Delfshaven.

In die wijk worden er diverse initiatieven genomen om de wijken te vergroenen. Dit zijn voornamelijk kleine projecten, zoals bijvoorbeeld de vergroening van de kade langs de Schie. Dit project stopt nu op de as naar de Diepeveenlocatie. Het vergroenen van beide uiteinden kan een impuls vormen om de ontbrekende groen route te gaan creëren, Door het verbinden van kleine en grote vergroeningsprojecten ontstaan er nieuwe netwerken die de stad leefbaar kunnen houden.

Wonen in het park

Rotterdam heeft diverse grotere stadsparken. De parken zijn de groene longen van de stad. Als er gekeken wordt naar de relatie tussen wonen en parken, dan zie je dat er in Rotterdam eigenlijk alleen maar om of aan een park heen wordt gewoond. Hier brengt het Vpark-concept verandering in. Door het slim neerzetten van de bouwvolumes in de groene ruimte, kan er meer groen worden toegevoegd aan de stad. Meer dan wanneer er alleen een park zou worden aangelegd. Door de bouwvolumes te voorzien van beplanting door middel van daktuinen wordt de hoeveelheid groen vergroot. Er ontstaat een nieuwe woonmilieu en type park voor Rotterdam.



Connectie

Na de annexatie van Delfshaven werd er rond 1900 begonnen met de aanleg van de havens in het Merwe-Vierhavengebied. Door deze nieuwe economische ontwikkeling ontstond er aan de rand van de haven een nieuwe arbeiderswijk: Bospolder. De groeiende vraag naar goederentransport vanuit de haven naar het achterland maakte het nodig om de infrastructuur langs de havens te verbreden. De wijk Bospolder werd hierdoor afgesneden van de haven. Om ervoor te zorgen dat arbeiders wel bij de bedrijven konden komen, werd er over het rangeerterrein een voetgangersbrug aangelegd die Bospolder verbond met de IJsselhaven.

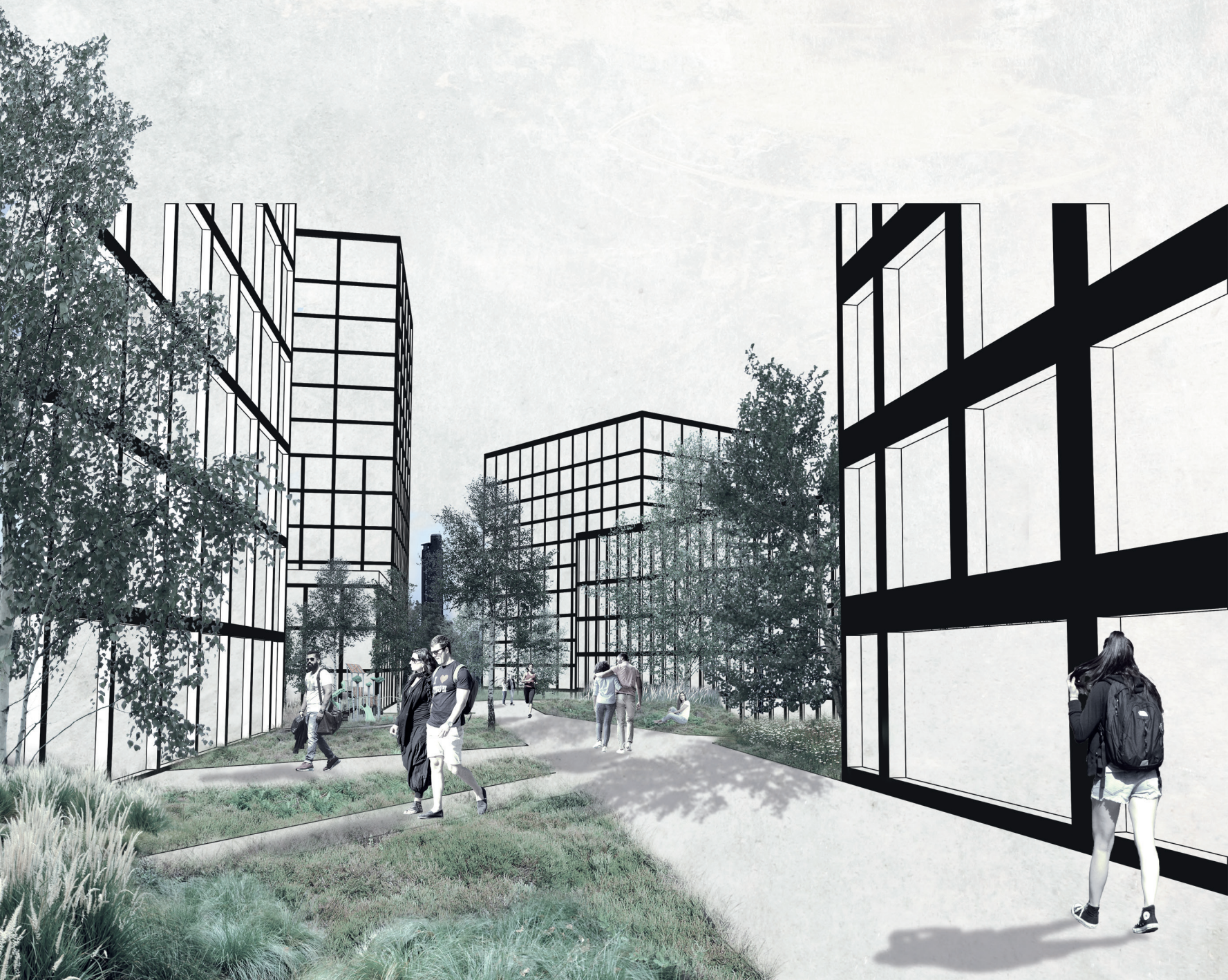
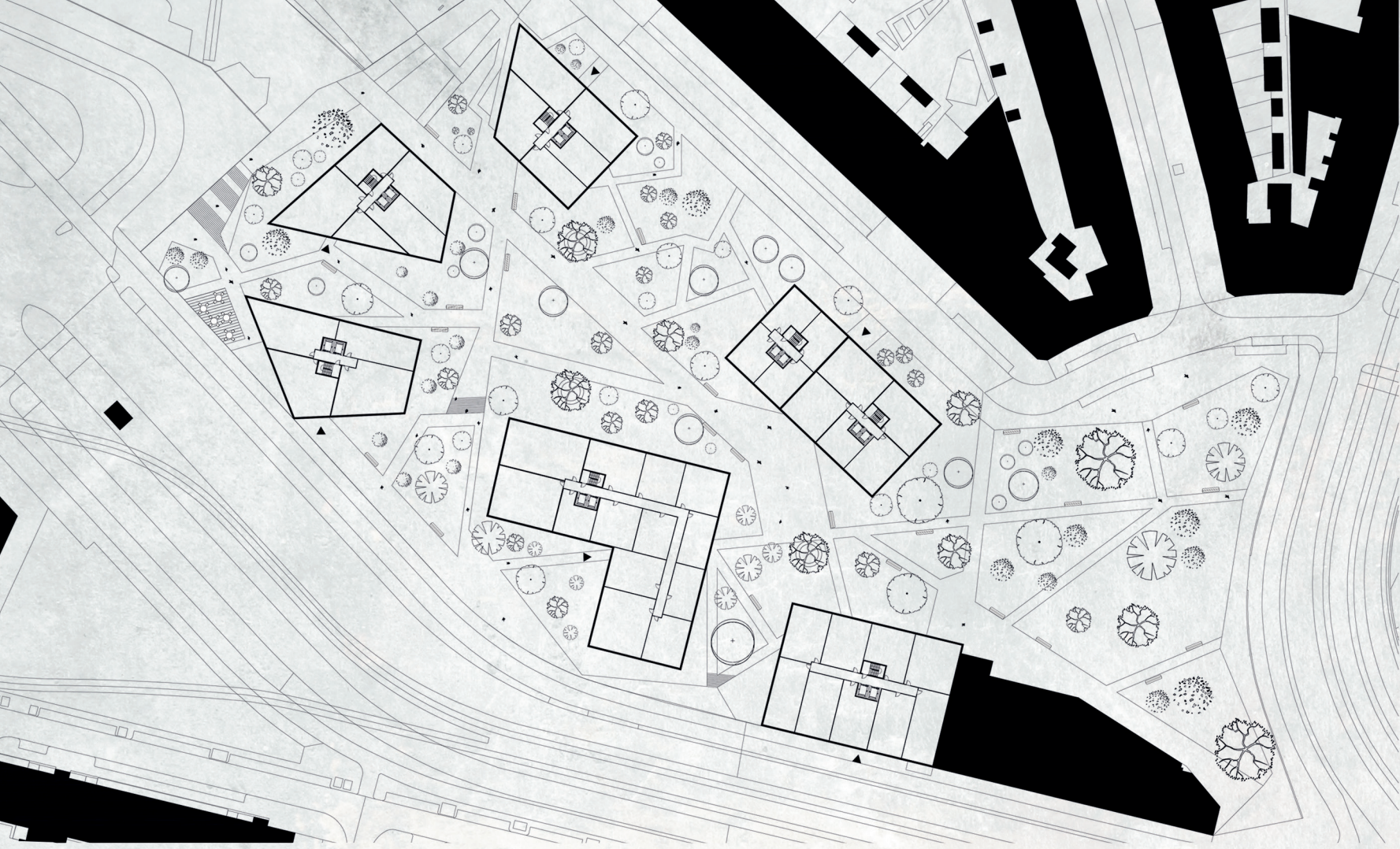
Strijd om rangeerterrein

Met het groter worden van de schepen, vertrokken begin jaren '70 overslagfuncties vanuit het Merwe-Vierhaven richting de nieuw ontwikkelde Maasvlakte. Het rangeerterrein langs de havens werd hierdoor overbodig. Eind jaren '90 ontstond er een strijd over wat er met de vrijgekomen ruimte moest gebeuren. Het Havenbedrijf wilden er nieuwe commerciële ruimte van maken, terwijl er vanuit de wijk Bospolder protesten kwamen om de ruimte te gebruiken als nieuw wijkpark in een stenige omgeving. De deelgemeente Delfshaven schaarde zich bij de bewoners. De gevonden oplossing voort uit overleg tussen zowel bewoners, gemeente en ontwikkelaars. Er werd gekozen voor een hybride model waarbij er in lagen werd gewerkt. Er werd commerciële ruimte in de plint gecreëerd en op het dak werd er een nieuw wijkpark aangelegd: het Dakpark.

Blokkade

De connecties tussen de haven en de wijk Bospolder zijn in stedenbouwkundige zin de afgelopen jaren niet veranderd. Het ontwerp voor het Dakpark heeft daar dus geen verandering in gebracht. Het rangeerterrein was een blokkade. Het Dakpark vormt aan de Hudsonstraatzijde een oase, maar de andere zijde is nog steeds sprake van een moeilijk te overbruggen barrière.

In het ontwerp voor het Vpark staat een betere bereikbaarheid centraal. Het hoogteverschil dat gevormd wordt door het Dakpark en de dijk wordt overbrugd door het toepassen van landschappelijke ingrepen. Die zorgen dat de oversteek in een parkachtig landschap verloopt. De bouwblokken staan vrij in het park en zijn gesitueerd ten opzichte van de zichtlijnen, waardoor er verschillende routes door het plan heen ontstaan.



Parklandschap

De stedenbouwkundige opzet van de wijk Bospolder lijkt op dat van een radiale structuur. Daarbij zijn de zichtlijnen en de gesloten bouwblokken langs deze lijnen georiënteerd op de plek met de hoogste status. In het geval van de wijk is dit op het Bospolderplein. De lijnen worden in het ontwerp van het Dakpark meegenomen en gebruikt als basis voor de landschappelijke inrichting van het park. Met de gedachte van de oriëntatie in het achterhoofd zouden de zichtlijnen ergens uit moeten komen, maar de route stopt aan de rand van het Dakpark. De overbrugging die in het oorspronkelijke ontwerp en stadsvisies zijn getekend liggen er niet. Het zijn nu doodlopende punten.

Concept

Om te voorkomen dat er bij het ontwerp voor het Vpark doodlopende routes ontstaan, is het realiseren van een open stedenbouwkundige structuur gewenst. Een structuur, waarbij de relatie met de omgeving van belang is.

In het ontwerp wordt de openheid van het Dakpark doorgetrokken over de projectlocatie om het maximale groen toe te kunnen voegen. Het woonprogramma voor de locatie wordt bepaald door het oppervlak van het plangebied (18.000 m²) driemaal te vermenigvuldigen (54.000 m²). Om de openheid in het plan te behouden worden er bouwvolumes gecreëerd die in het parklandschap liggen. Deze volumes worden gesitueerd langs bestaande zichtlijnen en stratenpatronen uit de directe omgeving, waardoor er connecties ontstaan.

Door het combineren van wonen in een parklandschap met een open stedenbouwkundige structuur krijgt de groene ruimte een functie en kan die gebruikt worden door zowel bewoners als bezoekers van het gebied. Hiermee wordt voorkomen dat er restgroen ontstaat rondom de gebouwen, waarbij niemand weet van wie het lapje grond is. Er wordt een moderne versie van licht, lucht en ruimte gerealiseerd ter voorkoming van de functiescheiding zoals onder andere bij portiekflats uit de jaren '60. Het nieuwe parklandschap vormt een overbrugging tussen de drukte van de Vierhavenstraat en de geslotenheid van de bouwblokken in de wijk Bospolder.



Overbrugging

De verbinding tussen de havens en de wijk Bospolder is in de afgelopen jaren veranderd. Waar vroeger de werkgelegenheid van de haven zorgde voor een binding met de wijk is die nu verdwenen. Om de havens te bereiken moest er een forse barrière worden overbrugd. Met de aanleg van een loopbrug over het spoorwegemplacement werd destijds de verbinding met de haven gelegd. De arbeiders uit de wijk Bospolder konden zonder om te lopen het havengebied bereiken.

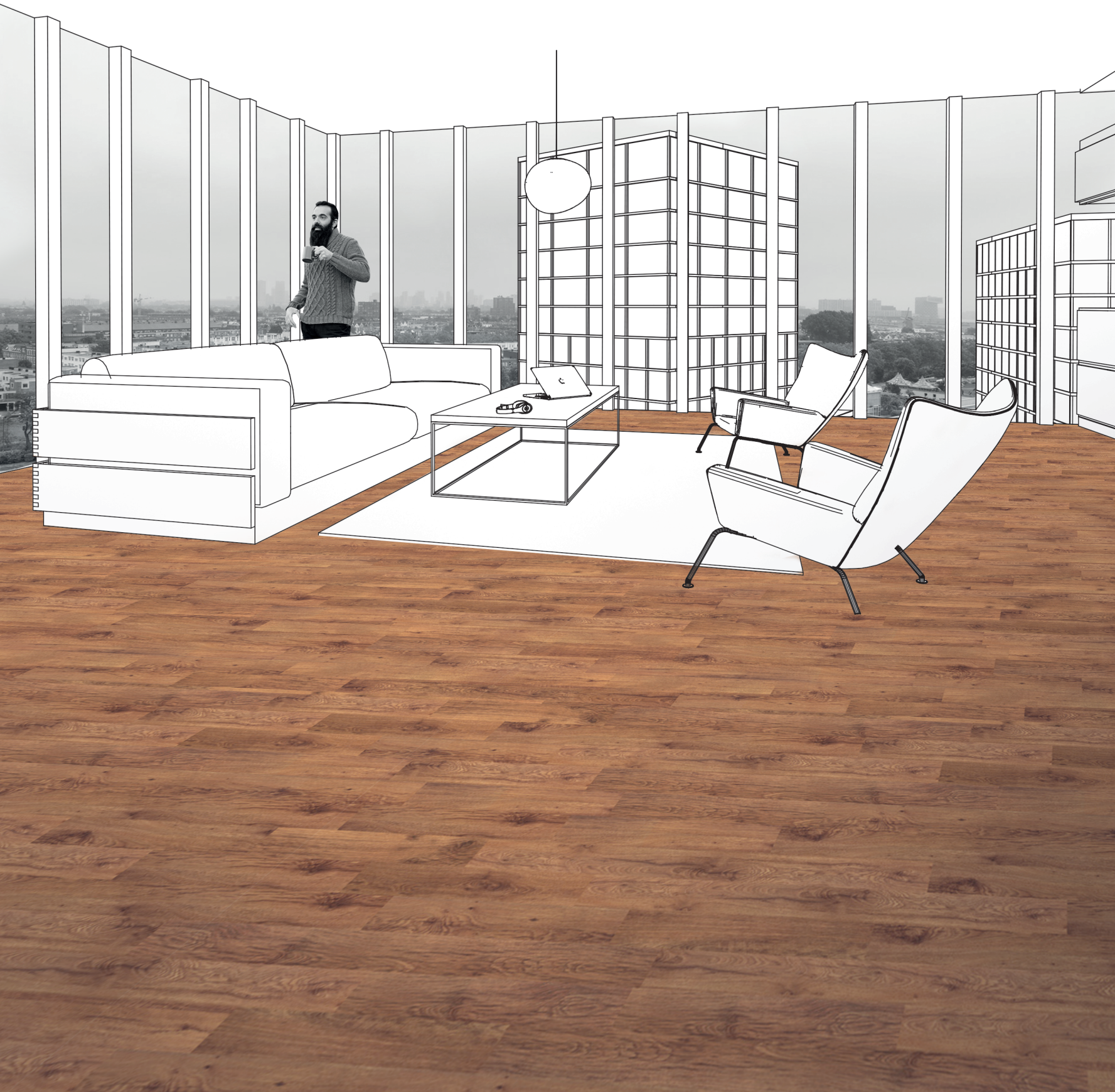
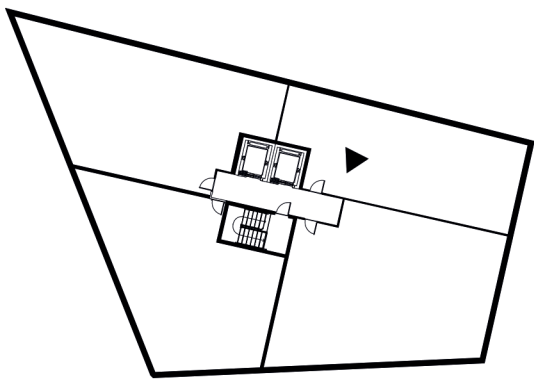
Huidige situatie

Door het wegtrekken van de werkgelegenheid uit de havengebieden werd er voor het spoorwegemplacement een andere invulling gezocht. In samenwerking met gemeente, bewoners en het havenbedrijf Rotterdam kwam het Dakpark tot stand. Het park vormt een oase van rust op 9 meter boven het maaiveld. Maar het is ook een barrière met het bereiken van de havens en rivier.

Parkkoppen

Door het uitbreken van de financiële crisis is het Dakpark project niet volledig voltooid. De koppen van het park zijn braakliggende grasvelden gebleven die de looproutes afsnijden. De lege grasvelden en het hoogteverschil belemmeren de overbrugging tussen Bospolder en de Vierhavenstraat. Op een afstand van ongeveer een kilometer is het maar op één punt mogelijk om de Bigshops te bereiken, namelijk bij het Parkrestaurant.

Het ontwerp voor het Vpark speelt hierop in en gebruikt het gebrek aan connecties tussen Bospolder en de Vierhavenstraat als basis om het hoogteverschil te overbruggen. Het vergeten stuk park/dijk achter het Diepeveengebouw wordt omgetoverd tot een nieuw parklandschap. Door het benutten van de landschappelijke kwaliteiten, die ontstaan zijn bij het aanleggen van de Dakpark, worden er connecties gelegd tussen Bospolder en het gebied rondom de Vierhavenstraat. In een natuurlijke ruimte komt de overbrugging moeiteloos tot stand. Het is een waar rustpunt tussen de twee verschillende stedelijke gebieden. Het hoogteverschil wordt op twee manieren benut. Het parkeren bij de nieuwe woningen wordt opgelost en een unieke woonomgeving wordt gecreëerd die de kwaliteiten van een park en een woonwijk combineert. Een woonwijk voor iedereen.



Stedelijk wonen

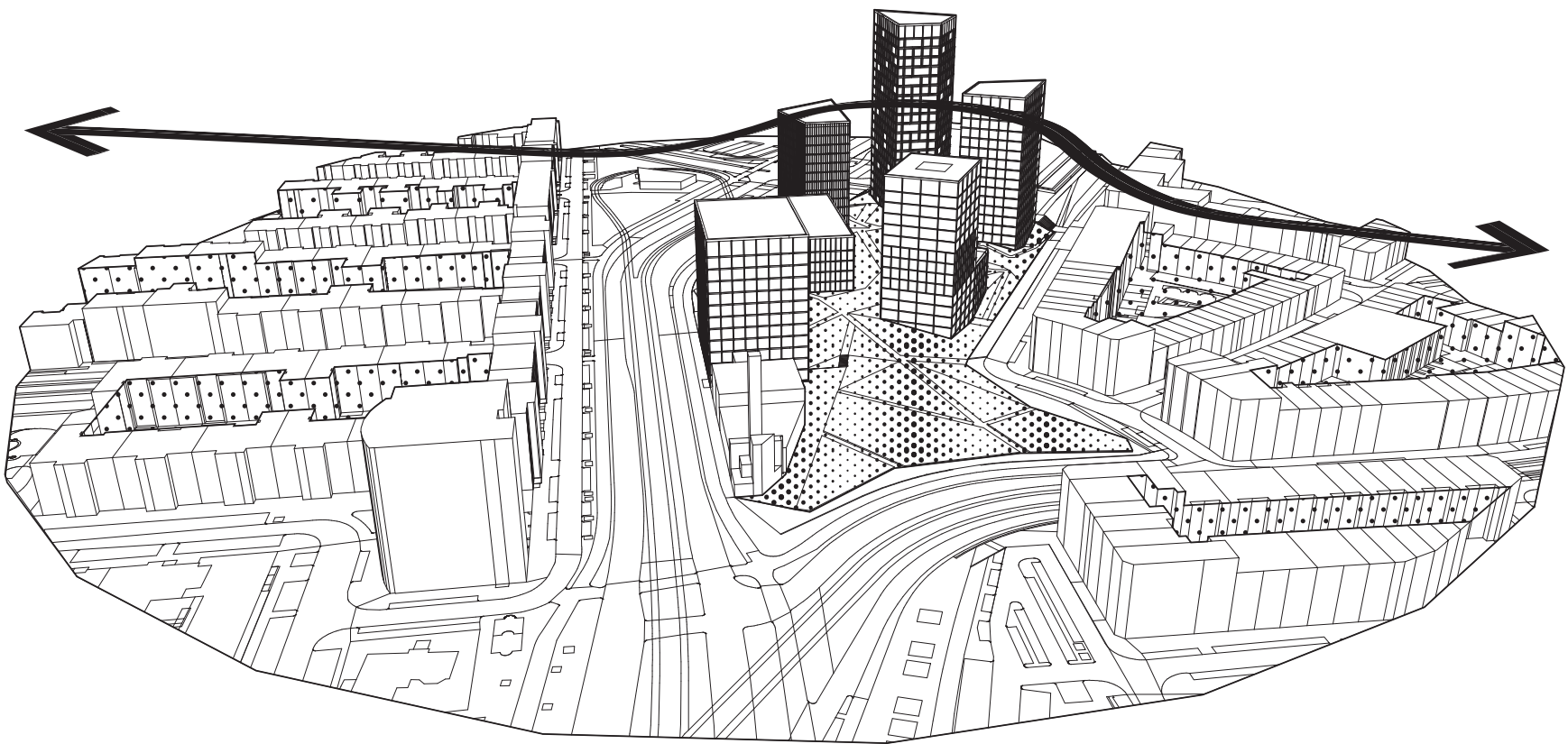
In het Vpark wordt een nieuwe plek gerealiseerd die bol staat van creatieve en innovatieve ideeën. Op deze locatie ontstaat een levendige nieuwe stadswijk die op korte afstand ligt van de voorzieningen in het centrum van Rotterdam. Het ontwerp geeft antwoord op het gebrek aan nieuwe woningen in de schaarse stedelijke ruimte. Er wordt voorkomen dat de verdichting van de stad leidt tot het verdwijnen van natuurlijke ruimte. Deze worden gezamenlijk ontwikkelt en versterkt.

De locatie ligt in een druk stedelijk gebied met diverse activiteiten, waaronder werkgelegenheid in het aangrenzend havengebied. In dit gebied vinden zowel haven gerelateerde activiteiten plaats als een hotspot voor creatievelingen. Het is daarbij van belang dat er groene ruimtes zijn in de stad waar ontspannen kan worden. De zoektocht naar het vinden van de juiste balans tussen de drukte van de stad en de rust van de natuur vindt zijn weg in het Vpark.

In het Vpark wordt het parklandschap van het Dakpark doorgetrokken en versterkt door het toevoegen van zowel woonprogramma als nieuwe, aantrekkelijke openbare ruimte. De volumes van het toegevoegde programma zorgen voor een nieuwe stedelijke wand die de drukte van de Vierhavenstraat reduceert, waardoor er een aangenaam binnenklimaat ontstaat, een ware stedelijke oase voor zowel mens als natuur.

Het woonprogramma voor Vpark bestaat uit een gevarieerd aanbod aan appartementen met variabele grote. Het oppervlak loopt uit van 50 m² tot en met 130 m². Er wordt daarmee ingespeeld op de veranderende behoefte van wonen in de stad en spreekt aan tot een brede doelgroep. De bewoner en de toekomstige gebruikers staan hierin centraal. Het Superloft-concept wordt daarbij toegepast. In dit concept worden woningen casco opgeleverd, waarna bewoners samen met de architect er hun droomhuis van kunnen maken.

Deze flexibele manier van ontwerpen zorgt ervoor dat het interessant is voor zowel starters die op zoek zijn naar een betaalbare woning tot de rijkere inkomensgroepen die het meest luxe en grootste penthouse willen hebben. Er ontstaat hierdoor een diverse samenstelling van de toekomstige wijk.



Omgeving

Het ontwerp voor het Vpark is een hoogstedelijke projectlocatie. Daarbij is de relatie en connectie met de omliggende wijken van belang. Aan de zijde van de Hudsonstraat zijn de woonblokken voornamelijk vijf lagen hoog. In het plan variëren de aangrenzende bouwvolumes tussen de 14 en 16 bouwlagen. Door een afstand van wand tot wand van ongeveer 25 meter wordt er rekening gehouden met de leefbaarheid op het maaiveld. Door de imposante bomenlaan aan de Hudsonstraat wordt de hoogte van de gebouwen niet of nauwelijks ervaren. Vanaf het straatniveau voelt het als een prettige ruimte. In de uitwerkingen van de gebouwen moet om deze reden bijzonder aandacht worden geschonken aan de eerste woonlagen van de gebouwen om zo een levendige stadsstraat te creëren.

De relatie met de woonblokken aan de Pelgrimstraat zorgt voor een nieuwe stedelijke wand met een boulevardachtig karakter en opzet. De diversiteit aan volumes in het Vpark geeft een unieke sfeer langs de route, waarin gebouw en landschap in elkaar overlopen.

Ruimtes

In de omgeving van de projectlocatie wordt de scheiding tussen openbaar en privé op verschillende manieren opgelost. Aan de Bospolderzijde van het ontwerp bevinden zich met name gesloten bouwblokken waarbinnen zowel collectieve als privé-tuinen zijn gevestigd. De groene binnenruimtes worden niet ervaren op de straat.

De woonblokken aan de Pelgrimsstraat vormen een muur om de semi-openbare ruimte heen. De toegang tot die semi-openbare ruimtes vindt plaats door een lage en onprettig ogende onderdoorgang. Eenmaal in de ruimte aangekomen komt de vraag naar boven wie er gebruikt maakt van deze ruimte.

Met Vpark worden de kwaliteiten van het Dakpark versterkt en aangevuld met nieuwe openbare ruimtes. De scheiding tussen privé- en openbare vindt plaats tussen de gebouwen en het parklandschap. De openbare ruimtes zijn voor iedereen toegankelijk. Door de oriëntatie van de bouwvolumes is er altijd oog op de sociale veiligheid in het park.

