

# Het Cement tussen Bospolder en Tussendijken

De Schiedamseweg

Sem Vrooman  
Studio Functional Ambiance  
Rotterdamse Academie van Bouwkunst  
maart 2015

## Opgave voor de Rotterdamse stadsstraten

Rotterdam wil een gezonde, en aantrekkelijke woonstad met een vitale economie zijn. De stadsstraten gaan hierin een belangrijke rol vervullen. Enerzijds vormen ze de essentiële verbinding tussen de stadswijken/franden van de stad met de binnenstad, die nu vooral voor de auto geschikt zijn, en anderzijds zijn het belangrijke identiteitsdragers van de omliggende woonmilieus waar bewoners elkaar ontmoeten en waar een sterke lokale economie is.

De Schiedamseweg is nu vooral ingericht in de lengterichting, als autoverbinding richting de binnenstad. De straat biedt weinig ruimte voor de bewoners van Bospolder en Tussendijken en vormt vooral een barrière tussen de twee stadswijken. Hier ligt de uitdaging om de balans terug te brengen tussen het verbeteren van wijkfunctie en tegelijkertijd het in stand houden en verbeteren van verbondenheid met de stad.

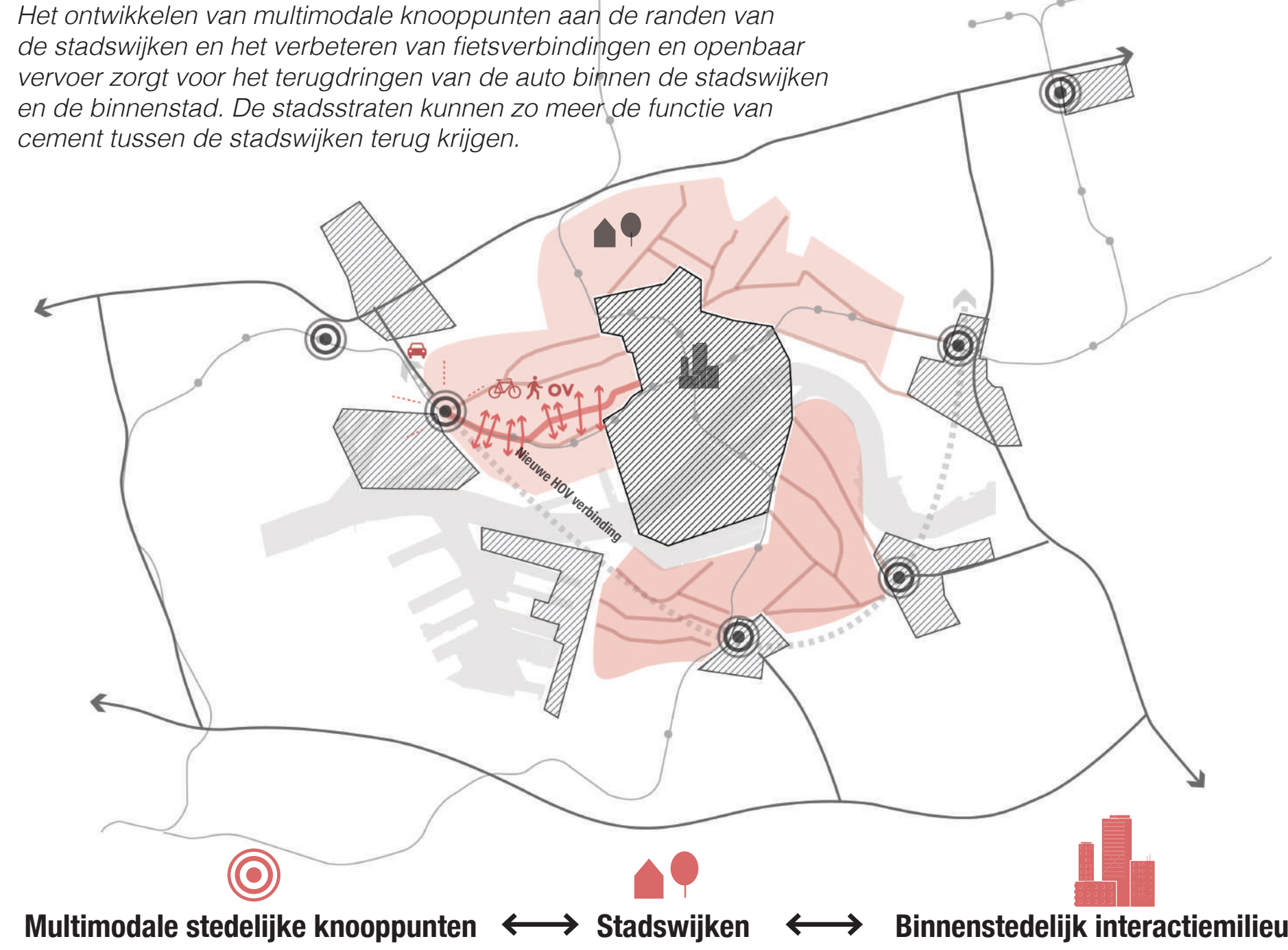
Een grote kans (voor de stadsstraten) is de verdere ontwikkeling van de multimodale stedelijke knooppunten net aan de randen van de stadswijken. Dit zijn goed bereikbare knooppunten waar verschillende mobiliteitsvormen samen komen en waar de grote gebiedsontwikkelingen plaats gaan vinden. Mensen die met de auto vanaf de snelweg komen stappen hier vaker over op ander vervoer (Park & Ride), om via de stadsstraten zoals de Schiedamseweg de binnenstad te bereiken. Dit betekent dat vooral fietsen en binnenstedelijk ov zullen hier in de toekomst steeds belangrijker worden en de auto steeds minder. Zo kan de Schiedamseweg een andere inrichting krijgen waarbij de functie van cement tussen Bospolder en Tussendijken veel meer de uitstraling van de straat zal bepalen. Zo worden stadsstraten multifunctionele aders die zowel ok wijkniveau als stadsniveau een belangrijke rol kunnen vervullen.

## Concept

De Schiedamseweg als cement tussen Bospolder en Tussendijken. Het nieuwe profiel van de straat neemt de barrière werking weg en geeft meer ruimte aan ontmoeting en verblijf. Er wordt hierbij sterk ingezet op dwarsverbindingen en kruisingen, als koppelstukken tussen de twee stadswijken. Hier wordt het openbaar domein letterlijk teruggegeven aan de voetganger.

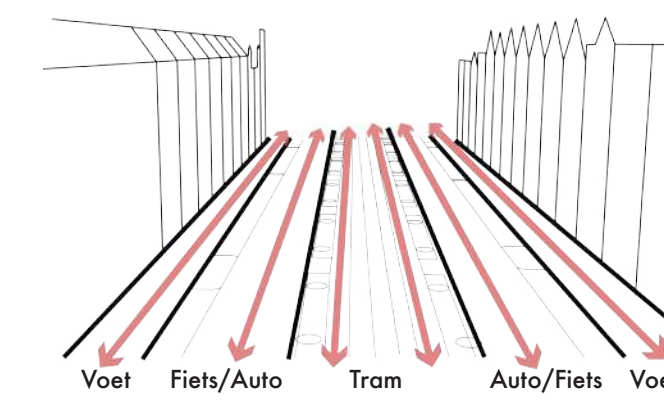
## De Multifunctionele rol van de stadsstraat

Het ontwikkelen van multimodale knooppunten aan de randen van de stadswijken en het verbeteren van fietsverbindingen en openbaar vervoer zorgt voor het terugdringen van de auto binnen de stadswijken en de binnenstad. De stadsstraten kunnen zo meer de functie van cement tussen de stadswijken terug krijgen.

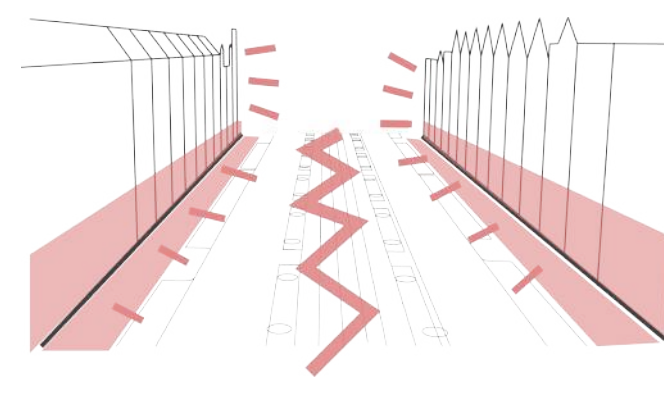


## Het huidige functioneren

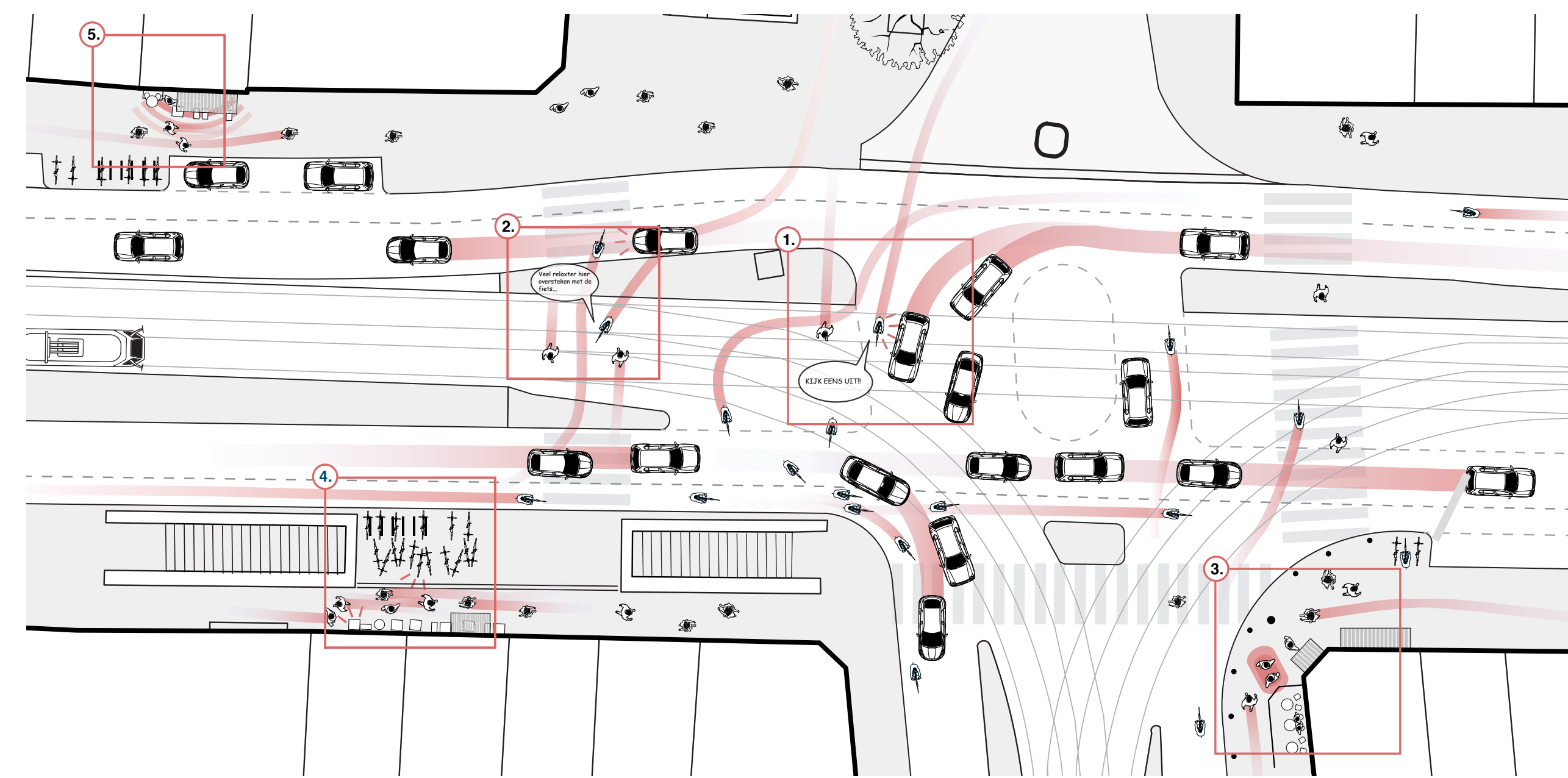
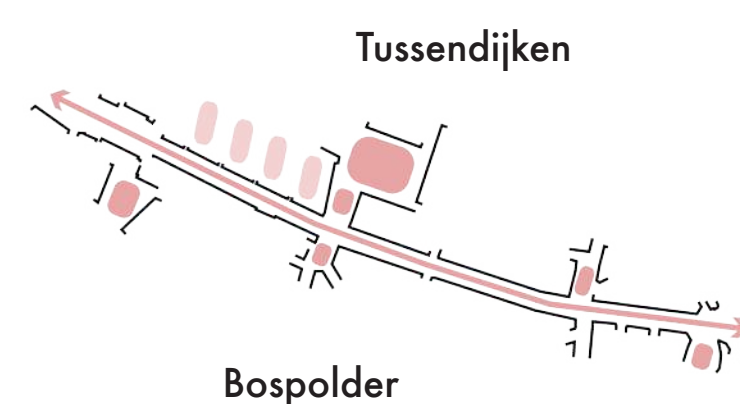
Profiel met gescheiden banen. Ingericht op verplaatsen



Levendige straat maar Barriere tussen wijken.

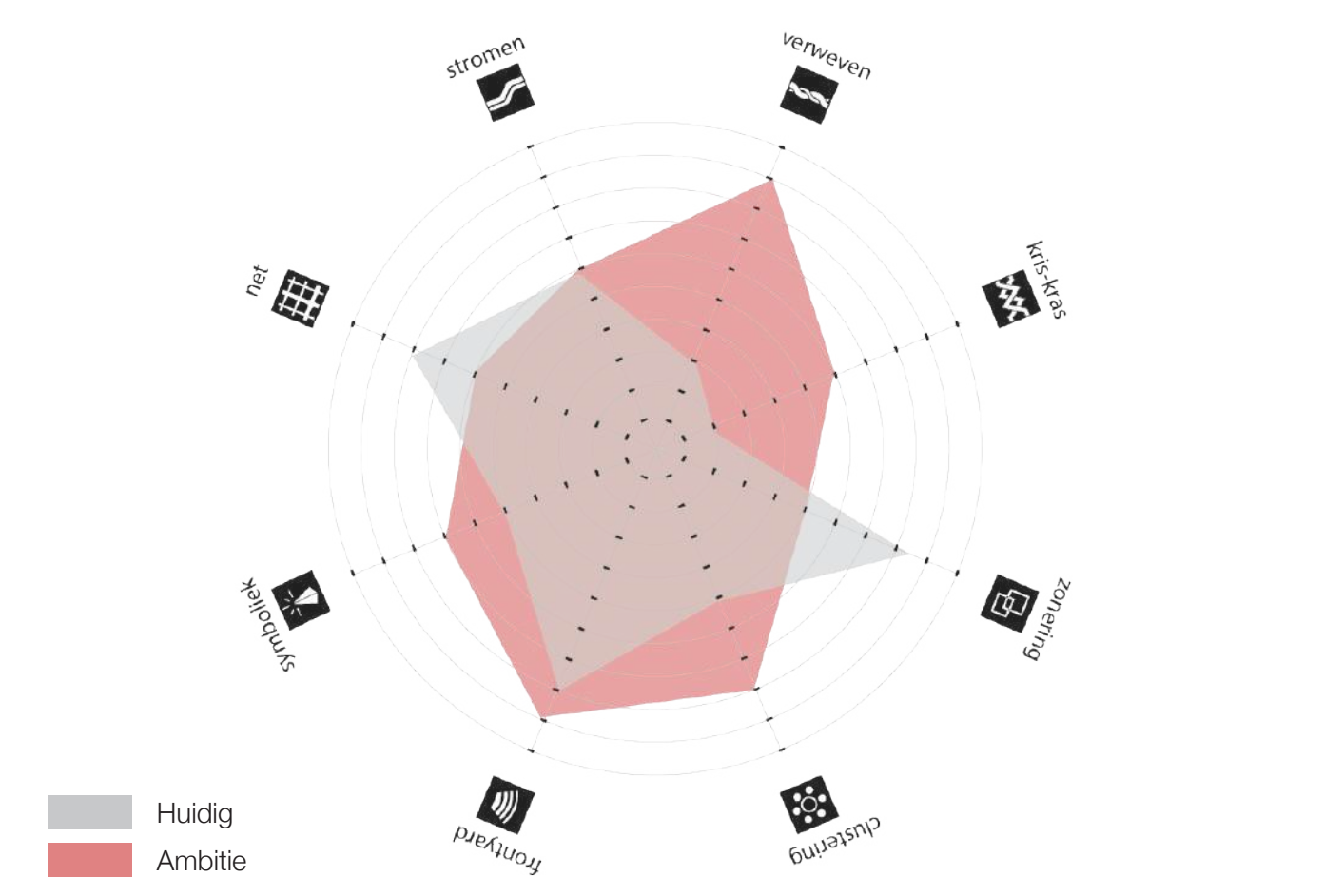


Matige relatie met aangrenzende en achterliggende ruimtes.



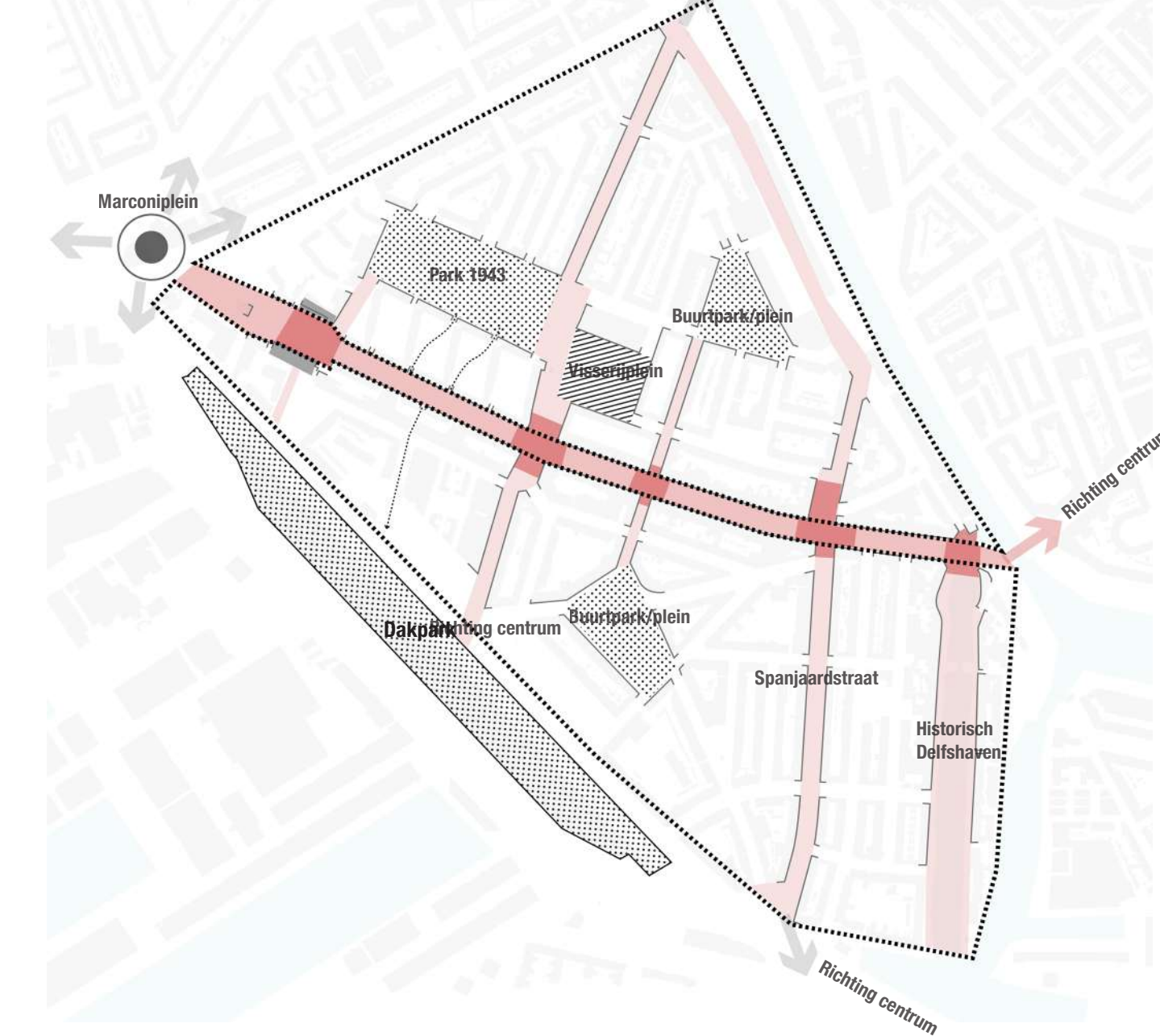
## Score

- Verweven**  
Straat is niet ingericht op verweven maar zo gedragen mensen zich wel. Mensen proberen overal over te steken over de soms drukke verkeersweg.
- Kris-kras**  
Mensen steken graag over omdat aan beide kanten interessante functies aanwezig zijn of om van de ene naar de andere wijk te komen. Er zijn veel barrières zoals de trambaan waardoor dat soms moeilijk is.
- Zonering**  
Er wordt duidelijk aangegeven wat waar moet plaatsvinden, er is alleen soms te weinig ruimte. Waar moeten fietsen staan, tot waar mag je spullen uitstallen voor je winkel, etc.
- Clusteren**  
Er is weinig verblijf in de straat omdat daar weinig ruimte voor is. Wel hebben hoeken van de blokken een bepaalde aantrekkingskracht. Hier maken mensen terrassen en is relatief veel sociale interactie.
- Frontyard**  
Er is een uitgebreide manifestatie zichtbaar van wat er in de plint zit. Er is een subtiel zone congevoelen waar spullen kunnen worden geplaatst.
- Symboliek**  
De Schiedamseweg is geen generieke straat. Het heeft een bepaald herkenbaar karakter. Dit is goed te zien in de diverse ondernemingen en horeca in de plint. Dit zou echter meer ruimte mogen krijgen.
- Net**  
De straat heeft een belangrijke functie als verbinding tussen het centrum en het Marco onplein en verder. Dit is alleen niet de enige belangrijke functie van de straat.
- Stromen**  
De straat is ingericht om stromen van auto's en de tram goed te regelen. Voor de voetganger en fietser is het minder prettig.



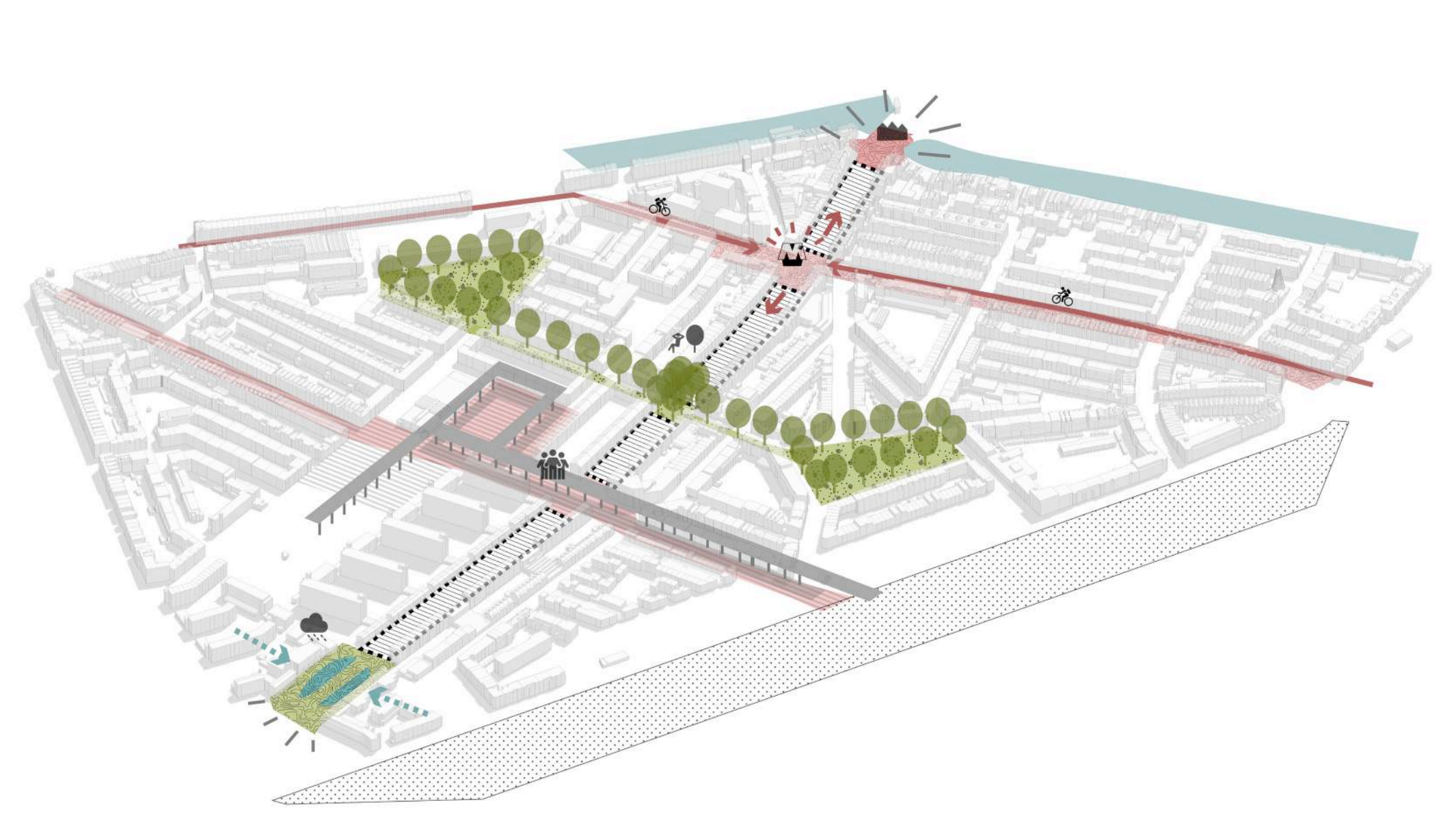
## Schiedamseweg als cement tussen Bospolder en Tussendijken

De Schiedamseweg krijgt een bijzondere betekenis voor aangrenzende wijken maar behoudt ook de stroomfunctie



## Dwarsverbindingen met kruisingen als verbindende factor

Plekken en lijnen in de wijken worden op verschillende manieren met elkaar verbonden en hebben een eigen functie en sfeer.



## + Koppelstukken

## De Regentuin

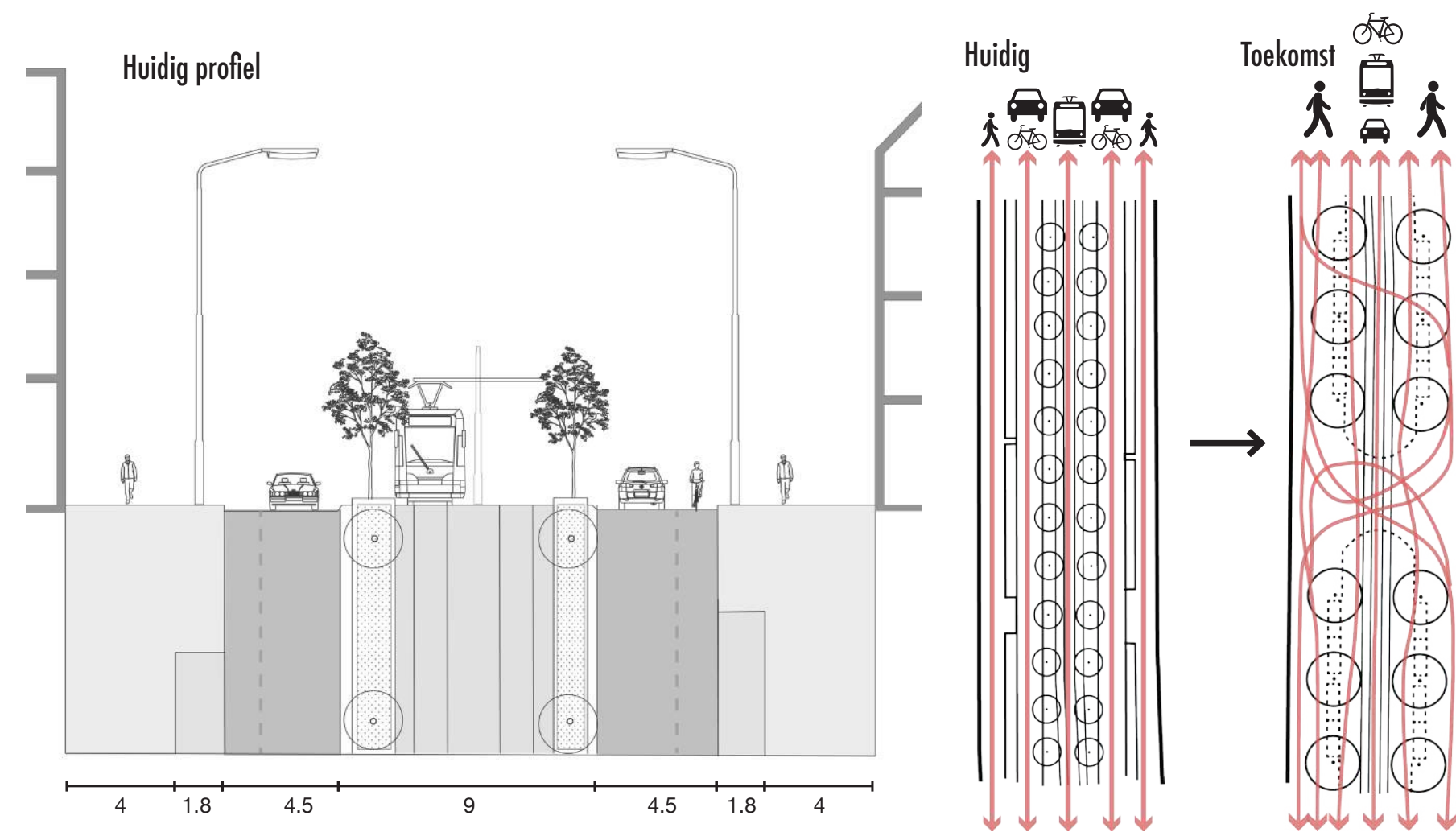
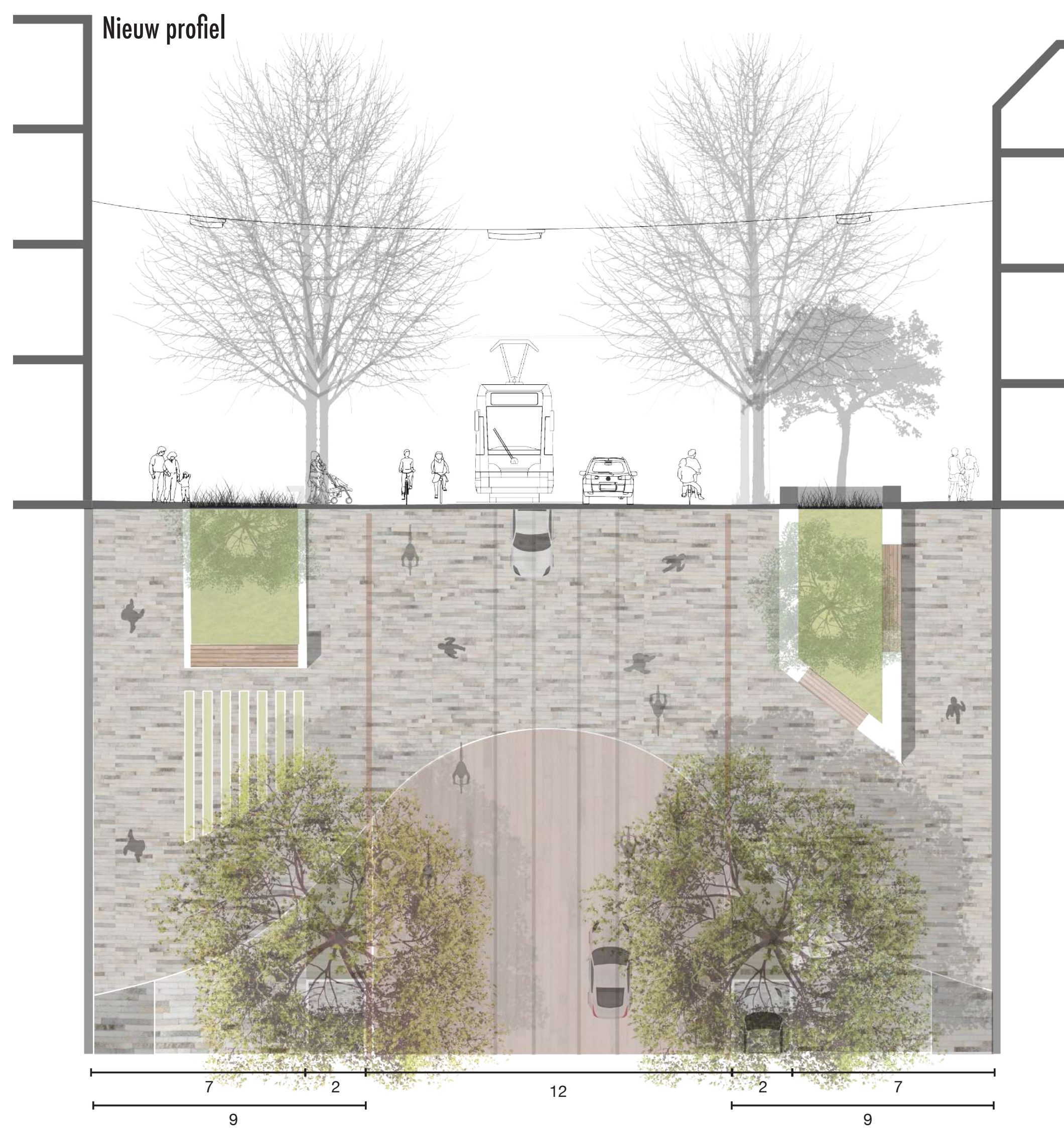
Een stenige ruimte met aan beide kanten een school wordt regentuin en verbindt de twee zijden van de straat met elkaar. Het is een plek waar ouders hun kinderen wegbrengen en ophalen maar kan ook gebruikt worden door de kinderen van de scholen als speelveld. Ook komen mensen hier uit het metrostation, met een nieuwe overkapping. Direct buiten ligt een deelfietsenstation. Water van daken uit de omgeving wordt hier opgevangen in de ondergrond en in kratten.

## De Markt

Deze multifunctionele ruimte verbindt belangrijke ruimtes van de wijken met elkaar en is belangrijke ontmoetingsplek voor iedereen om samen te komen. Op marktdagen wordt markt naar de overkant van de straat getrokken. Het bestratingspatroon geeft aan waar de marktkeuren moeten staan. De ruimte kan ook gebruikt worden voor evenementen en festivalletjes. Een pergola zorgt voor een extra verbindend element en kan ook op verschillende manieren worden gebruikt. Als plek om te zitten of te wandelen als het regent, als onderdeel van de markt, als hardloopte, als podium, of als omheining bij een festival op het Visserijplein.





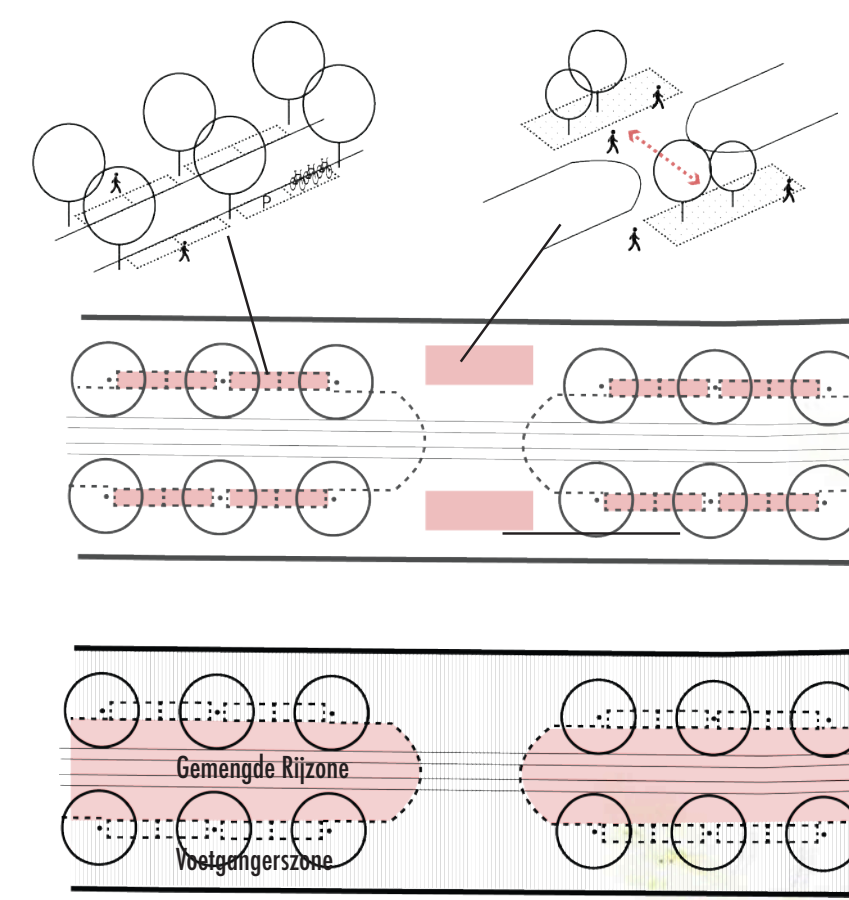


Het type bestrating geeft de zonering aan. Afronding zorgt voor begeleiding van de voetganger. Het kruisraas wordt gestimuleerd. Tussen de twee typen bestrating zit een metalen randje.

Alles ligt op hetzelfde niveau. Ook boomroosters en parkeerplaatsen kunnen onderdeel zijn van de voetgangerszone. Uitwijken, verweven en oversteken is gemakkelijk.

De voetgangerszones bestaan uit elementenverharding met warme kleur tegel in verschillende tinten. De tegels zijn in de breedte richting gelijgd om oversteken te stimuleren.

Parkeerzones worden afgewisseld met kleine verblijfsplekken bij overstekplaatsen.



## Een nieuw basisprofiel

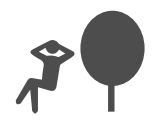
De Schiedamseseweg krijgt een nieuw basisprofiel waarbij de huidige sterke zonering wordt opgeheven. De hele straat ligt op één niveau en het profiel zal bestaan uit twee zones. Om ruimte te winnen zal de inefficiënte middenstrook voor de tram worden opgeheven. Deze ruimte zal onderdeel zijn van een gemengde middenzone waar ov, fiets en auto met elkaar worden verweven. De zone is breed genoeg om elkaar in te halen en de fietser kan uitwijken op de voetgangerszone. Aan beide kanten van de middenzone ligt de brede voetgangerszone. Soms ligt er een strook tussen voor parkeren, fietsparkeren en opstellen met bomen ertussen. Als er niet wordt geparkeerd is dit onderdeel van de voetgangerszone. Doordat alles op het zelfde. Soms is er ruimte voor verblijfsplekken en wordt de voetgangerszone over de middenzone getrokken. De zones zijn te onderscheiden door een ander type bestrating.

## Koppelstukken

Bij de dwarsverbindingen gebeurt iets bijzonders op het kruispunt en wordt het basisprofiel onderbroken. De rijbaan versmalt hier en de auto, de tram en de fietser rijdt het voetgangersdomein op. De bestrating loopt hier als een plein over de hele breedte van de straat. Het openbaar domein wordt teruggegeven aan de voetganger en de bewoners van Bospolder en Tussendijken. De koppelstukken leggen op verschillende manieren de verbinding en relatie met de wijk. Ook verschillen ze qua functie hebben ze allen een andere sfeer. Dit heeft te maken met de locatie in de straat, en welke plekken het koppelstuk met elkaar in verbinding brengt.



## Het Bladerdek



Een boomstructuur verbindt twee buurtpraktijken en kruist als een soort klein bos de Schiedamseseweg. Een verkoelende, luwe plek in een drukke straat. Als automobilist verminder je snelheid door de versmaling en de lage bomen. Dit is een plek om even te ontspannen en zorgt op een natuurlijke manier voor verbinding.



## Het Metrostation



Het metrostation krijgt een belangrijkere status en verandert van alleen in- en uitstappen naar een aantrekkelijkere plek waar het prettig is om even te blijven. Een transparante overkapping zorgt voor een droge plek waar ook een grotere fietsenstalling, met deelfietsen en fietsenmaker een plek krijgt. Ook ingang van de metro aan de andere kant van de straat krijgt meer ruimte en een stukje verder stap je over op de tram. Met de fiets bereik je vanuit de Spanjaardstraat of de Jan Kruisstraat het metrostation. Op de hoeken krijgen de cafes meer ruimte.



## Historisch Delfshaven



Deze plek vormt een duidelijke entree van de straat en legt de relatie met historisch Delfshaven. De gabledaken klinkers worden hier over de straat getrokken waardoor de historische gebouwen beter tot hun recht komen en het wordt meer een horecaplein. Terrassen op de hoeken krijgen meer ruimte en ook de relatie met het water wordt verbeterd met trappen en terrassen waar je in de zomer aan het water kunt zitten. Dit is ook een plek waar mensen uit de hele stad op afkomen.

