

HOBOKEN: SCHAKEL TUSSEN BUURT, STAD & PARK

David Sonntag 2021

Het verbindend element tussen buurt, stad & park

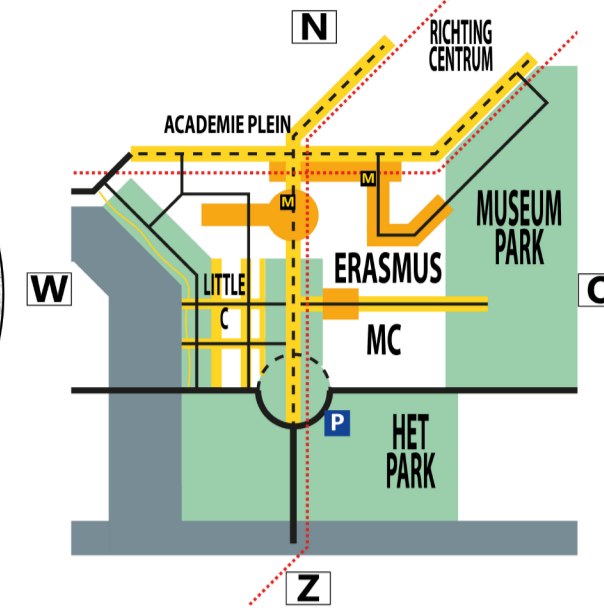
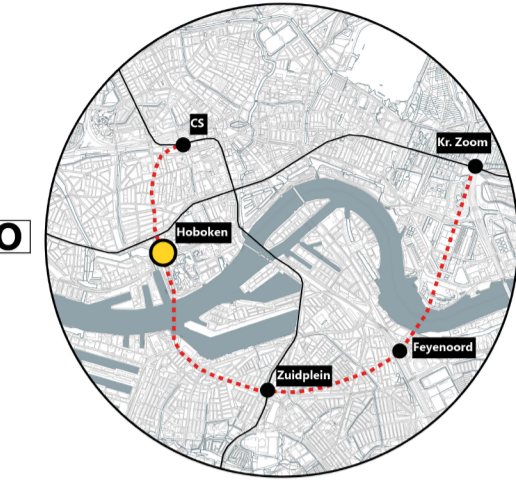
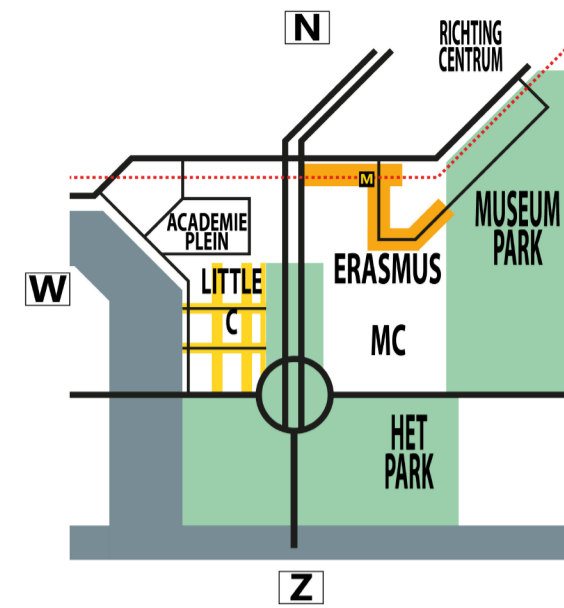
Het tracé van de 1/2 Gravendijkwal is aangelegd en ontworpen als een aanwaaiering van etappes en dynamische beelden waarbij de stad ervaren wordt vanuit de tunnel en de tunnel vanuit de stad. Het 3 kilometer lange tracé beweegt zich door 5 verschillende stedelijke ruimtes die elk een eigen verhaal, identiteit en sfeer met zich mee brengen. Bijldorp is ruim en statig, de 19e-eeuwse stad is klassiek en compact, de traverse is sterk en ritmisch in combinatie met een transparant dak van bladeren. Dijkzijl is een ruim en open stedelijk landschap en Het Park daarentegen is weer een klassieke variant op de 'park drive' met veel gemaaid gras en groen.

De huidige staat van het tracé vertoont weinig identiteit en heeft een groot gebrek aan fatsoenlijke programma's die direct aan de straat gericht zijn. Het feit is dat de 1/2 Gravendijkwal een belangrijke Noord-Zuid verbinding blijft in Rotterdam mede vanwege de Maastunnel. In de stedelijke ruimtes waar het tracé dwars door de stad gaat is er veel potentie om beide kanten van de straat weer dicht bij elkaar te kunnen brengen. Op de rand van de 19e-eeuwse stad is echter iets bijzonders aan de hand. Tussen de kruising met de Rochussenstraat en de tunnelmond van de Maastunnel ligt een stedelijk schakelstuk: een kilometer open stuk stadsweg gelegen aan twee belangrijke instituten, twee verkeerspleinen en een park. De ruimtereservering voor verkeer is hier erg groot, het is de voornaamste functie van dit stuk stad.

Dit anonieme stuk is niet alleen in ruimtelijke schaal een groot contrast ten opzichte van de 19e eeuwse stad, maar ook in programma. Waar we in het Oude Westen zien dat er een gezonde mix van verschillende programma's zijn, is de situatie in Hoboken vrij monotoon te noemen. Het EMC en de Hogeschool zijn van elkaar gescheiden en zitten elk op hun eiland in het stedelijk weefsel. In het Oude Westen zijn de entrees voor de meeste gebouwen aan de straat gesitueerd, in Hoboken zijn gezien de grootte van de complexen meerdere in- en uitgangen waarvan meer dan driekwart niet of nauwelijks aan een straat gestuurd is.

Omdat dit gedeelte van het tracé zorgt voor een onderbreking tussen stad en park (noord en zuid), maar ook tussen Coolhaven en museumpark (Oost & West) zie ik de noodzaak om de openbare ruimte tussen deze plekken om te vormen naar een openbare ruimte die verbindt maar ook uitnodigt om te verblijven. De noord/zuid verbinding blijft van belang voor de stad vanwege de toekomstige HOV verbinding en de logische routing in het weefsel, terwijl de Oost/West verbinding vooral op lokaal niveau een rol gaat spelen omdat drie openbare ruimtes (Coolhaven, 1/2 Gravendijkwal & Museumpark) en twee grote instanties op een doorlooptbare wijze worden verbonden.

In de voorgestelde situatie komt er een knip in de stadsweg: vanaf hier is alleen lokaal en bestemmingsverkeer welkom. De ruimte die hiervoor vrijkomt wordt gebruikt voor alternatief voet- en fietsverkeer. Het groen uit het park trekt onder het Fortuynplein langzaam de stad in en creëert een nieuwe atmosfeer tussen de voormalige harde straat. Op plaats van de rijbanen komen fietspaden die aantakken op de stad en Het Park. De nieuwe bebouwing die wordt toegevoegd doorbreekt het huidige statige patroon en creëert nieuwe plekken en kleine pleinen bij de HR en het EMC. Tevens zorgt de nieuwe bebouwing voor voldoende in- en uitgangen en actieve plinten aan de openbare ruimte.



Tweedeling door schaa sprong

