

RAFELRECHT

“Juist het rafelrandje maakt een plek onweerstaanbaar”

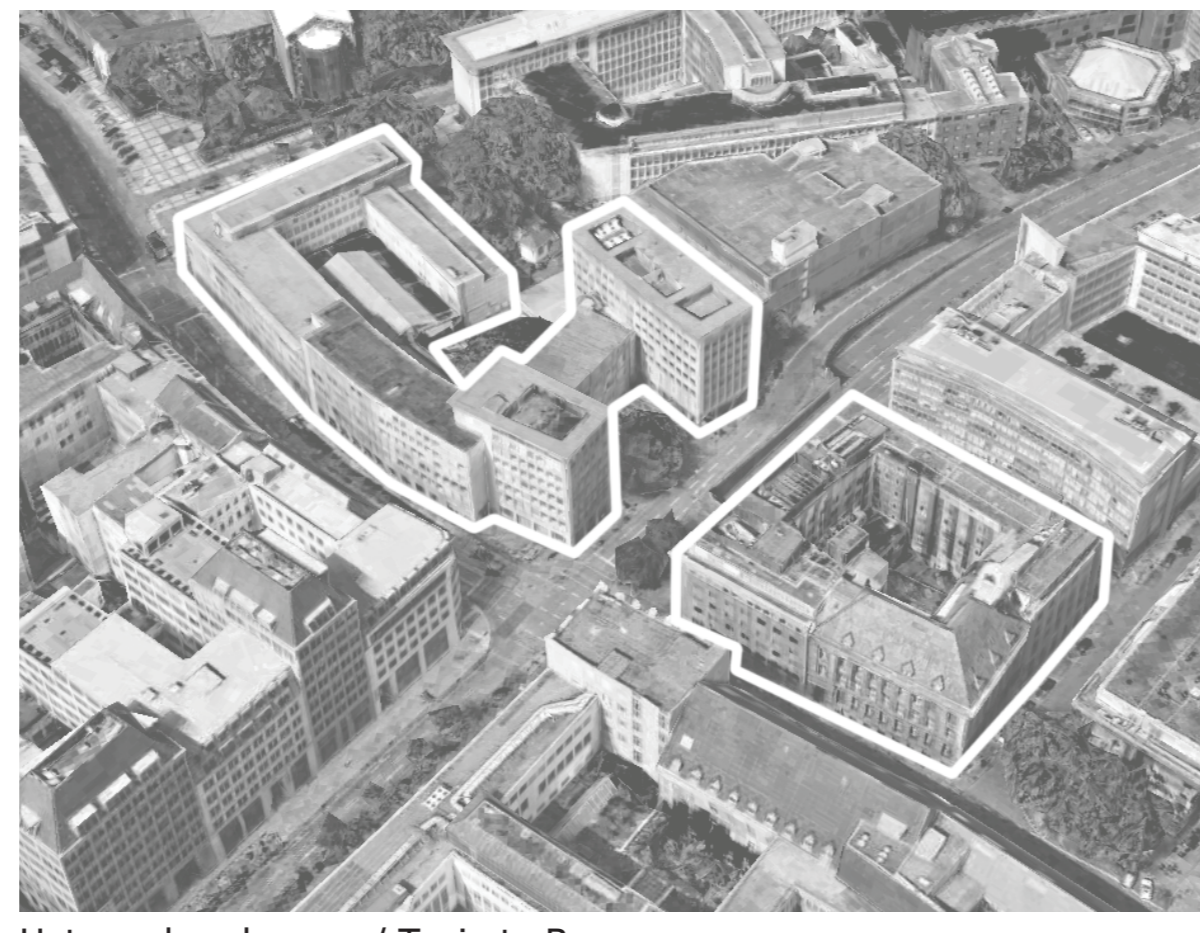
Het stedelijk weefsel van Keulen kent veel openbare plekken die in potentie fijne verblijfsruimte kunnen zijn, maar niet zijn. Zo ook rondom de verkeersader Nord-Süd-Fahrt zijn deze plekken aan te wijzen. Dit komt voornamelijk door slechte toegankelijkheid, matige inrichting en ontbrekende interactie tussen de omliggende gebouwen en plekken. Dit is een gemiste kans. Daarom laat dit project zien hoe je met subtiele ingrepen plekken en gebouwen kunt activeren en daarmee fijne verblijfsruimte creëert voor de Keulse inwoners.

Fijne openbare plekken hebben we hard nodig aan de Nord-Süd-Fahrt. Want het oppervlakte voetgangersdomein is zwaar ondergeschikt aan het domein van de auto en dat is niet goed voor een leefbare stad. Het doel van dit ontwerp is daarom vergroten van het voetgangersdomein. Waar gaan we deze ruimte dan creëren? In mijn zoektocht naar ruimte werd mijn aandacht getrokken door een bouwblok gelegen op de kruising Tunisstraße en de Unter Sachsenhausen. Ik raakte geïnteresseerd in dit bouwblok omdat het zichzelf openstelt naar de zo gevreesde Nord-Süd-Fahrt. Deze plek had naar mijn idee de juiste maat en schaal om een prettige verblijfsruimte te worden.

Is dit dan de enige plek waar deze situatie voorkomt? Nee, langs de gehele Nord-Süd-Fahrt kom je plekken tegen met potentiële verblijfskwaliteit. Wat opvalt is dat al deze plekken aan de westkant liggen van de weg. Aan de oostkant van de weg volgt de bebouwing veel meer de loop van de weg en kent het een smalle stoep. Hier ontstond de titel rafelrecht en daarmee de introductie van een asymmetrisch straatprofiel. Met dit nieuwe profiel benadruk je de continuïteit van de oostkant en de verblijfsplekken aan de westkant.

De opgave voor het bouwblok is de activatie van de plint van het kopgebouw, een herinrichting van het voorplein en het toegankelijk maken van de binnentuin gelegen in het bouwblok. Op deze manier ontstaat er een sequentie van Plekken en momenten die de voetganger prikkelt om nieuwe verblijfsruimte te ontdekken. Het bouwblok wordt een bedrijf verzamelgebouw met in de plint ruimte voor horeca, de twee kopgebouwen voor kantoren en het middelste gebouw wordt getransformeerd tot een woontoren. Dit is een geschikt concept om het monofunctionele bankendistrict wat meer dynamiek te geven.

De plint van het kopgebouw wordt geactiveerd door de introductie van een colonnade en ruimte voor een café. Door het voorplein trapsgewijs te verhogen scheidt het zichzelf van de weg en vindt het aansluiting met de plint van de woontoren. Door het verwijderen van de schakelgebouwen verzelfstandigt de woontoren zichzelf en ontstaan er twee doorsteek naar de binnentuin. Aan de achterzijde van de woontoren wordt een tweede gevel met colonnade geïntroduceerd voor de ontsluiting en de terrassen van de woningen. Op deze manier creëer je samen met de eventhal een gezicht aan de binnentuin.



Untersachsenhausen / Tunisstraße



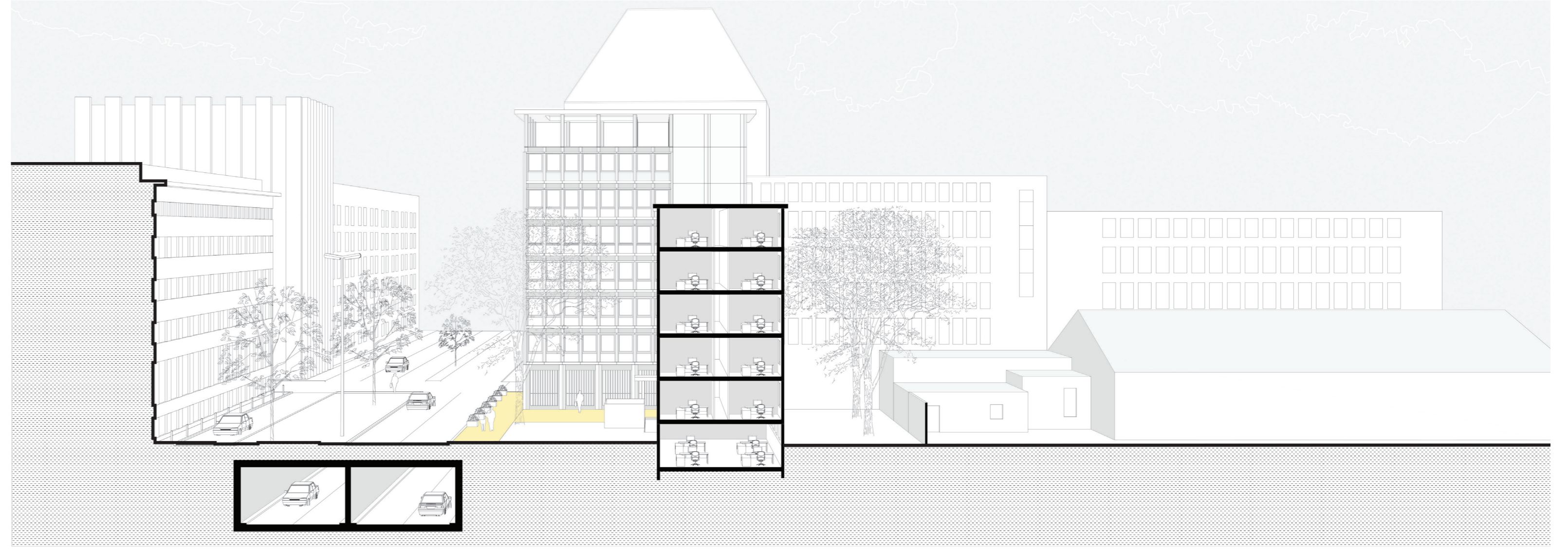
Achter de tralies / verrommeling openbare ruimte



Zwart = Voetgangersdomein > Weinig beweegruimte aan de Nord-Süd-Fahrt



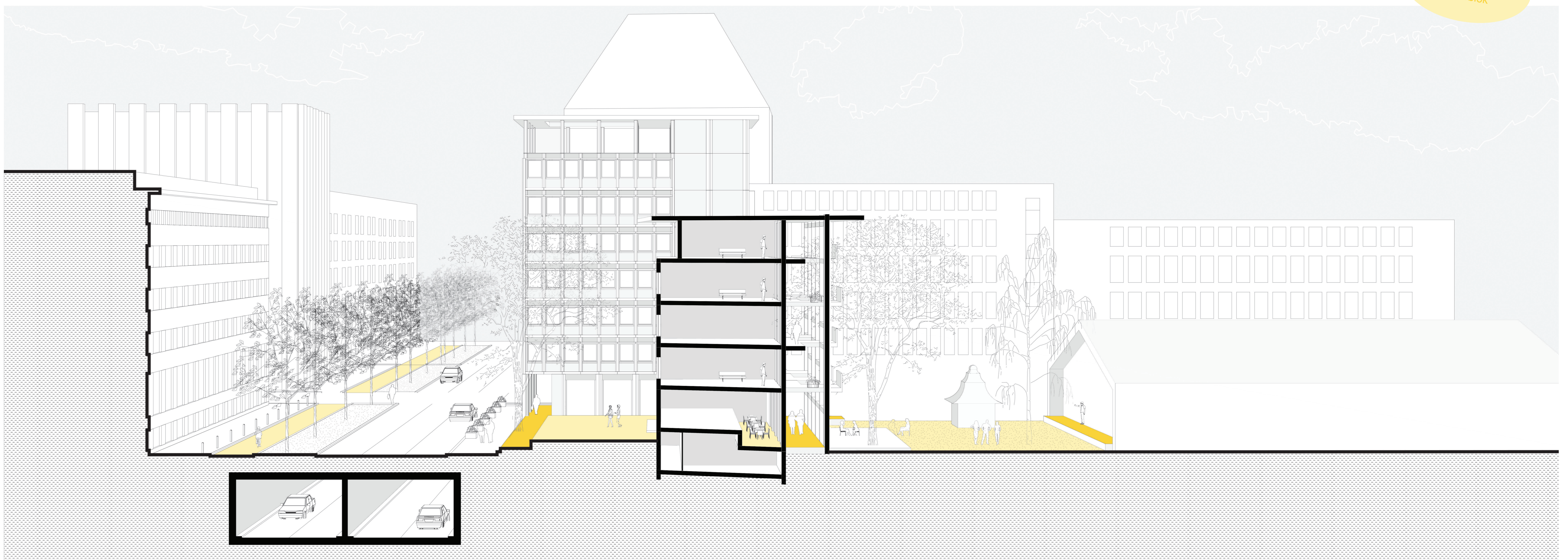
Conclusie lengte = Rafelrecht; de verschillen tussen de twee zijde van de Nord-Süd-Fahrt



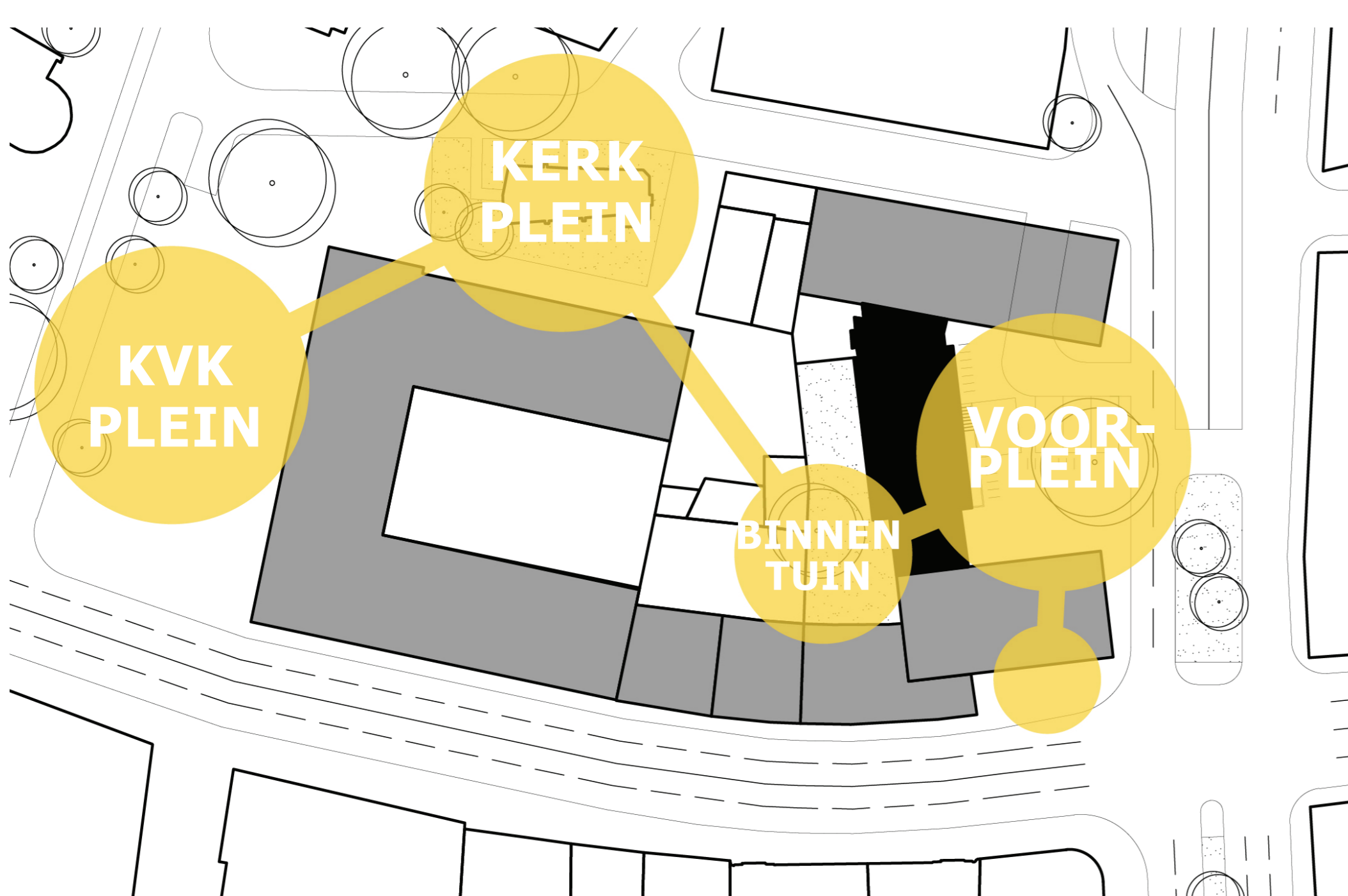
Doorsnede huidige situatie

Doel:
Vergroten van het
voetgangersdomein

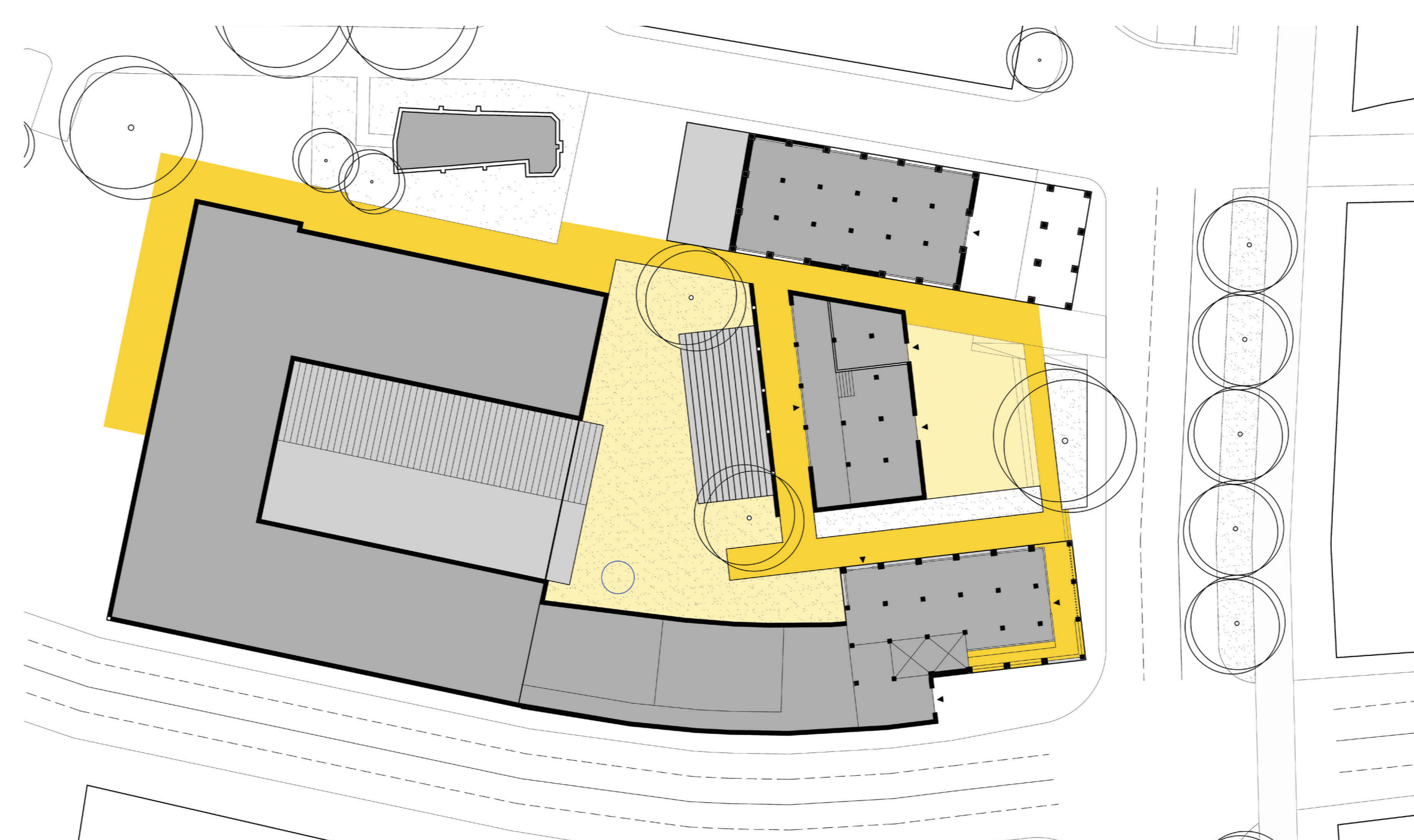
Opgave:
Ontwerp een permeabel
bouwblok



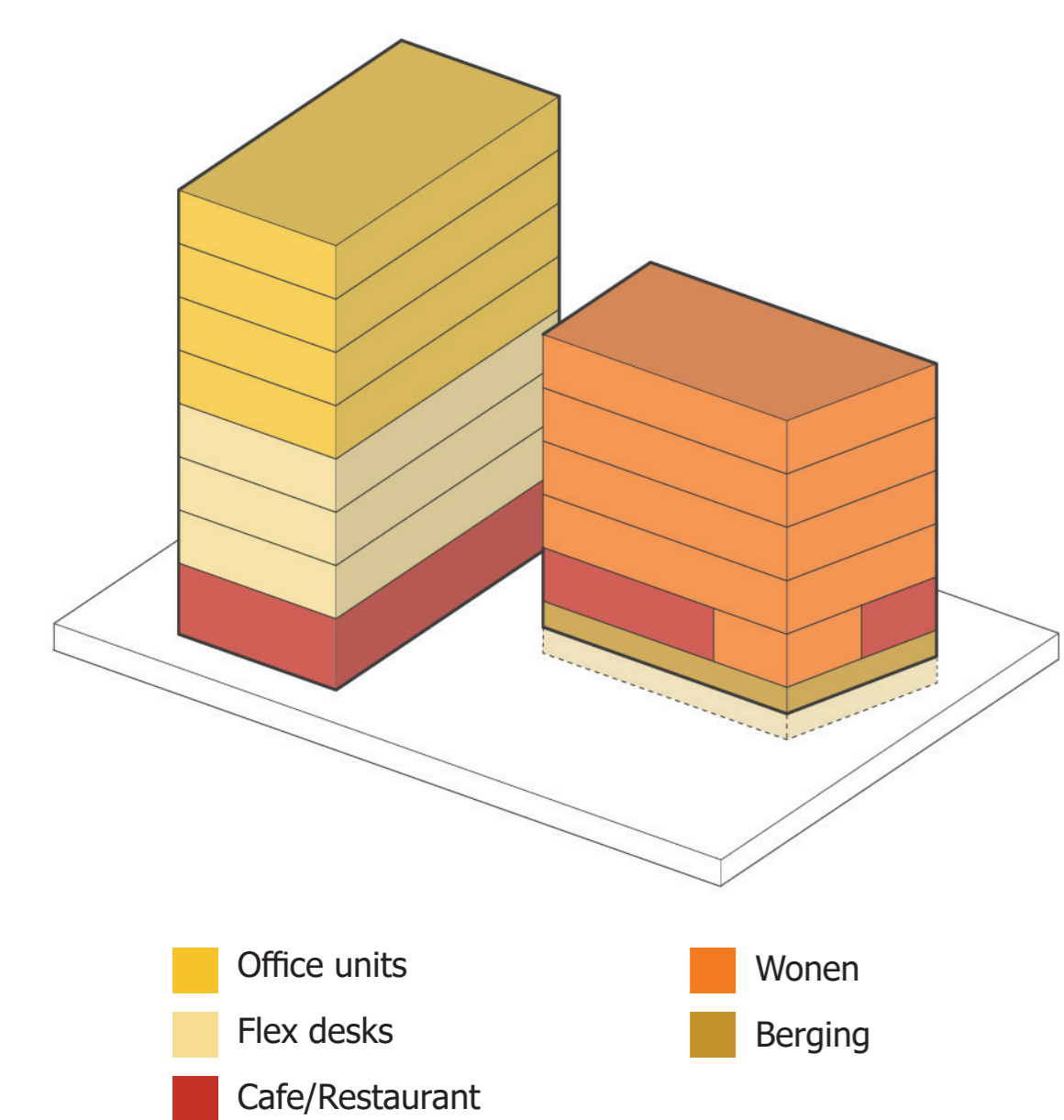
Doorsnede toekomstbeeld



Visie



Plattegrond toekomst



Programma



Kopgebouw



Binnentuin

DWARSBOOM

“Een bouwblok dat twee tijdsgesloten met elkaar verenigd en een historische verbinding herstelt”

De Westblaak in Rotterdam. Bij de aanleg van deze stadsboulevard heeft bestaande bebouwing moeten wijken, werd het stedelijke weefsel compleet genegeerd en werd de Westblaak daarmee een ongegeerde verkeersdoorbraak. Deze top-down ingreep heeft ervoor gezorgd dat een aantal historische verbindingen tussen de Oude-Binnenweg en de Witte de Withstraat onderbroken zijn geraakt. Een van deze verbindingen was de Boomgaardstraat waarvan de relictten aan beide zijden van de Westblaak nog steeds zichtbaar zijn. Dit ontwerp laat zien dat met de introductie van een nieuw bouwblok deze historische verbinding tussen twee bruisende straten van Rotterdam wordt hersteld.

Mijn aandacht vestigde zich op de drie Alkloof woningen achter café Timmer in de Boomgaardhof. Aan de andere kant van de Westblaak ligt de Boomgaardstraat, dat kan geen toeval zijn. Voor de aanleg van de Westblaak liep de boomgaardstraat door tot café timmer en was het een mooi straatje gelegen tussen de oude binnenweg en de witte de withstraat. Prachtig verhaal kan eigenlijk niet beter, maar met de aanleg van de Westblaak is dit straatje onderbroken geraakt.

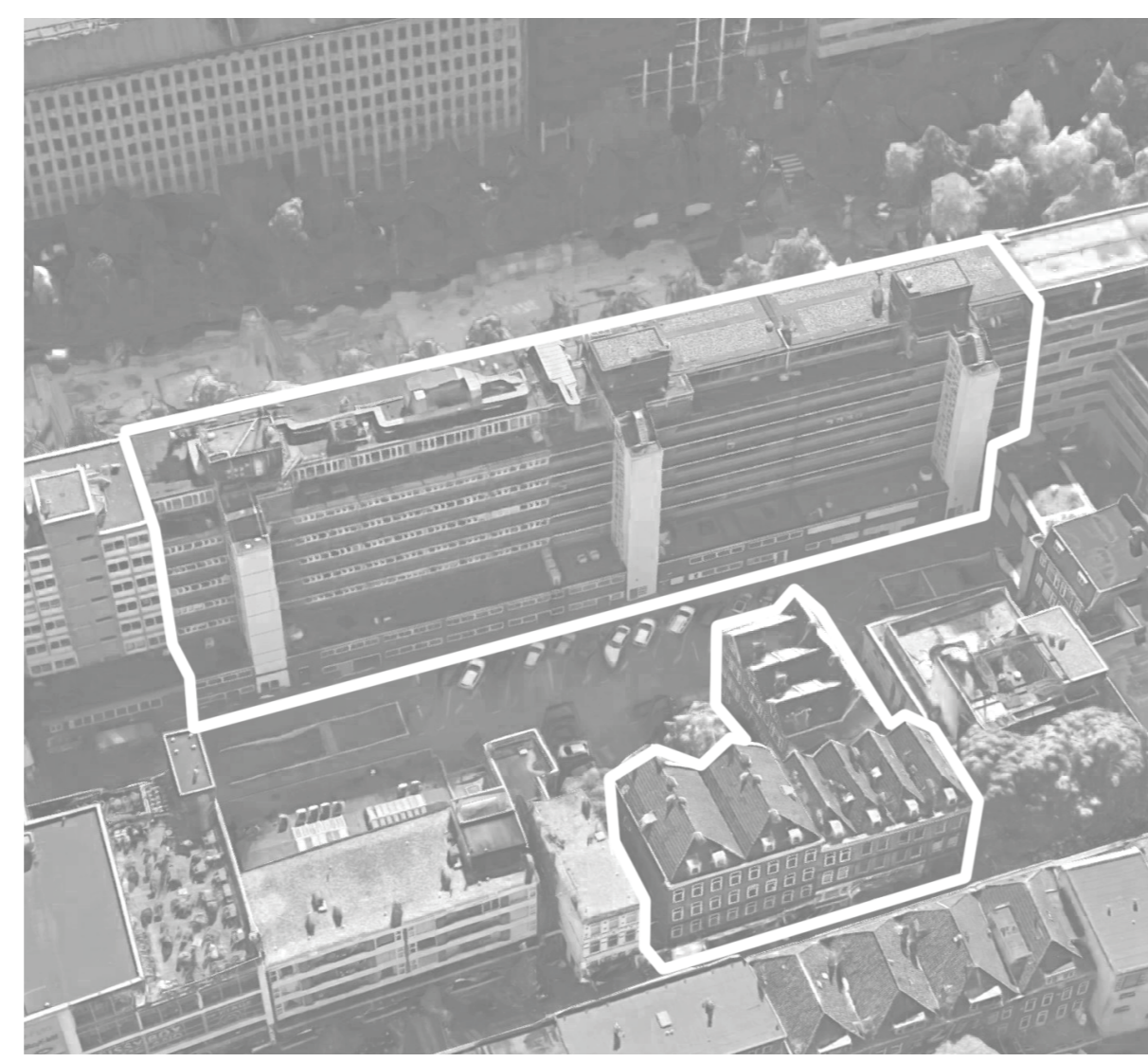
Het doel van dit ontwerp is om de Boomgaardstraat, een historische verbinding tussen twee bruisende straten van Rotterdam te herstellen. De opgave die ontstaat is een herinrichting van de Westblaak en de introductie van een bouwblok dat twee nieuwe doorsteeken geeft tussen de Oude-Binnenweg en de Westblaak.

De twee zijdes van de Westblaak kennen duidelijke verschillen ten opzichte van elkaar. Ruimtelijk gezien kent de zuidzijde gebouwen met colonnades en de noordzijde rechte gevels met kleine lufels. Programmatisch gezien kent de zuidzijde een vrij anonieme plint met voornamelijk kantoren en 'de' skateshop van Rotterdam. De noordzijde daarentegen kent een aantal leuke cafés, restaurantjes en speciaalzaakjes en een schaalniveau dat goed past bij het karakter van de Oude-Binnenweg. Ook zijn de eerste terrassen aan deze zijde al een feit ondanks een gebrek aan goede ruimte hiervoor.

Een Asymmetrisch straatprofiel moet ervoor zorgen dat aan de noordzijde meer stadsvloer ontstaat voor de kleinschalige activiteiten in de plint en het skatepark meer onderdeel van de stad wordt. Tegelijkertijd moet het ook de vele verkeersbewegingen kunnen verwerken door de rijbanen samen te voegen aan de zuidzijde van de straat.

Een nieuw bouwblok dat dwars op de blaak staat geeft twee nieuwe doorsteeken om de oude binnenweg en de blaak beter met elkaar te verbinden. Hiermee ontstaat in het bouwblok een semiopenbare ruimte en schep je toekomstcondities voor de twee hofjes die ontstaan aan de oost en westzijde van het bouwblok. Het nieuwe bouwvolume maakt samen met de Alkloof woningen en de gebouwen aan de oude binnenweg een mooi afgerond blok, het Timmerblok. Het resultaat is dat dit complete bouwblok twee tijdsgesloten verenigd, oud-Rotterdam en het Rotterdam uit de wederopbouwtijd.

De plint aan de Westblaak biedt ruimte voor kleinschalige activiteiten. Bijvoorbeeld het Skatecafé Rotterdam dat centraal komt te liggen aan 'het' skatepark van Nederland. Daarnaast biedt de plint ook ruimte voor andere stedelijke functies. Verder kent dit gebouw verschillende type woningen van grondgebonden gezinswoningen tot studio's en grote appartementen. Dit om te voorzien in de woningbehoefte van de binnenstad.



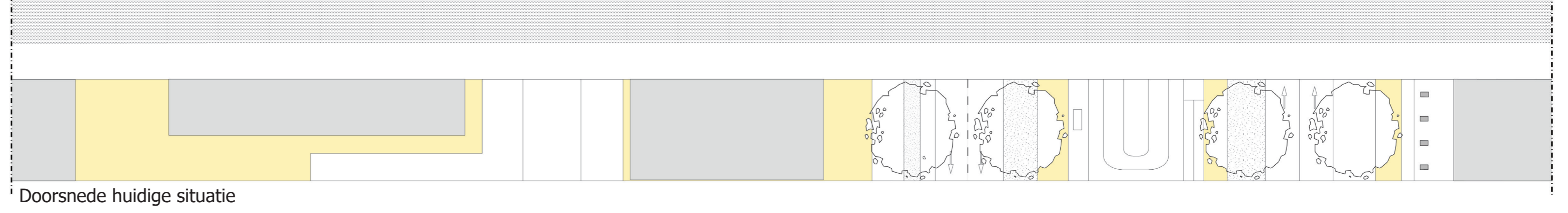
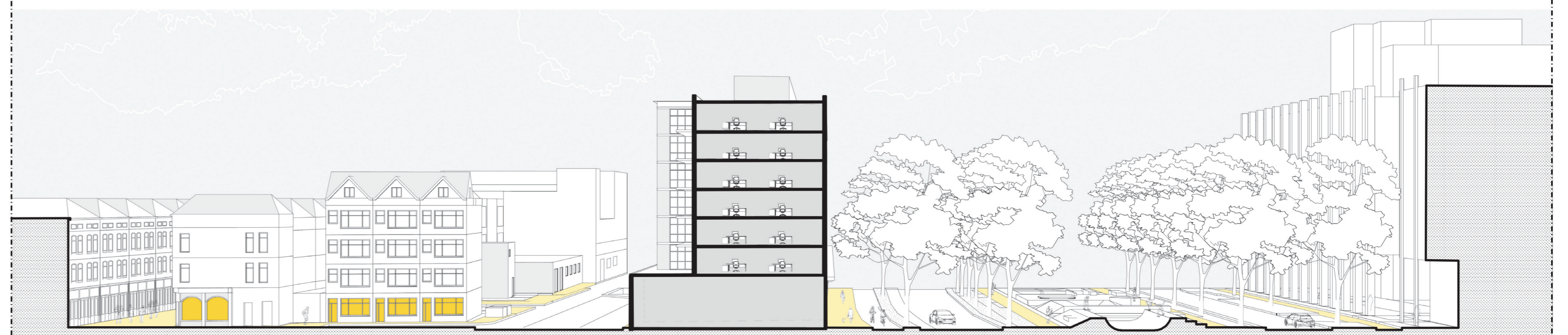
Oude Binnenweg / Westblaak



Doodlopende steeg

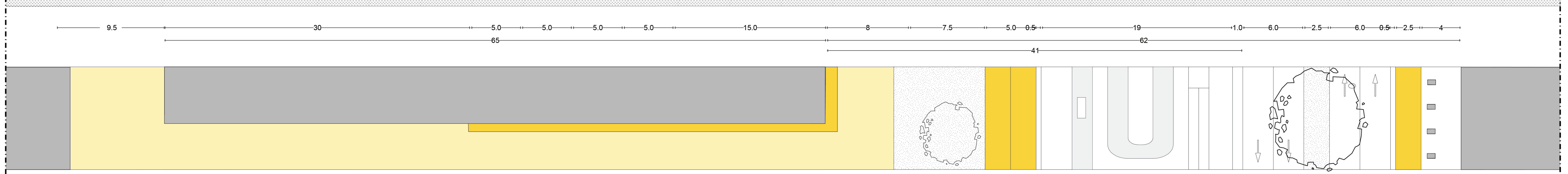


Westblaak Blokade kaart

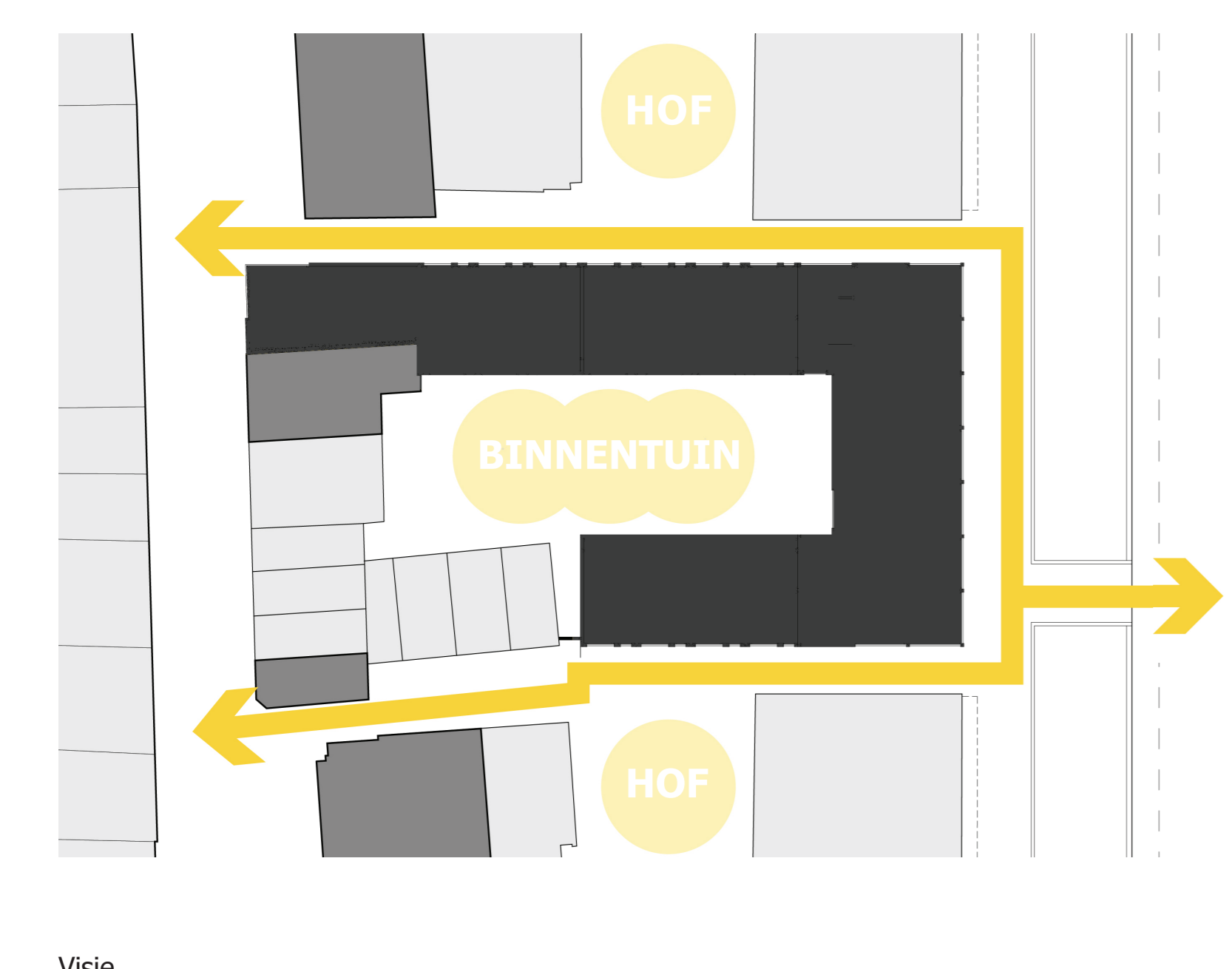


Doorsnede huidige situatie

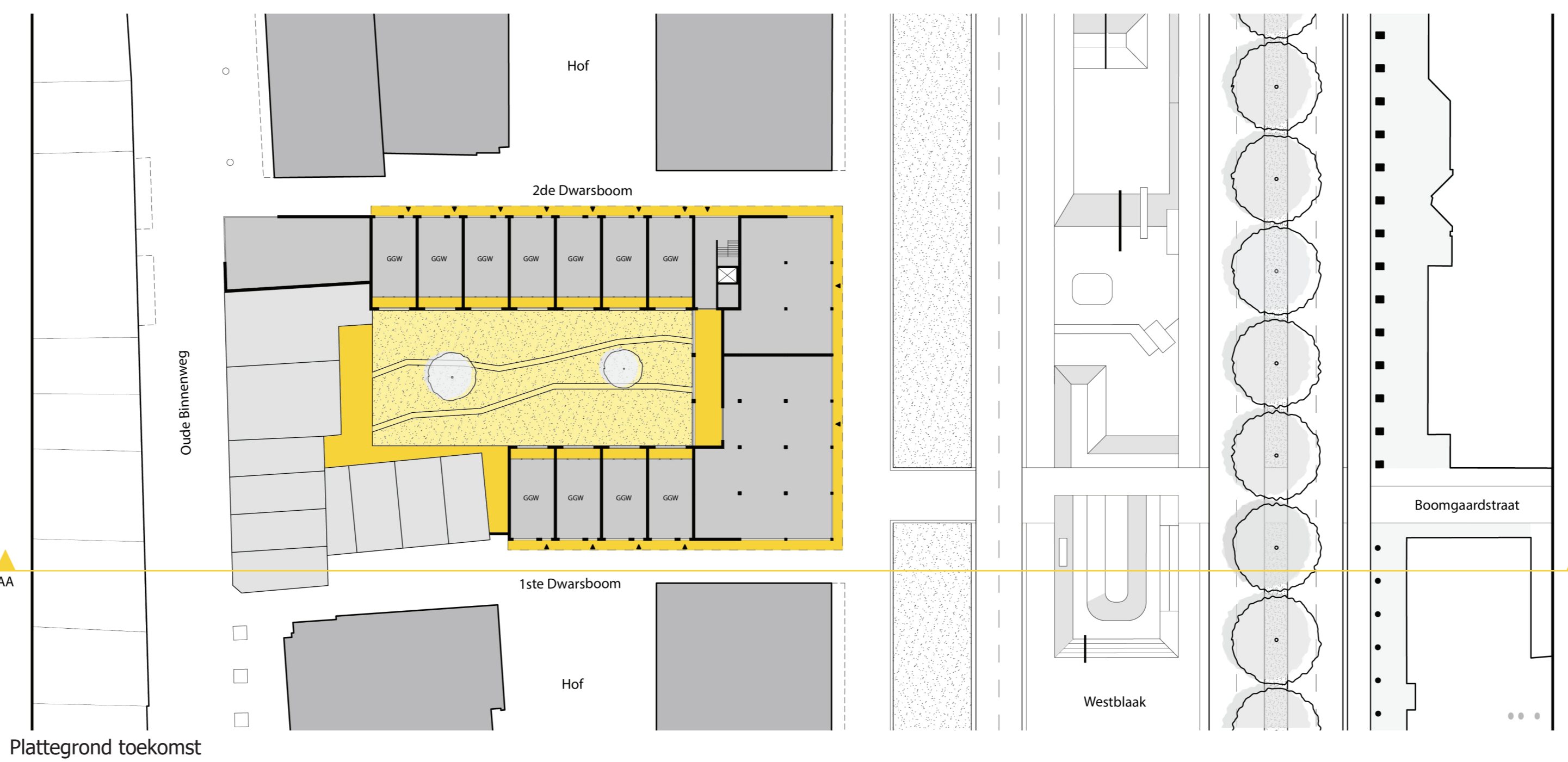
Doel: Verbinden van het voetgangersdomein
Opgave: Ontwerp een permeabel bouwblok



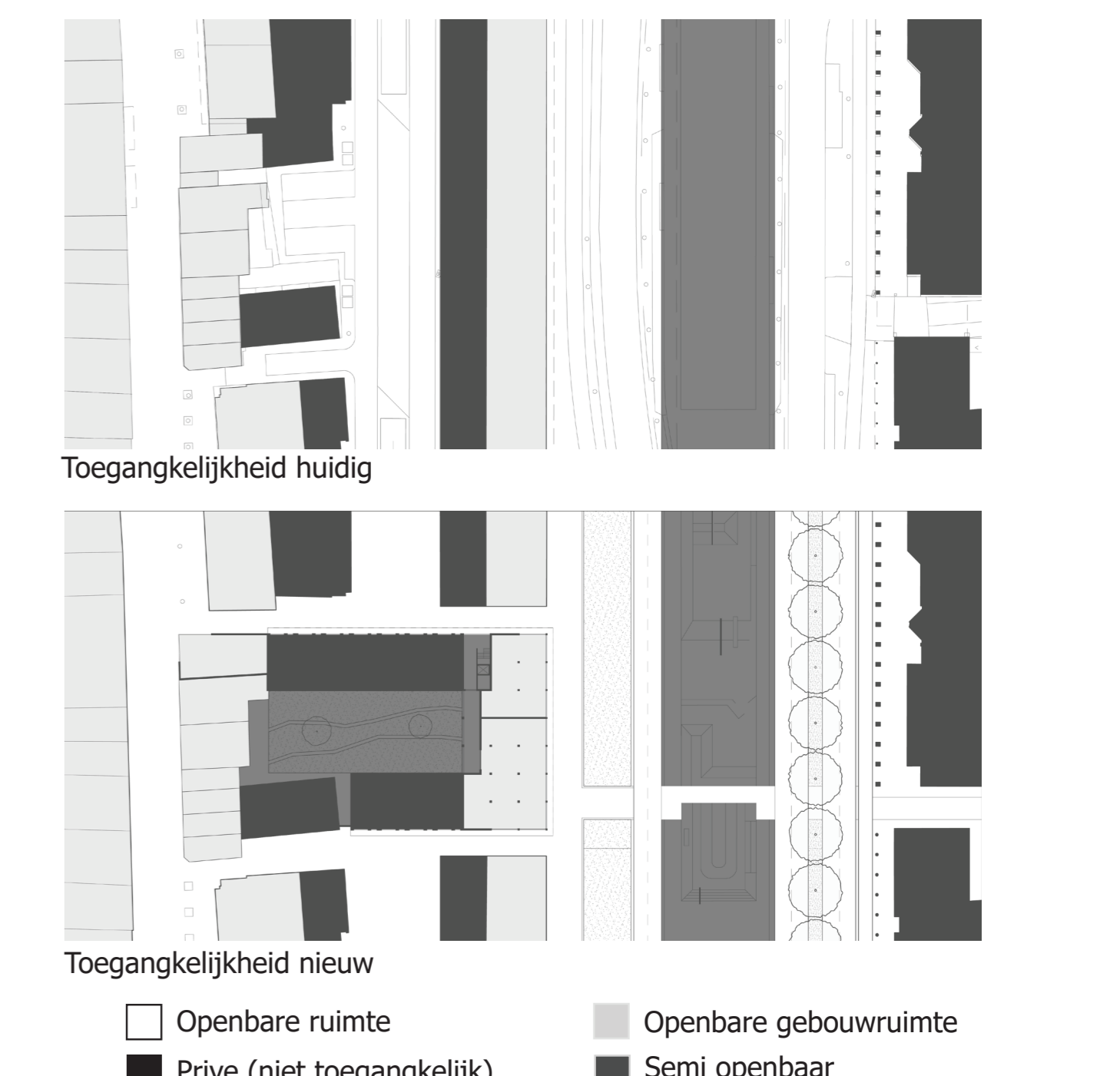
Doorsnede toekomst



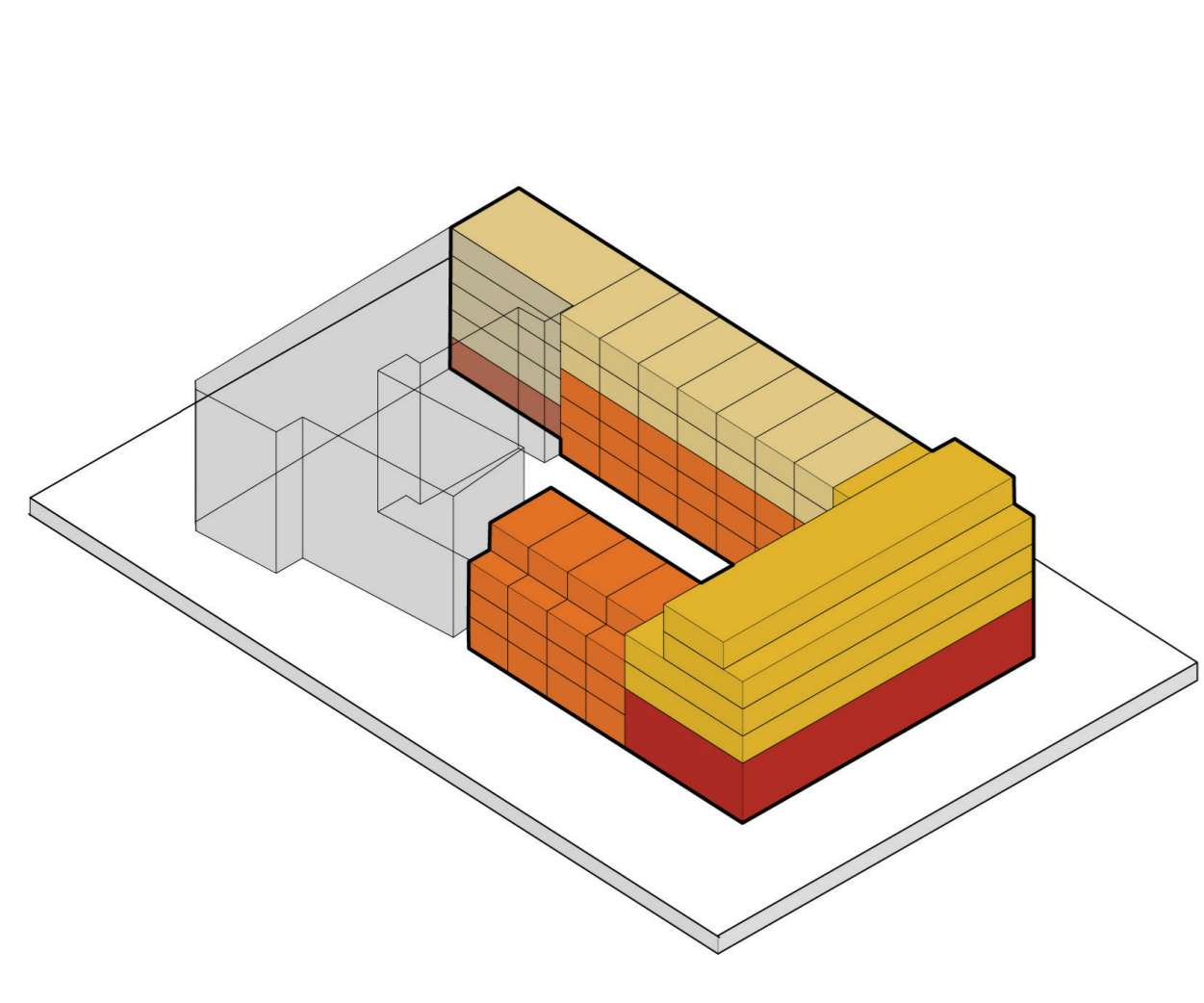
Visie



Plattegrond toekomst



Toegankelijkheid huidige
Toegankelijkheid nieuw



- Skateshop/bar
- GGW
- Appartement duur
- Appartement Soc
- Timmerblok

Programma



Plint aan de Westblaak



1ste dwarsboom

DE POREUZE STAD

Terugkijkend op deze twee ontwerpen kun je voorzichtig stellen dat onze steden bestaan uit veel on(der)benutte openbare plekken en introverte gebouwen die zich buiten het stedelijk leven houden. Deze plekken zijn vaak niet goed toegankelijk en slecht ingericht. Gebouwen op hun beurt hebben vaak een gesloten verschijningsvorm. Met deze twee ontwerpen wordt geprobeerd antwoord te geven op de volgende vragen: Hoe maken we deze plekken prettig en toegankelijk? en op welke manier maken we deze gebouwen open? Hoe kunnen we plekken en gebouwen creëren waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Met welke ingrepen kunnen we openheid in onze bouwblokken introduceren?

Het ontwerp van de Poreuze stad is een ontwerp van toegankelijke, doorlaatbare ruimtes. Zowel de Nord-Stüd-Fahrt als de Westblaak zijn slecht doorlaatbare ruimte en verhindert de verbinding met andere gebieden en de mogelijkheid een gebied te doorkruisen. Deze moeilijkheden zijn groot en deels het resultaat van de overtuiging dat de auto de oplossing was tot een voorspoedige toekomst en daarmee alle ruimte tot zijn beschikking kreeg. Deze van bovenaf opgelegde verbindingen maken een inbreuk op de spons structuur van de stad en hebben daarom een scheidende functie.

Werkwijze:

Porositeit herkennen en ontwerpen betekend de aandacht richten op praktijken, veranderingen en breuken in de ruimte, stedelijk materiaal en beschikbaarheid en mogelijkheden voor nieuwe stromen. Om van porositeit een voorstelling te maken moet je veldonderzoek doen. Als stads-detective opzoek gaan naar mogelijke representaties van deze porositeit.

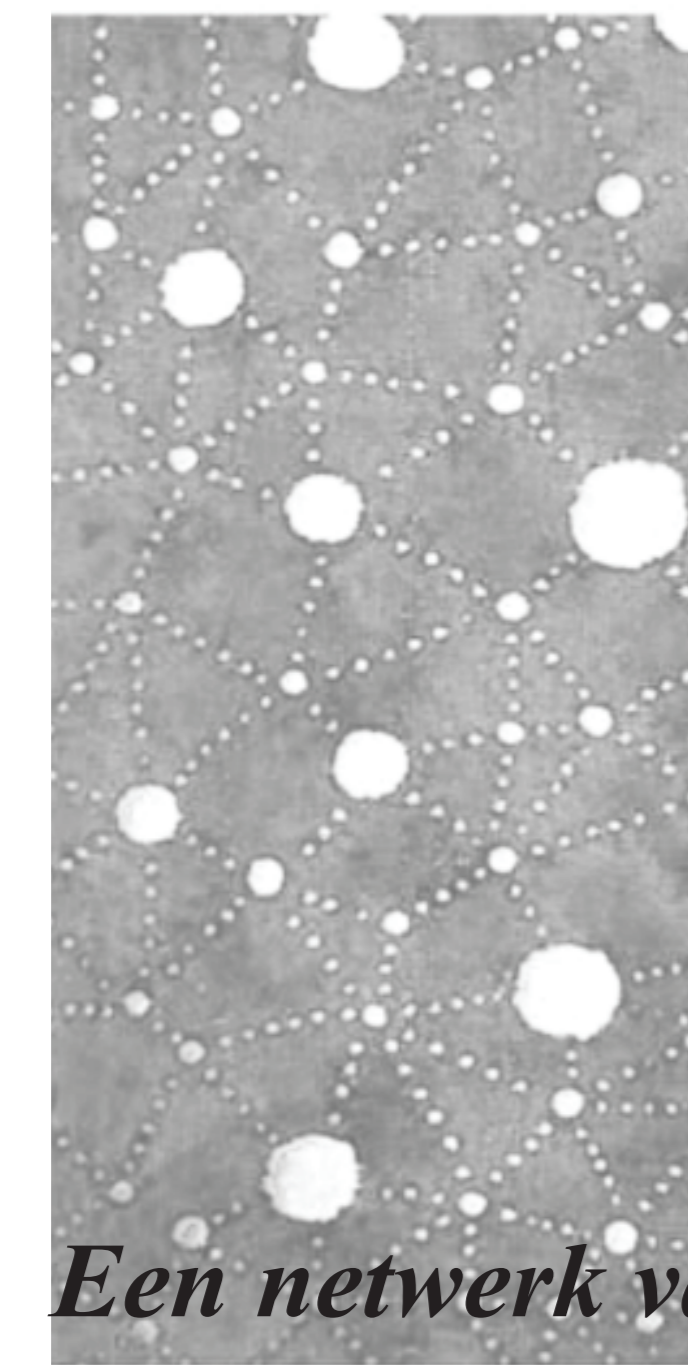
Met poreus materiaal aan de slag gaan vergt ook een bepaalde fijnevoeligheid van de ontwerper. Dat betekent dat je vanuit een bepaalde erkenning en waardering van de

verschillende tijdperken en monumenten die het met zich meebrengt te werk gaat. Hoe heb ik dat gedaan in mijn ontwerpen? Het vertrekpunt is dat van een plek of gebouw de positieve kenmerken worden benoemd en worden ingezet als middel om de plek of het gebouw te activeren. En om dat te bereiken moet je een aanleiding vinden, of heel diep en grondig een gebied onderzoeken om te kijken op welke logische natuurlijke manier je een ingreep kan doen.

Aan de hand van een aantal principes heb ik geprobeerd om de geest van het ontwerp te verankeren, door kritisch deze twee ontwerpen te beoordelen ontstond er een houding en verbeterpunten en opmerkingen die belangrijk zijn om in acht te nemen als je met dit soort opgaves aan de slag gaat.

Het doel van de poreuze stad is het vergroten van de dichtheid van kruisingen, want die bepaalt de kwaliteit van de routes. Hoe meer keuze hoe fijnmaziger het netwerk. Zo ontstaat er een grotere concurrentie tussen verschillende straten omdat er meer keuze is. Dat levert meer differentiatie op en dat resulteert in een veel leefbaardere stad.

Het ontwerp van de Poreuze stad is een ontwerp van toegankelijke, doorlaatbare ruimtes



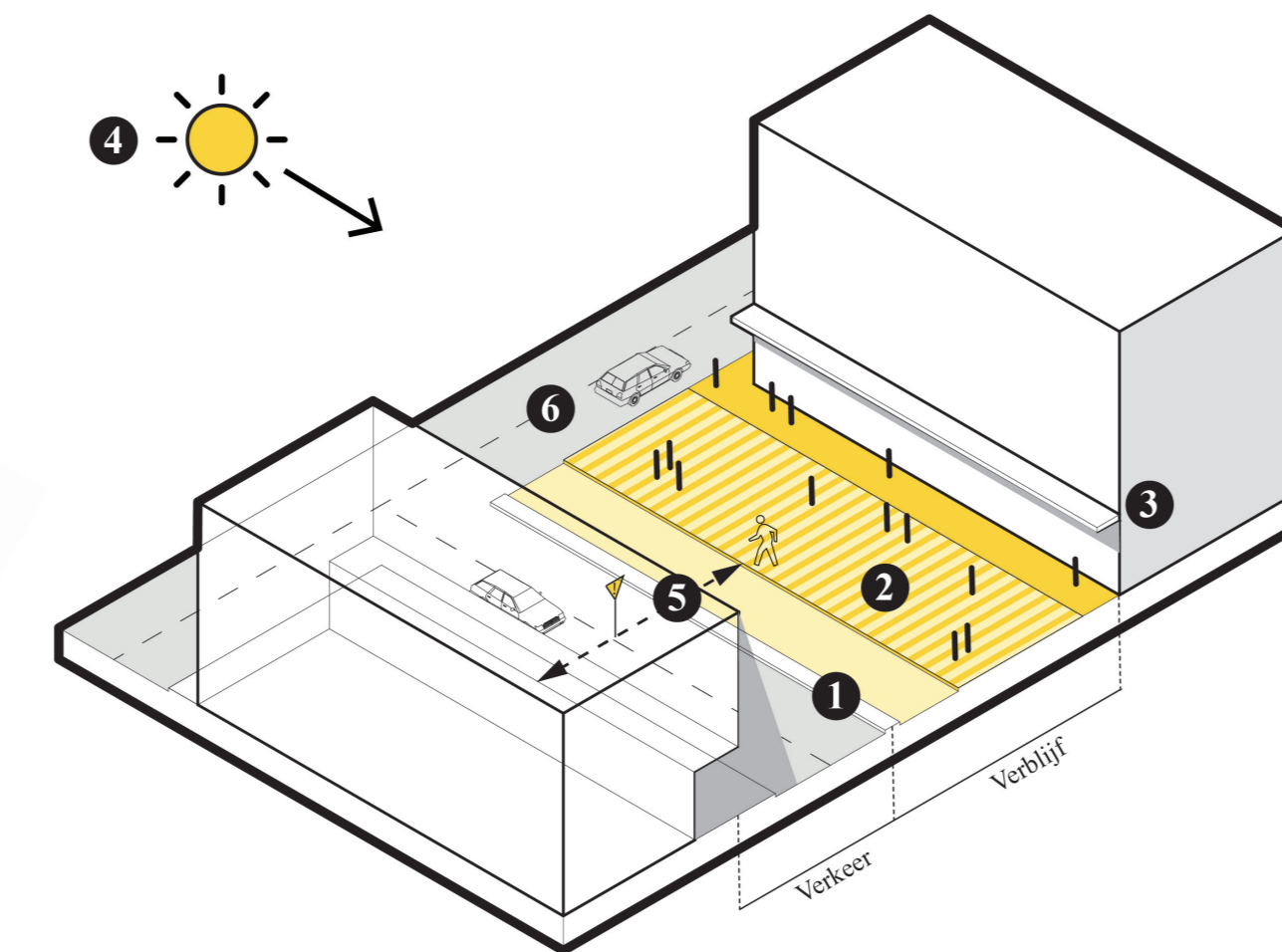
Een netwerk van betekenisvolle plekken



Cafe Timmer Rotterdam



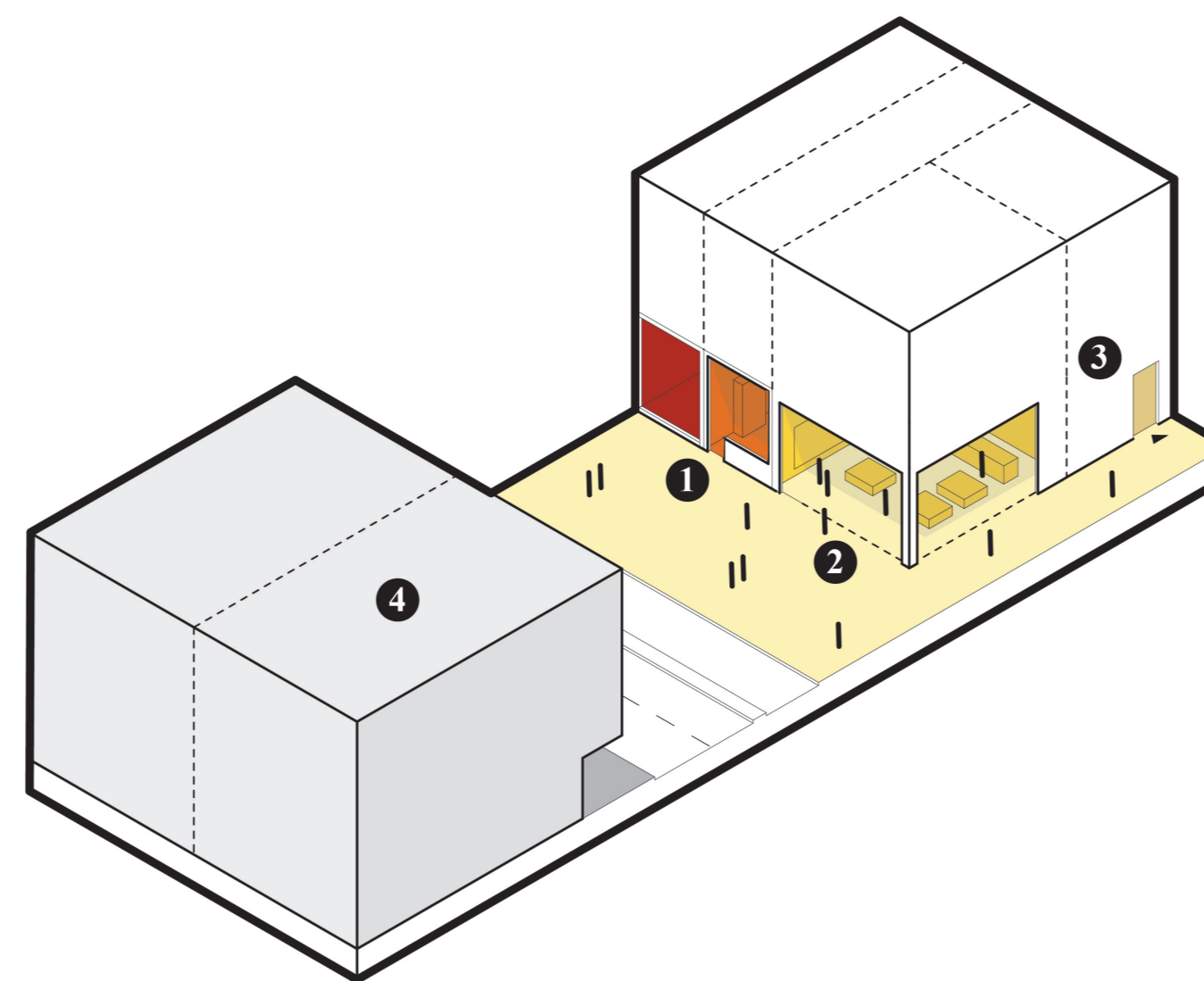
Bankgebouw Keulen



1. Asymmetrisch profiel:

- Verkeerskundige uitdagingen bij kruisingen
- Betekenis van groenstrook Westblaak
- Fietspad Keulen aan verkeerde zijde van de straat
- Oversteekbaarheid moeilijk van 3/4 rijbanen

- + Het verleggen van het zwaartepunt/evenwicht introduceert een nieuwe hiërarchie van de straat
- + Extra stadsvloer > Stadsboulevard
- + Optimaliseren zonzijde
- + Skatepark meer onderdeel van de stad

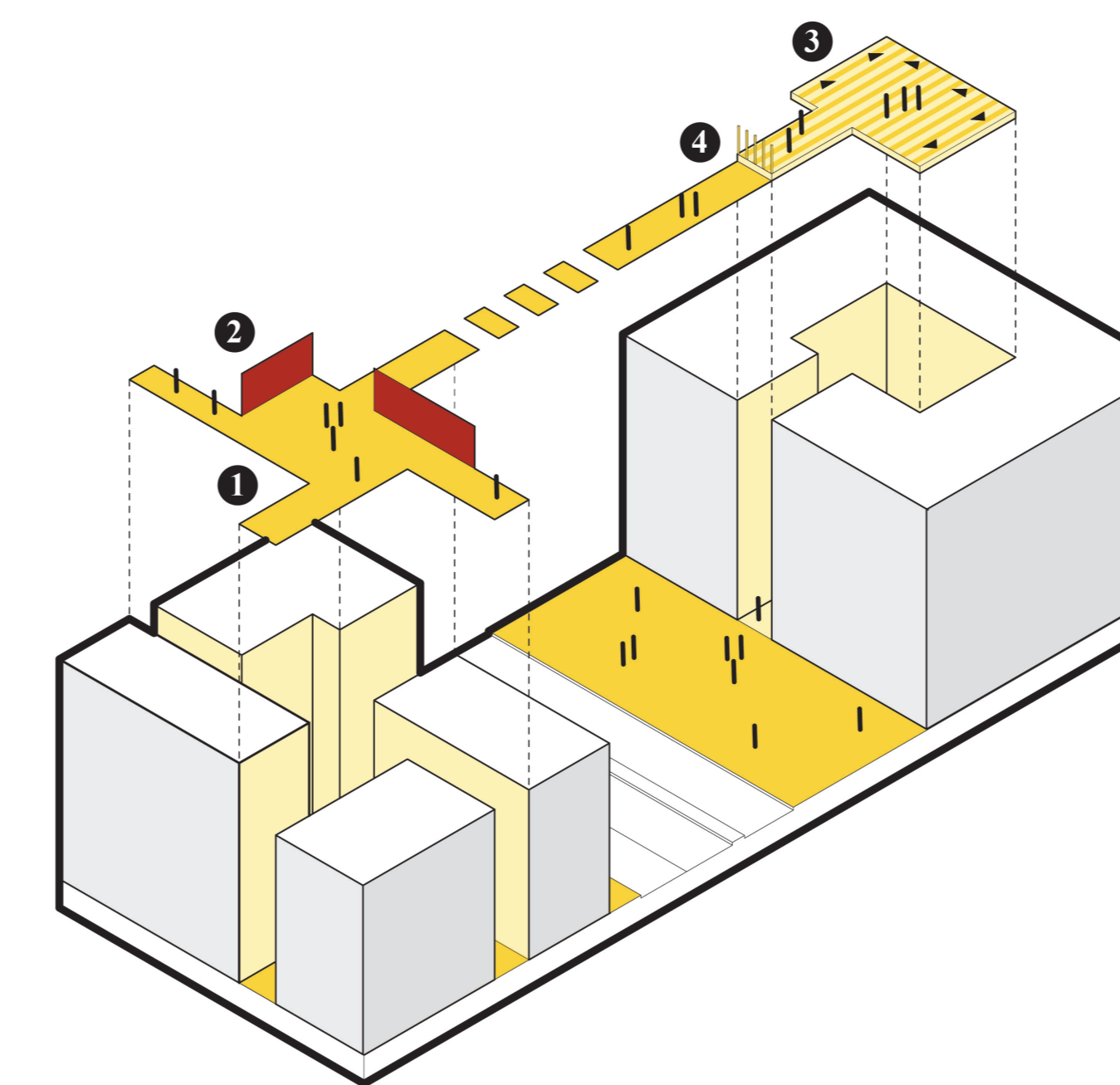


2. Actieve plinten:

- Delftse stoep aan Westblaak
- Cafe is niet altijd de oplossing

- + Open gevel en een hoog plafond
- + Zitgelegenheid aan de gevel
- + Collonade vs luifel
- + Delftse stoep bij GGW

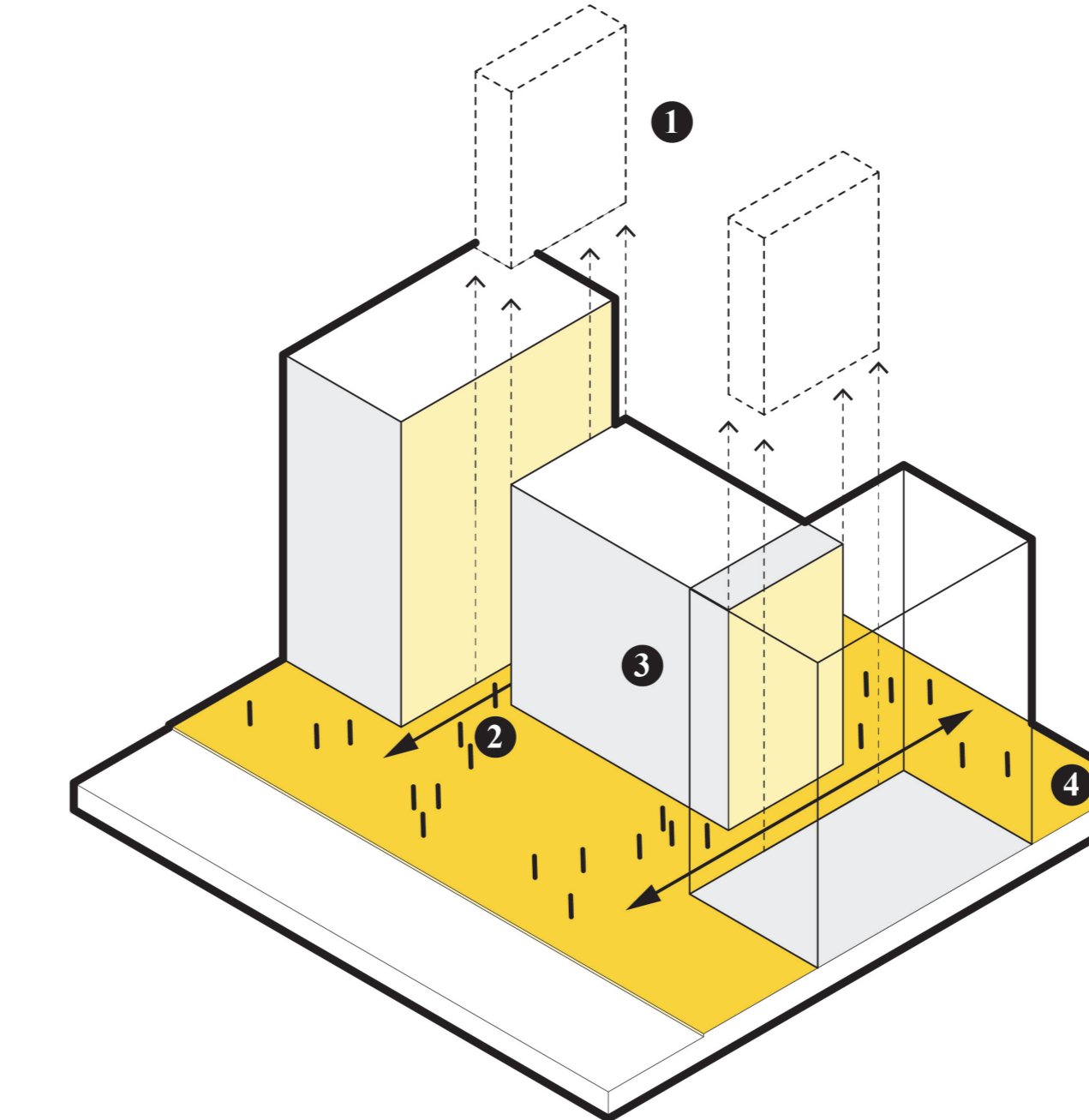
- + Programma reageert op context



3. Poreuze blokken:

- Onveilige plekken
- Te veel schaduw
- Van wie is deze ruimte?

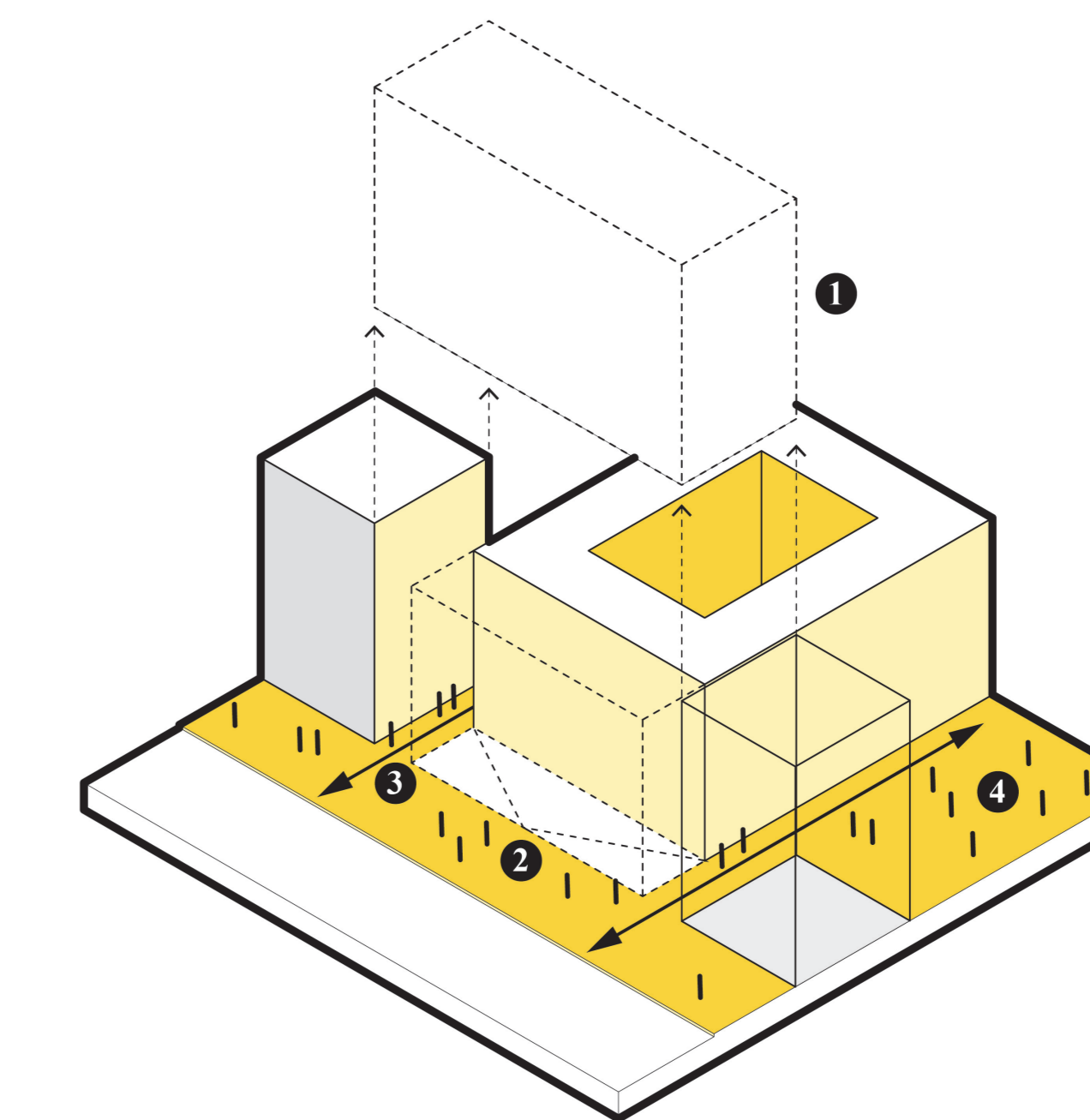
- + Semiopenbare ontmoetingsplekken
- + Onttrokken van drukte. Rustig.
- + Koel



3A. Keulen:

- Onveilige plekken
- Te veel schaduw
- Van wie is deze ruimte?

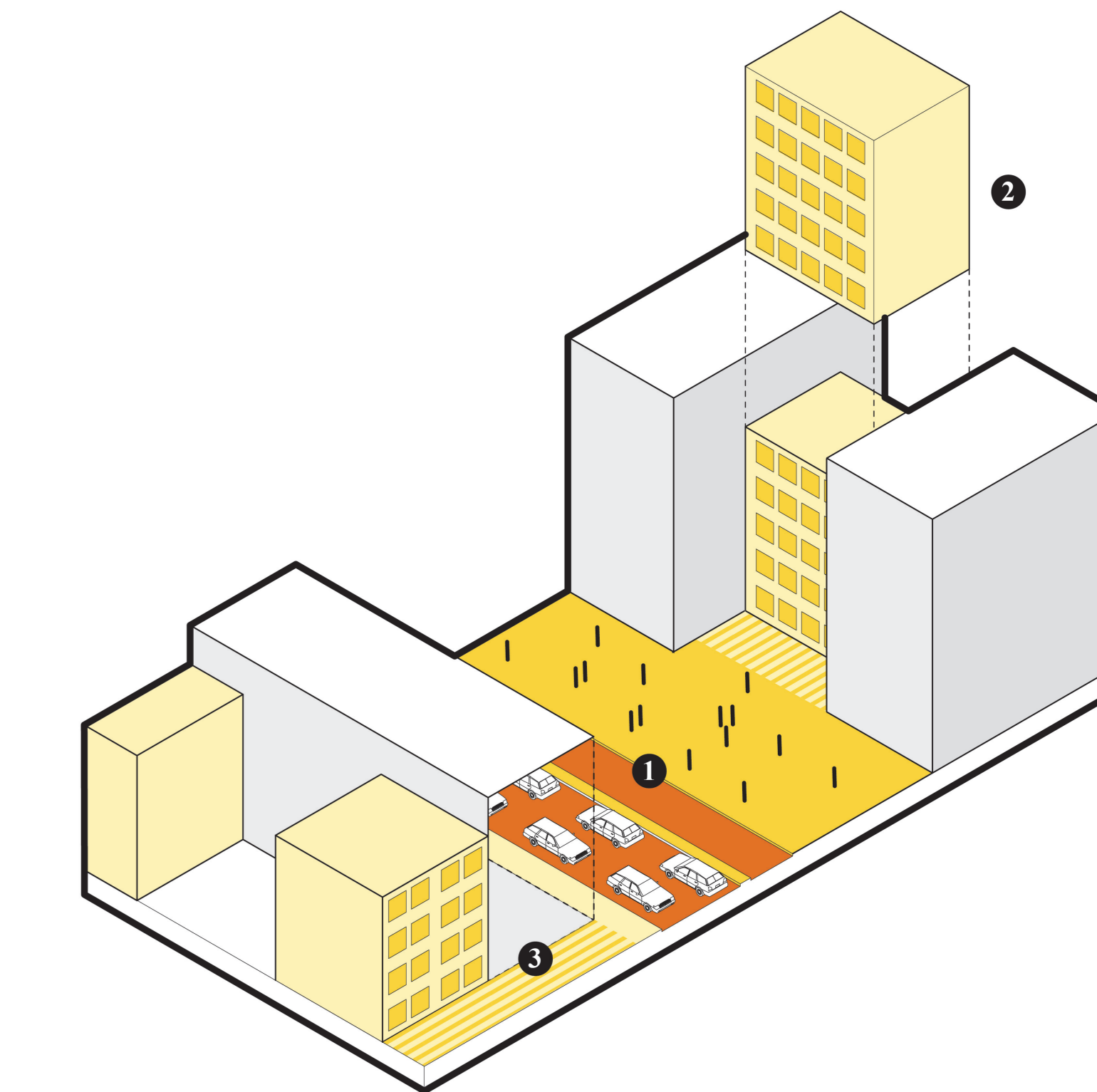
- + Semiopenbare ontmoetingsplekken
- + Onttrokken van drukte. Rustig.
- + Koel



3B. Rotterdam:

- Onveilige plekken
- Te veel schaduw
- Van wie is deze ruimte?

- + Semiopenbare ontmoetingsplekken
- + Onttrokken van drukte. Rustig.
- + Koel



4. Wonen in de luwte:

- + Prettig wonen in de stad
- + Semiopenbare ruimte als tuin
- + Sociale controle buiten openingstijden detailhandel