Een bruizend Oud-Charlois

Een attractieve nieuwe route door OC

Arjan de Vries, 1314335

Een bruizend Oud-Charlois

Een bruizend Oud-Charlois

Een attractieve nieuwe route door OC

Arjan de Vries

Voorwoord

Tijdens het bachelor 6 project, ontwerpstrategien voor probleemwijken, krijgen bouwkunde studenten de mogelijkheid om voor de wijk Oud-Charlois, in Rotterdam, ontwerpstrategien te ontwikkelen die wijk zouden kunnen verbeteren. Deze opdracht wordt in samenwerking met de Veldacademie uitgevoerd. De Veldacademie fungeert als kenniscentrum van de wijk. Met behulp van een confrontatiecollege in het kenniscentrum komen de studenten oog in oog met de problemen die op dat moment spelen in de wijk. Dit zal de studenten helpen hun strategie te vormen.

Inhoud

Inleiding

Sociaal onveilige buurten

Sociaal onveilige plekken

Stroming van mensen

Functies

Bestemmingen

Ligging attractieve route

Functies en route

Goede voorbeelden

Referentie Kopenhagen

Ingreep
- De Quackstraat
- Jaersveltstraat

Conclusie

Discussie

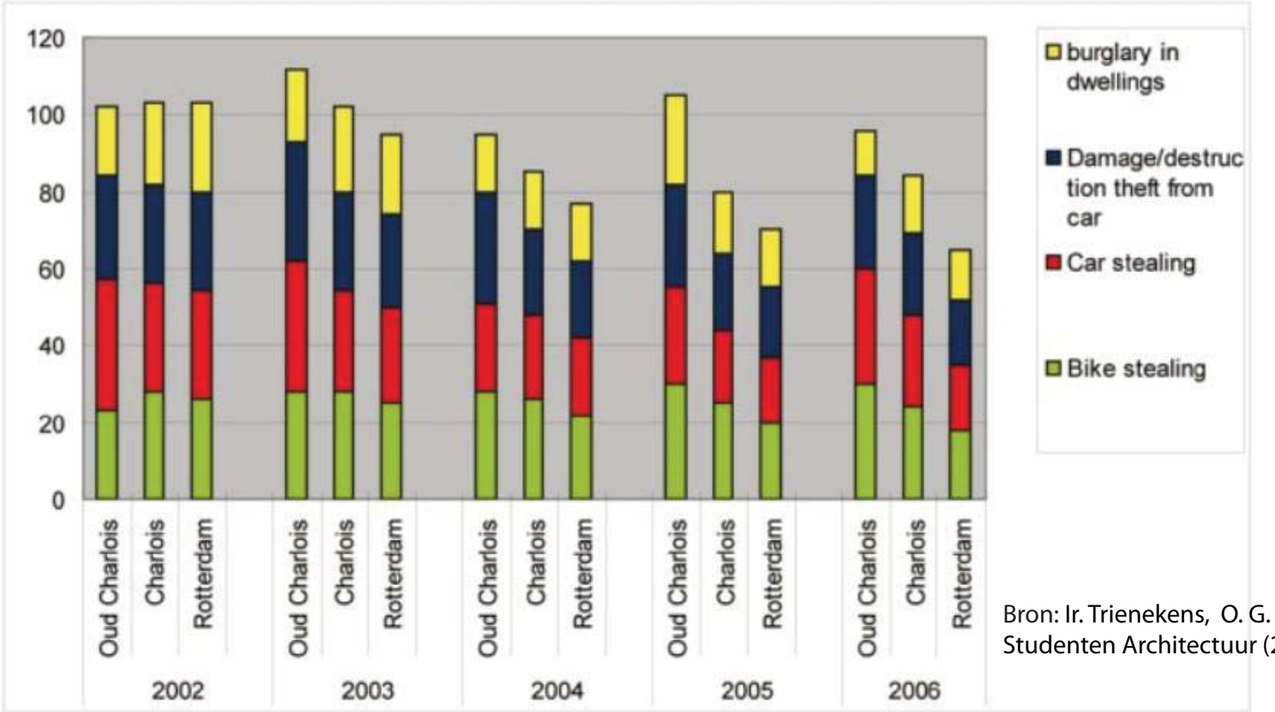
Litatuur

“Een bruizend Oud-Charlois”

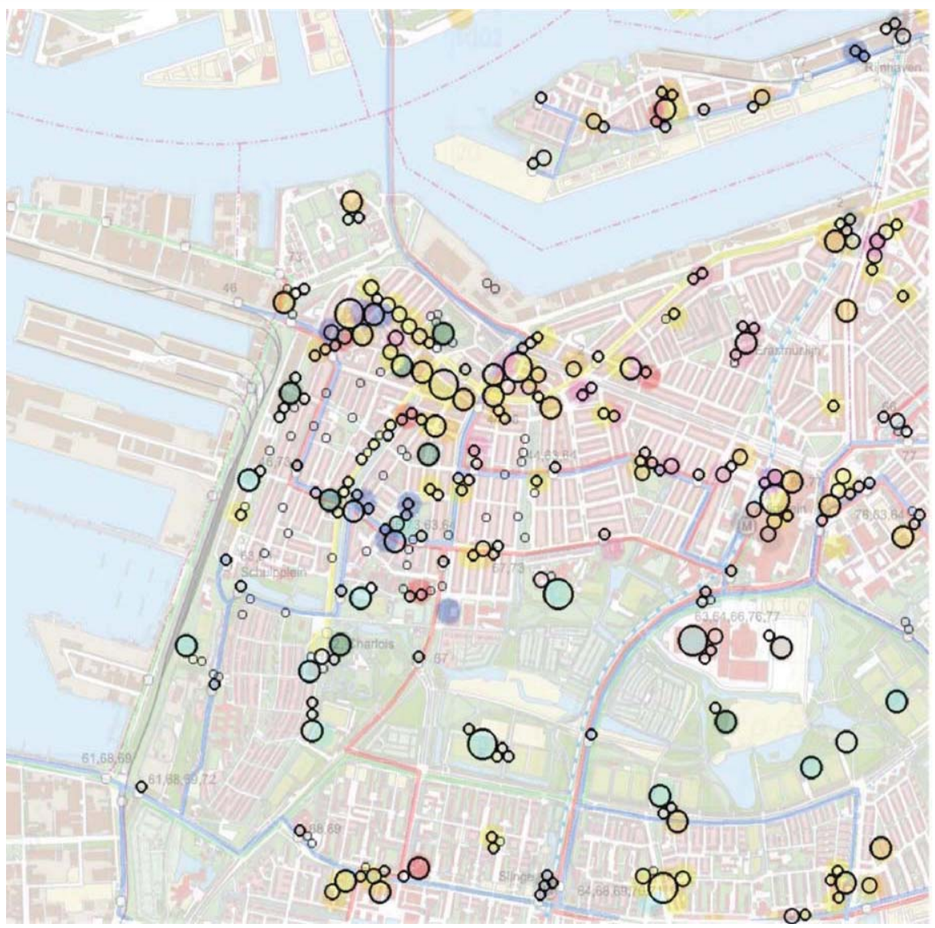
Een attractieve nieuwe route door OC

In de wijk Oud-Charlois is een samenhang van meerdere problemen verscholen.
In de figuur hiernaast valt op te merken dat er in Oud-Charlois relatief veel diefstal plaats vindt. Maar dat is slechts een van de problemen van de wijk.
Op plekken waar geen of weinig doorstroming in de wijk plaatsvindt, ontstaan vaak lege ongebruikte ruimtes of juist ruimtes die op de verkeerde manier gebruikt worden, zoals hangplekken. Voorkomen moet worden dat er plekken gaan ontstaan die mensen bewust gaan vermijden, de sociaal onveilige plekken.
In het tweede figuur zijn de punten in de wijk aangegeven waar sociale participatie plaatsvindt en wat voor soort plekken dat zijn.
De doorstroming vindt nu ook al plaats in Oud-Charlois maar eigelijk vooral rondom de wijk. Er zijn weinig drukke routes door de wijk en de drukke routes die wel door de wijk lopen zijn vaak voor het snel verkeer het aantrekkelijkst. Terwijl er qua wijkniveau ook veel aandacht moet zijn voor het langzaamverkeer, de voetgangers en fietsers. Doordat de wijk vooral voorzien is van functies voor een beperkte doelgroep worden de problemen nog groter.

Doelstelling: Het voorkomen van sociaal onveilige plekken in de wijk Oud-Charlois.



Bron: Ir. Trienekens, O. G. C. & Studenten Architectuur (2009)



Social Participation

Legend

- Meeting spot
- Intense mobility
- High mobility
- Moderate mobility
- Low mobility

Flow of people in Charlois

The study of the flow of people is very important to comprehend the locations where people move and meet. In this map the degree of mobility is rated primarily according to the existence of specific facilities such as sport fields and schools. Commerce and recreation is also a magnet for people, such as restaurants/bars, cinemas/theatres, shops, organizations as well as museums and churches. The higher the density of the facilities, the larger the flow of people gets. Another important element for the degree of this flow is the existence of a pedestrian street and public transportation stations. In places where the mobility is very intense, according to the existing facilities (bar, park, sport field) a meeting spot can be defined.

Bron: Ir. Trienekens, O. G. C. & Studenten Architectuur (2009)

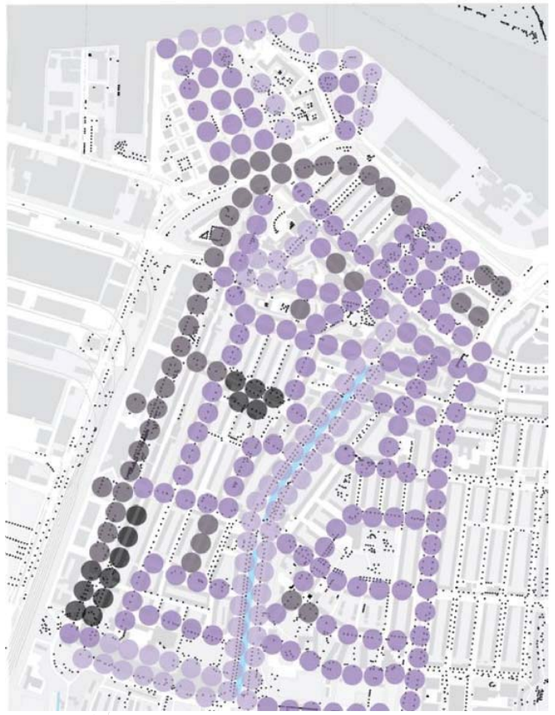
Sociaal onveilige buurten

Wijkdelen
Welke wijkdelen zijn nou eigelijk het meeste aan verbetering toe?
De roodgekleurde vlakken van de wijk Oud-Charlois geven de delen van de wijk aan waar het meeste geweld plaatsvindt. Vooral om het grote park, Karel de Stoute plein, heen gelegen buurten worden veel geweldproblemen gemeld.
In het daaronder weergegeven figuur is de mate van geweld in de wijk gecombineerd met de mate van leegstand.

Het laatste figuur laat de kwaliteit van de openbare ruimte zien. Het valt op dat bepaalde plekken zoals het rode vlakje linksonder en rechtsboven ook donkerder is in dit figuur. Dus dat er meer geweld wordt gemeld, op plekken waar de openbare ruimte van slechte kwaliteit is. Ook worden routes die van mindere kwaliteit zijn minder vaak gekozen en wordt daarmee de leefbaarheid slechter.

Voorkomen moet worden dat er ruimtes ontstaan die no-go-area's worden en waar sociale en veiligheidsproblemen zich opstapelen. De aanpak van de openbare ruimte (groen, speelplaatsen, verlichting), het vergroten van het pakket aan wijkvoorzieningen en het verbeteren en intensiveren van het beheer en het toezicht zijn daarbij goede oplossingen.

Gebied waar de aanpak nodig is



Public space evaluation

Legend

- High quality
- Upper average quality
- Lower average quality
- Poor quality

The final evaluation of public area according to the following items:
- Quality of public green
- Street typology
- location of facilities

Places in need of public space enhance ment are displayed in this diagram (mostly in the western part of the district and near the edges).

Comparison of Violence & Vacancies

Areas of high violence and vacancies to areas of low violence and few vacancies.

Although there are two blocks which experience high levels of both factors in genveral a high level of vacancies does not appear to contribute to an increase in reported violence.

Reported Violence

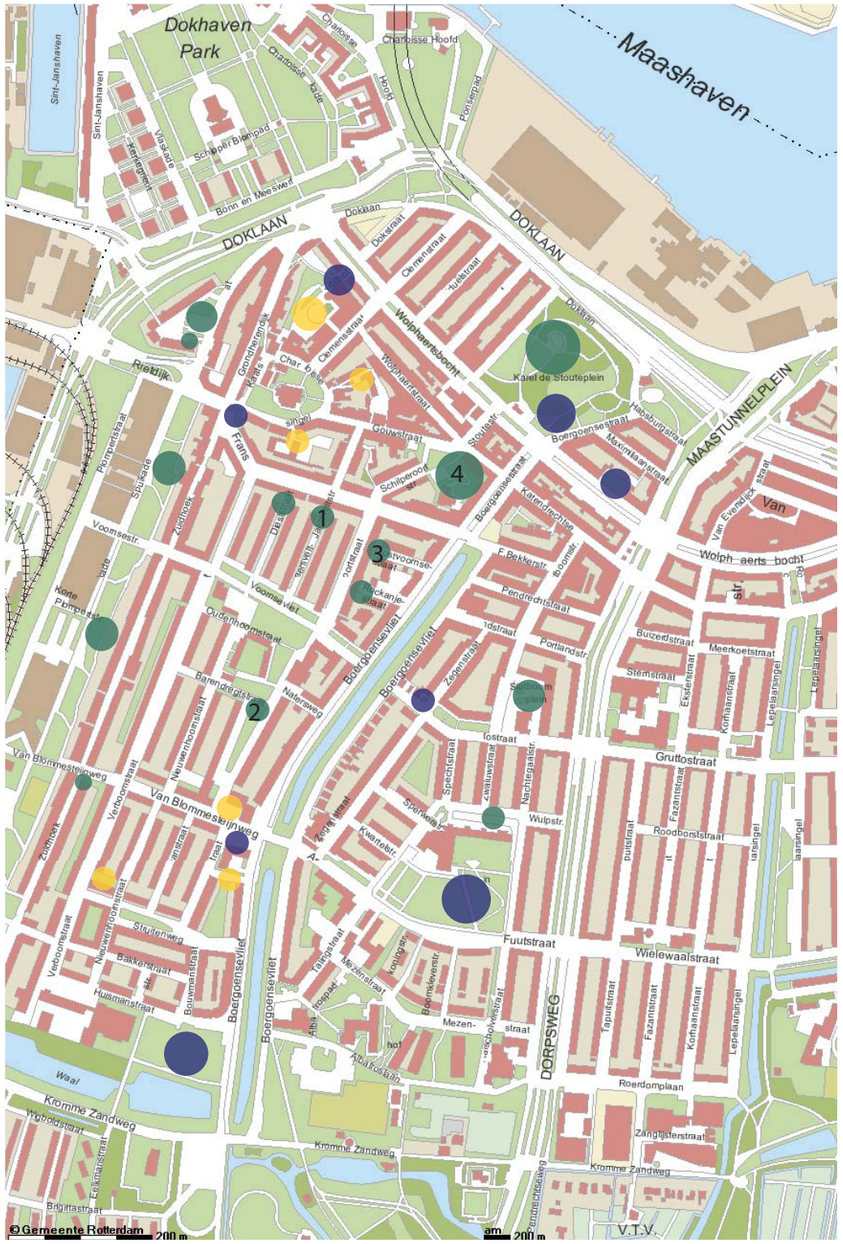
Legend

- <=2
- > 2 & <=15
- >15 & <=31
- >31

Bron: Ir. Trienekens, O. G. C. & Studenten Architectuur (2009)

Sociaal onveilige plekken

Welke wijkplekken zijn nou eigelijk het meeste aan verbetering toe?

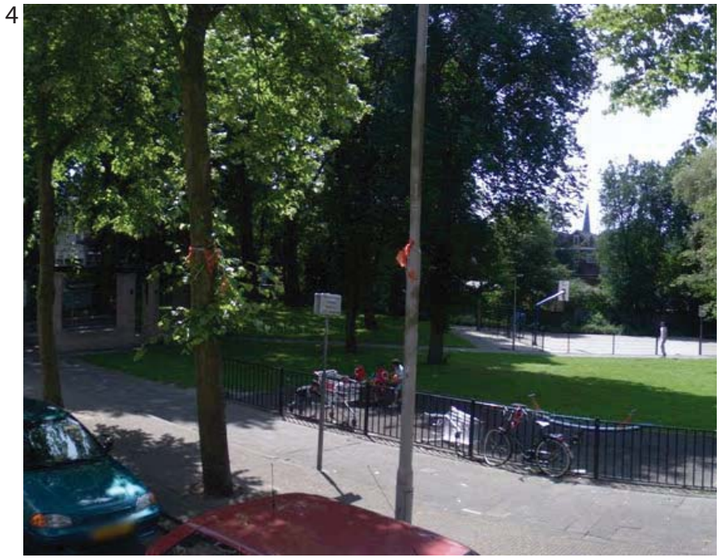


1

2

3

4



Bron: Google maps (2009)

- gelegen aan een drukke straat
- gelegen aan een rustige straat
- ligging afgelegen of afgesloten

Buitenruimte

In de wijk zijn plekken aan te wijzen waar ruimte is gemaakt voor buitenactiviteiten en plekken die een verbinding vormen tussen verschillende delen. Dit zijn punten die voor een groot deel de kwaliteit van de buitenruimte bepalen. Dit zijn daarom ook juist de plekken waar problemen kunnen ontstaan. Onderscheid is te maken tussen plekken die aan een drukke straat of aan een rustige straat gelegen zijn, en daarnaast nog de meer afgelegen of afgesloten plekken. Bij plekken gelegen aan een rustige straat is over het algemeen minder sociale controle dan bij de plekken aan een drukke straat. Toch moeten dit veilige routes blijven en kunnen ze evengoed kwaliteit voor de wijk betekenen.

Stroming van mensen

Intensiteit
De intensiteit, hoe wegen gebruikt worden staat in het plaatje onderaan aangegeven. De wegen die hierbij opvallen omdat ze het meest gebruikt worden zijn eigelijk de autowegen, rondom Oud-Charlois en de Wolphaertsbocht. Daarnaast zijn een aantal binnenwegen door Oud-Charlois, langs het water en vertakkingen daarvan.

Routes
De routes die mensen nemen in wijk worden door de gele stippen aangegeven in de hiernaast getoonde figuren. Deze verschillen overdag van 's nachts. 's Nachts worden vooral de Wolphaertsbocht en Boergoensevliet gebruikt. Andere straten worden nauwelijks gebruikt.

Lage Intensiteit

Straten die weinig gebruikt worden

SCALE : 1/10.000

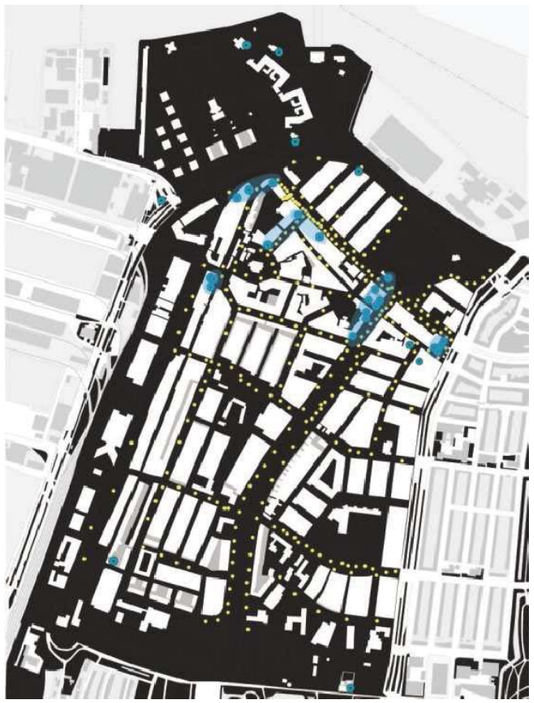
Bron: Ir. Trienekens, O. G. C. & Studenten Architectuur (2009)

Intensity

Legend

- Very intensive
- Intensive
- Slightly intensive

The roads that are used the most in the neighborhood are the roads that are broad and very car-orientated. There is no determined space for bicycles and it's not a residential area where children safely can play on the roads and cars are driving slow.



Use of Catering Facilities at Daytime

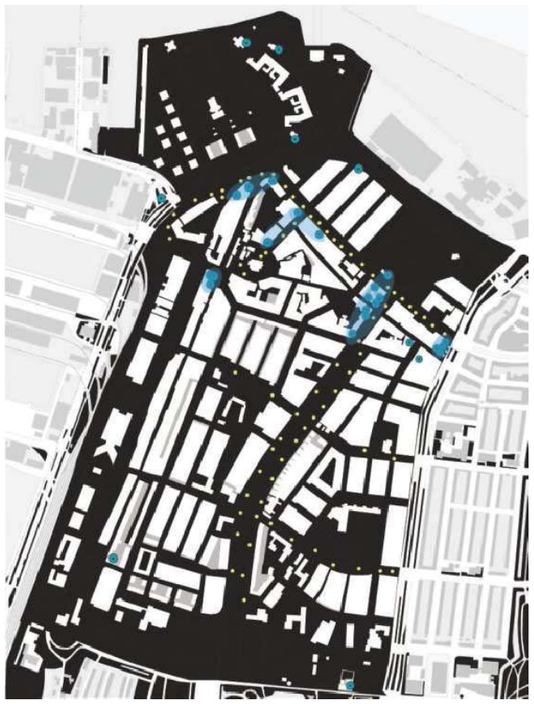
Legend

Type of Space
- Public
- Private
- Semi-Private

Catering Facilities
- Restaurants / Bars

Flow of People

Source: Municipality of Rotterdam, 2007-09
Group Analysis



Use of Catering Facilities at Nigthtime

Legend

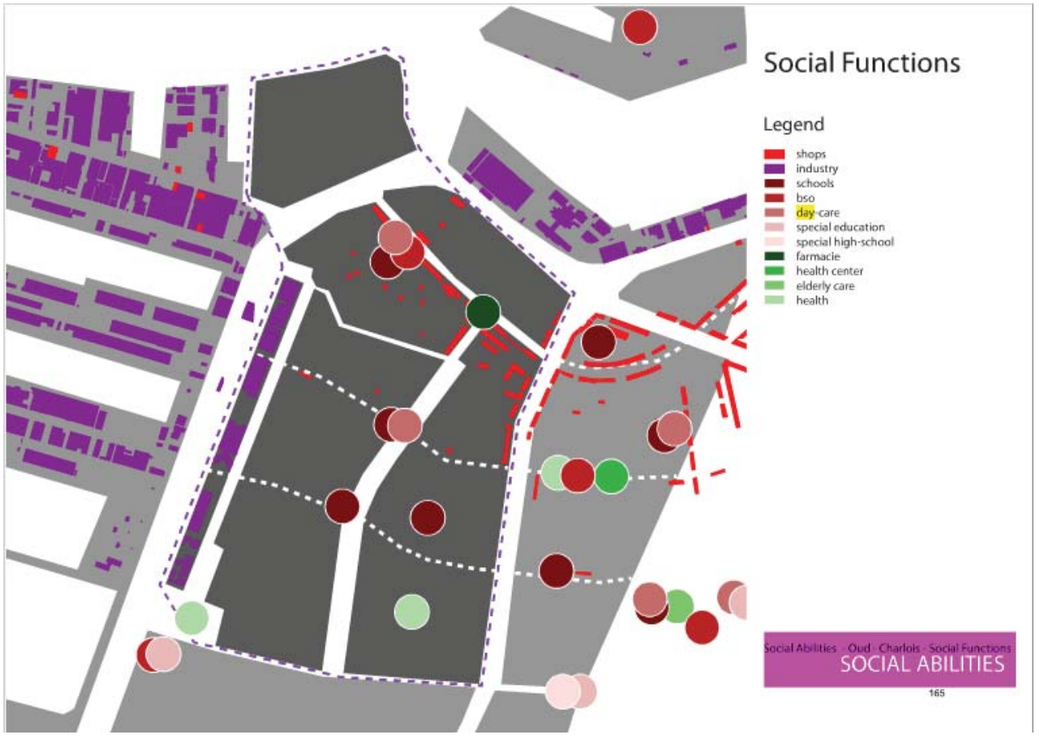
Type of Space
- Public
- Private
- Semi-Private

Catering Facilities
- Restaurants / Bars

Flow of People

Source: Municipality of Rotterdam, 2007-09
Group Analysis

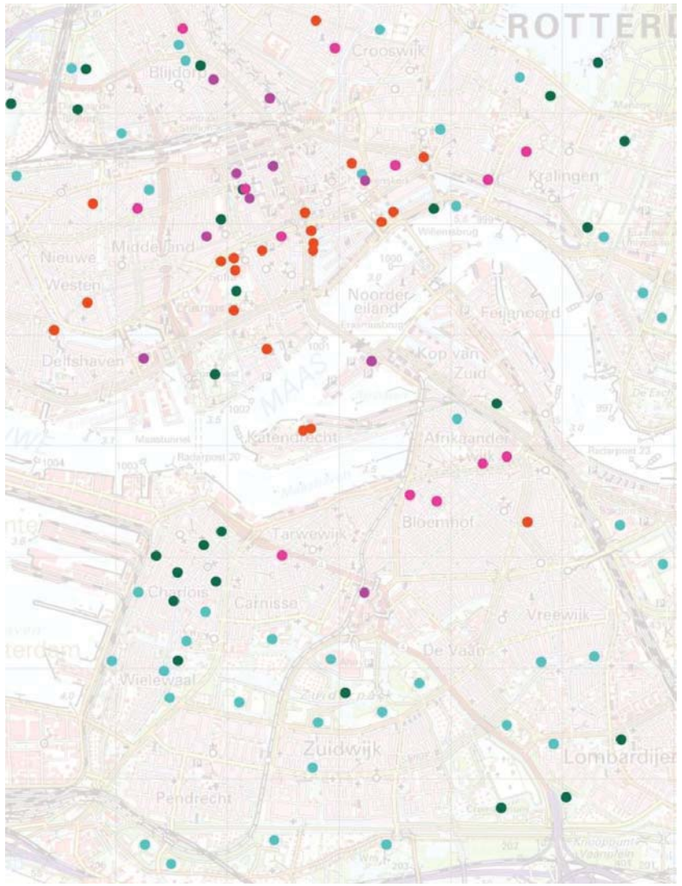
Functies



Bron: Ir. Trienekens, O. G. C. &
Studenten Architectuur (2009)

Sociale functies
De sociale functies die in Oud-Charlois te vinden zijn bepalen voor een groot deel de stroming van de bewoners. Dit zijn de bestemmingen voor de bewoners. Elke functie heeft zijn eigen tijd en plaats van gebruik. Het winkel aanbod bepaalt voor een groot deel de functies waar de bewoners van de wijk gebruik van maken. Daarnaast is er voor de jongere doelgroep een aantal scholen door de wijk verspreid. Deze zorgen voor de stroming van de mensen door de wijk.

Faciliteiten
In de wijk Oud-Charlois is een redelijk aanbod aan recreatie- en sport faciliteiten te vinden. Hierbij gaat het echter vooral om de sport en park/play ground faciliteiten. Een groot theater is wel in de buurt te vinden maar niet in Oud-Charlois zelf. Ook een museum en bioscoop ontbreken. Deze kunnen juist een positieve werking hebben op de leef-baarheid in Oud-Charlois. Door het plaatsen van een bioscoop wordt er een activiteit aangeboden die voor een grote doelgroep is. Daarmee worden op verschillende tijdstippen, 's middags en 's avonds, de activiteit in de wijk zelf vergroot. Een museum zorgt ook nog voor meer respect voor de wijk.



Recreation and Sport faciity
Legend

- Museum
- Cinema/ DVD
- Theater
- Sport
- Park/ Play ground

Bron: Ir. Trienekens, O. G. C. &
Studenten Architectuur (2009)

Bestemmingen bewoners Oud-Charlois

Winkels

Karel de Stoute plein

Boergoensevliet

Winkels
Het grootste aanbod aan winkels van Oud-Charlois ligt aan de Wolphaertsbocht. Hier komen de bewoners hun spullen kopen en daardoor vindt er veel doorstroming van mensen plaats.

Karel de Stouteplein
Groot park waar weinig gebeurt en dat enigzins geisoleerd geraakt is, maar wel als een grote kans beschouwd kan worden. Het is een kwaliteit van de wijk.

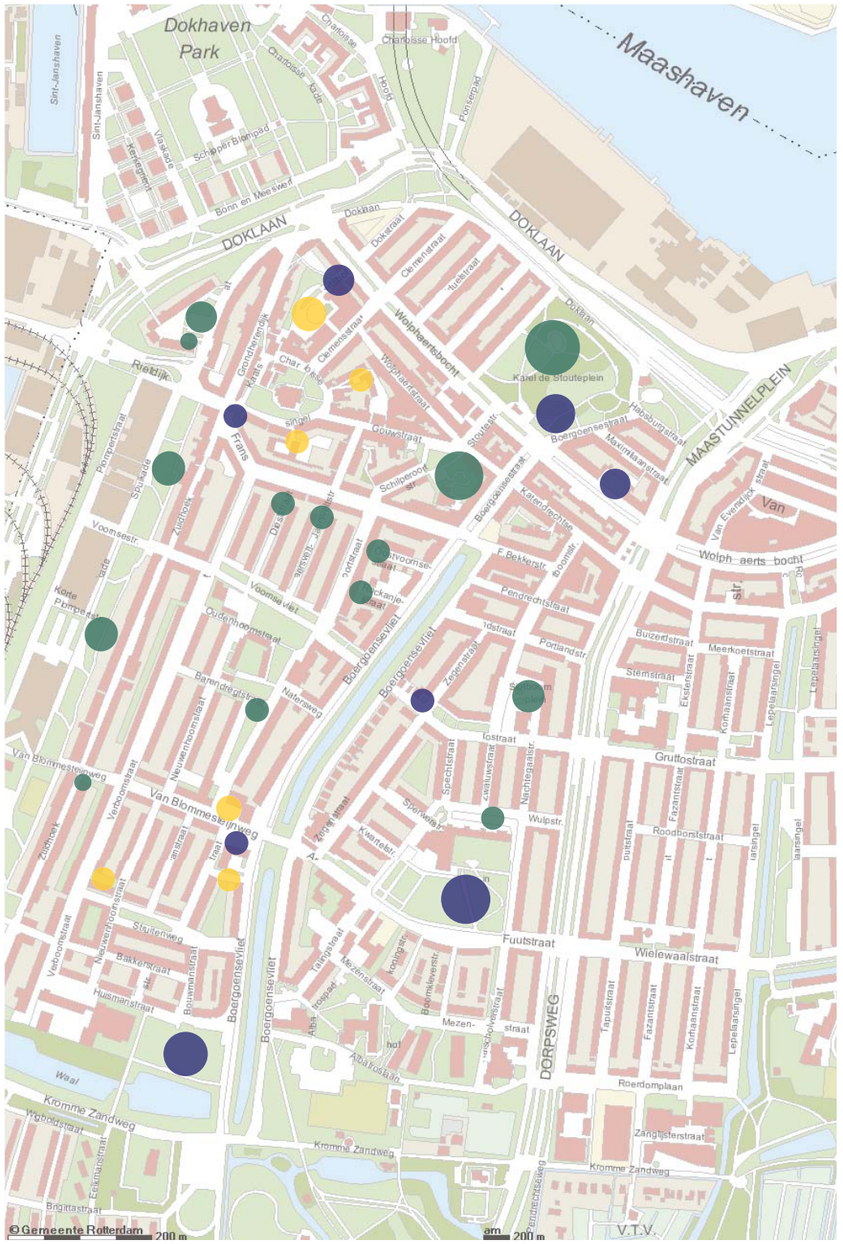
Boergoensevliet
Het enige echte water in de wijk, een plek waar stedelijke openbare ruimte en verkeer elkaar ontmoeten. Druk verkeerspunt die de scholen met elkaar verbinden.

Bron: Google maps (2009)

Ligging attractieve route

Drukke route om en door de wijk heen, vooral gericht op auto's

Sociaal onveilige plekken



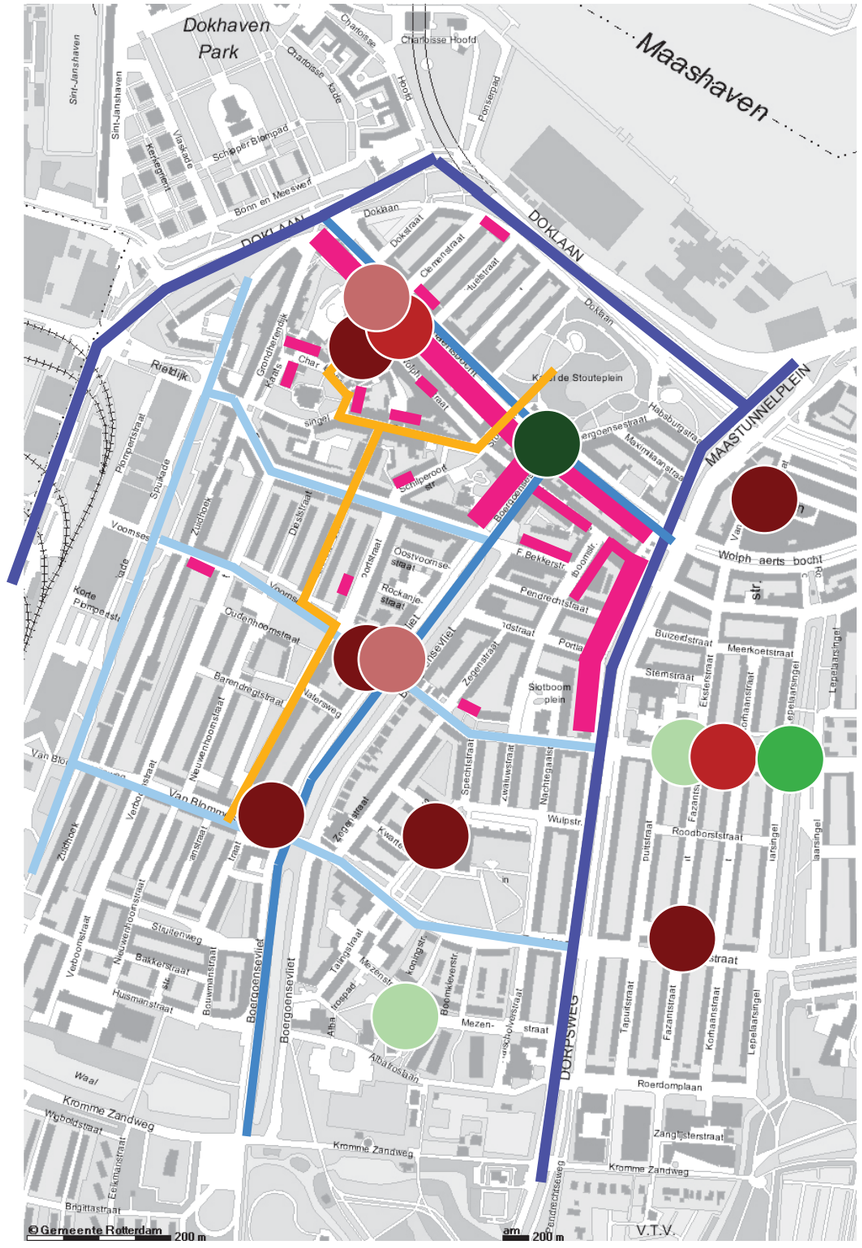
Route langs de sociaal onveilige plekken, die aan een rustige straat liggen

Bestaande situatie → Nieuwe situatie

Functies en route

In het figuur hiernaast is de route gekoppeld aan de functies van de wijk Oud-Charlois. De bedoeling is dat de route voorhet langzaamverkeer de ideale oplossing is en dat als gevolg zoveel mogeljk bewoners deze route gebruiken. Daarom moet het in ieder geval een duidelijk en sterk startpunt en bestemming hebben.
In het figuur is goed te zien dat de route vanaf een school begint (of de school juist als eindbestemming heeft). Vanaf dit punt loopt de route via een andere school naar het centrum van de wijk Oud-Charlois. Daar legt de route een verbinding met de winkels en apotheek en ook met een ander schoolgebouw en dagverblijf.

Het nieuwe hart van de buurt
Als brede school vervult de school een nieuwe functie voor de wijk. Dit komt ook tot uiting in haar ligging: niet langer aan de randen, maar als stedenbouwkundig baken in het centrum van de wijk. De school wordt steeds meer het sociaal-culturele hart van een buurt, een podium voor de stad. (Marlies Rohmer, 2008)



Sociale functies en de nieuwe route

Legenda

- shops
- scholen
- bso
- dagopvang
- apotheek
- gezondheidscentrum
- gezondheid

Goede voorbeelden

Aantrekkelijk

Looproutes naar scholen worden vaker gebruikt als zij aantrekkelijk zijn. Deze routes moeten veilig zijn en uitnodigen tot bewegen: lage muurtjes, hink-stapsprongtegels,trapjes en dergelijke.
(Storm, I. & Alleman, T. & Penris, M. (2005))

Maak gebruik verschillende hoogtes in het landschap

Het oppervlak van de straat vermaakt de gebruiker

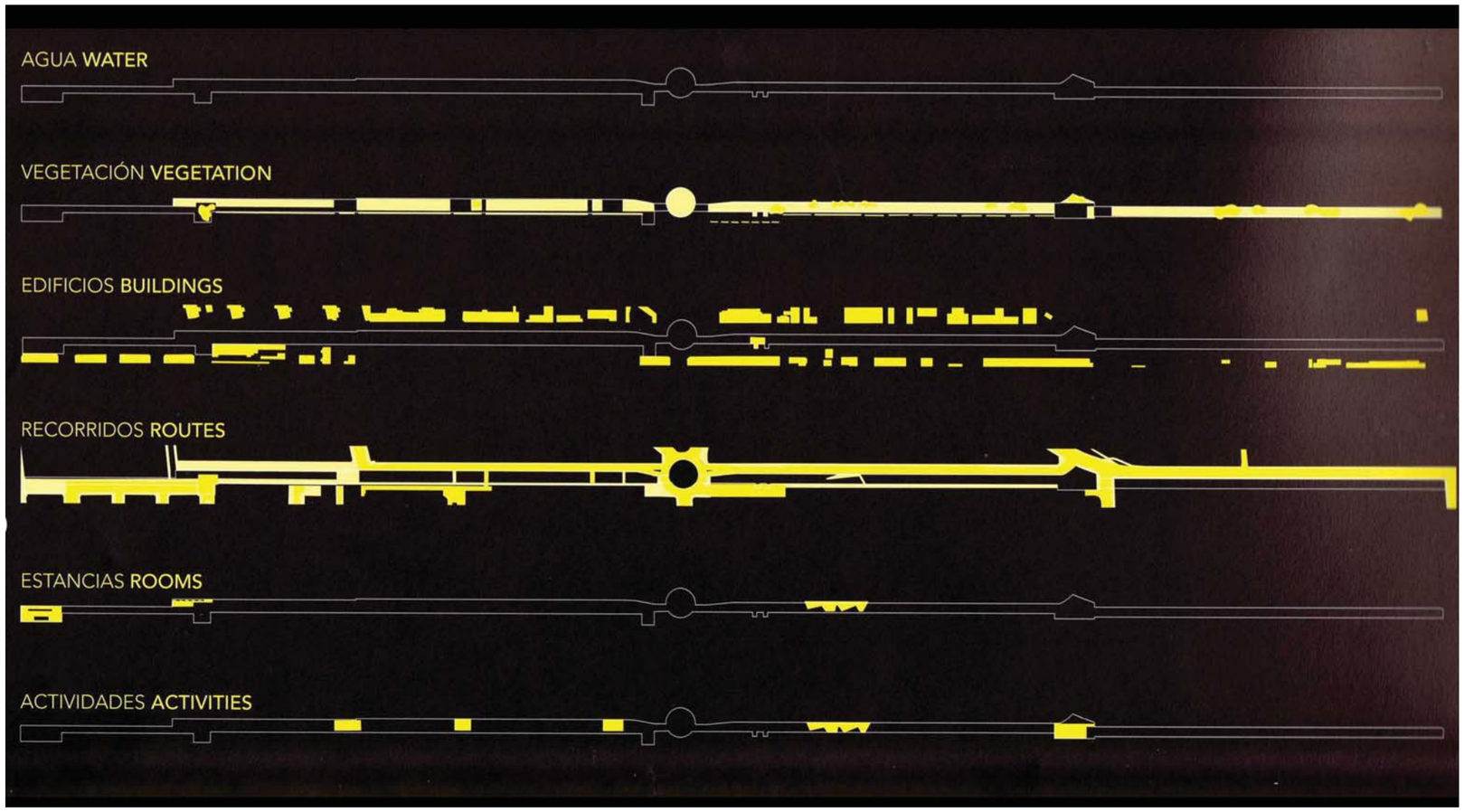
Een trimbaan maakt een route actief voor voetgangers

Een fietscrossbaan maakt een route aantrekkelijk

Referentie Kopenhagen

In de stad Kopenhagen is een route aangelegd die te vergelijken is met een attractieve route. Om de zoveel meter zijn activiteiten geplaatst, zoals sportactiviteiten. De route is vooral op langzaamverkeer gericht zodat voor verkeersveiligheid kan worden gezorgd en geluidsoverlast van auto's kan worden voorkomen. Een aantal kenmerken van de route zijn:

- Route met 7 verschillende activiteiten erin verwerkt
- Langs de route zijn ook culturele- en sportfaciliteiten gelegen
- Route loopt vanaf het drukke commerciele centrum naar de hoofdweg, richting de zee (eiland)
- De route wordt gemarkeerd door allemaal dezelfde type lantaarnpalen, die de route ook meteen veiliger maken



Per, A. F. & Arpa, J. (2008).

Ontwerp, De Quackstraat

Vermaak het verkeer

Bij een stedenbouwkundig ontwerp is het van belang rekening te houden met verbindende routes, die kinderen in staat stellen zelfstandig hun weg naar huis, school en vriendjes af te leggen. Voorwaarde hiervoor is dat speelterreinen integraal onderdeel uitmaken van het stedenbouwkundig weefsel.

De route is daarom in de De Quackstraat aangepast en geschikt gemaakt voor het langzaamverkeer. Er is maar aan een kant plaats om de auto te parkeren om een blokkade op te heffen. En er ontstaat een een richtingsweg, dit verbetert de veiligheid nog meer. De kinderen kunnen makkelijker buiten gelaten worden.

Daarnaast is een route voor de fietsers toegevoegd met een verlichtingsstrook erlangs die van de route een geheel maakt.
In het midden is een route waar men over kan fietsen of rennen, lopen, skaten etc. Deze route is interessanter voor de spelende mens.

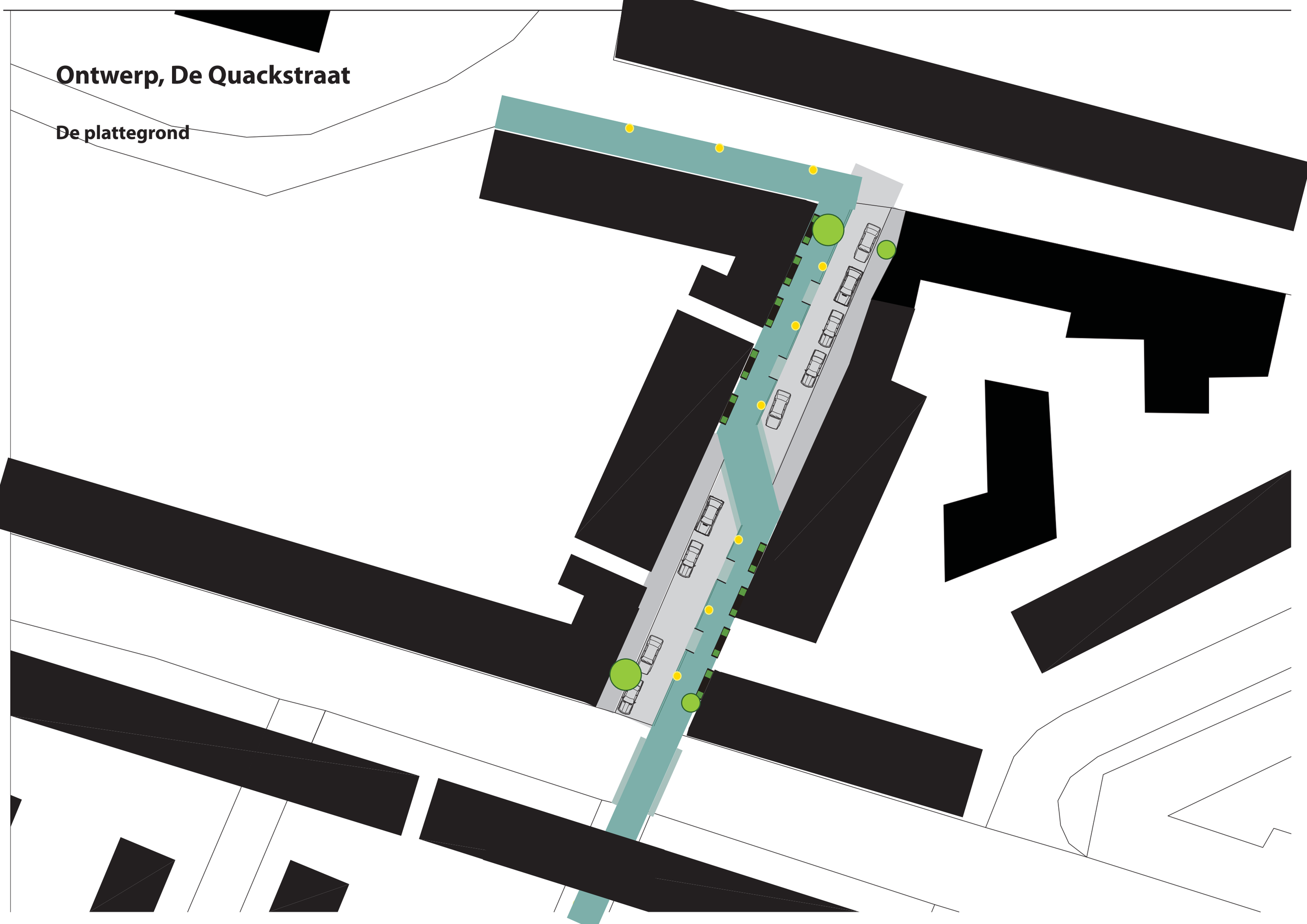
Tenslotte ligt er aan de linkerkant een voetpad die bestaat uit grote tegels. Om de zoveel meter liggen hier attracties aan, zodat deze als een soort trimbaan fungeert.

Ontwerp, De Quackstraat

De doorsnede

Ontwerp, De Quackstraat

De plattegrond



Ontwerp, Jaersveltstraat

Veiligheid
Werkende ouders gaan minder vaak met hun kinderen naar speelplaatsjes, daar hebben ze weinig tijd voor. Daarom is het (speel) klimaat van de straat zo belangrijk

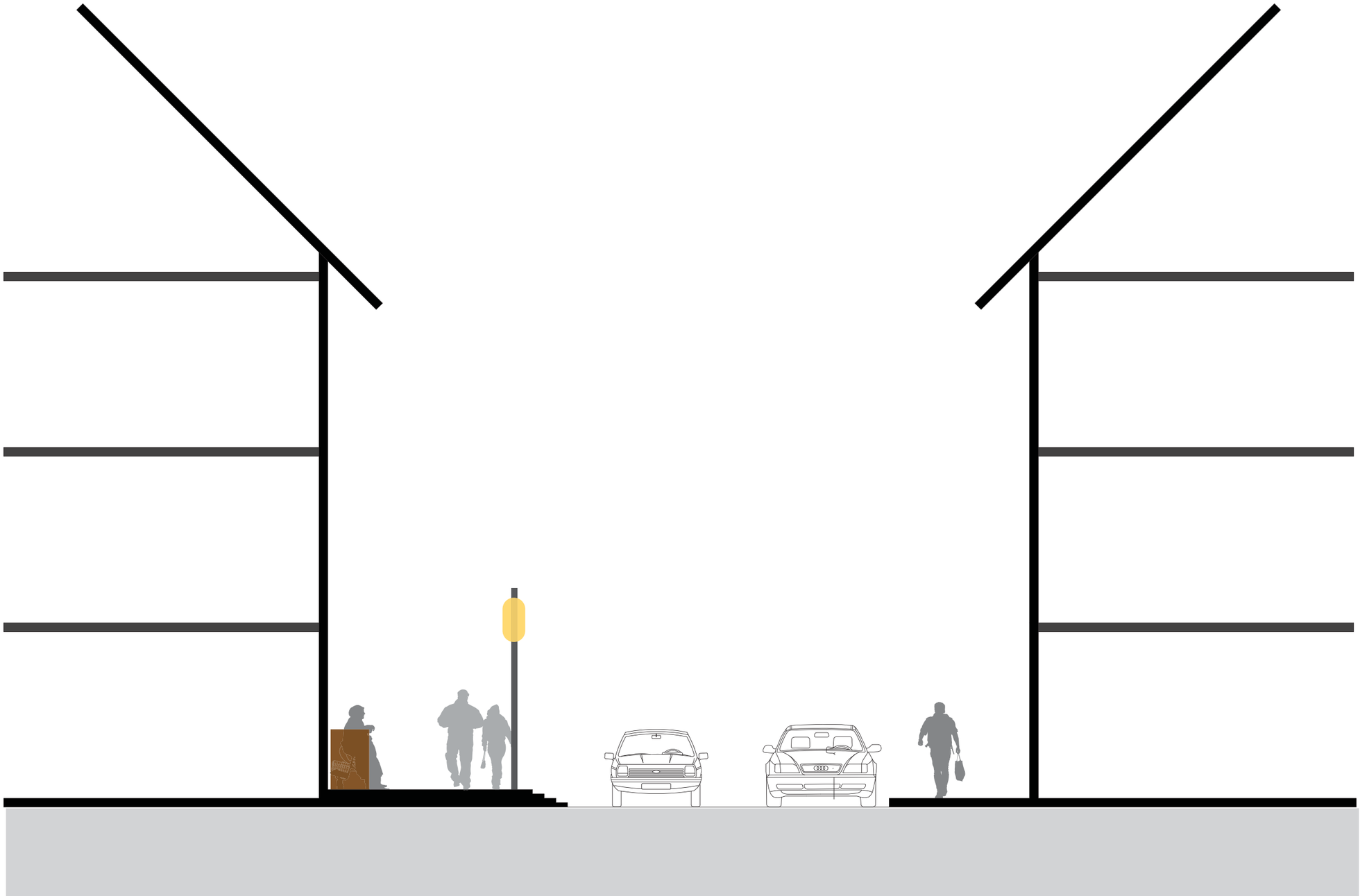
Met bankjes en geveltuintjes kunnen de bewoners deze zone in bezit nemen en daarmee de publieke ruimte heroveren. In de ruimte voor de woning kunnen ouders met hun laptop op schoot een oogje in het zeil houden, en zo twee werelden – zorg en werk – combineren. Meer ogen op straat, sociale controle. Daarnaast creeer je een hybride zone, zodat de overgang van openbaar naar prive soepeler verloopt.

Met de verlichting wordt weer het pad geaccentueerd dat het belangrijkste is voor het langzaamverkeer.

Door de stoep aan een kant te verbreden kan men de stoep beter gebruiken en meer kwaliteit eraan toevoegen. De kinderen kunnen bijvoorbeeld makkelijker in hun eigen straat spelen. Daarnaast wordt de straat weer veiliger in gebruik door de afname van blokkades gevormd door auto's. De straat wordt een richtingsweg.

De brede stoep is ook hoger om de bijzondere route extra duidelijk te maken, en deze route boven het andere verkeer te stellen. De route verspringt enkele keren van de ene kant van de straat naar de andere om dit effect te versterken. Dit zijn ook herkenningspunten van de route.

Ontwerp, Jaersveltstraat



Ontwerp, Jaersveltstraat

Conclusie

Oud-Charlois is een wijk met veel soorten problemen.
Door een attractieve route toe te passen in de wijk word(t)(en):

- **sociaal onveilige plekken in wijk voorkomen**
- **er meer sociale controle gecreeerd.**
- **functies als scholen en winkels beter met elkaar verbonden**
- **de mensen door de wijk heen geleid in plaats van eromheen**
- **de gebruikers van de route vermaakt**
- **beweging van de bewoners van de wijk gestimuleerd**
- **de straten in de wijk meer gericht op het langzaamverkeer**
- **de auto's meer uit het zicht gehaald**

Discussie

Aansluiting op dorpskarakter

De kern van de wijk Oud-Charlois heeft een geheel eigen karakter, vaak wordt deze vergeleken met een dorp. De route die door de wijk moet gaan lopen moet wel in dit karakter passen. Door op de kleine schaal aanpassingen te doen is het dorpse karakter goed behouden. Aanpassingen op grote schaal kunnen enigzins het dorpse karakter aantasten.

Duurzaamheid

De focus van dit werkstuk ligt vooral op de people kant van de duurzaamheids principes. De wijk heeft vooral sociale problemen die de wijk tot een probleemwijk maken. De planet kant, de planten etc., zijn ruim aanwezig in Oud-Charlois en hebben daarom minder snel aandacht nodig. Het onderhoud van het groen is er echter minder goed aan toe, daarom kan de aandacht ook meer naar de planet kant wijken. De welvaart kant is het minste aan bod gekomen. Dat de bewoners van Oud-Charlois niet de beste salarissen hebben en de huizen van minder goede kwaliteit zijn heeft niet direct problemen tot gevolg. De juiste afstemming van de drie p's kan een goede wijk opleveren.

Doelgroepen

In het rapport wordt ervan uitgegaan dat er niet goed wordt gezorgd voor het langzaamverkeer en het motorverkeer het beeld bepaalt. Daarbij moet niet worden vergeten dat er een groot parkeerprobleem is in Oud-Charlois. Er zijn te weinig parkeerplekken en veel mensen met auto's.

Schaalniveau, type: straat

Het schaalniveau van werken is gevonden door op twee verschillende niveau's te kijken. Wijkniveau Oud-Charlois en straatniveau. De grote schaal van Rotterdam wordt hierbij buiten beschouwing gelaten maar heeft wel degelijk invloed. Aan de andere kant zijn er grote blokkades die de wijk afsluiten van andere wijken, zoals de infrastructuur.
Er is gekozen om als type ruimte de straat te analyseren, in plaats van pleinen, parken etc. De straat is een ruimte die iedereen elke dag gebruikt en die een grote invloed heeft op de mens. Helaas wordt de kwaliteit van de parken en pleinen nog niet optimaal benut.

Onderzoekstechnieken

Literatuur, analyiisch, observatie, referentie, statistische gegevens. Dit zijn de onderzoekstechnieken die zijn toegepast in het rapport.
Het enquete was een goede aanvulling geweest voor het project maar dit kost teveel tijd. Door de mensen erbij te betrekken voldoe je eerder aan de wensen van de bewoners. Voorbeeld hiervan is het plein in Purmerend, de bewoners mochten uit drie verschillende varianten kiezen en worden daarom meer betrokken bij de keuze.

Literatuur

Boeken:

- Per, A. F. & Arpa, J. (2008). The public change: New urban landscapes. Spain, Vitoria-Gasteiz: Aplust

Artikelen:

- Alleman,T.A. & Storm, I. & Penris, M.J.E. (2005). Beweging en veiligheid in de wijk: Handleiding 'bewegingsbevorderende en veilige wijken'.

- Rohmer, M. (2008). Vitale stadswijken: Stadswijken en het belang van de directe woonomgeving, de weg van school naar huis.

- Storm, I. & Alleman, T. & Penris, M. (2005). De betere hand : tot bewegen bewogen : hoe maak je een bewegingsbevorderende en veilige wijk?

Internetsites

- GGD Hollands Midden, Gezond leven. Bekeken op 28 oktober 2009, op
http://www.ggdhm.nl/client/1/?websiteid=1&contentid=824&hoofdid=2&pagetitle=Wonen_en_bewegen

- VROM, Steden en wijken, publicaties: Oog voor elkaar. Bekenen op 28 oktober 2009, op
http://www.vrom.nl/pagina.html?id=42357&o=42337

Analyse

- Ir. Trienekens, O. G. C. & Studenten Architectuur TU Delft (2009). Charlois, Analysis.