

# Buurtgerichte stadsstraat

## SCHIEDAMSEWEG

Schiedamse weg

1	2	3	4	5
Oppgemaakt profiel	Hangplekken van werkeloos en jongeren	Extreme flevorming bij openen brug	Moeilijke oversteken door te grote verkeersstromen	Samenkomst van alles en iedereen
Het profiel van de straat is opgedeeld in veel horizontale lijnen die de stromen enorm bevorderen. Deze lijnen komen zelf terug in de bestemming die aanduidt tot waar welke hun spullen mogen uitstellen. Hierdoor wordt er zo goed als niet verbleven op de straat.	Door de lage kwaliteit van de horeca en een tekort aan waardevolle verblijfsplaatsen en functies in de straat ontstaat hangplekken. Deze geven een slechte sfeer aan de straat.	Door de trechtering van een grote hoeveelheid verkeersstromen naar een kleine brug ontstaat er een enorme file als deze openstaat. Deze file heeft een impact die tot ver buiten de straat te merken is.	Door de horizontale indeling van de straat is er zo goed als geen overstekbeweging. De plaatsen die voor oversteken zijn voorzien zijn schaars en bij druk verkeer gevaarlijk. Wil men oversteken moet je 4 keer kruisen met een verkeersstroom.	Op het minst brede punt van de straat komt er een extra verkeersstroom aan. De in- en uitgang van de metro zorgt voor een enorme versnelling van stromen. Dit in combinatie met de verschillende functies in de plint op deze plaats zorgen soms voor een gevaarlijke situatie.

Thema	1	2	3	4	5

**Net**  
Rotterdam heeft een netwerk die heel erg op auto's is toegesplitst. Dit resulteert in stadstraten zoals de schiedamseweg, die naast hun al aanwezig op verbindingen, nog steeds volledig door auto's wordt overspoeld.

**Stromen**  
Door de strakke zonerings en de overmaat van ruimte voor de tram en de auto, ontstaat er een slechtere situatie voor fietsers en voetgangers. Auto's kunnen meer snelheid maken dan eigenlijk zou gewenst zijn.

**Kris-Kras**  
Omdat de stroming voor auto's en de maat van de trambaan overdreven dimensies hebben, is een kris-kras beweging bijna onmogelijk. Een overstekbeweging bestaat nu uit het kruisen van te veel en te grote lange verbindingen.

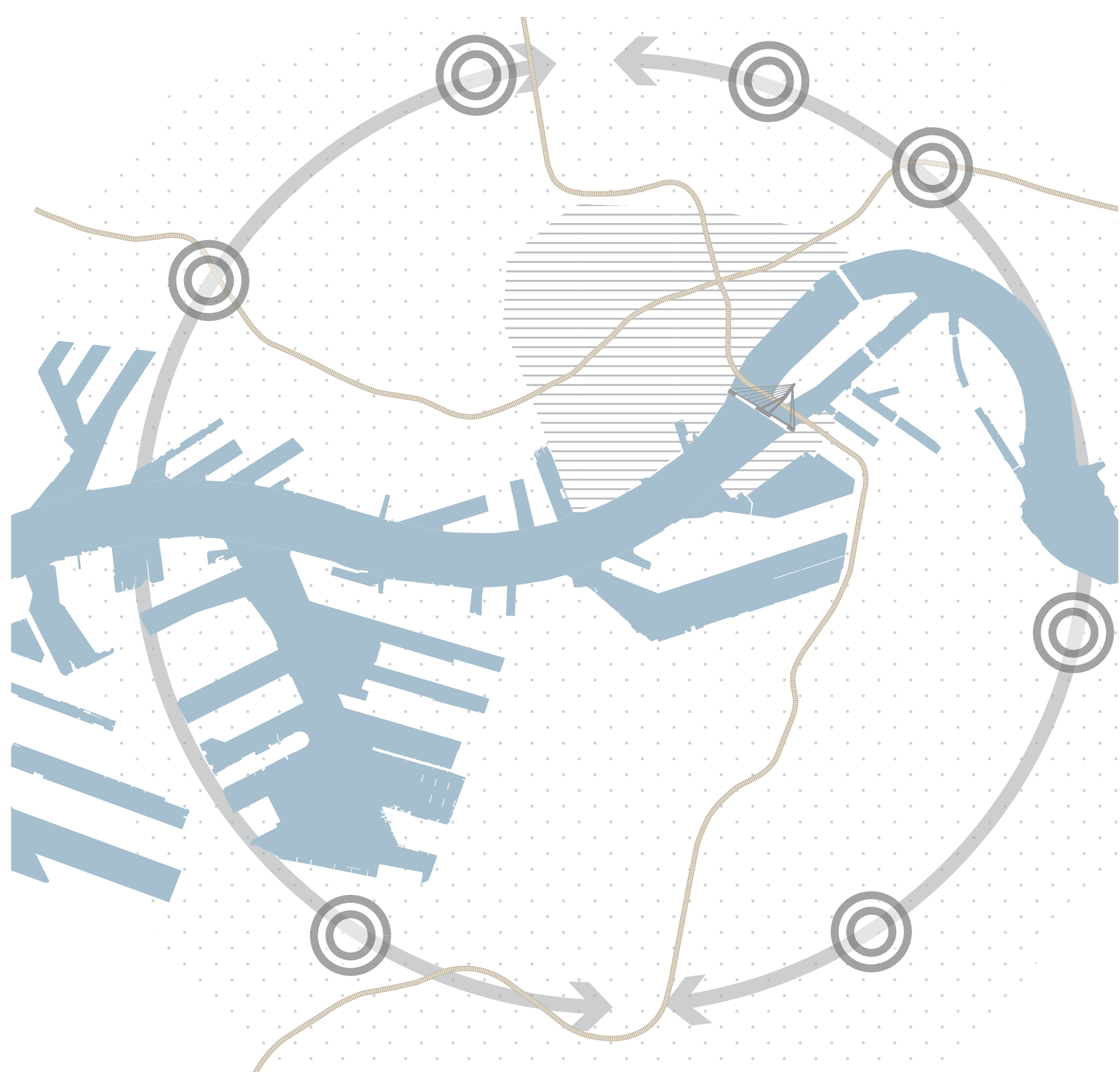
**Verweven**  
Het gebruik van de straat toont aan dat er nood is aan een betere inrichting die het verweven accommoderen. Het ultieme doel is dat Bospolder en Tussendijken een dynamisch geheel moeten vormen met de schiedamseweg die dit bevordert.

**Elke functionaliteit heeft een duidelijke plek gekregen in huidige situatie. Deze opsplitsing in de lengte richting zorgt ervoor dat oversteken moeilijk is. De proporties van de functies zijn niet evenwichtig verdeeld. De tram krijgt heel veel ruimte en die fiets heel weinig.**

**Zoneren**  
De functies om een goede clustering mogelijk te maken in de schiedamseweg zijn reeds aanwezig. Het straatprofiel laat echter niet toe om daar optimaal gebruik van te maken.

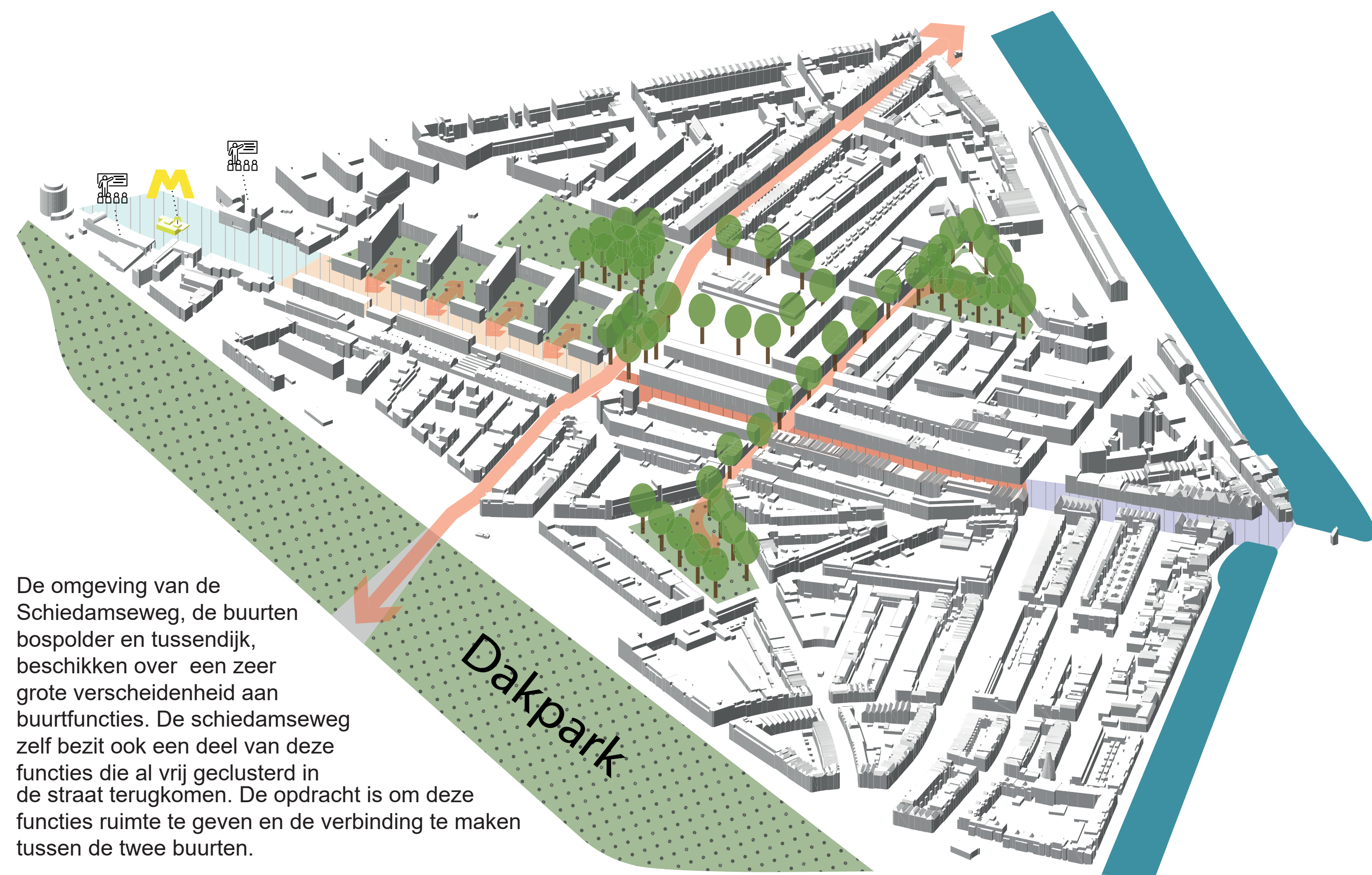
**Clusteren**  
De functies in de plinten hebben al enige waarde en krijgen ook een kleine ruimte om hun waar uit te stellen op straat. Deze ruimte is echter klein, en niet alle zaken in de straat zijn gewenst.

**Frontyard**  
De inrichting van de straat staat momenteel niet bekend om zijn symboliek. Er is echter heel veel levendigheid aanwezig. Als deze een iconische plek krijgen, kan dit een enorme troklijstje worden voor de omliggende buurten en misschien zelf de stad.

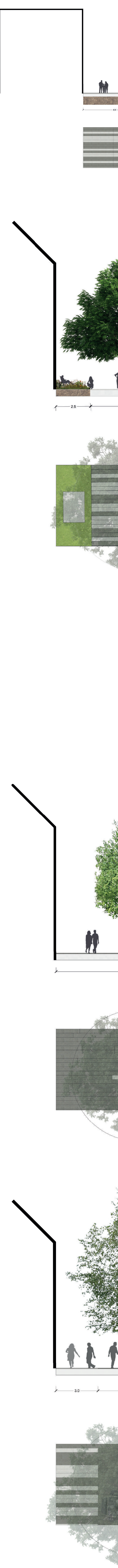


Verkeer rond de stad leiden door de ring beter te laten functioneren dan de binnenstad. Dit kan door ingrepen te doen aan de ring en door de stad zelf minder aantrekkelijk te maken voor autoverkeer.

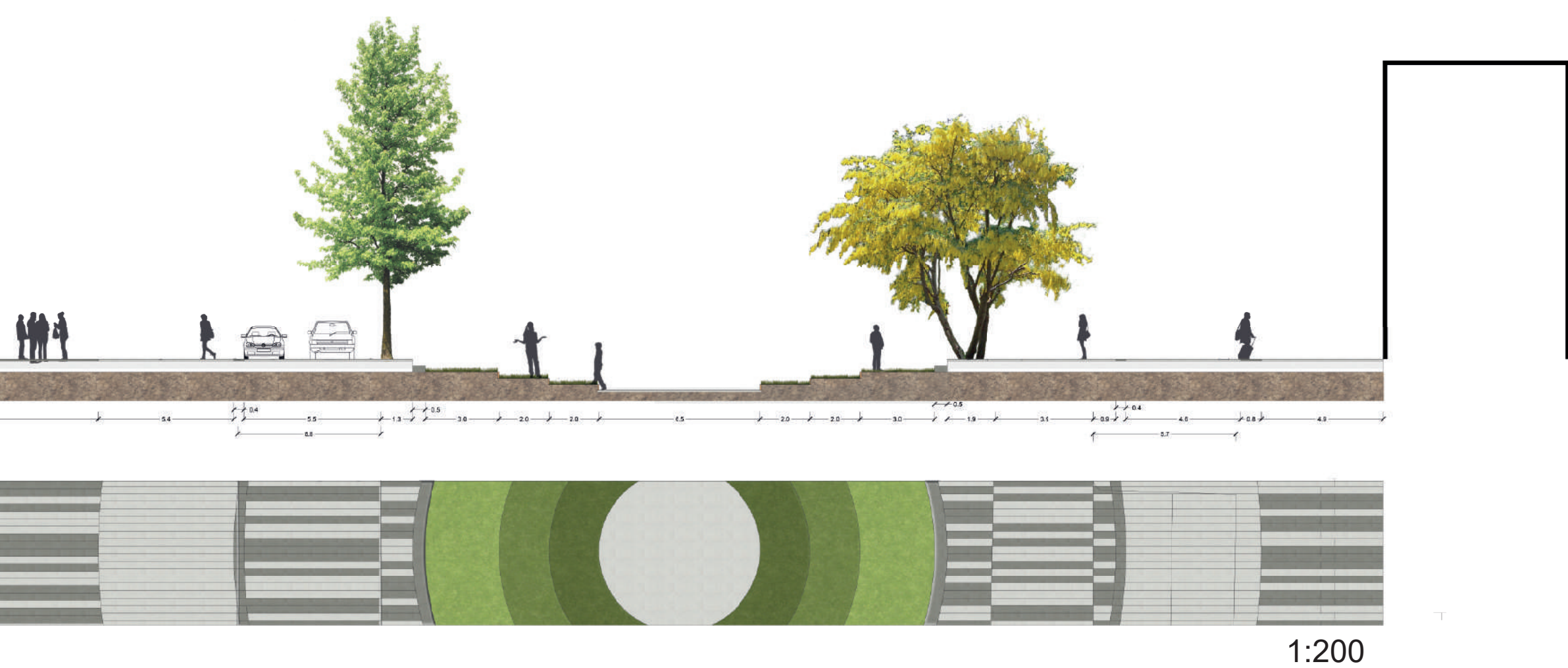
De grote hoeveelheid van auto verkeer buiten de stad houden door P&R's te organiseren die mensen op een goedkope en efficiënte manier de stad in kunnen krijgen. De stad straten kunnen op deze manier ontlast worden, er komt meer ruimte voor andere functies.



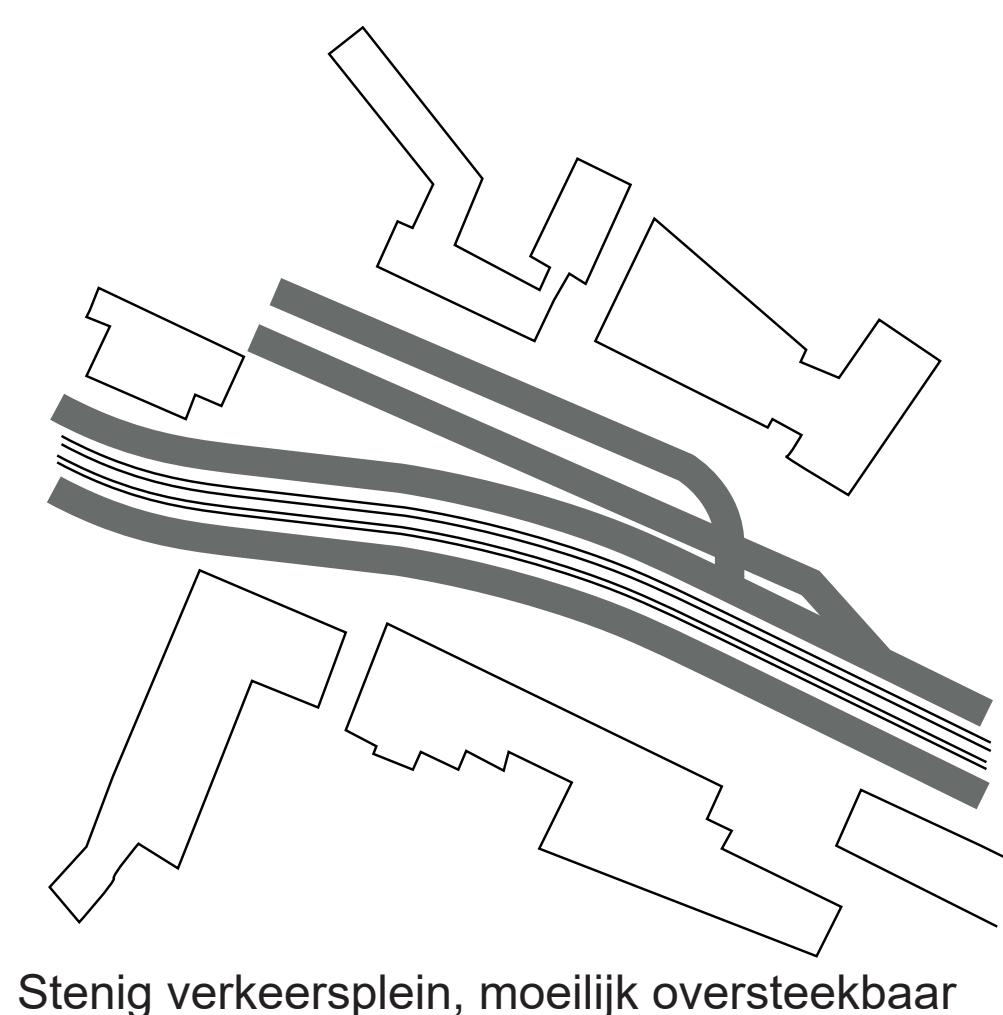
De omgeving van de Schiedamseweg, de buurten bospolder en tussendijk, beschikken over een zeer grote verscheidenheid aan buurtfuncties. De schiedamseweg zelf bezit ook een deel van deze functies die al vrij geclusterd in de straat terugkomen. De opdracht is om deze functies ruimte te geven en de verbinding te maken tussen de twee buurten.



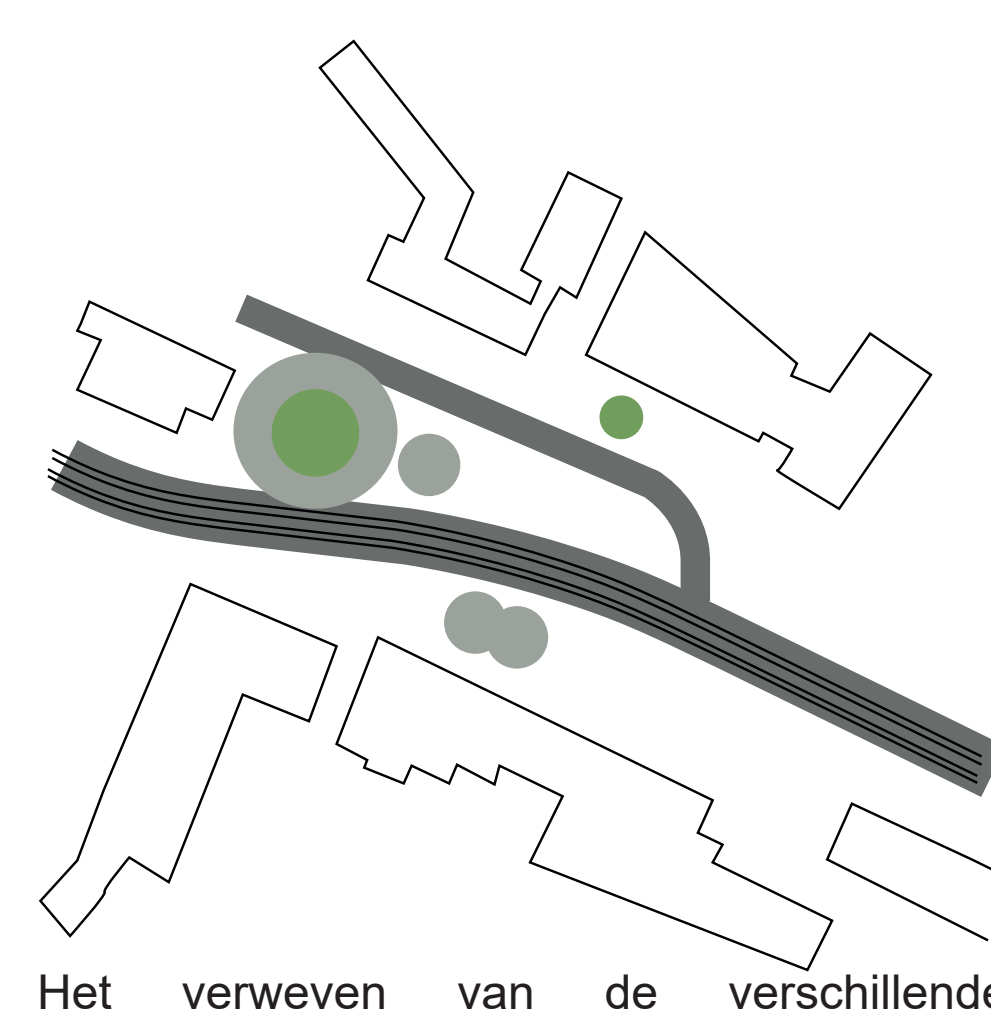




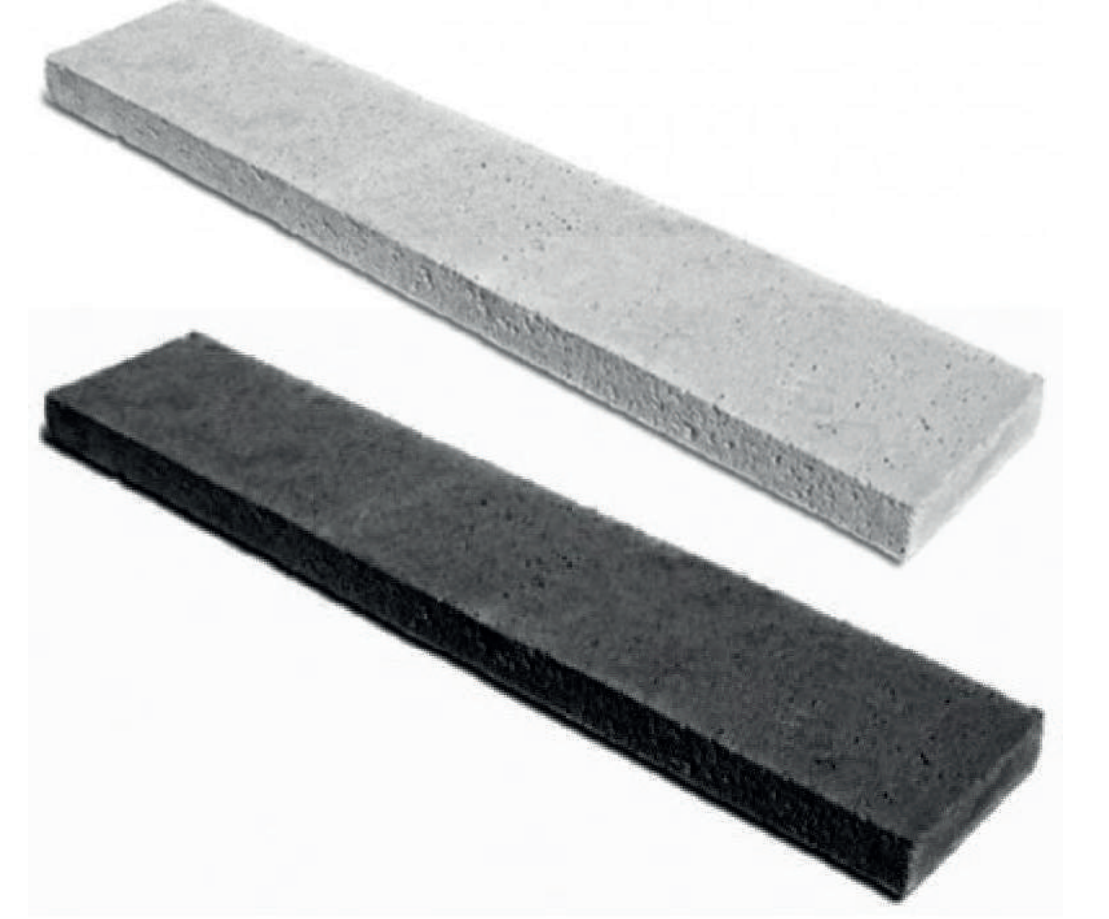
1:200



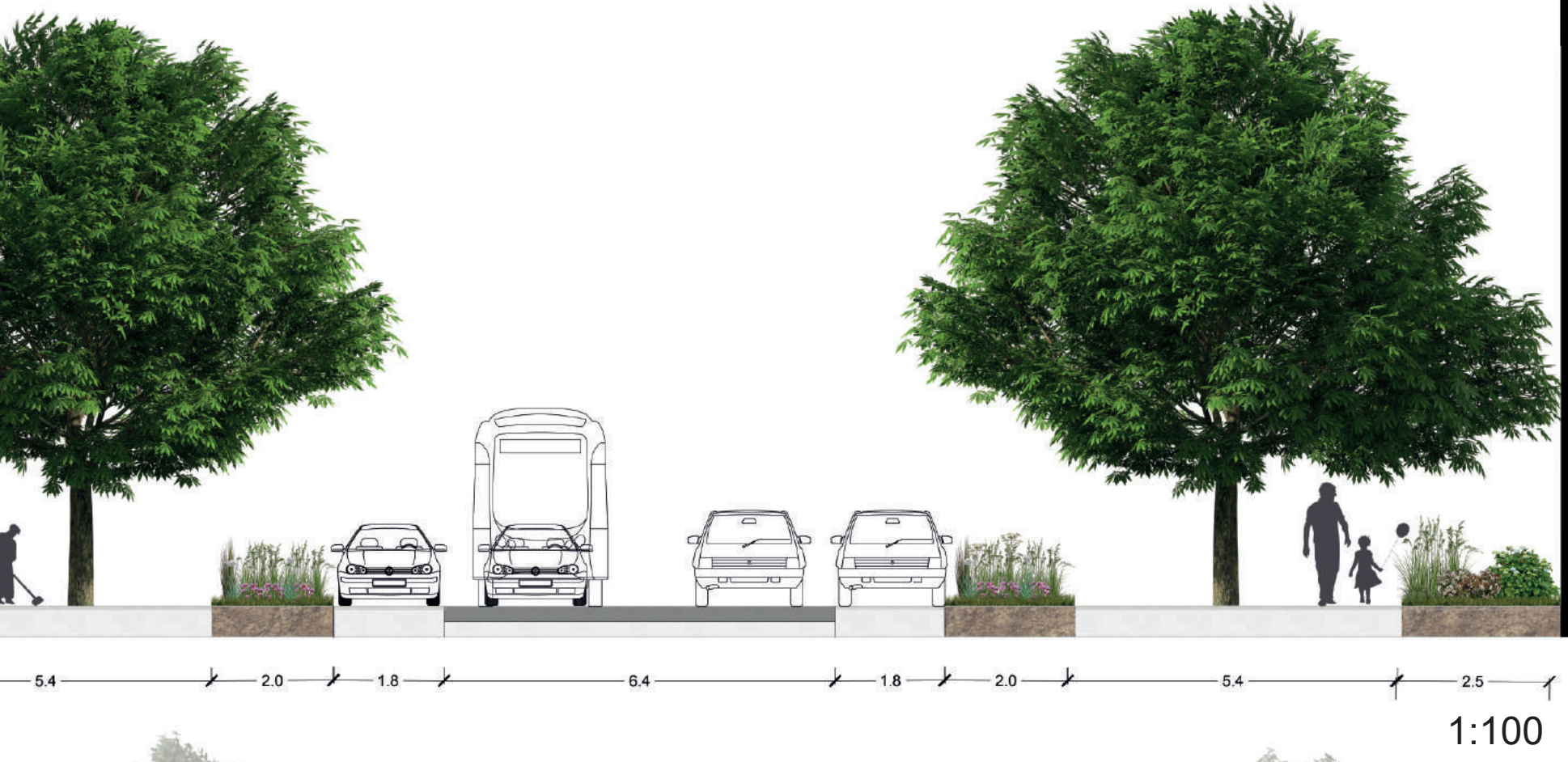
Stenig verkeersplein, moeilijk oversteekbaar door de verschillende verkeerstromen.



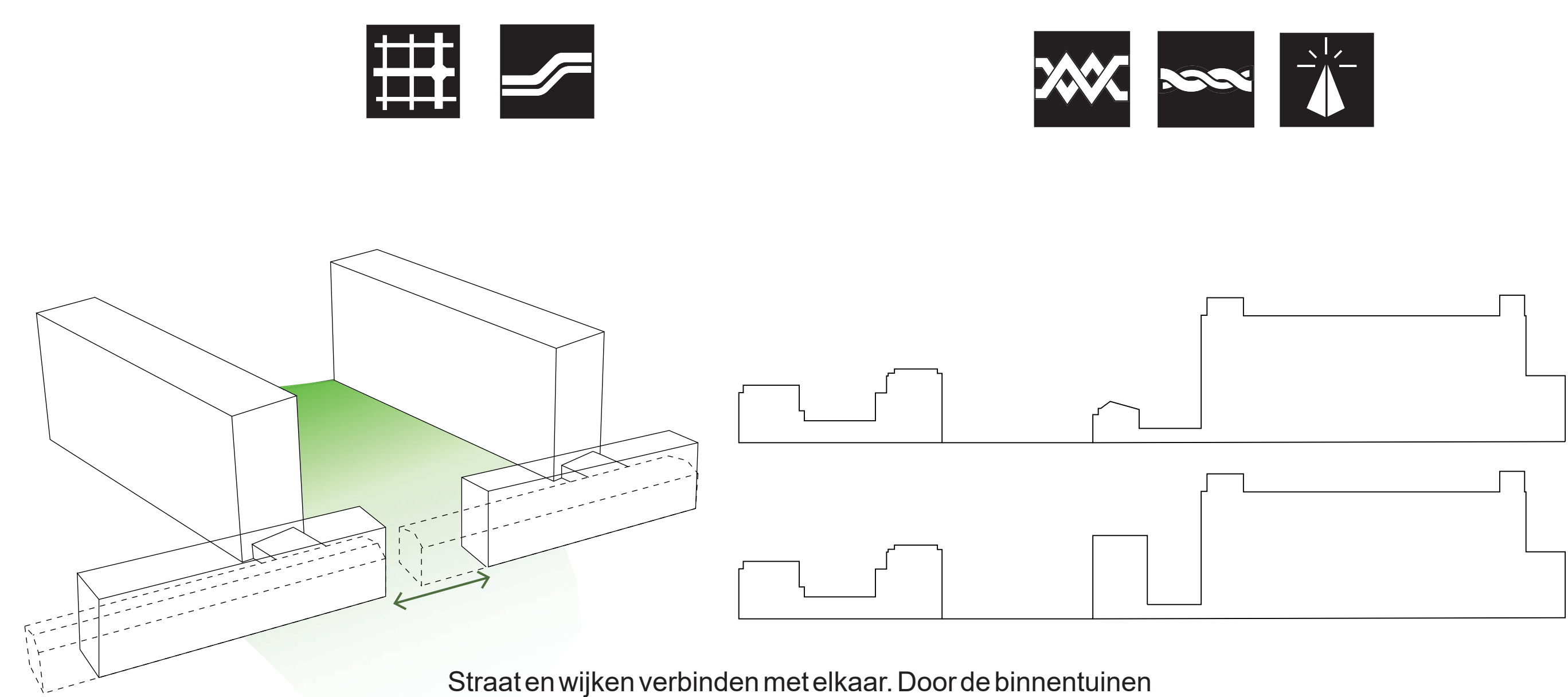
Het verweven van de verschillende verkeerstromen moet zorgen dat dat er een veel betere oversteekbaarheid is. Het plein krijgt een duidelijke vormtaal en wordt een belangrijk punt in de buurt.



Als verharding worden gewerkt met betonstraatstenen. Deze ligt in de dwarsrichting van de straat wat de oversteekbeweging moet bevorderen. Visueel zorgt het er voor dat de stroom beweging minder belangrijk wordt. De twee uiterste kleuren zorgen voor een iconisch uiterlijk. Door de lengte van de steen en het uniforme niveau hoeft niet met boordstenen gewerkt te worden.



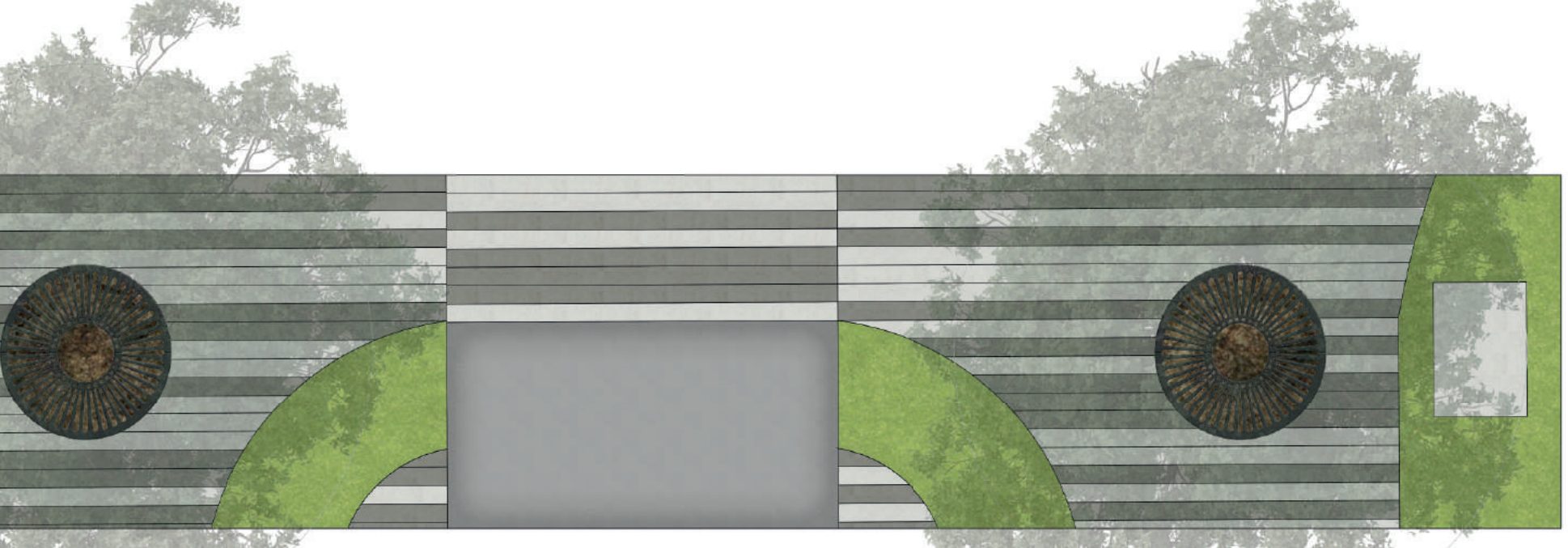
1:100



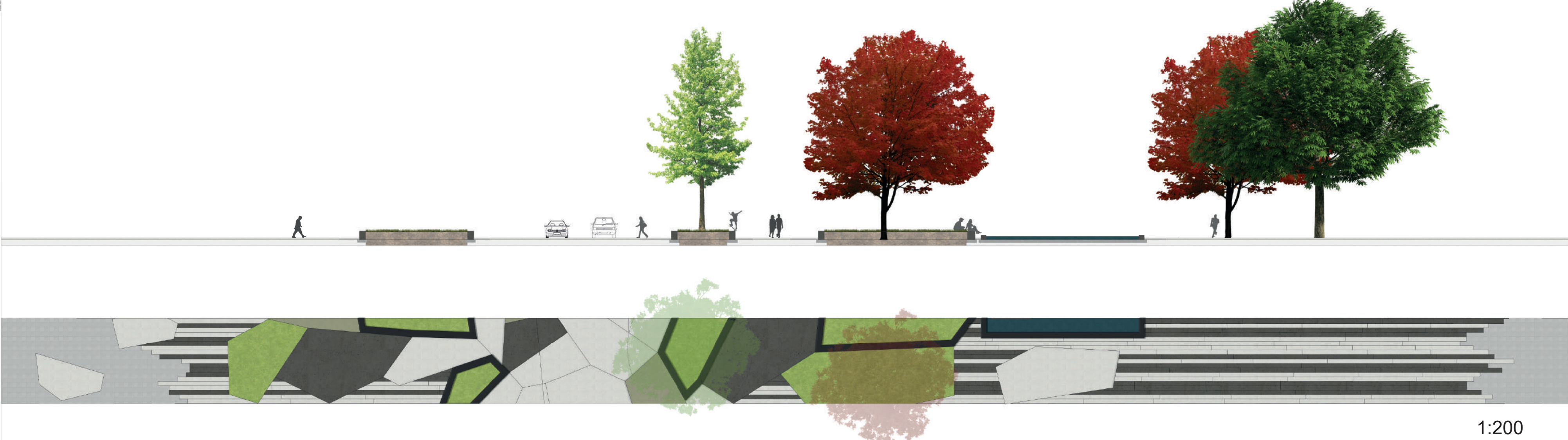
Straat en wijken verbinden met elkaar. Door de binnentuinten tot op de straat te trekken ontstaat een beter Noord-Zuid verbinding. Door de gebouwen meer volume te geven krijgt de hele straat een herkenbaar profiel.



Verschillende soorten bomen en vormen geven karakter aan de verschillende zones. Een soort die gebruikt wordt als begeleider van de straat is de berk. De transparante kroon zorgt voor voldoende licht op straat en de karakteristieke stam gaat perfect samen met de verharding in de straat.



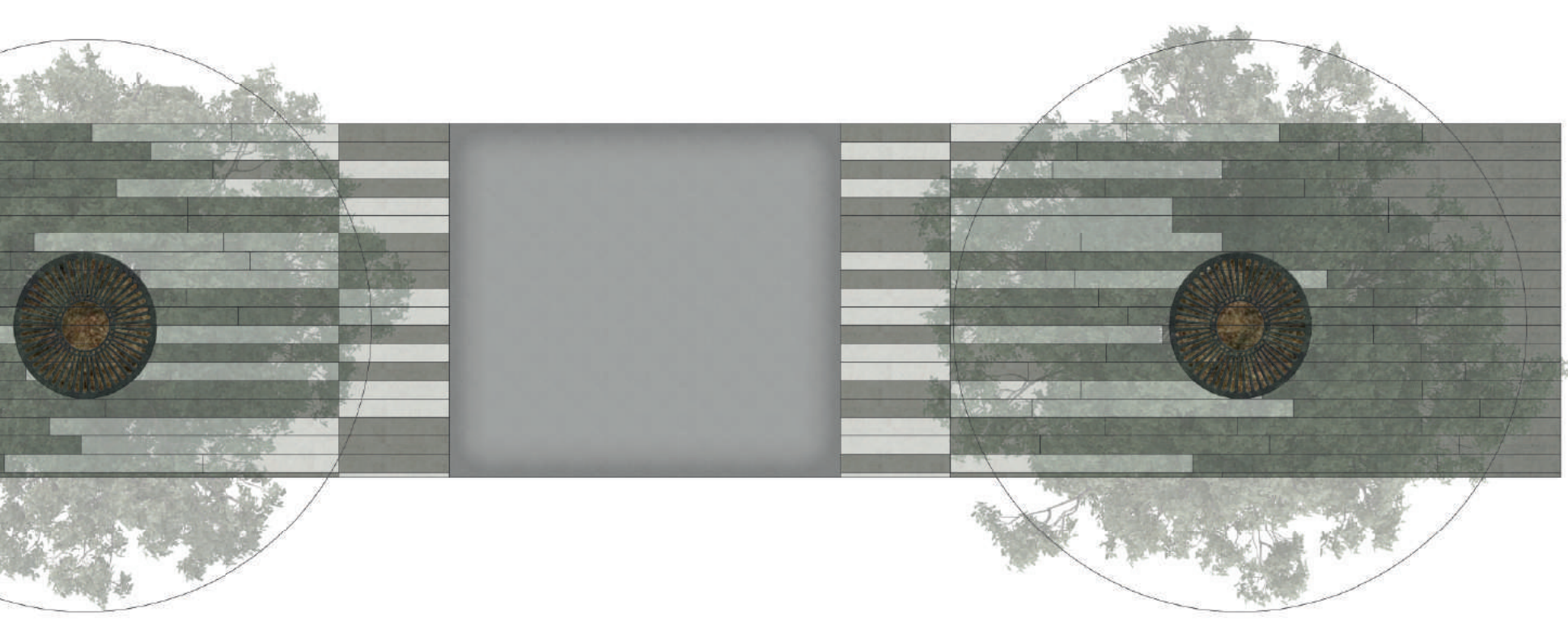
1:200



Bomen zoals de liquidambar met een uitgesproken vorm en kleur worden gebruikt bij de rust zones in de straat. Een manier om duidelijk te maken dat deze zone anders is dan de straat. Dit is ook duidelijk in de verharding van het trottoir die hier wordt gebruikt als plein. Signalen die automobilisten alert maken op mogelijke overstekers.



1:100



1:200



1:100

