

Cultuurcentrum voor Rotterdam Zuid aan de Maashaven

F B
4010175
07-07-17

Begeleiders:

Luc Willekens
Machiel van Dorst
Pieter Graaff
Suzanne Groenewold



Inhoud

Cultuurcentrum voor Rotterdam Zuid aan de Maashaven	1
Inhoud	3
1. Inleiding	4
Rotterdam Zuid stad zonder doel	5
Onderzoeksvraag Methode	6
2. Onderzoek	7
Kenmerken van Rotterdam Zuid in een historisch perspectief	8
Locatie voor een gebouw voor Zuid	11
Situatie Zuid en Maashaven	13
Tarwewijk	15
“Charlois aan het water”	16
Straatbeeld	17
Strategieën voor het verbeteren van de stad	18
Dichtheid	18
Cities for staying	20
Cities for meeting	21
Strategieën voor het verbeteren van Rotterdam Zuid	22
Cultuur op Zuid	22
Fietsen op Zuid	28
Conclusie	32
Architectonische voorwaarden	32
Literatuur	43

1. Inleiding

Rotterdam Zuid stad zonder doel

Rotterdam Zuid is oorspronkelijk het thuis geweest voor de arbeiders die in de haven werkten. Met elke groeistap van de haven is Rotterdam Zuid mee gegroeid. Na de oorlog en het bombardement van het centrum van Rotterdam, werd de woningnood in Rotterdam opgevangen door gebieden aan de rand van de stad. Moderne en experimentele stadsplannen zijn toegepast om deze grote stadsuitbreidingen, op Zuid Pendrecht en Zuidwijk bijvoorbeeld, vorm te geven. Vandaag is de haven vanuit het centrum verplaatst naar buiten de stad. De havenarbeiders hoeven vanwege de verbeterde infrastructuur niet meer vlakbij de havens te wonen en de bewoners die nu nog op Zuid wonen hebben weinig te maken met de havens. De oorspronkelijke opzet en de samenstelling van woningen op Zuid blijft echter gelijk, daar ontstaat dus een mismatch tussen vraag en aanbod. De identiteit van Zuid is niet meer verbonden met de havens en haar arbeiders zoals vroeger en een nieuwe duidelijke identiteit is op dit moment afwezig. Rotterdam Zuid blijft achter met veel goedkope kleine woningen. Dit leidt er toe dat de sociaal zwakkere groepen van Rotterdam zich concentreren in dit gebied en omdat deze mensen vaak niet vrijwillig kiezen voor Zuid scoort de sociale samenhang in deze buurten laag.

Rotterdam Zuid heeft een lange tijd veel betekend voor de havens, kunnen de havens nu ze de stad hebben verlaten nog wat betekenen voor Zuid? Rotterdam Zuid heeft een verschuiving nodig in functies, aanbod van publieke ruimte en kan daarnaast een heldere visie voor de toekomst gebruiken. Op deze manier kan het imago van Zuid worden verbeterd. Rotterdam centrum heeft zich de laatste jaren ontwikkeld als een zwaartepunt voor bedrijvigheid in de dienstensector, Rotterdam Zuid heeft deze transformatie niet doorgegaan. Hierdoor ontstaat een nog grotere tweedeling. Er moet worden gezorgd dat het vertrek van de havens uit de stad kan leiden naar een aangename leefstad.

Rotterdam Zuid en centrum gedragen zich al jarenlang als een soort van tegenpolen waar Rotterdam Zuid de "underdog" speelt. De laatste jaren zijn er meer ontwikkelingen op Zuid maar dit is echter nog niet voldoende gebleken om beide stadsdelen meer te verbinden. Het imago van Rotterdam Zuid blijft over het algemeen negatief. Rotterdam zet de laatste jaren flink in om het stadsbeeld te verbeteren en richt zich op aangename openbare verblijfsgebieden. In het centrum is dit al duidelijk merkbaar op plekken zoals de Boompjeskade, De Lijnbaan en de markt op de Binnenrotte. Op Zuid speelt hetzelfde als in Rotterdam in het klein. Op Katendrecht zijn het de ondernemers met lef die op plekken zoals de Fenixloods en het Deliplein een aanzet maken naar een levendigere omgeving en op de Vuurplaat en Afrikaanderplein zijn ontwikkelingen die zich meer richten op de etnische minderheden van de stad. Waar nu twee kampen ontstaan, het hippe juppen gebied op Katendrecht en de etnische minderheden die samenkomen op de Vuurplaat en Afrikaanderplein, zouden deze kampen moeten samenwerken aan één groot Rotterdam.

"Op de Wilhelminapier en in het gebied tussen Laan op Zuid en de Rijnhaven is het milieu dynamisch, levendig en hoog stedelijk. De opgave voor de komende jaren is het versterken en verder laten 'uitlopen' van dit milieu richting Afrikaanderwijk en Feijenoord. Het afmaken van de Wilhelminapier, de verdere ontwikkeling van Katendrecht, de doorontwikkeling van de Afrikaanderwijk en Parkstad hebben prioriteit. Het verbeteren van verbindingen in het gebied en van verbindingen met de omgeving, zorgt voor meer economische vitaliteit en draagt bij aan het versterken van dit aantrekkelijke centrum stedelijk milieu." (NPRZ, Gemeente Rotterdam)

Onderzoeksvraag|Methode

Hoe kan een architectonisch-stedebouwkundige ingreep aan de Maashaven bijdragen aan een positieve ontwikkeling met betrekking tot wonen op en het imago van Rotterdam Zuid?

Deze vraag wordt beantwoord door te kijken naar enkele onderwerpen.

- Kenmerken Rotterdam Zuid in een historisch perspectief
Wat is de huidige situatie, wat zijn de problemen?
- Strategieën voor verbetering van de stad
Wat maakt een stad aangenaam leefbaar?
- Aanpak verbetering van Rotterdam Zuid
Wat zijn punten waar Zuid op kan verbeteren en hoe?

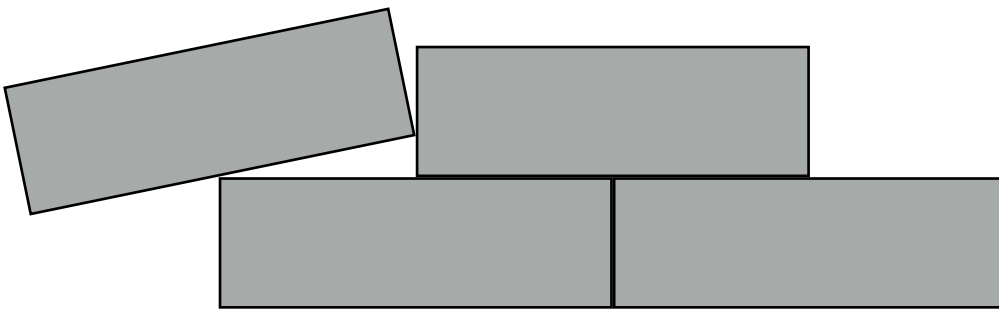
Dit onderzoek is tot stand gekomen doordat eerst in een veel bredere zin gekeken was naar wat Rotterdam Zuid precies is en wat er speelt. Er is ook parallel aan het onderzoek begonnen met ontwerp. Door het tweerichtingsverkeer tussen ontwerp en onderzoek zijn sommige beslissingen leidend voor het verdere onderzoek. Zo kwam de locatiekeus al vrij vroeg in het onderzoek vast te liggen. Door steeds meer af te bakenen en minder relevante onderwerpen uit dit onderzoek weg te laten zijn uiteindelijk enkele punten naar voren gekomen die kunnen bijdragen aan een verbetering van wonen op en het imago van Rotterdam Zuid.

Deze onderwerpen worden behandeld aan de hand van:

- literatuuronderzoek
 - historie Zuid
 - stadsvisie Rotterdam nationaal programma Zuid
 - locatiestudies
- plananalyses
 - kwaliteiten uit andere projecten > Fenix Food Factory, RDM campus, Markthal, Wijkpaleis,
 - schetsen, kwalitatieve ruimte.
 - locatiestudies
- gesprekken
 - bewoners
 - workshop cultuur op Zuid

Mijn doel is een plek te maken waar de bewoners van Rotterdam Zuid trots op zijn en die er voor zorgt dat de kloof tussen Rotterdam centrum en Rotterdam Zuid minder groot wordt. In de toekomst moet Rotterdam Zuid de zelfde aantrekkingskracht hebben als het centrum zodat de stad niet verder scheef zal groeien en verder kan gaan als één groot Rotterdam.

2. Onderzoek



Kenmerken van Rotterdam Zuid in een historisch perspectief



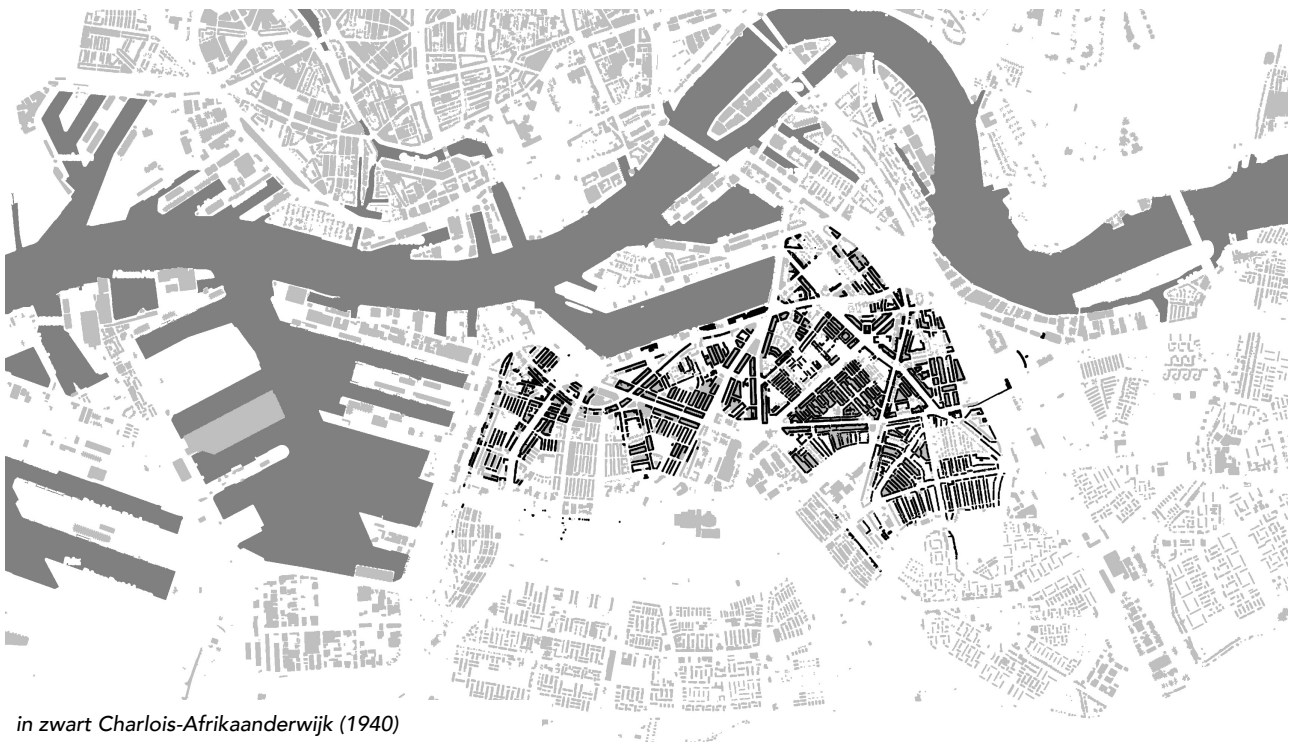
Van "Boerenzij" naar woonstad; Bebouwing 1900 - 1940 - 1960 - 1980 - 2000, Huidige Maas/Havens ter referentie

1900-1940

Rotterdam begint rond 1900 uit te breiden richting het zuiden, in deze tijd door Rotterdammers "Boerenzij" genoemd. Feyenoord wordt de eerst gerealiseerde woonwijk aan de andere kant van de Maas. Bedrijven zoals het latere Vopak vestigen zich in 1877 al aan de Sluisjesdijk. In 1895 annexeert Rotterdam Charlois en wordt begonnen met het realiseren van de Maashaven. Bij het bouwen van de Graansilo's aan de Maashaven wordt gelijktijdig de Tarwewijk gerealiseerd. Charlois wordt zo gerealiseerd dat de arbeiders een prettige woonomgeving hebben om te leven.



Charlois



in zwart Charlois-Afrikaanderwijk (1940)

1940-1960

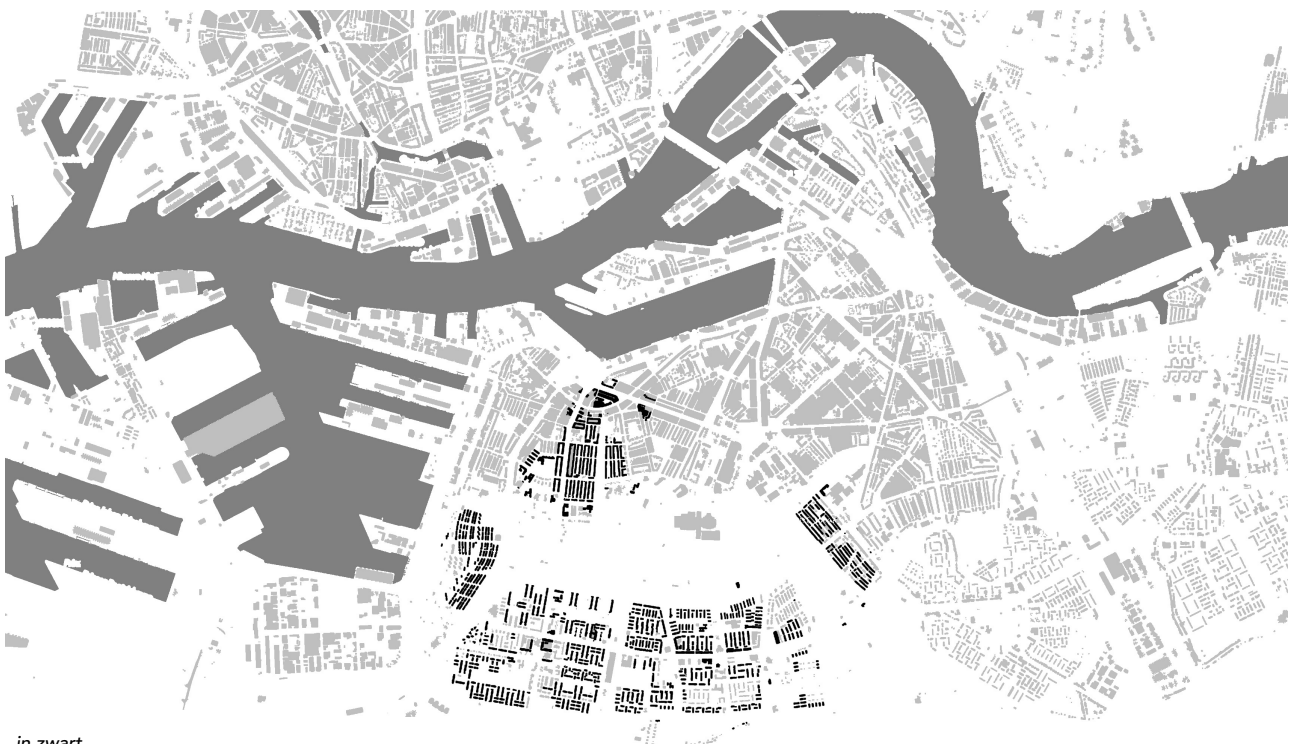
Na de oorlog moeten de plannen voor uitbreiding gewijzigd worden, Zuid moet uitbreiden om de woningnood op te kunnen vangen. Rotterdam breidt vooral de randwijken uit met woonfuncties zodat het centrum ruimte heeft voor overige ontwikkelingen. Omdat de gebruikelijke wettelijke procedures voor stadsuitbreidingen worden doorlopen duren de uitbreidingen lang, maar daardoor hebben stedenbouwkundigen de tijd om een idealistische basis te ontwikkelen voor Zuid. Tussen Charlois en Tarwewijk wordt Carnisse als verbindende wijk gerealiseerd. Pendrecht en Zuidwijk worden onder het Zuiderpark, gescheiden van vooroorlogs Rotterdam als tuinsteden gerealiseerd. Het uitgangspunt van de uitbreiding in de jaren 50 is de wijkgedachte, men moet lopend naar de kruidenier op de hoek kunnen en de wijk moet overzichtelijk zijn. Zuidwijk is ontworpen door van Tijen in samenwerking met Maaskant en de groep Bos. Pendrecht wordt gelijktijdig in 1953 gerealiseerd volgens hetzelfde principe met een ruime en groene opzet. Lid zijn van de bewonersvereniging is verplicht en de bewoners hebben daardoor een hechte gemeenschap.



Zuidwijk



Pendrecht



in zwart

Pendrecht Zuidwijk en Carnisse (1960)

1960-1980

De woonwijken worden verdicht, er zijn geen grote stedenbouwkundige projecten op Zuid. De eerste problematiek komt voor in bijvoorbeeld de Zuidwijk. Mensen verhuizen niet alleen vanwege bewuste overweging naar Zuid, maar vanwege het goedkope woonaanbod. Goedkope arbeidskrachten worden uit zuidelijke landen aangetrokken om het werk te doen wat de eigen bevolking niet meer wilt doen. Deze groep bewoners nemen inmiddels ongeveer 50% van de bevolkingsopbouw van de deelgemeente Feijenoord en Charlois voor hun rekening. (Team Deetman/Mans 2011) De verpaupering van de wijken zet in en er worden renovatieprojecten uitgevoerd om dit tegen te gaan.

1980-2000

Na het realiseren van de van Brienenoordbrug in 1965 in Rotterdam, wordt ook IJsselmonde een gebied waar plannen voor gemaakt worden. De deelgemeente IJsselmonde wordt in 1980 opgericht. De haven begint op dit moment haar werkzaamheden weg te trekken uit het centrum en begint een beweging westwaarts te maken. Dit schaadt de werkgelegenheid op Zuid. Rotterdam wijst ook groeikernen buiten de stad aan, wat een uitstroom van de welgestelde bewoners van Zuid op gang brengt. De VINEX locaties tegen het Zuiden van Rotterdam aan gebouwd dragen hier aan bij.

2000 en verder

Te zien op de kaarten is dat vanaf 2000 vooral grootschalige ingrepen zichtbaar zijn op de Kop van Zuid en op de Laan op Zuid. Grote wolkenkrabbers verrijzen op het Manhattan aan de Maas en op de Laan op Zuid wordt een grootstedelijk plan gerealiseerd. Op Zuid blijft de uitstroom van bewoners die het beter krijgen doorgaan, hierdoor lijkt Zuid in een put te zitten wat betreft inkomens en sociale kwaliteiten. Het goedkope woningaanbod trekt bovendien kansarmen en lage inkomensgroepen uit het buitenland aan, wat er voor zorgt dat er geen algehele sociale stijging plaatsvindt voor Zuid.

Wat leert de Geschiedenis?

Rotterdam Zuid is een stad ontworpen met een idealistische achtergrond met als hoofdzakelijk doel, wonen te faciliteren. De wijkgedachte van de Zuidwijk zorgt voor een hechte gemeenschap die vandaag de dag niet meer zo succesvol lijkt te zijn door een veranderend landschap van bewoners.

Naast het contrast tussen het centrum van Rotterdam en Zuid, is er dus ook een sterke tweedeling op Zuid zelf. Die van de vooroorlogse wijken en de na-oorlogse. Vooroorlogs Tarwewijk en Charlois zijn gerealiseerd met het werk in de havens als gedachte en zijn sterk afhankelijk van hun aders naar het centrum aan de andere kant van de Maas (metro en Maastunnel). Het stadsplan is duidelijk ontworpen met grote brede verkeersassen en woonwijken met dichte bouwblokken.

Na-oorlogs Zuidwijk en Pendrecht zijn daarentegen als op zichzelf staande tuinsteden ontworpen gericht op het "wonen". Beide wijken delen een centrale as (Slinge) en hebben buurtcentra voor winkels, recreatie en werk. De tuinwijken op Zuid hebben een open "lege" opzet met veel groen en ruimte. De wijken zijn met een sterk idealistisch doel ontworpen en hebben een hoge hoeveelheid bewoners vanwege de woningnood na de bombardementen.

Samenvattend waren de bewoners op Zuid in het verleden altijd verbonden met de activiteiten uit de havens, als havenarbeiders of simpelweg omdat het bij hen in de achtertuin plaatsvond. De havens zorgde ervoor dat de bewoners op Zuid een gemeenschap vormde. Het terugkeren van de havens als een verbindend element voor de bewoners op Rotterdam Zuid kan daarom een mooie historische betekenis hebben. Ook voor het havenbedrijf kan dit een mooie manier zijn om de kennis van de bedrijvigheid in de havens naar de stad terug te brengen.

Locatie voor een gebouw voor Zuid

De Havens zijn vanwege hun invloed op het ontstaan van Rotterdam Zuid een mooi historisch aanknooppunt om de nieuwe identiteit van Zuid op te bouwen. De havens was wat de bewoners verbond en wellicht kunnen deze plekken vandaag de dag opnieuw zo'n functie vervullen

Rotterdam Zuid:



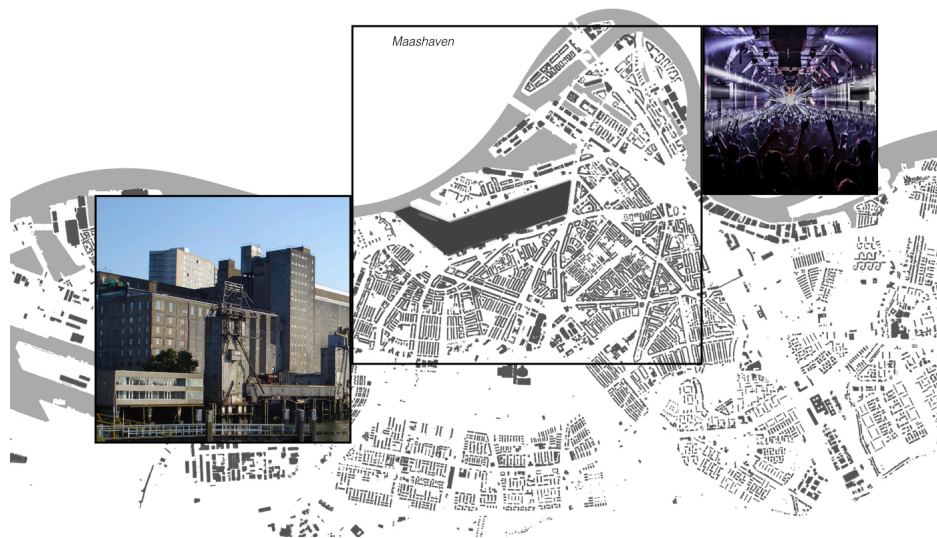
Op Rotterdam Zuid zijn drie grote havengebieden te vinden, de Waalhaven, de Maashaven en de Rijnhaven.



In de Waalhaven was vroeger de Rotterdamse Droogdok Maatschappij te vinden en is niet lang geleden de RDM campus gerealiseerd. Dit project richt zich op onderwijs in technologie en de havenindustrie. Omdat deze haven meer buiten Rotterdam Zuid ligt, is deze minder aantrekkelijk om een plek te ontwerpen die de bewoners verbind en waar ze zich mee kunnen identificeren.



De Rijnhaven ligt aan de Wilhelminapier en Katendrecht. De Wilhelminapier wordt langzaam maar zeker volgebouwd met wolkenkrabbers met miljoenen-appartementen. In Rotterdam wordt de kop van Zuid dan ook gezien als meer deel van het centrum dan van Zuid. Katendrecht heeft de laatste jaren mee geprofiteerd van de interesse die de Wilhelminapier heeft opgebouwd. Initiatieven zoals de Fenix Food Factory hebben dit gebied nieuw leven ingeblazen.



De Maashaven begint steeds meer activiteit te zien. Het zou mooi zijn als de stap in ontwikkelingen die gezet is van de Wilhelminapier naar Katendrecht, doorgezet kan worden naar Charlois over de Maashaven heen. Op de straatgesprekken die gevoerd zijn in Charlois komt naar voren dat de bewoners de spaarzame momenten dat er een pondje vanaf Charlois naar de SS Rotterdam varen erg waarderen. Ze voelen zich op dat moment meer verbonden met de activiteiten van Katendrecht en op de Wilhelminapier.

Een plek aan de Maashaven is dus mooi om een ontmoeting tussen "Zuid" en "De stad" te organiseren.

Situatie Zuid en Maashaven

Wat over het algemeen op Zuid opvalt is dat de woongebieden bijna geen enkele relatie hebben met het water uit de haven. De wijken zijn erg gericht op de binnenwerelden die door de grote verkeersaders die het gebied doorkruisen gecreëerd worden.

"Zuid is te kenschetsen als een 'archipel' van wijken, gescheiden door fysieke barrières en met relatief weinig mobiliteit tussen wijken. Dat leidt er toe dat goede initiatieven op Zuid nauwelijks een olievlekwerking hebben. Ook de positieve ontwikkelingen op de Kop van Zuid hebben een tot dusver beperkte positieve invloed op aangrenzende wijken." (Zuid Ontwikkeling vanuit kracht, team Deetman/Mans 2011).

Dat de invloed van goede initiatieven nauwelijks verspreid is spijtig, maar we zien dat de ontwikkelingen op Katendrecht hebben geleid tot een voetgangers en fietsersbrug die gebouwd is tussen Katendrecht en de Wilhelminapier. Door deze ontwikkeling is ook het Deliplein op Katendrecht meer gaan leven en ontstaat er nieuwe bedrijvigheid. Deze ontwikkeling is echter ook deels op gang gekomen vanwege de ontwikkelingen van nieuwe, hoogwaardigere woningen op Katendrecht.

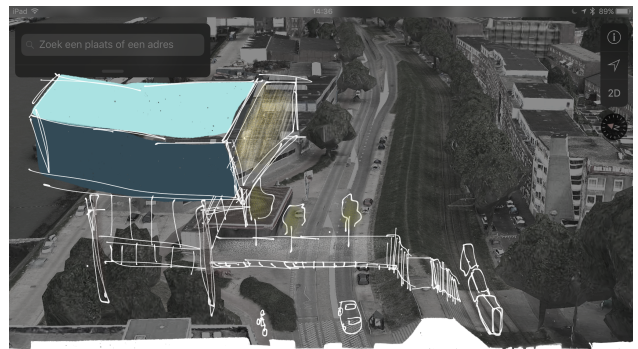
Om te zorgen dat deze ontwikkelingen zich verder kunnen groeien moet alleen de Maashaven nog worden overgestoken. Onder de Maashaven ligt Charlois met de wijken Oud-Charlois, Tarwewijk en Carnisse.

De verbinding van Zuid met de aangrenzende Maashaven is op dit moment niet erg sterk. De haven en de wijk zijn gescheiden door een muur van grote gebouwen aan de haven, een drukke autoweg, een dijk en daarlangs een trambaan en autoweg. Slechts op één plek opent de binnenkant van de Tarwewijk zich naar de kade. Hier is de gemeente begonnen met het realiseren van een park langs de kade.

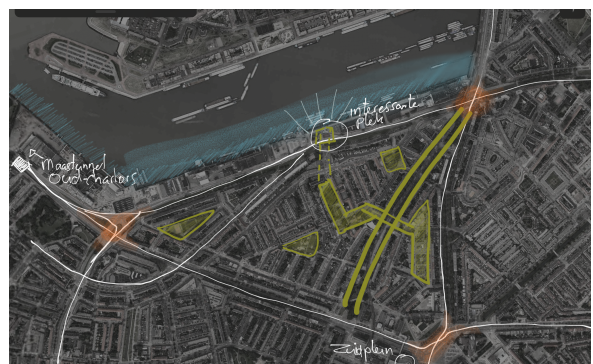
Op deze plek is op historische kaarten ook de oude dorpsweg te zien tussen Katendrecht en Charlois. De dorpsweg komt aan in de Tarwewijk, deze is opgezet als enclave, waarbij lange doorlopende bouwblokken de buurt omringen die maar op enkele plekken door te steken zijn. De oude verbinding is nog vaag terug te zien in het wegennetwerk in Tarwewijk vandaag de dag, zo zien we een knik in de Brielselaan op deze plek en is dit een van de weinige plekken waar de enclave van de Tarwewijk ingestoken kan worden.

De Maashaven leent zich dus uitstekend om een gebouw te realiseren waar de mensen van Zuid trots op kunnen zijn. Door te zorgen dat de verbinding van de stad met de haven verbeterd wordt kan deze weer een betekenis krijgen voor de bewoners die tegenwoordig op Zuid wonen.

In de Tarwewijk is een groenstructuur aanwezig die bestaat uit kleine groene pleintjes waarvan sommige aan elkaar verbonden zijn via paden etc. De Maashaven kan aangesloten worden door een kleine stedenbouwkundige ingreep en zo ontstaat er een route die langs groene openbare ruimte vanaf de Brielselaan tot aan Zuidplein loopt. Dit zal in combinatie met het uitzicht over de haven de centrale functie van het gebouw benadrukken en mensen uitnodigen het gebouw eens te bezoeken.



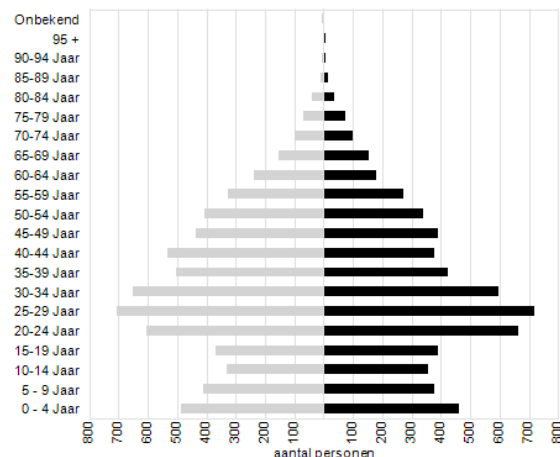
schets mogelijk verbindend uitkijkpunt



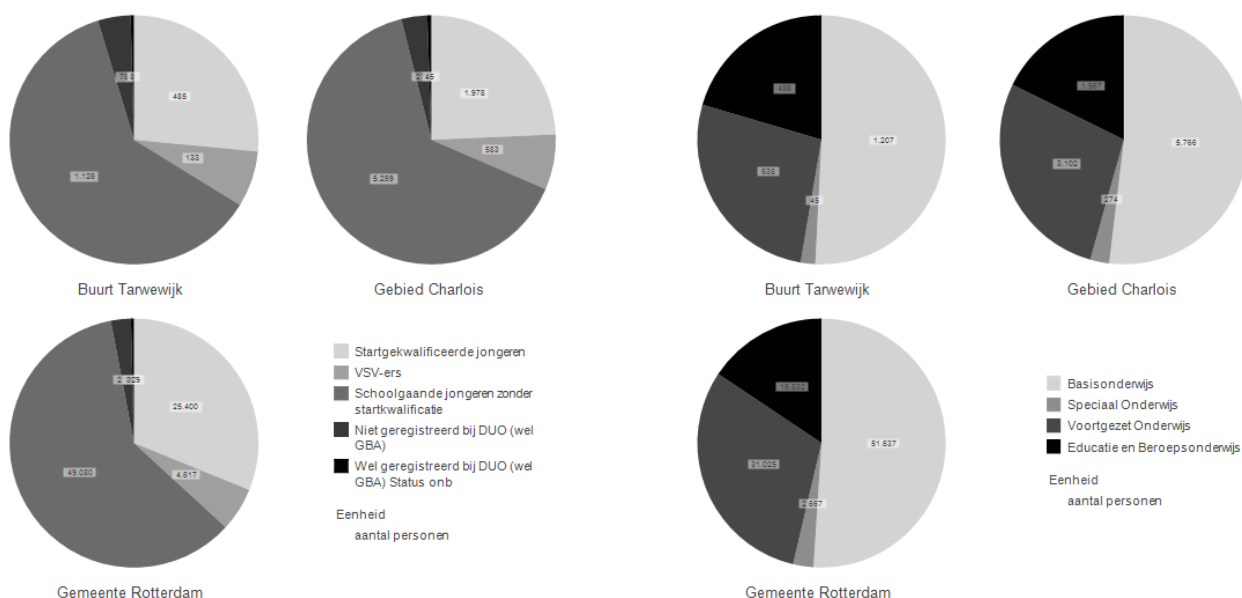
Openbaar vervoer
 Tramlijn 2 Keizerswaard><Kromme Zandweg
 Buslijn B7 - Centraal>Deur<Zuidplein
 Metro DE - Centraal > Bus/Tram

Tarwewijk

De Locatie ligt in/tegen Tarwewijk. Tarwewijk is een redelijk doorsnee wijk op Rotterdam Zuid. Er bevinden zich veel mensen die net op de arbeidsmarkt komen, de wijk is populair bij starters (20-35 jarigen). Op Rotterdam Zuid is er sprake van een groot aantal vroegtijdig schoolverlaters. Dit zijn scholieren die hun hopleiding niet afronden of vervolgen na de middelbare. Tarwewijk is hier geen uitzondering op. Het gebiedsplan Charlois 2014 meldt dat leerachterstanden op bijvoorbeeld het gebied van taal hier aan bijdragen. Het Nationaal Programma Rotterdam Zuid erkent dit probleem ook en richt zich daarom op het zorgvuldig selecteren van de juiste onderwijzers in het basisonderwijs. Het schoolverlaten gebeurt echter meestal tijdens of na het voortgezet onderwijs.

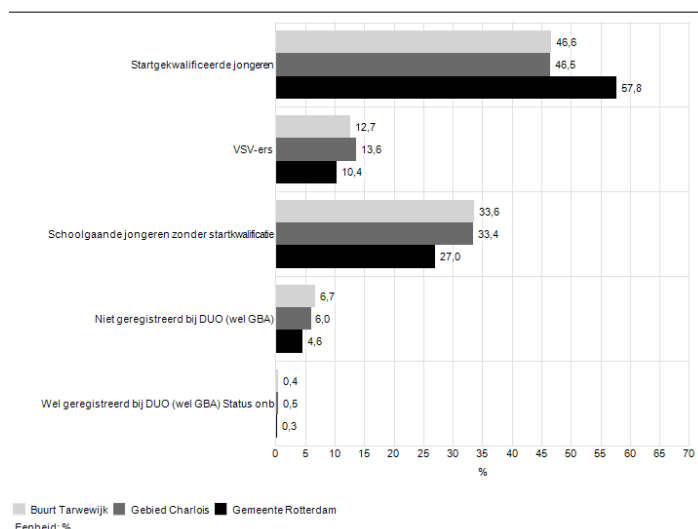


Aan de andere kant is Tarwewijk een wijk met veel ondernemers. De wijk scoort vierde in Rotterdam met het aantal geregistreerde beginnende ondernemingen. (gebiedsplan Charlois 2014)



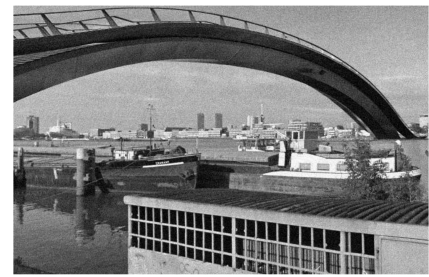
Dienst Uitvoering Onderwijs, bewerking door Onderzoek & Business Intelligence (OBI)

Buurtmonitor



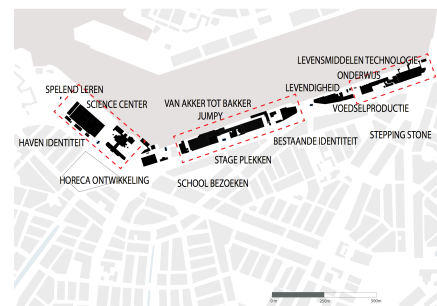
“Charlois aan het water”

Voorheen is in de Maashaven door onder andere de Veldacademie een onderzoek gedaan getiteld: “Charlois aan het water”. In dit onderzoek worden de kansen benadrukt die de Maashaven bieden voor de achterliggende wijken. Er wordt een duurzame toekomstschets gemaakt van de kades van de Maashaven. Kwaliteiten zoals de kennis van de bedrijven in de haven en de ligging aan het water leiden in het onderzoek naar een aangenaam verblijfsgebied, waar het onderwijs zich richt op de gevestigde industrieën. De keuzeplek voor de locatie van mijn gebouw wordt in dit onderzoek gezien als perfecte verbindingsplek met Katendrecht, door een enorme brug te bouwen over de Maashaven wandelen mensen een rondje rond de Maashaven. Een dergelijke brug zou de gekozen locatie nóg beter geschikt maken omdat de mensen die vanuit het centrum de Wilhelminapier of Katendrecht bezoeken slechts een kleine wandeling hoeven te maken om de “etalage” van Zuid en Tarwewijk te kunnen bezoeken. De realisatie van een dergelijke brug is echter niet gemakkelijk omdat de Maashaven op dit moment onder andere gebruikt wordt als ligplaats voor binnenvaartschepen. Dit maakt de constructie van de brug ingewikkeld omdat ze het waterverkeer niet in de weg moet staan.



Impressie brug verbinding met Katendrecht

18 Charlois aan het water Veldacademie



Zonder brug kan de locatie alsnog een sterke connectie maken met Katendrecht. Door een opvallende architectonische vorm neer te zetten kan het gebouw met gemak de interesse wekken van bezoekers van de SS Rotterdam of de Fenix Food Factory. Er zou op drukke dagen zelfs een veerpont kunnen varen om zo bezoekers de haven over te laten steken of zelfs vanaf de Wilhelminapier of de Veerhaven te laten komen (-watertaxi).

In september 2016 heb ik met de Veldacademie gestaan bij een picknick van de organisatie Charlois aan het water. Op deze picknick heb ik gesproken met onder andere bewoners uit Oud-Charlois en Tarwewijk. Tijdens de picknick had de organisatie gezorgd dat er een veerpont tussen de kade aan de kant van Katendrecht naar de uitgang van de Maastunnel bij Oud-Charlois voer. De bewoners die ik had gesproken waren allemaal enorm enthousiast over de mogelijkheid van zo een verbinding voor fietsers en voetgangers. Zoals me werd beschreven fietsen de bewoners op een mooie dag graag een rondje, dat houdt in dat ze 's ochtends via de Maastunnel naar hun werk fietsen in het centrum en 's avonds via de Erasmusbrug terugkeren naar Zuid. Het pontje maakte de fietsroute een stuk aangenamer omdat anders de hele Maashaven rondgefietst moet worden.

Verder spreken de bewoners van onveilige straten en het opschuiven van problemen. Jongeren scholen samen op kruisingen. Doordat er niet voldoende mensen op straat zijn is dit gebied als het ware “het eigendom” van de hangjeugd. Dit maakt het voor bewoners onprettig over straat te gaan. Bewoners gaven echter aan dat meer beveiliging doormiddel van bijvoorbeeld beveiligingscamera's het probleem wel oplossen maar ook verleggen naar andere plekken in de wijk.

Straatbeeld

De woongebieden in Charlois hebben binnenin eigenlijk net als naar buiten de enclaves een zeer gesloten karakter. Hoge gebouwen met een strakke rooilijn en een anonieme plint zorgen voor een hard beeld dat niet erg uitnodigend is lange tijd te verblijven.

Charlois Straatbeeld Frans Bekkerstraat



Langs de drukkeren wegen rondom de enclaves hebben de blokken over het algemeen een winkelplint welke iets meer uitnodigt. Nog steeds is de rooilijn strak en zijn de wegen hoofdzakelijk ingericht voor autoverkeer en transport.

Tarwewijk Straatbeeld Den Hertigstraat



Strategieën voor het verbeteren van de stad

Jane Jacobs schrijft in haar boek "The Death and Life of Great American Cities" over de noodzaak van gemengd gebruik van openbare ruimte. Een stad is levendig wanneer mensen op verschillende momenten van de dag op straat zijn. Dit heeft een positieve sociale invloed op de ervaring van veiligheid in de openbare ruimte. Door een goede mix van functies (o.a. bijv. woon-werk-winkels) is er op elk moment van de dag een ander publiek aanwezig. Het liefst zorg je er daarom voor dat een gebied altijd minstens twee sterke hoofdfuncties biedt. Een levendige buurt zorgt er op zijn plek weer voor dat bedrijvigheid en activiteiten zich willen binden aan die buurt. (Jacobs, J. 1992)

Vanuit dit oogpunt en kijkend naar de historie van Zuid kunnen we zien dat Rotterdam Zuid vroeger de twee functies Wonen en Werk vervulde, tijdens en een periode daarna was daar de functie "winkels" ook belangrijk bij. Langs de havens was geregeld een markt waar de marktkooplui en de bewoners voor gezelligheid zorgde. Na de opening van Zuidplein, zijn vele van deze winkelfuncties verdwenen uit het straatbeeld en hebben zich gecentreerd op en rond Zuidplein. Dat heeft geleid tot een versobering van de diversiteit in aanbod die de wijken op Zuid te bieden hebben. Veel van de winkeltjes die ooit langs de straten te vinden waren zijn nu verdwenen en verhuist naar Zuidplein. Dit heeft een grote invloed gehad op de levendigheid van de straten op Zuid. De markt in de Afrikaanderbuurt bestaat vandaag nog steeds, maar is de straten uit verplaatst naar het Afrikaanderplein.

"Cities for people" is een boek van Jan Gehl. In het boek beschrijft hij wat maakt, dat steden bijdragen aan de leefkwaliteit van de mensen die in die stad wonen (Gehl, J. 2010) Hij noemt enkele belangrijke punten die een stad leefbaar doen maken. Zo behandelt hij de dichtheid van een stad en onderscheid hij bijvoorbeeld Slow traffic environments en Fast traffic environments.

Dichtheid

Dicht bevolkte steden zijn vanzelfsprekend levendiger dan lege steden, Jane Jacobs schrijft echter dat de dichte bevolking niet altijd beter is. In gebieden in de stad waar hoofdzakelijk wonen gebeurt, is er geen directe relatie tussen dichtheid en het leefgemak. Andere doelen/ activiteiten (werk, entertainment) moeten in het gebied plaatsvinden om de vele bewoners te spreiden gedurende de dag. (Jacobs, J. 1992 blz. 201). Ontmoetingen in het park en in de publieke ruimte kunnen op deze manier makkelijker incidenteel plaats vinden.

Gehl schrijft dat moderne woongebieden tegenwoordig laag bevolkt zijn met een hoge spreiding, een eeuw geleden woonde ongeveer zeven keer zo veel mensen in de zelfde ruimte. Dit maakt dat vandaag de dag de sociale cohesie tussen bewoners een stuk lager is dan vroeger. In theorie geldt op Zuid nog steeds een hoge dichtheid. Er is een grote woningvoorraad van kleine appartementen welke in voor Nederlandse begrippen in redelijk hoge dichtheid zijn gebouwd. In de oudere buurten op Zuid, Tarwewijk, Oud-

	1900 Old city areas	2000 New city ares (high density)	2000 New city ares (low density)	2000 New city areas (suburbs)
Average size of household	 4 people	 1.8 people	 2 people	 2.2 people
Average dwelling area per resident m ² /sq. ft.	 10/110	 60/650	 60/650	 60/650
Floor to plot ratio	 200%	 200%	 25%	 20%
Number of dwellings per hectare	 475	 155	 21	 8
Number of residents per hectare	 2,000 persons	 280 persons	 42 persons	 17 persons

Charlois etc. zien we wel een grote diversiteit in de woningvoorraad. Hier staan de gezinswoningen met voor en achtertuin tussen de appartementenflats. In theorie zorgt een diversiteit van woningtypologieën voor een sterkere buurt, omdat niet alle groepen bij dezelfde problemen getroffen wordt.

Fast traffic - Slow traffic

Jan Gehl beschrijft in *Cities for people* (p.42) de invloed van een inrichting van een gebied op de leefbaarheid. Hij maakt onderscheid in verschillende snelheden, 5km/h (wandel snelheid) en 60 km/h (autosnelheid).



5 km/h (3 mph)



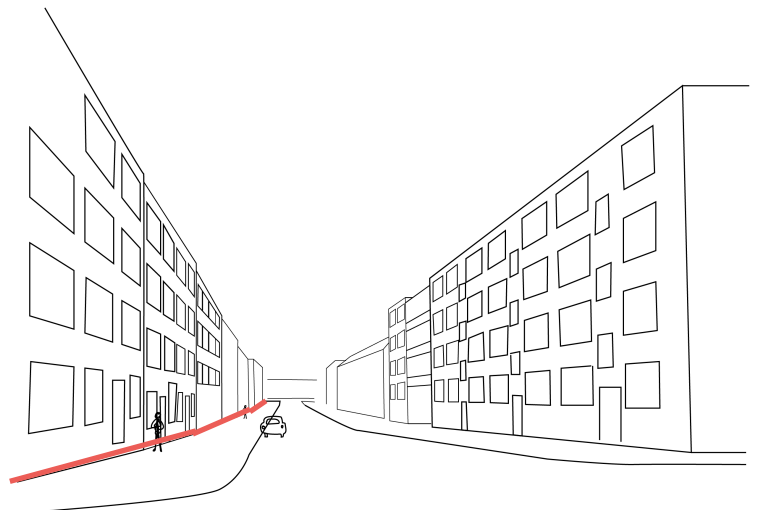
60 km/h (37 mph)

(Gehl, J. 2010) *Cities for People*

Deze twee snelheden kenmerken zich aan de zogenoemde "soft edges" en "hard edges". Dat houdt in dat als er langs een weg veel gebeurt, men geneigd is zich rustiger door dit gebied te verplaatsen. Om leefbaarheid te stimuleren is het verblijf in de openbare ruimte erg belangrijk. Het is dan ook vanzelfsprekend dat een langzame snelheid en soft edges wenselijk zijn voor een aangename omgeving.

Op Zuid zien we gevarieerde straten maar wat meteen opvalt is dat de rooilijn van de gebouwen vrijwel altijd zeer strak is opgesteld. Dit zorgt voor een harde grens tussen openbaar en prive. De straten van Zuid passen dus beter bij de snellere verplaatsing dan de soft edges van de langzame levendigheid.

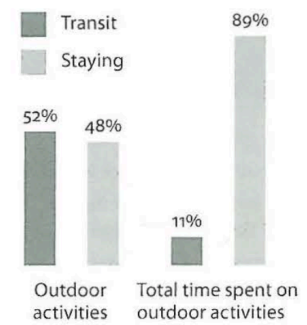
Charlois Straatbeeld Frans Bekkerstraat



Cities for staying

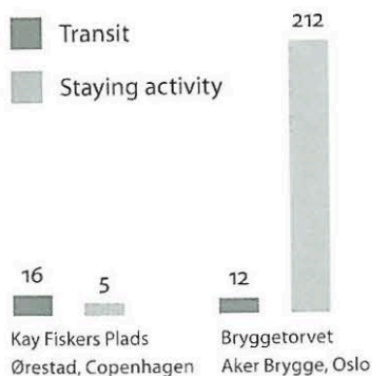
Verplaatsende activiteiten zijn vaak van korte duur, dit betekend dat mensen kort langskomen en dan weer verdwijnen. Deze activiteiten voegen dus weinig toe aan het straatbeeld. Om dus de levendigheid in een gebied te bevorderen moet ingezet worden op de activiteiten op straat waar mensen zich langere tijd op straat bevinden.

Door mogelijkheden voor ontmoeting en ontspanning te bieden op straat, ontstaat een aangename "slow traffic" zone. Dit draagt bij aan de leefkwaliteit van het gebied. Als voorbeeld noemt Gehl twee nieuwe pleinen, een in Oslo en een in Copenhagen. het plein in Copenhagen is ingericht als terras, waar het plein in Oslo vooral voor verkeer is ingericht. Op een zomerdag is het plein in Copenhagen veel aangener voor verblijf en verzamelen zich hier dan ook de mensen.



A study of outdoor activities in 12 Canadian residential streets. "Come and go" activities make up more than half of the number of activities but are all very short in duration. Staying activities last an average of nine times longer and therefore contribute 89% of life in the streets.⁴

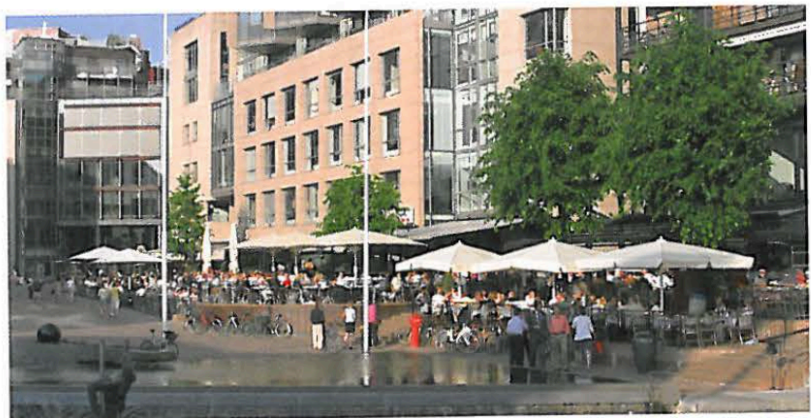
lengthy stays mean lively cities



The bar graph shows the average number of people who stay on two newly built squares in Copenhagen and Oslo respectively, on summer days between 12 noon and 4 pm.

Top right: Pedestrians race through this square between the Metro station and a shopping center in under a minute (Kay Fiskers Plads, Ørestad, Copenhagen, Denmark).

Below right: The activity level at this square on a typical summer day is 10 times greater because the public is invited both to walk and to stay here. (Bryggetorget, Oslo, Norway).⁷



(Gehl, J. 2010) Cities for People

Cities for meeting

Zien en horen zijn de twee meest belangrijke en gebruikelijke vormen van contact tussen mensen in de publieke ruimte. Dit draagt altijd bij aan dat mensen geïnformeerd en geïnspireerd raken en overzicht behouden. Visueel contact en audio contact kunnen ook een uitgangspunt zijn; Door te zien en horen uitgebreidere contacten opbouwen.

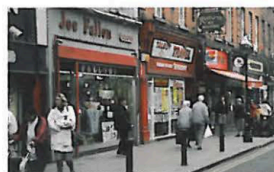
Om de mens te kunnen faciliteren in ontmoeting moet er rekening gehouden worden met de gevels en de inrichting van de openbare ruimte. Door ruimte functies en een inrichting te geven die uitnodigen langer te verblijven, is het aantrekkelijker langer op straat te blijven. Dit kan uiteindelijk leiden tot meer informele ontmoetingen

soft edges — and hard

Scale and Rhythm

The 5 km/h – 3 mph scale, compact and full of interest with narrow units and many doors.

The 60 km/h – 37 mph scale works for drivers on the move, but not for pedestrians.



5 km/h – 3 mph



or 60 km/h – 37 mph scale

Transparency

Walking in the city is enhanced for pedestrians if they can see goods on display and what is going on inside buildings. And that works both ways.



Open



or closed

Appeal to Many Senses

All our senses are activated when we are close to buildings that provide interesting impressions and opportunities.

In contrast, eight posters do not inspire.



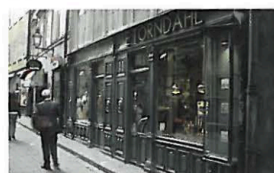
Interactive



or passive

Texture and Details

City buildings hold attractions for pedestrians walking slowly. Appealing ground floors offer texture, good materials and a wealth of details.



Interesting



or boring

Mixed Functions

Narrow units and many doors supplemented by a wide variation in functions provide many points of exchange between in and out and many types of experiences.



Varied



or uniform

Vertical Façade Rhythms

Ground floors with primarily vertical façade rhythms make walks more interesting. They seem shorter too, compared to walks along horizontally oriented façades.



Vertical



or horizontal

Source: "Close encounters with buildings," Urban Design International, 2006.

(Gehl, J. 2010) Cities for People

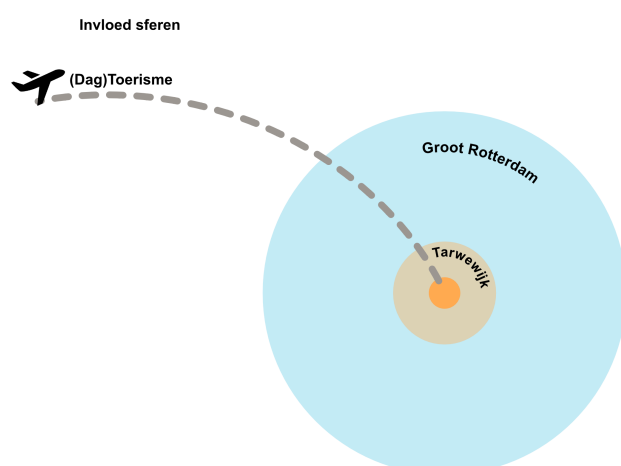
Strategieën voor het verbeteren van Rotterdam Zuid

Rotterdam is de tweede stad van Nederland als het op het aantal inwoners aankomt. Een groot deel van deze inwoners woont op Zuid. De Maas fungeert als een barrière tussen Zuid en het centrum, uit gesprekken met betrokkenen van onder andere culturele instituten uit het centrum kwam naar voren dat ze relatief weinig bezoekers uit Rotterdam Zuid trekken. Dit terwijl de faciliteiten op Rotterdam Zuid duidelijk in de minderheid zijn tegenover het centrum. Als een ontwerp iets moet bieden ter verbetering voor de bewoners van Rotterdam Zuid, wat voor een functie moet dat ontwerp dan krijgen?

Cultuur op Zuid

Rotterdam heeft recentelijk een onderzoek gestart naar een nieuw cultureel instituut op Rotterdam Zuid. Dit instituut moet als katalysator fungeren voor de ontwikkelingen die onder andere het Nationaal Programma Rotterdam Zuid voor ogen heeft. De plannen voor het instituut zijn momenteel nog in de beginfase, ook wat betreft de schaal. De gemeente heeft wel uitgesproken dat het een gebouw van internationale allure moet worden waarbij wordt verwezen naar steden als Parijs, Sao Paulo en Birmingham waar de gebouwen ook een belangrijke bijdrage leveren aan de cultuur van de stad. Voor het onderzoek naar de haalbaarheid van dit project is 115.000 beschikbaar gesteld waarvan 75.000 betaald wordt door het Rijk en 40.000 door de gemeente.

Vroeger kenmerkte culturele centra zich door een heldere tweedeling in podium en zaal of werkruimte en toeschouwersruimte. Tegenwoordig zijn cultuurcentra een erg uiteenlopende typologie geworden waar tentoonstellingen, theater muziek en ontmoeting gefaciliteerd worden. De culturele centra van een grotere schaal die een gehele stad of zelfs daar buiten bereiken hebben allen een uitgesproken architectonische uitstraling. Deze uitstraling zorgt er voor dat de cultuurcentra opvallen in het stedelijk landschap en benadrukken de publieke functie van het gebouw.



Dagtoerisme

- Wow factor, Visitekaartje Rotterdam Zuid
- Ontmoeten
- Ontspanning
- Ansichtkaart waardig

Groot Rotterdam

- Ontmoeting
- Kennis
- Ontspanning
- Landmark

Tarwewijk

- Ontspanning
- Ontmoeting
- Onderwijs
- Oriëntatiepunt

Cultuur in Rotterdam

In Rotterdam bevinden zich meerdere gebouwen die geclassificeerd zouden kunnen worden als een cultuurcentrum. Wat opvallend is is dat de balans van dit soort voorzieningen tussen Rotterdam centrum en Zuid enorm uit evenwicht is. De voorzieningen in het centrum richten zich bovendien meer op de "hippe", hoger opgeleide bevolking van Nederland.

Hieronder staat het resultaat van een zoekopdracht naar cultuurcentra in Rotterdam (staatopdekaart). De centra aangegeven met groen zijn gesitueerd Rotterdam Zuid. We zien dat uit deze 30 voorzieningen slechts slechts vijf (Luxor Theater staat bij zowel Muziek als Theater) voorzieningen op Zuid liggen. Vooral de verhouding van musea op Rotterdam Zuid is opvallend.

Musea	Muziek/Poppodia	Theater
Boijmans van Beuningen	C5 Jazz	Jeugd theater Hofplein
Chabot Museum	De Doelen	Lantaren/Venster
Haven Museum	Doelen Cafe	Luxor Theater
Het Schielandhuis	Luxor Theater	Prinses theater
Kunsthal Rotterdam	Nighttown	Rotterdamse Schouwburg
Maritiem Museum	Off Corso	Theater de Evenaar
De Dubbele Palmboom	Rotown	Theater Hal 4
Huis Sonneveld	Waterfront	Theater Zuidplein
Natuurmuseum		
Nederlands Architectuur Instituut NAI		
Nederlands Fotomuseum		
Tram Museum		
Villa Zebra		
Wereldmuseum		
Witte de With Centrum voor hedendaagse kunst		

Aanbod cultuur op Zuid

Het Fotomuseum van Rotterdam is gesitueerd op de Wilhelminapier en ligt daarmee dicht bij het nieuwe Luxor Theater en Lantaren/Venster. De Wilhelminapier heeft zich in Rotterdam mede vanwege de nieuwe appartementen en chiquere horeca gelegenheden gemaakt tot een centrumstedelijk gebied. De Wilhelminapier wordt door de Rotterdammer vaak gerekend tot Rotterdam centrum en niet tot Zuid. Sinds de realisatie van de voetgangersbrug die Katendrecht met de Wilhelminapier verbind is de relatie tussen Zuid en Wilhelminapier verbeterd. Uit de lijst van het aanbod cultuur op Zuid bevindt zich alleen Theater Zuidplein zich echt centraal voor Zuid. Theater Zuidplein zet zich dan ook in om een breed publiek te trekken van verschillende achtergronden.

Fotomuseum

Het Nederlands Fotomuseum in Rotterdam is het nationale museum voor fotografie met een indrukwekkende collectie van meer dan 5,5 miljoen beelden. Het museum laat fotografie in al haar facetten zien: documentair en experimenteel, hedendaags en historisch. Naast tentoonstellingen met grote namen uit de Nederlandse en internationale fotografiewereld, toont het museum met regelmaat werk uit eigen collectie. Dit vertegenwoordigt een belangrijk deel van het visuele erfgoed van Nederland. (<https://www.nederlandsfotomuseum.nl/over-het-museum/>)



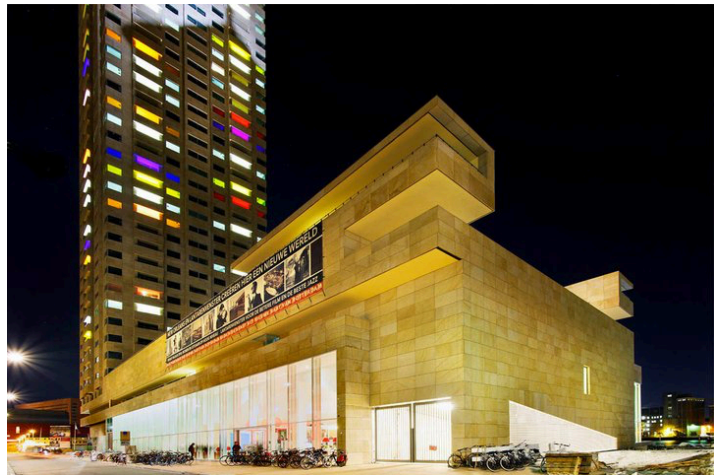
Luxor Theater

In 2001 werd op de Kop van Zuid onder aan de Erasmusbrug een nieuw Luxor Theater gebouwd, ontworpen door architect Peter Wilson. Het theater in het centrum, dat zou sluiten, bleef ook open, waardoor de twee theaters tegenwoordig het 'oude' en 'nieuwe' Luxor Theater worden genoemd. De zaal, met 1535 stoelen, biedt een podium voor grootse musical-, opera-, circus- en dansproducties en vele internationale sterren. (https://www.luxortheater.nl/het_theater/Nieuwe_Luxor_Theater/)



Lantaren/Venster

Lantaren/Venster heeft vijf filmzalen van verschillende grootte met in totaal ruim 600 zitplaatsen. Daarnaast is er één grote zaal. Deze zaal kan als filmzaal fungeren met 300 zitplaatsen maar wordt ook voor concerten gebruikt. De ligging op de Wilhelminapier maakt dat Lantaren/Venster midden in het cultureel centrum van Rotterdam ligt. (https://www.lantarenvenster.nl/386-OVER_LANTARENVENSTER)



Theater Zuidplein

Theater Zuidplein is perfect gesitueerd in het centrum van Rotterdam Zuid. Het theaterprogramma, de prijs van de toegangskaartjes en het hoge serviceniveau zijn afgestemd op mensen met de meest uiteenlopende achtergronden zodat voor iedereen op Zuid wat te beleven valt. Door een breed scala aan voorstellingen en cultuur te bieden met verschillende prijsniveaus kan iedereen ongeacht inkomen dit theater bezoeken. (<https://www.theaterzuidplein.nl/het-theater/theater-zuidplein/>)



Villa Zebra

Villa Zebra is een kindermuseum voor hedendaagse beeldende kunst. Villa Zebra maakt tentoonstellingen voor kinderen van 3 t/m 12 jaar en ontwikkelen daarbij, op basis van hun 'villasofie', workshops, educatief materiaal en projecten op scholen en in de wijk met Villa Zebra Pop-up. De tentoonstellingen richten zich op interactieve exposities waar de kinderen doormiddel ontdekking verschillende vragen beantwoorden. Daarnaast worden in Villa Zebra workshops aangeboden waar de kinderen zelf kunst maken. (<http://www.villazebra.nl/infosite/>)



Cultuurpaleis

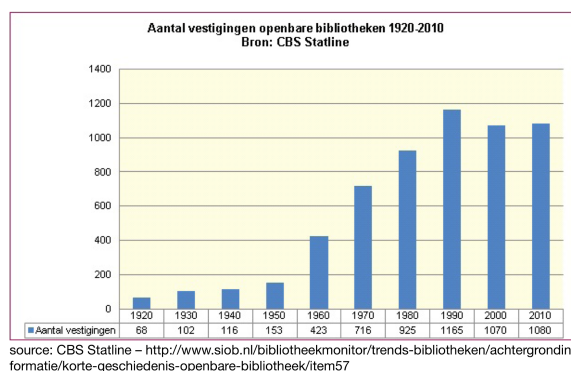
Op 21 februari 2017 was een bijeenkomst op de Veldacademie waar onder andere de gemeente, Mecanoo en enkele betrokkenen met betrekking tot cultuur in Rotterdam aanwezig waren. Tijdens deze bijeenkomst heb ik gesproken met verschillende partijen. Een van de doorlopend terugkerende punten was dat de aanwezigen eigenlijk niet tot een conclusie konden komen wat een gebouw voor cultuur op Zuid precies moet inhouden.



Wat speelt er cultureel allemaal op Rotterdam Zuid? Een rijksmuseum 2.0 kan op deze plek toch nooit werken? Moeten de bewoners zelf niet centraal staan in het gebouw? Dit waren allemaal punten die in het gesprek behandeld waren. Vanwege dat de onderzoeken en discussie rondom dit onderwerp nog lopen en er gevraagd is enige vorm van geheimhouding te garanderen kan ik niet dieper in detail ingaan op wat er deze dag is besproken. Wel kan ik zeggen dat de besprekingen mee zijn genomen in dit onderzoek en uiteindelijk van invloed zijn geweest op het ontwerp.

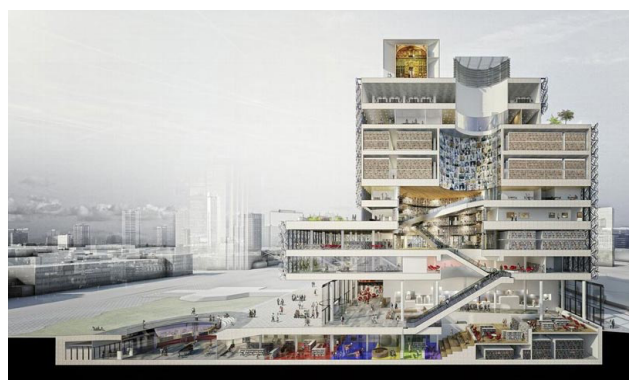
Bibliotheek

De bibliotheek heeft de afgelopen jaren een terugloop gehad in populariteit maar recentelijk is het belang van deze publieke functie in de stad weer op zijn retour. (SIOB 2014) We zien bijvoorbeeld in Rotterdam de "Leeszaal Rotterdam West" (leeszaalrotterdamwest.nl) wat een leeszaal is die door bewoners/gebruikers beheerd wordt. Ook de gemeente Rotterdam heeft haar besluit veel bibliotheek locaties te sluiten teruggedraaid en een nieuwe aanpak opgesteld.



Birmingham public library

Mecanoo heeft een toelichting gegeven over de invloed van the Birmingham public library op de stad. In Birmingham speelt hetzelfde wat betreft ontwikkelingen met de bibliotheek als in Nederland (en overal ter wereld). Qua samenstelling van stad hebben Birmingham en Rotterdam veel overeenkomsten, dat wil zeggen: er is een rijke mix aan culturen aanwezig en de stad had vroeger welvaart vanwege de industrie, maar deze heeft tegenwoordig de stad verlaten.



Tijdens de toelichting beschreef Houben dat de bibliotheek veel beter werkt dan eerder verwacht en ze liet een video zien met interviews waar bewoners van Birmingham hun ervaring deelde met het gebouw. Een bibliotheek is voor een stad altijd een bijzondere openbare ruimte. In een bibliotheek kan iedereen zonder voorwaarden aanwezig zijn. Dat betekent dat er geen aankoop en geen lidmaatschap benodigd is. In die zin is de bibliotheek van een stad deel van de openbare ruimte en daardoor eigendom van iedereen die in de stad woont. Daardoor kan een mooi ontworpen gebouw bijdragen aan het welkome gevoel dat een stad haar inwoners biedt.

Echter vanwege de grote schaal van de Birmingham library en het feit dat het hele gebouw samengevoegd is tot een groot geheel, zijn de openingstijden van de bibliotheek wegens bezuinigingen ingekrompen.

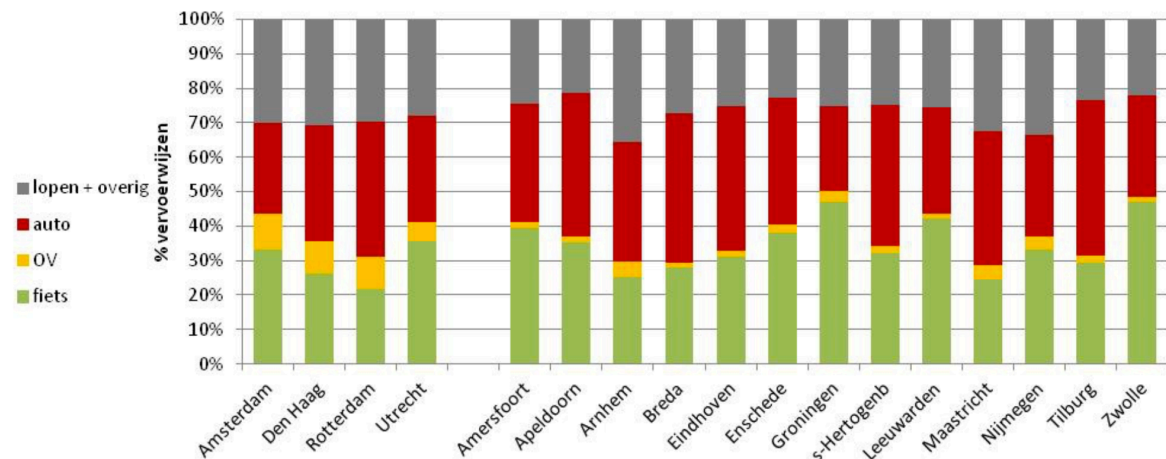
Functies voor ontwerp

Een bibliotheek functie zal in mijn gebouw dus een goede basis bieden om mensen uit te nodigen het gebouw te bezoeken. De ongedwongen sfeer maakt dat bezoekers zich nooit hoeven te verantwoorden. Er moet wel opgepast worden met de schaal van het gebouw. Als het gebouw te veel "upkeep" vereist tijdens openingsuren betekent dit dat bij bezuinigingen mogelijk de openingsuren worden ingekort. Door te zorgen dat de onderdelen van mijn ontwerp los van elkaar kunnen functioneren kunnen ze elkaar versterken maar ook onafhankelijk opereren.

Om cultuur de ruimte te geven op Zuid is al een theater aanwezig (Theater Zuidplein) dat goed functioneert en aansluit op de bewoners. Een museum waar de bewoners een collectie of tentoonstelling kunnen bezoeken is op Zuid nog afwezig, daarom is het opnemen van een tentoonstelling/expositieruimte een ander uitgangspunt. Met een ruime/vrije opzet kunnen wisselende tentoonstellingen gerealiseerd worden die zich richten op de actualiteiten en verschillende doelgroepen op Zuid.

Fietsen op Zuid

Terugkijkend naar Jan Gehls opmerkingen over de stad is Rotterdam Zuid duidelijk een “Fast city” (Cities for People, J. Gehl), door de brede lanen en ruim opgezette straten en lange assen geven bewoners de auto snel de voorkeur om zich te verplaatsen. Dit is onder andere te zien aan het problematisch lage gebruik van fietsen. (Fietsen op Zuid, Fietzersbond; Gemeente Rotterdam 2015). Het stadsdeel is simpelweg niet ingericht op langzame verplaatsing. De Nederlandse Fietzersbond heeft in opdracht van de gemeente Rotterdam onderzocht wat de reden is van het lage aantal fietsers en wat er gedaan kan worden aan de lage hoeveelheid fietsers op Zuid.



Bron: KIM Mobiliteitsbeeld 2014



Foto van: <http://www.fietsenopzuid.nl>

Er wordt in het project Fietsen op Zuid onder andere gekeken naar een recent onderzoek naar een succesvol fietsbeleid. Harms splitst de ingrediënten van een succesvol fietsbeleid op als volgt:

- **HARDWARE:** nieuwe en verbeterde fietsinfra, fiets in de keten, autogebruik ontmoedigen (bijv. met parkeerbeleid)
- **SOFTWARE:** educatie en informatie
- **ORGWARE:** organisatie en implementatie van beleid (monitoring op meetbare en haalbare doelen, betrokkenheid en participatie, flexibiliteit en adaptiviteit)
- **CONTEXT:** sociaal en ruimtelijk

(Harms et al., 'Ingrediënten voor succesvol fietsbeleid'. 2015)

Op Rotterdam Zuid wordt op het moment al flink aandacht besteed in het onderwijs voor de fiets. Zo zijn er wekelijks fietslessen voor allerlei verschillende doelgroepen te vinden. Vanuit het project wordt er voor gezorgd dat ook op scholen de fiets wordt meegenomen. De jeugd en jongvolwassenen zijn in Nederland de grootste gebruikers van de fiets en omdat deze het toekomstig straatbeeld bepalen is het verstandig daar op in te zetten.

De infrastructuur op Rotterdam Zuid is enorm ruim opgezet. Dit betekent dat er ruimte is voor aanpassingen. De ruime opzet is echter hoofdzakelijk het resultaat van de grote afstanden die te vinden zijn op Zuid. Deze afstanden maken het verleidelijk om de auto te nemen. Kijkend naar Delft kan gezegd worden dat het daar juist enorm onaantrekkelijk is om per auto de stad te doorkruisen en doordat fietsers zijn toegestaan in de wandelgebieden is het aanzienlijk sneller om de fiets te gebruiken. Hoewel Delft qua schaal en afstanden niet is te vergelijken met Rotterdam Zuid kan wel gezegd worden dat het onaantrekkelijk maken van het gebruik van auto's effect heeft op het aantal fietsers.

In Rotterdam Zuid is het vanwege de afstanden haast onmogelijk het gebruik van auto's onaantrekkelijk te maken zonder bereikbaarheid te dwarsbomen.

Daarom is het verstandiger te richten op het aantrekkelijk maken van de fietsinfrastructuur. "Fysieke barrières als tram- en metrobanen, maar ook autostraten zijn op bepaalde plaatsen knelpunten die een betere mobiliteit voor Zuiderlingen tegengaan.

Deze fysieke barrières hebben ook hun invloed op het fietsgebruik. Op Zuid zijn veel doorgaande wegen met gemengd verkeer die een heel hoge auto-intensiteit hebben en mede daardoor niet optimaal zijn voor fietsers: bijvoorbeeld de Beijerlandse laan, Hillevliet en de Randweg." (Fietsen op Zuid, Fietsersbond; Gemeente Rotterdam 2015) Door fietsers meer voorrang te geven, aangename fietsroutes en voldoende stallingen te bieden, kan het fietsen aangespoord worden onder bewoners op Zuid.

"It's not about a bike, it's about where a bike can take you!"

Mayor Taylor Bicycle Club: <http://www.cascade.org/learn/major-taylor-project>

Aanpak

Om het fietsen aantrekkelijker te maken is de afgelopen jaren enorm geïnvesteerd in snelfietsvoorzieningen zoals fietssnelwegen tussen steden. Het straatbeeld op Zuid voor fietsers sluit enigszins aan op de schaal van de fietssnelwegen. Dit is handig om snel op te schieten maar het heeft op Zuid een groot minpunt, er zijn veel kruisingen en raakpunten met het gemotoriseerde verkeer. Dat is juist een factor die routes oncomfortabel maakt, die noemt Rotterdam "ontbrekende schakels". (Fietsen heeft voorrang 2016) Omdat Rotterdam Zuid een stedelijk gebied is met een dichte infrastructuur, zullen deze kruisingen en raakpunten met verkeer altijd aanwezig blijven. Wel kan er gezorgd worden voor een zo veel mogelijk ononderbroken routes.

Het is mogelijk het fietsverkeer van de drukke verkeersaders te verleggen naar de binnengebieden zodat een rustiger en aangename fietsroute ontstaat. Bijvoorbeeld de Tarwewijk is een wijk die doorkruist wordt door enkele grote drukke en brede verkeersaders en de woonstraten keren zich van deze aders af waardoor er een kleine woonenclave ontstaat aan de binnenzijde. Deze zijn ingericht met groen en de straten hebben een veel kleinere schaal. Op deze straten voelt een fietser zich minder te gast en meer gelijkwaardig aan de auto. Door de fietsers meer fysieke ruimte te geven in wijken ontstaat een veiliger fietsklimaat, ook voelen de fietsers zich zo meer zichtbaar en gewaardeerd: bezoeker, bewoner én forens. (Fietsen heeft voorrang 2016)

Tarwewijk kenmerkt zich bijvoorbeeld door deze kleine enclaves die omringd worden door de drukke verkeersaders. Op het moment is de sociale binding in deze enclaves slecht, ondanks dat de omgeving historisch juist een sterke community was. De sociale binding in de "woonenclaves" kan versterkt worden omdat de mogelijkheden tot toevallige ontmoetingen tussen bewoners toe zal nemen als er een constante "langzaam" verkeersstroom zal zijn.

Door de fietsroutes te verleggen naar de secundaire wegen die door de woonenclaves lopen neemt de zichtbaarheid op fietsgebruik toe. Doordat de bewoners meer in contact komen met het fietsgebruik en de gemakken die het met zich mee brengt ervaren, zal het gebruik onder de bewoners toenemen.

De constantere stroom van (langzaam) fietsverkeer zal eveneens een grotere sociale controle en daarmee veiligheid brengen naar de gebieden langs de fietsroutes. De publieke ruimte wordt op deze manier meer publiek. Dit draagt bij dat (hang)jongeren de ruimte niet zozeer meer kunnen claimen als hun eigen plek omdat er een constante stroom van mensen zijn.

Voorgestelde fietsroute(s)

De stippellijn geeft aan waar een fietsbrug zou komen tussen Tarwewijk en Katendrecht. De groene radiussen geven specifieke groenzones weer (pleintjes of lanen). Onderin de kaart zien we Zuidplein.

Door de fietsroute duidelijk aan te geven met een specifieke doorlopende bestrating kan de route gecommuniceerd worden met bewoners en weten de fietsers dat ze op de goede weg zitten.



Conclusie

Uit het onderzoek komen drie aandachtspunten naar voren,
Identiteit/Imago
Sociale binding
Het lage fietsgebruik op zuid

Kort samengevat moeten de bewoners van Zuid een betere binding krijgen met elkaar en met de plek waar ze wonen. Op deze manier wordt men trots om op Zuid te wonen en zal het imago van het gebied zich positief kunnen gaan ontwikkelen.

Dit kan bereikt worden door het omvormen van de havens naar een aangename verblijfsruimte waar de bewoners samen kunnen komen voor activiteiten. Deze ontwikkelingen hebben zich al plaatsgevonden rond de Rijnhaven (Katendrecht) en zouden nu ook de Maashaven, die het dichtst bij het centrum van Zuid ligt, moeten oversteken. In de Rijnhaven zijn de functies vooral gericht op de hogere inkomensgroepen, dit moet niet het geval zijn als de kwetsbare bewoners op Zuid zich ook welkom moeten voelen in het gebied.

De Gemeente Rotterdam wil een cultuurcentrum realiseren voor Zuid, deze zou zich op deze plek kunnen vestigen. Het aanbod voor cultuur in Rotterdam is zeer divers, maar op Zuid is dat minder uitgebreid. Wél heeft Zuid een goedlopend theater op Zuidplein, wat in gesprekken met bewoners naar voren kwam als een zeer belangrijke voorziening voor het gebied. Het cultuurcentrum aan de Maashaven moet dus niet met dit theater concurreren, maar het aanbod aanvullen. Het cultuurcentrum zal zich daarom richten op tentoonstellingen en activiteiten waarbij rekening gehouden moet worden met de kwetsbare bewoners van Rotterdam Zuid. Dit wordt bereikt door in het programma ook een bibliotheek mee te nemen. Bibliotheken zijn voor iedereen altijd toegankelijk, zonder het bezit van een abonnement of een consumptieverplichting.

Laagdrempeligheid moet voor het gebouw een uitgangspunt zijn. Door het cultuurcentrum in te richten op fietsgebruikers van Zuid, wordt vervolgens aangespoord om het fietsgebruik te verhogen. Een brug die de Maashaven oversteekt zorgt er voor dat een fietsnetwerk ontstaat waarbij meer diverse fietsroutes genomen kunnen worden.

Architectonische voorwaarden

Uit dit onderzoek vloeit dus het ontwerp van een cultuurcentrum aan de Maashaven voort. Deze zal op basis van de vondsten in dit onderzoek ontworpen worden. In dit deelstuk worden de punten waar het gebouw aan zal moeten voldoen beschreven en hoe dat in het gebouw is toegepast.

Het cultuurcentrum zal op verschillende schaalniveaus gaan werken; Namelijk op een landelijke schaal, een stedelijke, en de directe omgeving. Dit betekent ook dat het gebouw voor deze verschillende schalen een verschillende functie zal vervullen. De architectuur van het gebouw moet dit ondersteunen.

Vanwege de ligging van het cultuurcentrum aan de haven, tussen de kolossale gebouwen van Meneba, de Maassilo en Quaker, moet het gebouw inpassen en er ook uitspringen. Dat wordt bereikt door er voor te zorgen dat het gebouw een industriële look en feel krijgt, een voor de

omgeving passende uitstraling welke verfijnd en uitgewerkt is zodat het ook een aangename menselijke schaal biedt.

Schalen en Functies

Het cultuurcentrum zal een invloed hebben op een landelijke schaal, een stedelijke schaal, en op de mensen uit de directe omgeving. Voor al deze groepen zal ze een andere functie vervullen.

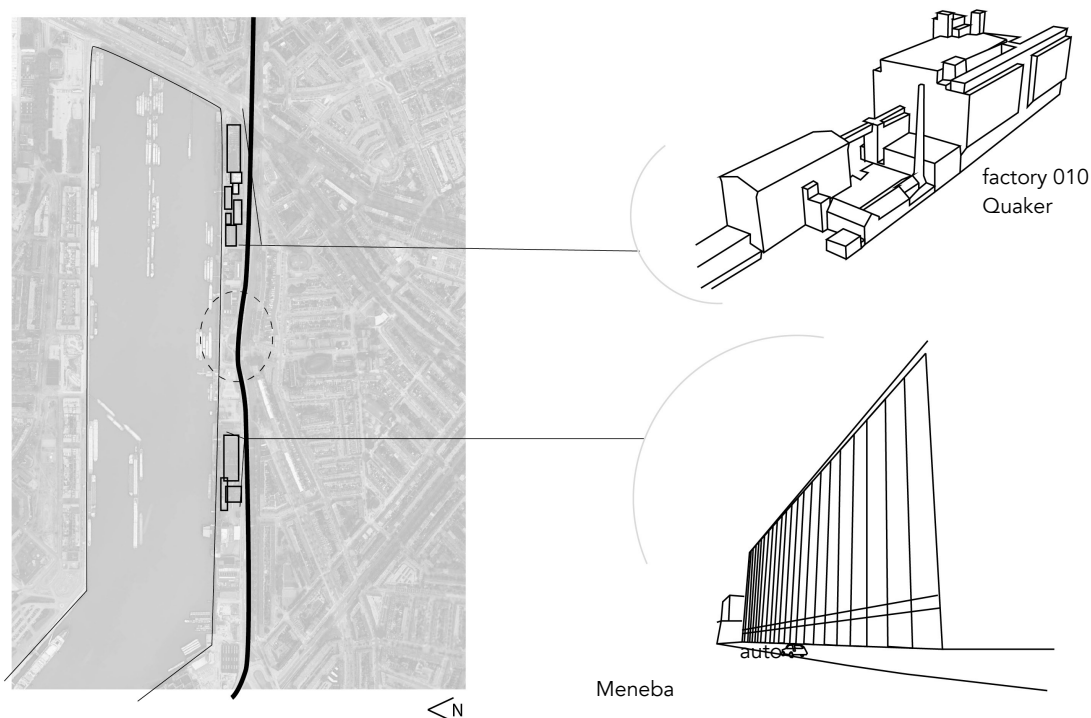
Op een landelijke schaal zal het cultuurcentrum dienen als een visitekaart voor Zuid. Het gebouw moet daarom herkenbaar zijn. Het gebouw zal bezoekers trekken vanaf buiten de stad, de ligging moet daarom aan een goed bereikbare plek zijn (OV, voetgangers, Auto). Deze bezoekers komen naar het cultuurcentrum voor tentoonstellingen of om hun dagtrip aan te vullen. Dit betekent dat het gebouw moet opvallen in de industriële ligging en ook een interessante functie moet bieden. Dit wordt bereikt door een divers cultureel aanbod, gecombineerd met horecagelegenheden in een gebied dat van hoge verblijfskwaliteit is.

Voor de stedelijke schaal zal het gebouw de eerste stap zijn de Maashaven te betreden. Vanuit Katendrecht én vanuit oud-Charlois/Tarwewijk zal men via de brug en het gebouw, het gebied kunnen betreden. Het gebouw zal bezoekers in de harde omgeving van de haven moeten introduceren op een aangename manier. Via het cultuurhuis aan de Maashaven worden bezoekers geïntroduceerd met Rotterdam Zuid.

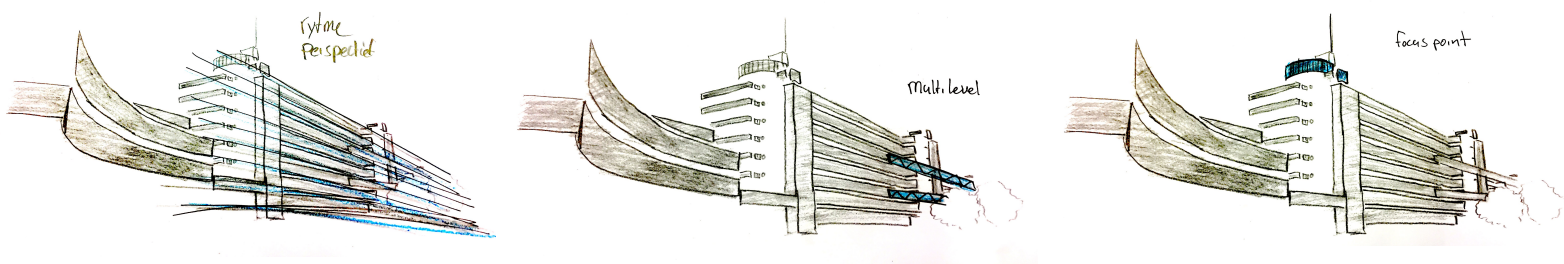
Bewoners van Rotterdam Zuid moeten trots zijn op deze plek en het gebouw geregeld bezoeken. Het gebouw moet bewoners uitdagen meer over elkaar te weten te komen en elkaar te ontmoeten. Dat kan doormiddel van georganiseerde sociale activiteiten, maar ook spontaan bij een bezoek aan een tentoonstelling of de bibliotheeklounge. De kracht van Zuid zit in de diversiteit van de bewoners. In het gebouw moeten daarom alle mensen welkom zijn. Bibliotheken hebben de afgelopen jaren een periode gekend waar ze minder belangrijk werden en uit de stad verdwenen, dit was ook gaande in Rotterdam. Recentelijk is echter het belang van deze publieke gebouwen wedergekeerd. Bibliotheken zijn toegankelijk voor iedereen, ongeacht of deze gebruikers een abonnement hebben of iets komen aanschaffen. Door deze functie te integreren ontstaat een tweede "centrale" bibliotheek voor Rotterdam welke gevestigd is op Rotterdam Zuid.

Uitstraling

De gekozen locatie ligt in het midden van de haven en is daardoor omringd door industriële giganten. De haven is wat Rotterdam Zuid vroeger verbond, daarom is dit een mooi uitgangspunt om de bewoners van vandaag bijeen te brengen. De grote industriële gebouwen langs de haven hebben op dit moment een werkende functie, waarbij de Maassilo een uitgaanscentrum is en werkplek voor kleine startende creatieve bedrijven biedt en de gebouwen van Meneba en Quaker zijn momenteel nog in gebruik. Omdat de omliggende gebouwen van architectonische kwaliteit in het gebied nog in gebruik zijn zou het zonde zijn deze van functie te wijzigen. Een nieuwbouw gebouw maken van vergelijkbare vorm als deze grote gebouwen is onmogelijk/niet erg duurzaam. Deze gebouwen hebben een gigantische schaal waarbij de mens in het niet valt. Dit roept vragen op hoe een gebouw dit industrieel karakter kan hebben en toch uitnodigend kan zijn. Ook moet gekeken worden hoe een nieuwbouww gebouw dezelfde architectonische kwaliteiten zou kunnen hebben en toch binnen de nieuwe schaal kan blijven.



Wat maakt dat deze grote gebouwen een industrieel karakter hebben? Als we kijken naar enkele voorbeelden van architectuur met een industrieel karakter komen we bijvoorbeeld bij de Van Nellefabriek, zijn enkele interessante elementen te zien. In de Van Nellefabriek zien we een strak ritme van horizontale elementen wat bijdraagt aan een sterk perspectief. Daarnaast werkt het gebouw op verschillende hoogteniveaus welke verbonden worden doormiddel van bruggen. Er is op deze manier een sterke relatie tussen de verschillende hoogtes. Ook zijn er verticale elementen die het gevelbeeld doorbreken en is er een uitkijkpunt bovenaan.



Wat opvalt na de analyse van de Van Nellefabriek is dat het gebouw architectonisch heel erg helder in elkaar zit is en dichtbij een sterke basis blijft. Wat maakt het gebouw industrieel? De van Nellefabriek is een modernistisch functioneel gebouw. Elementen als **ritme**, **verticaliteit**, **overzicht en focuspoints** vallen op

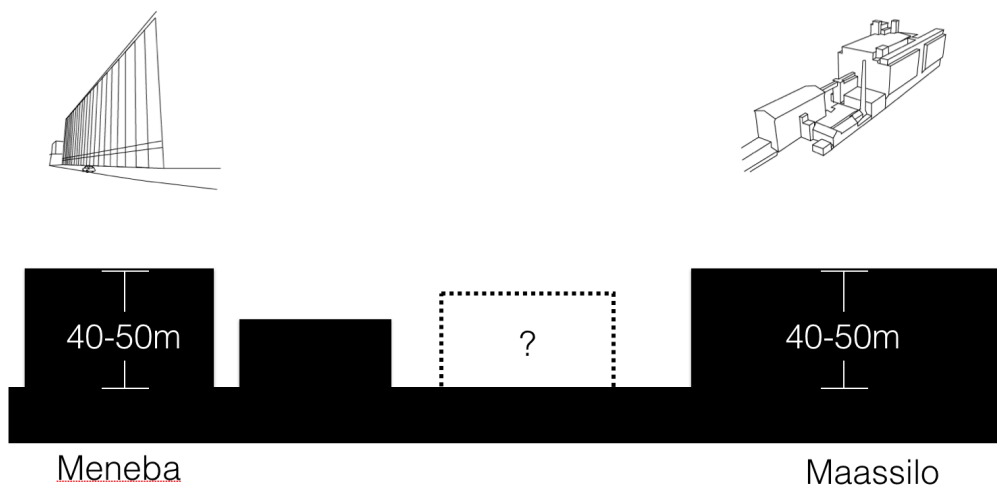
Ritme

In het afstudeerontwerp komt het ritme sterk terug in onder andere de vijf meter afstand tussen de houten spanten die de kade omkaderen. Er is voor 5 meter gekozen vanwege de hoogte en het open karakter van de Haven. Uit wat variantenstudies bereikte 5 meter het best een beschermd gevoel in de open buitenruimte. Deze maat komt verder in het hele gebouw terug, bijvoorbeeld bij de afstand van de constructie binnen en de vliesgevel die is uitgelijnd met een ritme van 2400-2400-200 (samen 5000).

Verticaliteit/overzicht

In de van Nellefabriek is de verticaliteit erg zichtbaar omdat de grote partijen glas de verschillende ruimtes met elkaar in relatie brengt. Verder zijn de trappenhuizen zichtbaar in de gevel geplaatst. In de fabriek kan je ver kijken en kan je de trappen die verbinden met de verschillende niveaus zien achter glas. Het vele gebruik van glas is in fabrieken niet heel gebruikelijk en is wat de van Nellefabriek zijn kenmerkende uitstraling geeft. Het glas versterkt de industriële uitstraling omdat de grote overzichtelijke ruimtes en constructie zichtbaar blijven.

Inpassen tussen industrie



Open Ruimte

De kade van de Maashaven heeft veel potenties, echter heeft ze ook nadelen:

voordelen



Mooi uitzicht



Ruime kade

nadelen



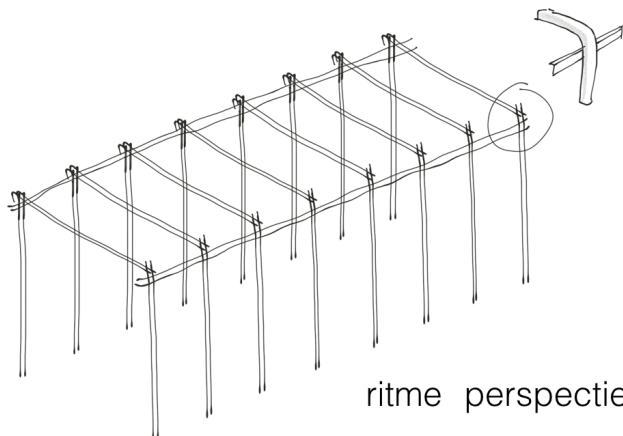
Kille open ruimte zonder menselijke schaal



*Schaal verkleinen van de ruimte
door invulling verkleinen van de
ruimte
door invulling*

De kade heeft een mooie uitstraling welke echt bij de haven past. echter zoals Gehl en Hertzberger in hun onderzoeken aangeven moeten ruimtes een heldere definitie in functie hebben (Hertzberger, H. (03-03-08)) Dit kan bereikt worden op verschillende manieren, maar omdat we een behaaglijke omgeving proberen te creëren aan de havenkade moet de grote schaal van de ruimte verkleind worden. Dit is juist zonde omdat het open havengebied zo interessant is, daarom wordt de ruimte ingevuld met portalen, die doormiddel van een coulissenwerking een zaal definieert. Deze buitenruimte is openbaar, maar hoort toch bij het complex.

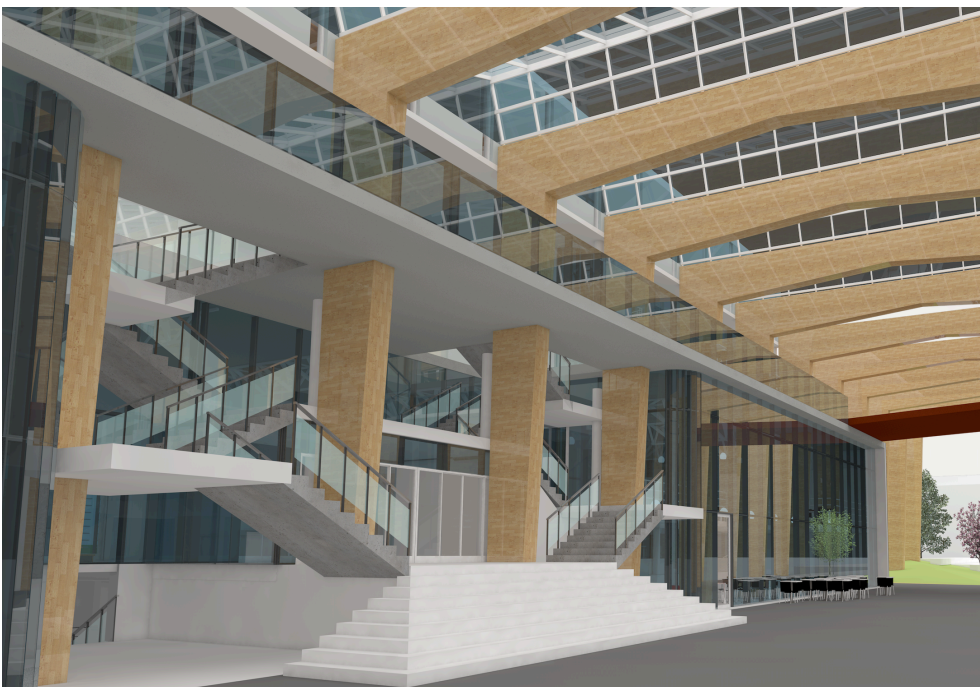
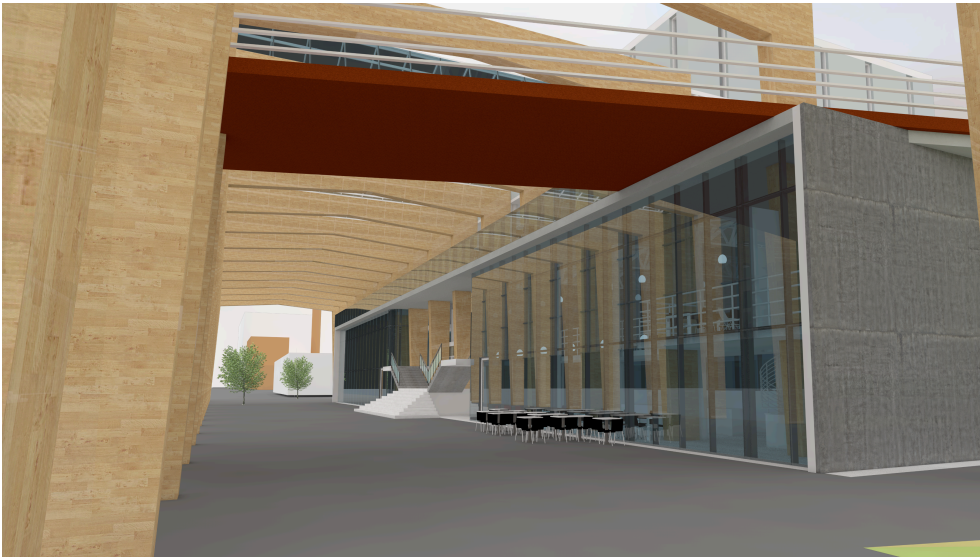
Er kunnen in deze ruimte buitenactiviteiten worden georganiseerd zoals tentoonstellingen, buurt barbecues, optredens aan het water, streekmarkten etcetera. De ruimte moet in enige mate bescherming bieden tegen de elementen. Een dak tegen de regen en vliesgevel tegen de wind.



ritme perspectief

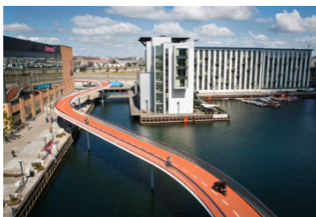
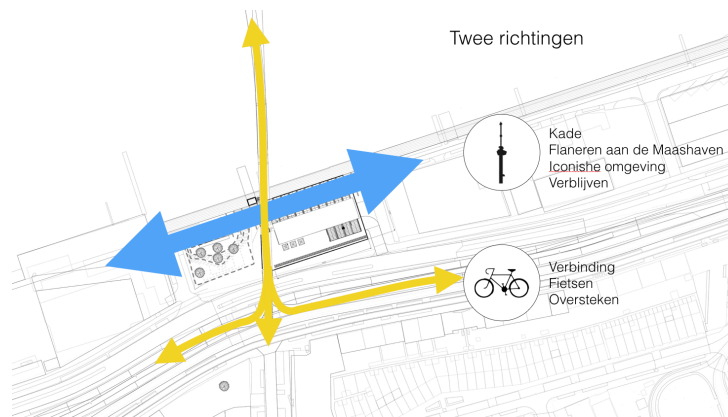


Rotterdam CS



Obstakels oversteken

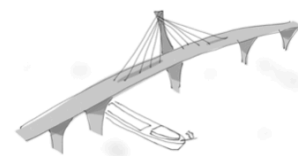
Het gebied kent, zoals in het onderzoek beschreven een sterke scheiding van de bewoners van Zuid. Het gebouw moet bijdragen aan de integratie van het gebied met Zuid. Dit zal gebeuren door de fietsbrug uit het fietsplan van Rotterdam "Fietsen heeft voorrang" door het gebouw heen te realiseren.



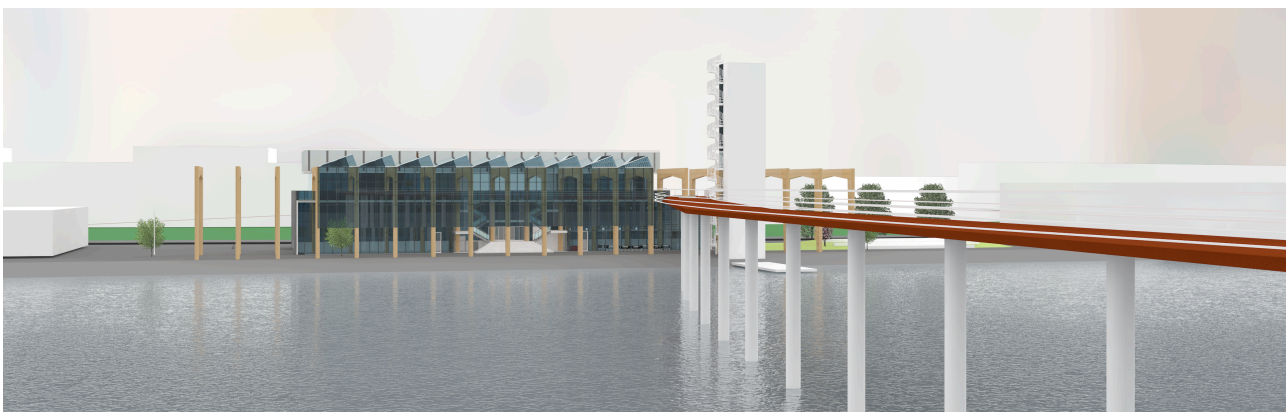
Opvallend maar toch minimalistisch



Simpel, Snachts aangelicht



Tuibrug in het midden voor doorvaarroute



Cultuurcentrum

Het gebouw moet naast de gedefinieerde buitenruimte ook plaats bieden voor een uiteenlopende verzameling van culturele activiteiten. Denk dan bijvoorbeeld aan wisselende actuele voor bewoners op Zuid relevante tentoonstellingen, bedrijvenmarkten, optredens, buurtbijeenkomsten, diners, bruiloften etcetera. Vanwege de uiteenlopende functies van het gebouw moet de ruimte flexibel te gebruiken zijn.

Dit kan door een ruime ruimte te realiseren waar de constructie niet tot last is. De van Nelle Fabriek bereikt dit door haar kenmerkende paddenstoelkolommen welke grotere overspanningen toelaten. Dit maakt dat vandaag de dag de van Nelle Fabriek nog steeds ruimte kan bieden aan hedendaagse activiteiten. De (tentoonstellings)ruimte in het cultuurcentrum heeft een hoogte van 6 meter (5 ten hoogte van vakwerkliggers) en de constructie heeft een stramien van 5x12m. Dit zorgt dat er een grote flexibiliteit is wat betreft de activiteiten in het gebouw.

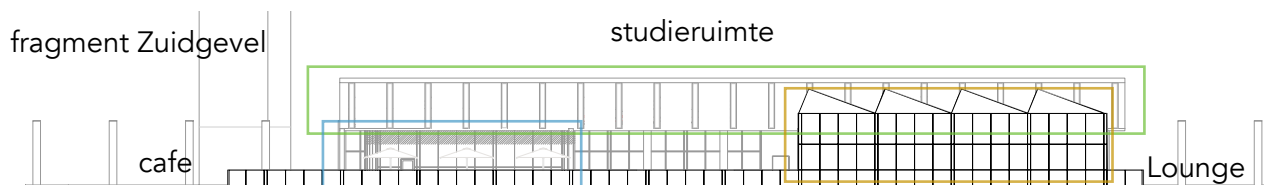
Grote zalen

- Tentoonstellingen
- Activiteiten
- Optredens
- Bedrijvenmarkten
- Onderwijs



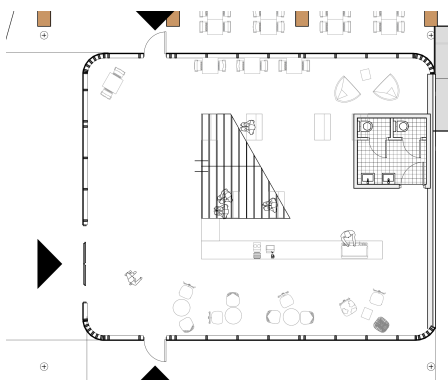
Bibliotheek

De bibliotheek vereist een rustige omgeving om te studeren, maar omdat de bibliotheek in dit gebouw óók functioneert als ontmoetingsplek voor bewoners en bezoekers van Rotterdam Zuid moet deze erg toegankelijk en aantrekkelijk ingericht worden. Door een dek te creëren waar bezoekers van het gebouw direct de bibliotheek binnen kunnen wandelen, waar plek is om elkaar te ontmoeten en het zien en gezien worden is sta je haaks op de standaard eigenschappen van een bibliotheek. Daarom is het interessant deze twee functies te bieden en het contrast te laten zien in het ontwerp.

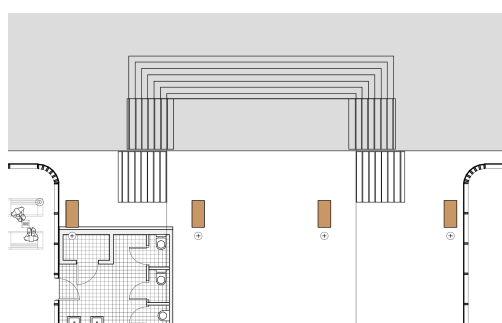


Dit is toegepast door een studieruimte waar de collectie zich bevindt, als gesloten concentratiebox op te tillen op een zeer open benedenverdieping van de bibliotheek. Op de benedenverdieping bevinden zich een cafe en een ruimte die is ingericht als Bibliotheekslounge. Deze hebben glazen gevels die mensen uitnodigen binnen te komen. Het fietserscafe gebruikt ronde ramen in de hoek om zacht en uitnodigend over te komen, de bieblounge heeft een dubbelhoge entree voor extra veel licht.

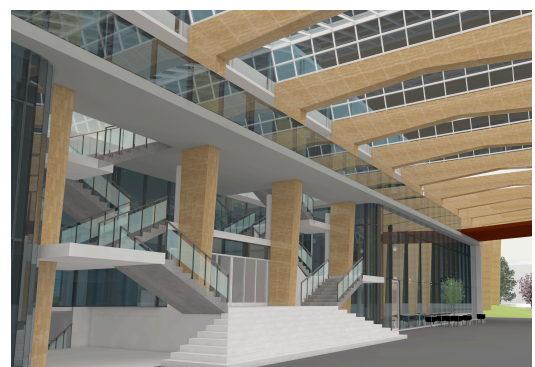
De ronde hoeken die rond het fietserscafe gebruikt worden om toegankelijkheid uit te stralen worden ook toegepast op de kade aan de entree van de tentoonstellingsruimte, op deze manier worden bezoekers daarbinnen geleid via de gevel.



Ronde hoeken rond fietserscafe

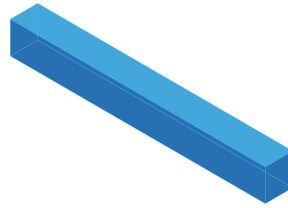


Ronde hoeken rond entreebordes



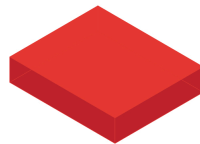
Compositie

Massa



Kade verbinden
Verblijfskwaliteit

Plateau

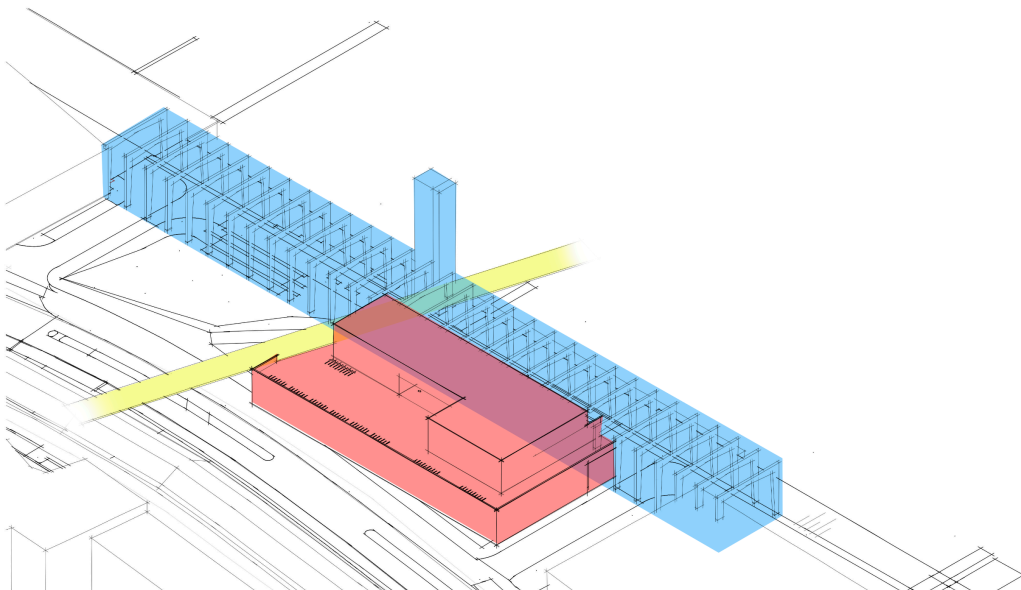


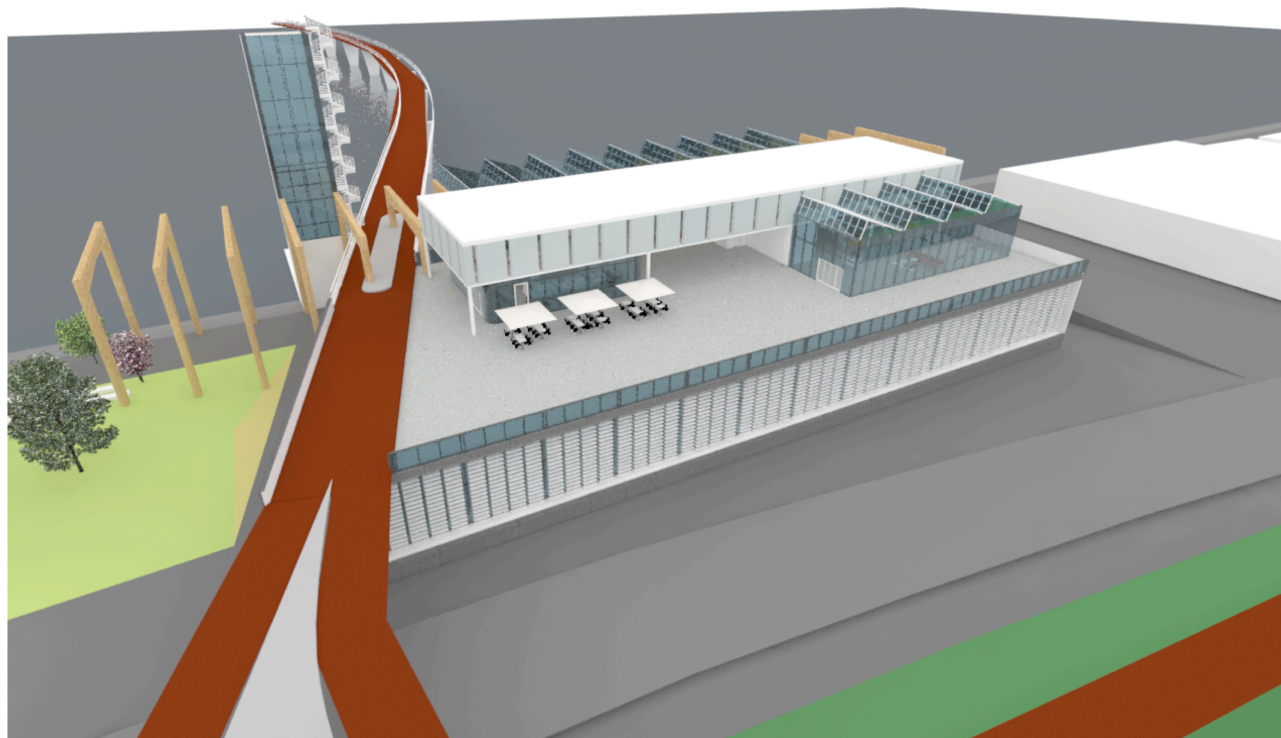
Ontmoeting

Brug



Fietsbrug voor Zuid





Literatuur

Team Deetman/Mans 2011 (2011) **Zuid Ontwikkeling vanuit kracht**, team Deetman/Mans

Dienst Uitvoering Onderwijs, bewerking door Onderzoek & Business Intelligence (OBI)

Fietsersbond; Gemeente Rotterdam (2015) **Fietsen op Zuid**

Gemeente Rotterdam (2016) **Fietsen heeft voorrang Fietsplan Rotterdam 2016-2018**

Gebiedsplan Charlois 2014

Gemeente. (18-10-11). **Zuid Werkt! nationaal programma Rotterdam Zuid**. Retrieved from <http://www.rotterdam.nl/BSD/Document/Perskamer/Zuid%20Werkt!%20nationaal%20programma%20Kwaliteitsprong%20Zuid%20met%20handtekening.pdf>.

Gemeente Rotterdam. (11-08). **Gebiedsvisie Tarwewijk**. Rotterdam.

Gehl, J. (2010) **Cities for people**; Island Press, Washington, Covelo, London

Harms et al. (2015) , '**Ingrediënten voor succesvol fietsbeleid**'; Universiteit van Amsterdam

Hertzberger, H. (03-03-08). **Ruimte en Leren**: 010.

Jacobs, J. (1992) **The death and life of great American cities**; Vintage Books, New York

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2014) **Mobiliteitsbeeld 2014**; Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Retrieved from: http://web.minienm.nl/mob2014/documents/Mobiliteitsbeeld_2014.pdf.

de Putter, P. (december 2016) **"Rotterdam Zuid kampt met een identiteitscrisis"** Vers beton Retrieved from: <https://versbeton.nl/2016/12/rotterdam-zuid-kampt-met-een-identiteitscrisis/>

SIOB (2014) **"bibliotheek van de toekomst"** sectorinstituut openbare bibliotheek, Den Haag, Januari 2014

web:

<https://www.nederlandsfotomuseum.nl/over-het-museum/>

<https://www.nederlandsfotomuseum.nl/over-het-museum/>

https://www.luxortheater.nl/het_theater/Nieuwe_Luxor_Theater/

https://www.lantarenvenster.nl/386-OVER_LANTARENVENSTER

<https://www.theaterzuidplein.nl/het-theater/theater-zuidplein/>

<http://www.villazebra.nl/infosite/>

<http://www.Fietsenopzuid.nl>