



PLEINWEG EEN BIOGRAFIE

Jane Stortelder
Anne Lien vd Linden

Januari 2015
Veldacademie
TU Delft

PLEINWEG EEN BIOGRAFIE

INHOUD

INLEIDING	3
1. ACHTERGROND	4
1.1 Geschiedenis	5
1.2 Actuele Situatie	6
Ligging	6
Doorsnede	8
Verkeer	9
Bezit en conditiemeting	11
Geluidsoverlast en luchtkwaliteit	12
Leefveldenanalyse	13
Groenstructuur	14
1.3 Demografie	15
Wijkprofiel	15
Mutatie en woningtype	16
Etniciteit, leeftijd en gezin	17
Scholing en werk(loosheid)	18
2. ONDERZOEK	19
2.1 Handelingsperspectief	20
2.2 Bestemmingsplannen	21
3. GEBRUIK	22
3.1 Formeel gebruik	23
3.2 Functies plint	24
3.3 Hierarchie	25
3.4 Relatie straat	26
4. IDENTITEIT BOULEVARD	27
4.1 Analyse	28
4.2 Conclusie	33
4.3 Kans	34
5. GEBIEDSANALYSE	35
BRONNEN	39

INLEIDING

Dit onderzoeksrapport vormt een biografie van de Pleinweg. Verschillende soorten onderzoek zijn samengevoegd om een compleet beeld te scheppen van deze weg in Rotterdam Zuid.

Eerst zal de algemene geschiedenis worden verteld. Dit vormt samen met de actuele situatie en recente demografie de algemene achtergrond. Daarna zal worden ingegaan op de al bestaande visies, plannen en onderzoeken over de Pleinweg.

Het huidige gebruik vormt het volgende hoofdstuk. Dit zijn analyses gemaakt op hoe de straat nu wordt ervaren. De Pleinweg wordt een groene verkeersboulevard genoemd. Deze stelling wordt onderzocht in het hoofdstuk identiteit.

Als laatste wordt al het voorgaande onderzoek omgezet in een sterkte- zwakte-analyse met behulp van spidergraphs in de gebiedsanalyse. Onze eigen conclusies en toekomstvisies worden hier overeen geplaatst.



1. ACHTERGROND

1.1 GESCHIEDENIS

Het begin, de jaren '20 en '30

De Pleinweg is in de jaren '20 en '30 ontworpen en aangelegd als route naar de toekomstige Maastunnel en als brede verkeersboulevard (Meurs, 2009). De Maastunnel maakte een route van Amsterdam naar Parijs mogelijk en de verbinding van Rotterdam Zuid met Noord. De eigenschappen van het straatprofiel en het karakter van de bebouwing laat zien dat de weg bedoeld is voor auto's. De lange, autonome en eenvoudige bouwblokken begeleiden de auto over de brede weg. Haar naam heeft de Pleinweg te danken aan het feit dat zij twee Pleinen verbindt.

In het begin van de 20e eeuw was de Pleinweg een straat met enige allure. De Havenarbeiders woonden er met hun gezinnen in de fijne huizen. De etalages van de winkels in de plinten nodigden om door de straat te struinen. Ondanks dat de weg onderdeel van een belangrijke route was, lijkt het op foto's een relatief rustige en verblijfsvriendelijke plek te zijn.

De jaren '60 - '70

In de jaren '60 en '70 zijn steeds meer immigranten uit het Zuiden in de woningen komen te wonen, omdat zij hetzelfde havenwerk voor een lager salaris deden. Rijke mensen trokken naar naoorlogse wijken aan de rand van de stad, wat zorgde voor een selectieve migratie. Het goede imago daalde en woningen werden verwaarloosd. Met de komst van het naastgelegen Ahoy en het Zuidplein in de jaren '70 lijken alle benodigde winkels en culturele voorzieningen dichtbij. Het complex geeft door zijn grootschaligheid en introverte een anonieme sfeer aan de openbare ruimte.

Huidige situatie: de Pleinweg als barrière

Op dit moment dient de Pleinweg vooral als doorgangsweg en wordt het gezien als een grote barrière tussen de Tarwewijk en Carnisse. Het aantal auto's is sinds het begin van de 20e eeuw flink toegenomen, zo ook op de Pleinweg. De weg laat zich kenmerken door de lange woonblokken van vijf verdiepingen waarvan vooral de lichtbakken, de winkels en de restaurants op de plint sterk beeldbepalend zijn. De lokale winkels maken plaats voor elektronikazaken en headshops. Het imago van de Pleinweg is vandaag de dag over het algemeen slecht.

DOORSNEDE PLEINWEG

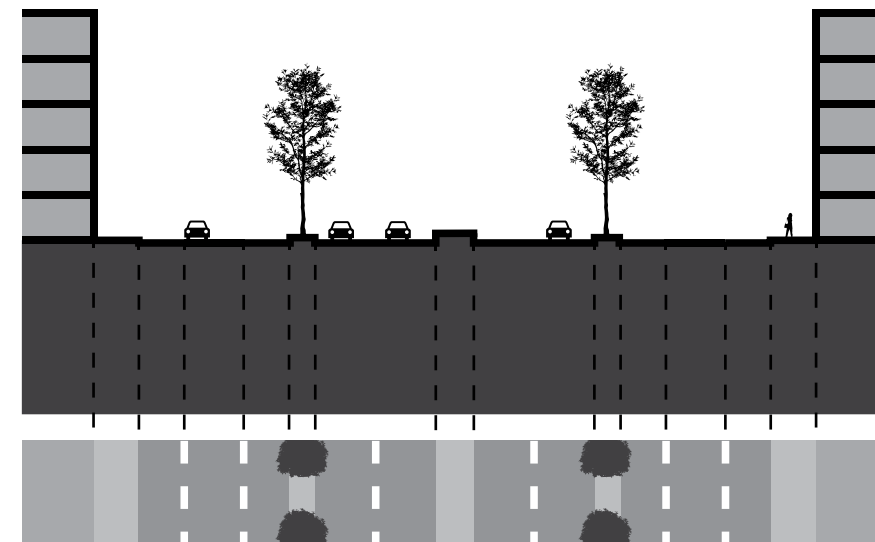
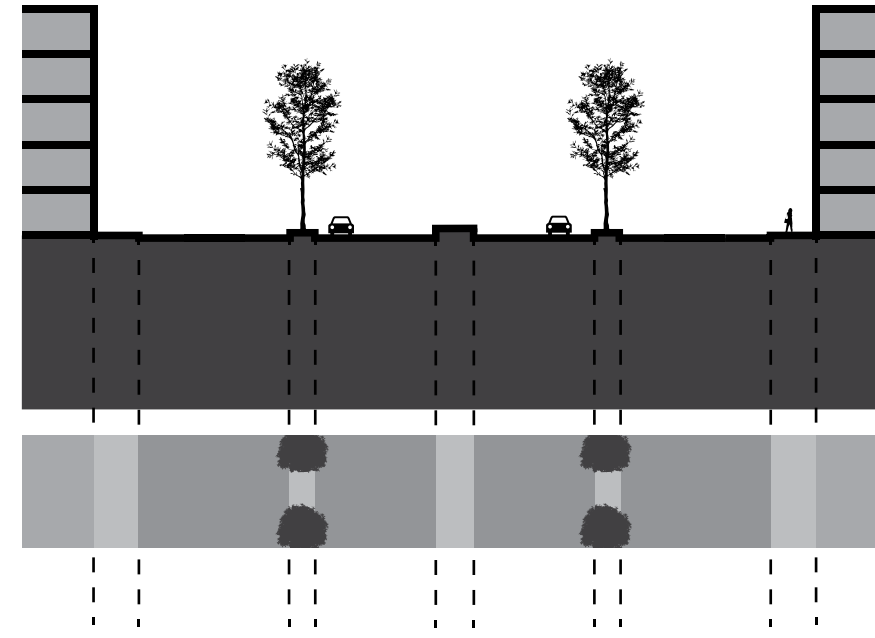
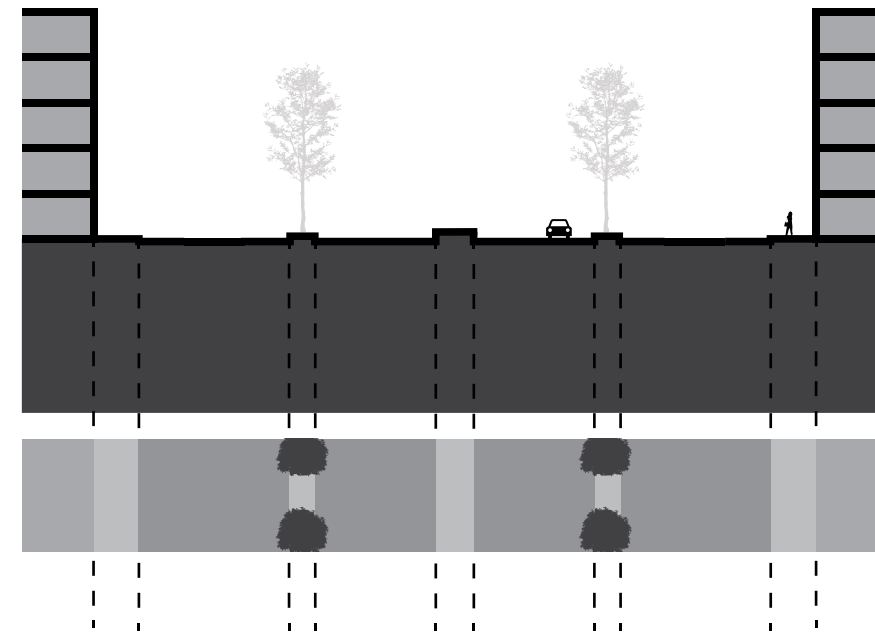
~1930



~1970



2015



BEWONERS VERKEERSDRUK

Havenarbeiders



IMAGO

WINKELS



Kwaliteit



Leegstand



Hoeveelheid



Gastarbeiders



Kwaliteit



Leegstand



Hoeveelheid



Minder draagkrachtigen



Kwaliteit



Leegstand

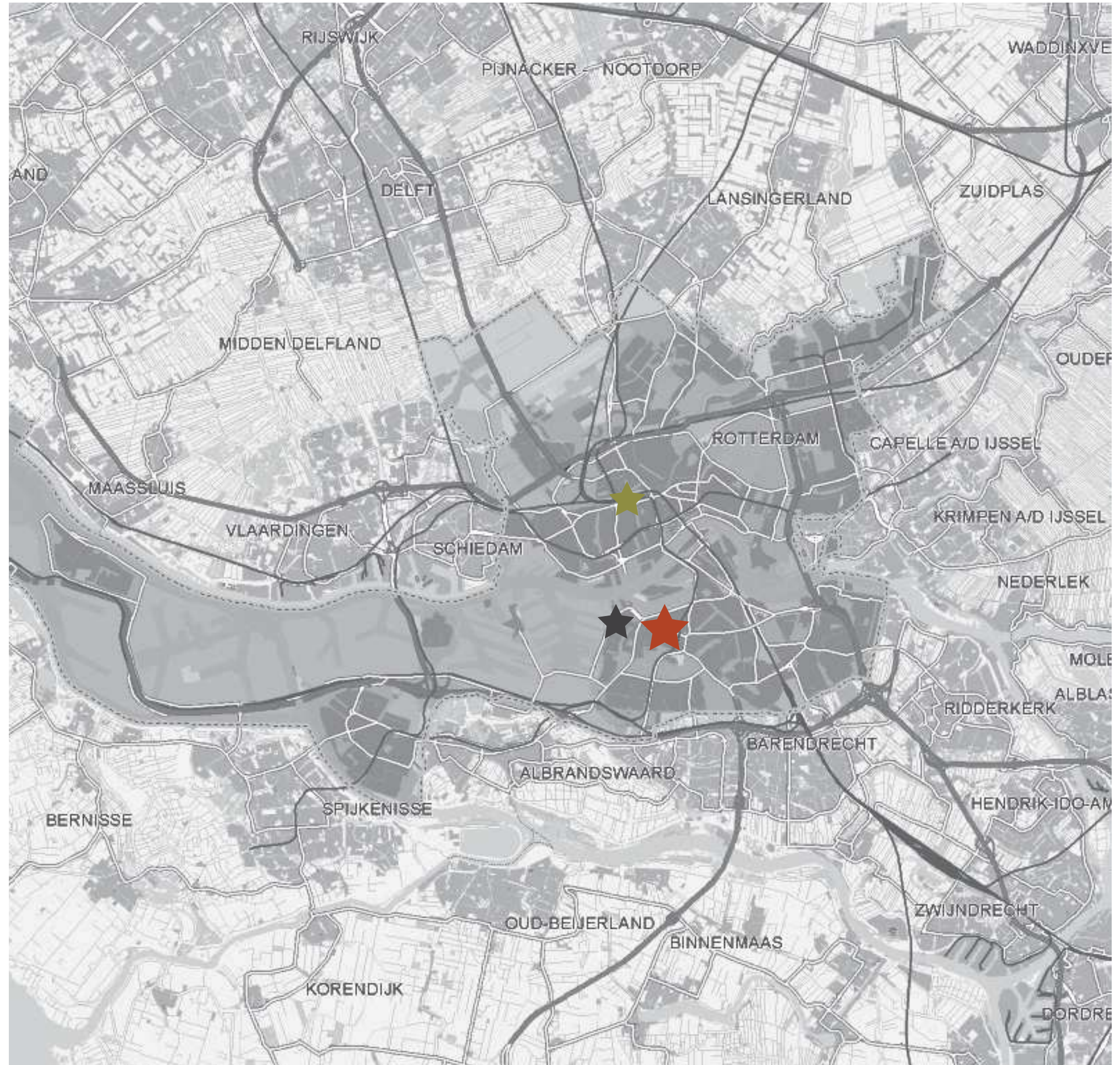


Hoeveelheid

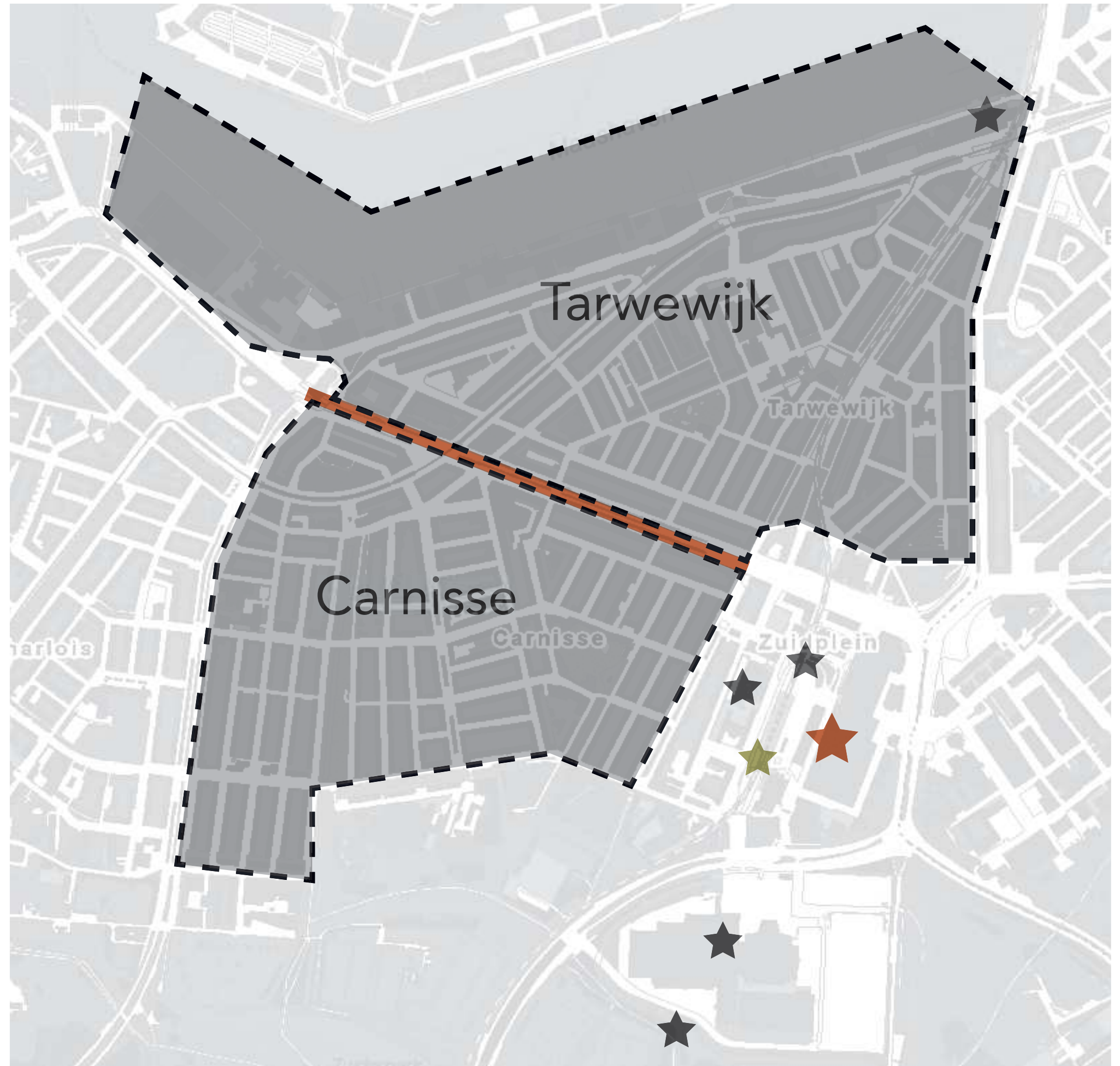


3 | 3 | 4 | 3 | ← 8 → 2,5 ← 8 → | 10 → 3 |

1.2 ACTUELE SITUATIE LIGGING ROTTERDAM



1.2 ACTUELE SITUATIE LIGGING CHARLOIS



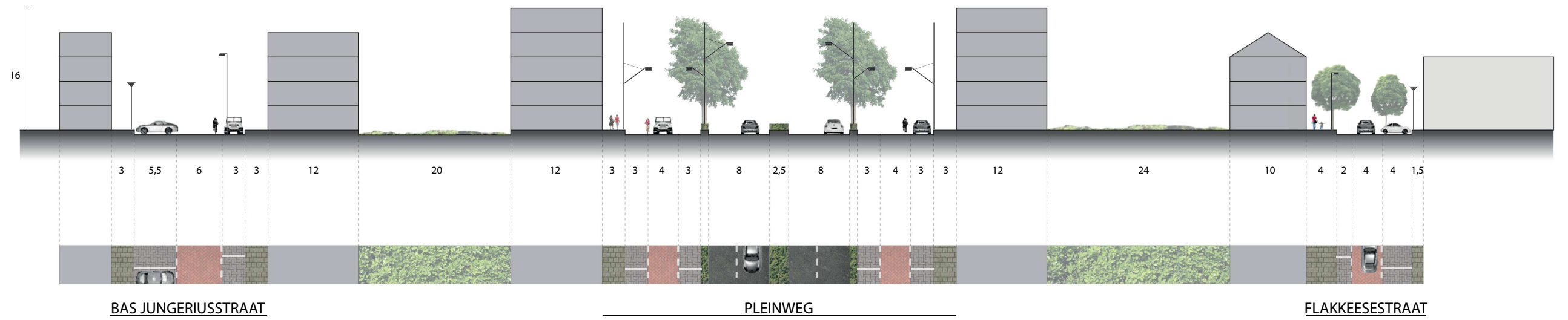
- ★ Winkels
- ★ Vrije tijd
- ★ Openbaar vervoer

Carnisse
10.836 inwoners
5885 huishoudens
5959 woningen
1053 werkzame personen
(10%)

Tarwewijk
12172 inwoners
6060 huishoudens
5940 woningen
1931 werkzame personen
(6%)

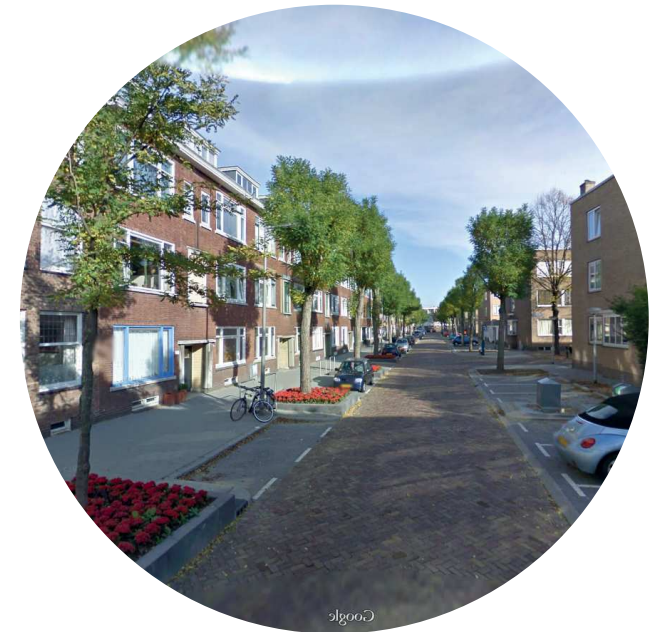
1.2 ACTUELE SITUATIE DOORSNEDE

De doorsnede van de Pleinweg laat zien dat de weg een breed profiel heeft waar veel ruimte aan de auto wordt gegeven. Daarnaast heeft de vierbaansweg aan beide kanten een ventweg voor het bestemmings- en langzaamverkeer.



De verschillende delen van de weg worden van elkaar gescheiden door middel van lage heggen.

De bouwblokken aan de Pleinweg hebben vijf lagen, terwijl omliggende bebouwing lager is.






1.2 ACTUELE SITUATIE VERKEER

De verkeersstromen zijn te onderscheiden in lokaal en regionaal. Het regionale autoverkeer maakt gebruik van de vierbaansweg in het midden van de Pleinweg. Het lokale, bestemmingsverkeer maakt gebruik van de ventwegen en kan vanuit hier de zijstraten richting de twee wijken bereiken.

Er zijn drie drukke verkeersknooppunten waar straten de Pleinweg kruisen, van links naar rechts de Brielse laan, de Wolphaertsbocht en bij het Zuidplein.

Voetgangers fietsers kunnen verder op drie plekken de weg oversteken. Op deze plekken wordt het autoverkeer gereguleerd door middel van stoplichten.

Voetgangers en fietsers bewegen zich gezamenlijk met het bestemmingsverkeer aan de zijkanten van de weg.

-  Auto's regionaal
-  Auto's lokaal
-  Fietsers
-  Voetgangers



1.2 ACTUELE SITUATIE VERKEER RUSTIG - DRUK

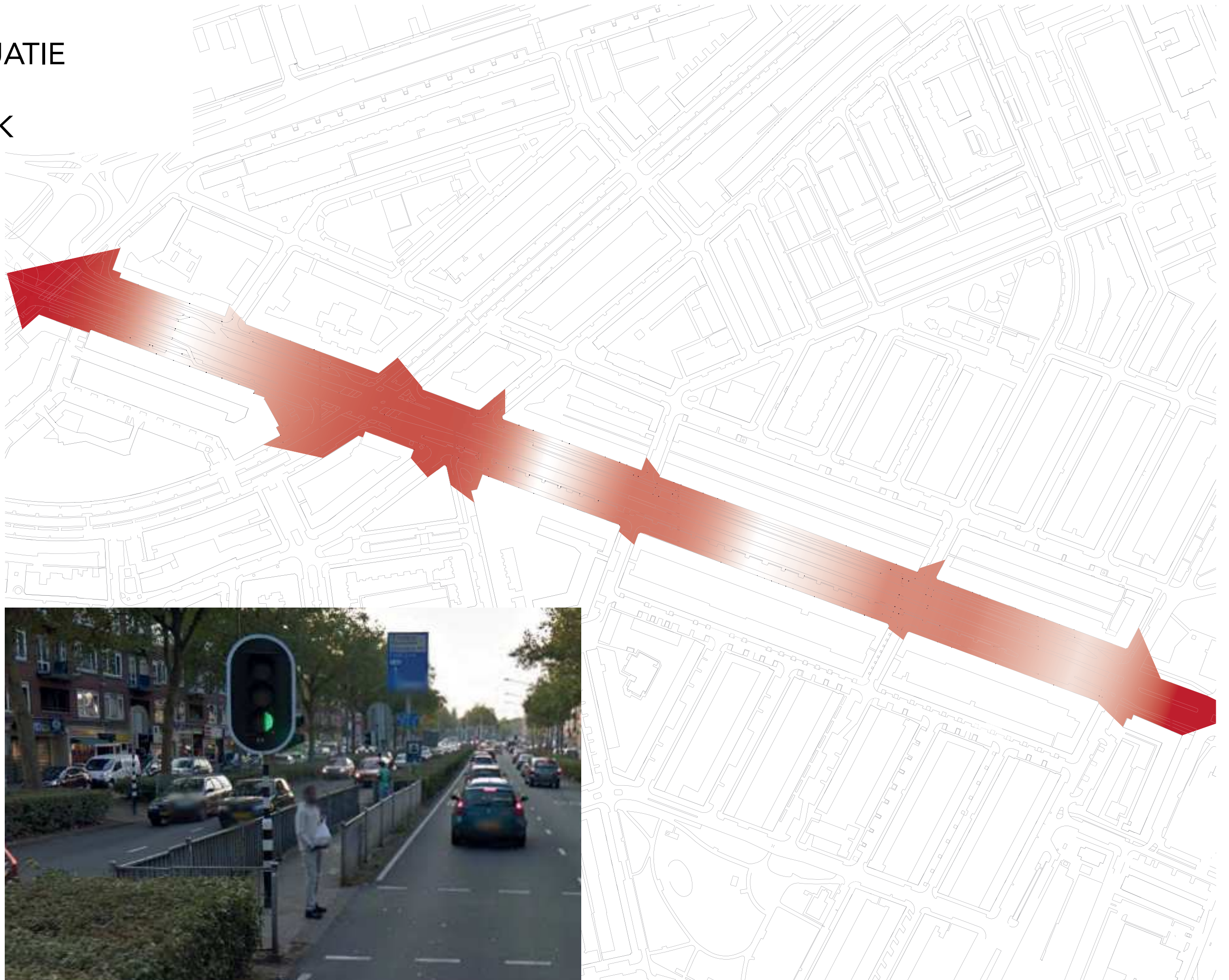
Doordat de Pleinweg op drie plekken andere wegen kruist, zijn er drie drukke kruizingen te onderscheiden. Deze plekken zijn een verzameling van auto's. Vooral de Wolphaertsbocht is een druk en belangrijk kruispunt.

Er zijn drie oversteekplekken voor voetgangers en fietsers. Hier worden auto's gestopt door stoplichten zodat voetgangers veilig over kunnen steken. Dit betekent wel dat auto's op deze plekken worden geremd, waardoor ook hier drukke situaties ontstaan.

De oversteekplekken zijn vormgegeven door een hekwerk in de middenberm.



-  Rustig
-  Matig
-  Druk



1.2 ACTUELE SITUATIE BEZIT EN CONDITIEMETING

EIGENDOMS VERHOUDING

Op de Pleinweg domineert de oranje en rode kleur. Dat betekent dat veel woningen in particulier bezit zijn. Het verschilt per woning of de woning particulier wordt verhuurd of dat de eigenaar de hoofdbewoner is. De omliggende bebouwing is veelal in het bezit van corporaties.

Eigendomsverhouding

- Particulier verhuur
- Corporatie bezit
- Eigenaar bewoner

Onderzoek door Henk van Schagen



CONDITIEMETING CARNISSE

In 2008 is de conditie van het particulier bezit in de wijk Carnisse gemeten. De woningen scoren over het algemeen matig tot redelijk. Op de Pleinweg is het blok bij het Zuidplein in slechte conditie.

Er moet wel rekening worden gehouden met het feit dat deze meting in 2008 is uitgevoerd. Woningen die destijds als matig/ redelijk uit het onderzoek kwamen, kunnen in de afgelopen zeven jaar zijn opgeknapt of juist meer verwaarloosd. Dat betekent dat bij een actuele meting woningen anders zouden kunnen worden gewaardeerd.

Conditie particulier bezit

- Goed
- Matig/ redelijk
- Slecht

Bron: dS+V, 2008



1.2 ACTUELE SITUATIE GELUIDSOVERLAST EN LUCHTKWALITEIT

GELUIDSOVERLAST

Geluidsoverlast kan de gezondheid en het woongenot van bewoners schaden. Geluidsnormen voor wegen zijn wettelijk vastgelegd.

Uit onderzoek blijkt volgens Rijkswaterstaat dat bij een geluidsbelasting van 50 dB, slechts 10% van de omwonenden last heeft van het geluid. Als voorbijrijdende auto's meer geluid veroorzaken, moeten maatregelen worden genomen.

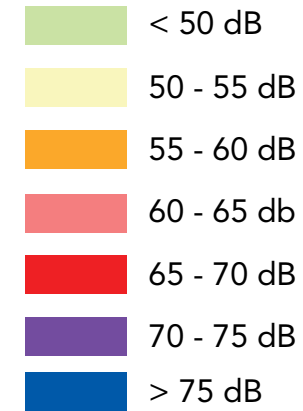
Rijksoverheid geeft de volgende maatregelen om wegverkeerslawaai tegen te gaan: stillere voertuigen, stillere banden, stillere wegdekken, verkeersmaatregelen (bijvoorbeeld snelheidsverlaging), geluidsschermen en isolatie woningen.

De woningen aan de Pleinweg staan volgens Gisweb bloot aan meer dan 50 dB. Rond 1980 zijn de woningen op de Pleinweg voor een groot deel voorzien van kunststofkozijnen en dubbelglas voor geluidsisolatie.

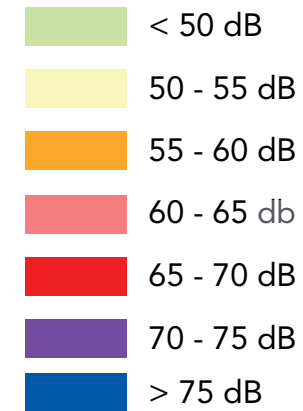
LUCHTKWALITEIT

Rond de drukke kruispunten en oversteekpunten is de luchtkwaliteit slecht.

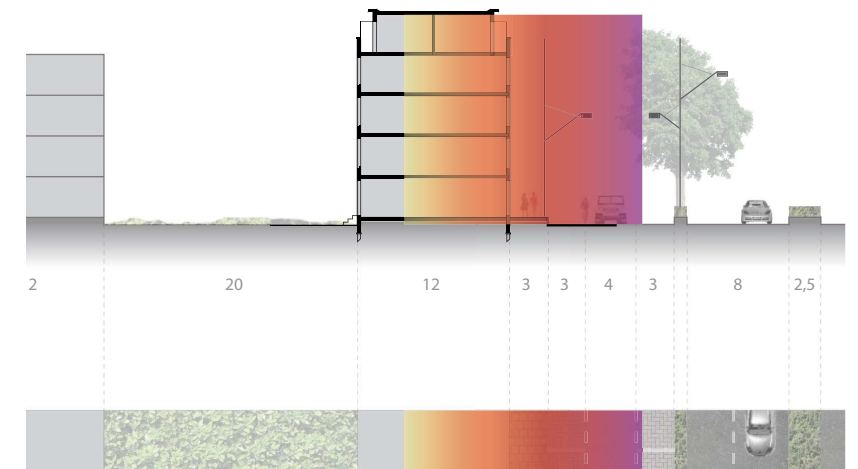
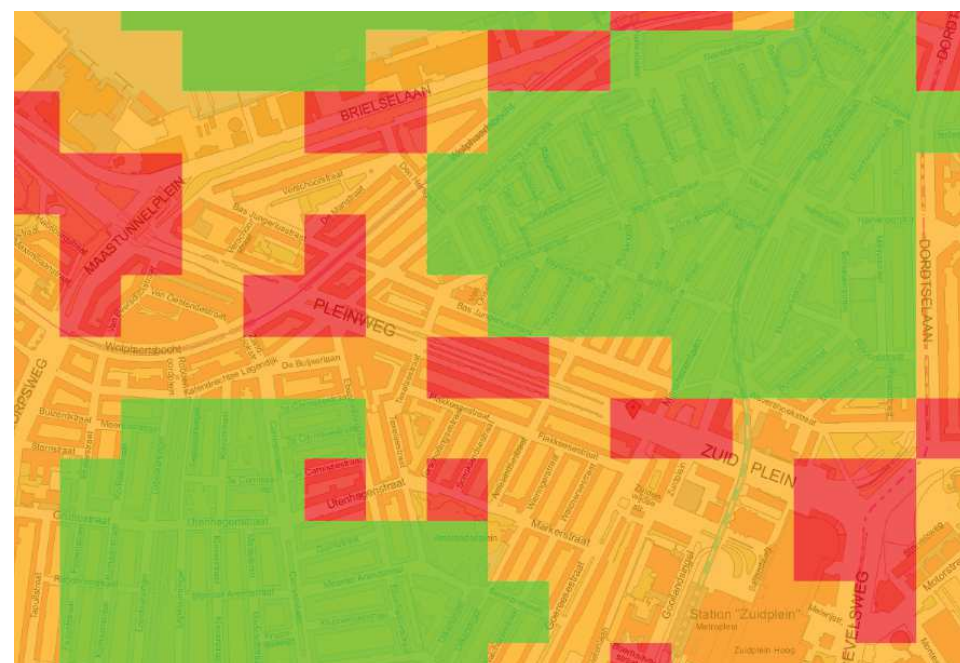
GELUIDSOVERLAST OVERDAG



GELUIDSOVERLAST 'S NACHTS



LUCHTKWALITEIT 2009



1.2 ACTUELE SITUATIE LEEFVELDENANALYSE

Uit de leefveldenanalyse uit 2012 van de Veldacademie blijkt dat er rond de Pleinweg verschillende gebieden zijn waar zich geclusterde functies bevinden.

Uit onderzoek blijkt dat gebieden waar zich verschillende functies bij elkaar bevinden, mensen sneller naar toe komen.

Deze geclusterde functies bevinden zich voor de Pleinweg rond de Wolphaartsbocht en rond het Zuidplein. Hier zijn kledingwinkels, supermarkten en verschillende soorten activiteiten te vinden.



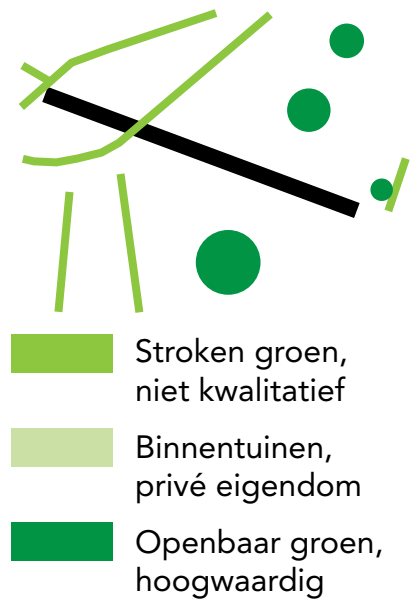
1.2 ACTUELE SITUATIE GROENSTRUCTUUR

De Pleinweg is gesitueerd in een stedelijke omgeving. Er zijn verschillende soorten groen aanwezig.

Het meest opvallend zijn de binnentuinen, die veelal zijn onderverdeeld in privé tuinen. Deze tuinen zijn gescheiden door schuttingen en hebben vaak nog een kleine schuur. In sommige gevallen gaat het om gedeeld groen, wat semi-openbaar bereikbaar is.

Verder is er veel stroken-groen te onderscheiden op de Pleinweg zelf en de belangrijke wegen die de Pleinweg kruisen. Dit is niet te bestempelen als hoogwaardig groen.

Hoogwaardig groen kunnen de bewoners vinden in drie parken op relatief kleine afstand.



1.3 DEMOGRAFIE WIJKPROFIEL

Rotterdam kende eerst een aparte sociale - en veiligheidsindex. Deze zijn nu samen met het aspect 'fysiek' opgenomen in het wijkprofiel.

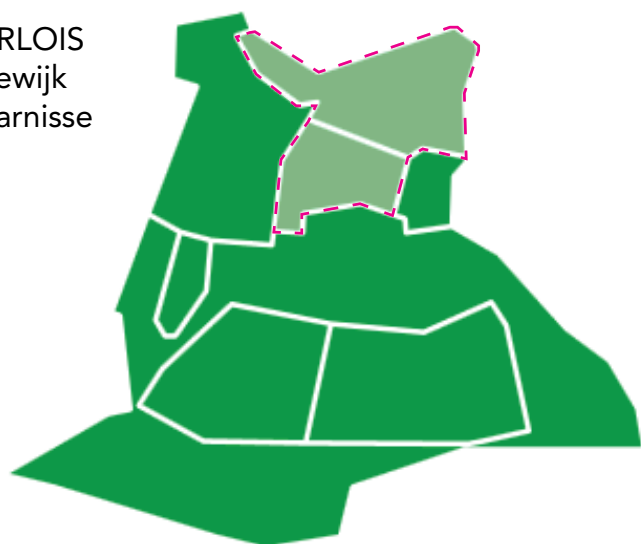
De kleuren geven aan hoe een wijk of buurt scoort ten opzichte van de gehele stad Rotterdam. In de kaart van Rotterdam is te zien dat Charlois op alle drie aspecten ondergemiddeld scoort. Onvoldoende kwaliteit van het vastgoed, onveiligheid door overlast en de binding en participatie van de bewoners scoren het laagst in de wijk.

Zowel Carnisse als Tarwewijk scoren nog lager als het gaat om de kwaliteit van het vastgoed.

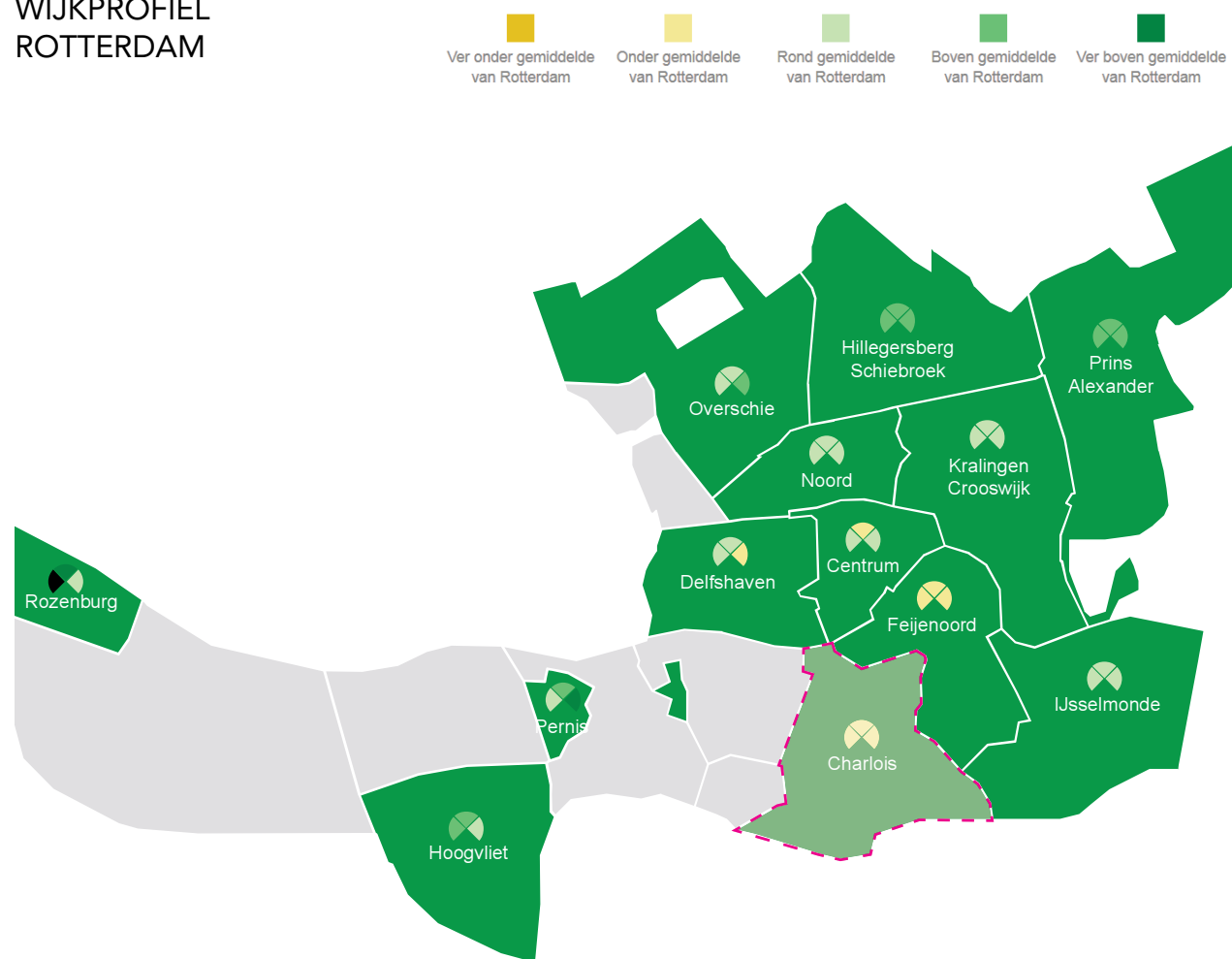
Tarwewijk heeft voornamelijk problemen met het milieu en de openbare ruimte op fysiek niveau. Bewoners voelen zich onveilig door vandalisme en overlast van andere bewoners en drugsgerelateerde zaken. Daarnaast scoort de binding met de buurt en de participatie van de bewoners onder het gemiddelde van Rotterdam. Er zijn echter wel genoeg voorzieningen en de leefomgeving wordt als prettig ervaren.

Carnisse heeft minder problemen op fysiek niveau. Er zijn voldoende voorzieningen en het milieu scoort ook bovengemiddeld. Wat betreft veiligheid ervaren bewoners dezelfde problemen als in Tarwewijk. Ook de binding met de buurt scoort hier erg laag. Bewoners zijn wel iets meer betrokken met hun eigen buurt. De leefomgeving wordt als prettig ervaren in tegenstelling tot Tarwewijk.

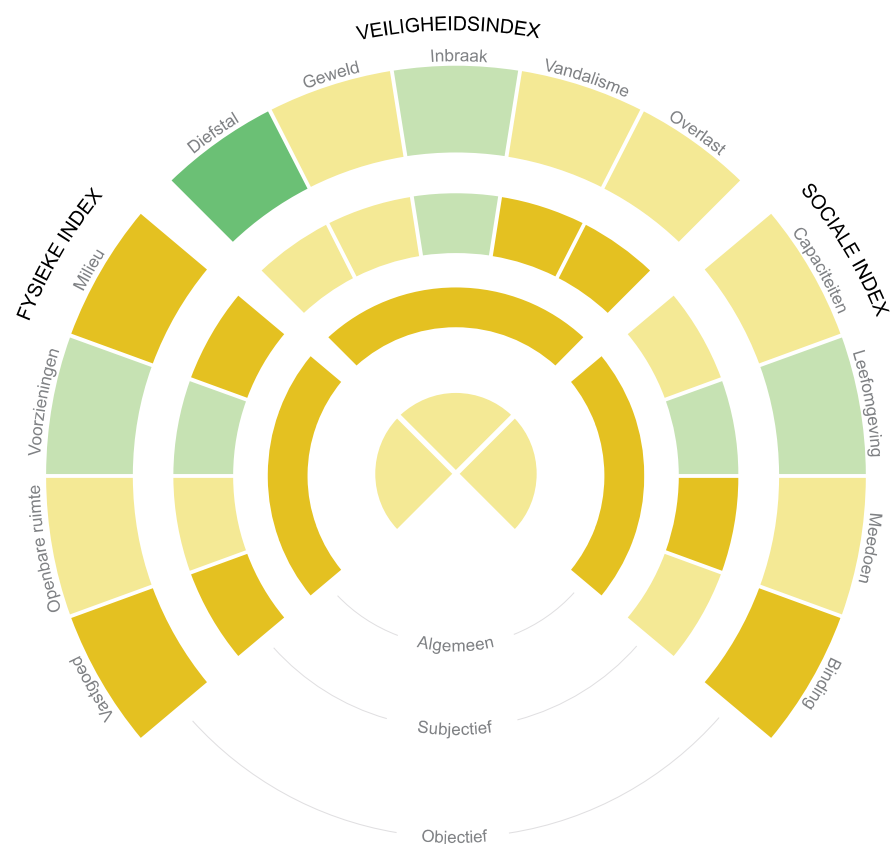
CHARLOIS
Tarwewijk
en Carnisse



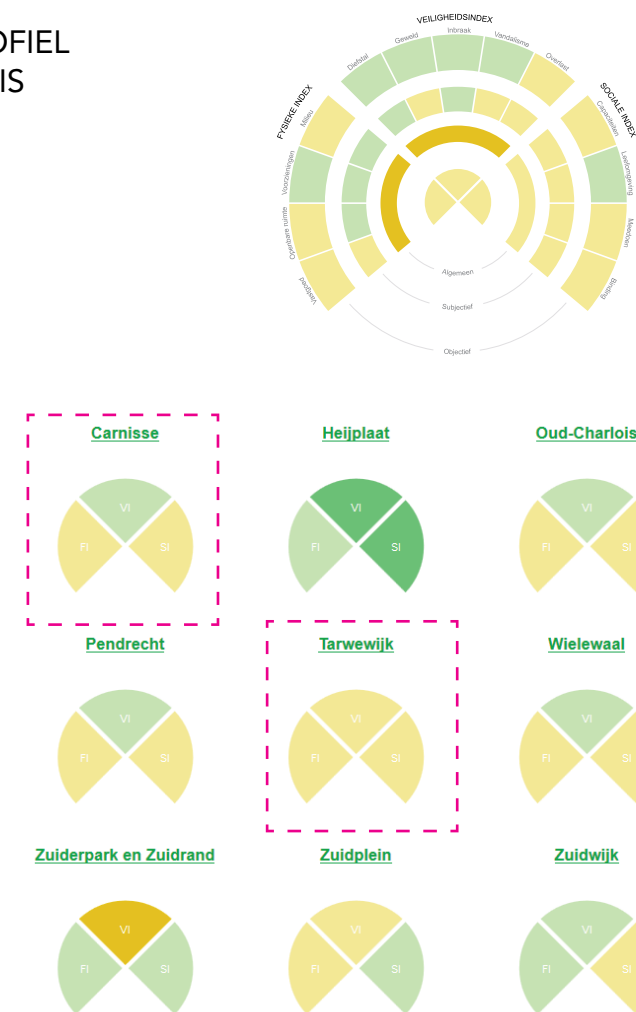
WIJKPROFIEL
ROTTERDAM



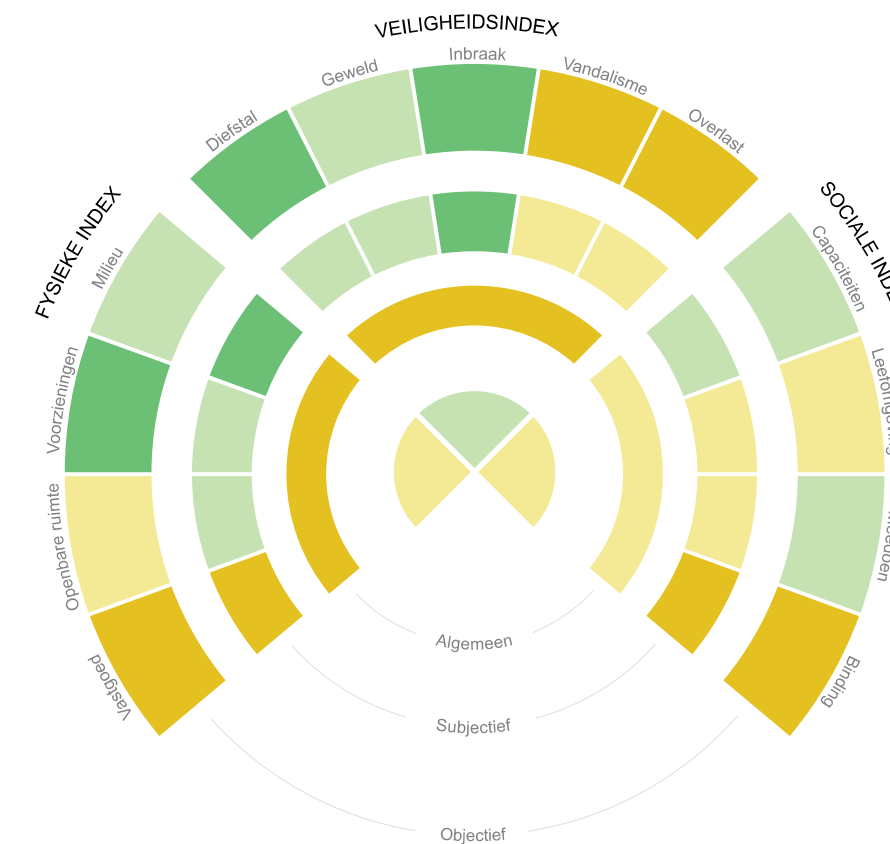
WIJKPROFIEL
TARWEWIJK



WIJKPROFIEL
CHARLOIS



WIJKPROFIEL
CARNISSE



1.3 DEMOGRAFIE MUTATIE EN WONINGTYPE

MUTATIE

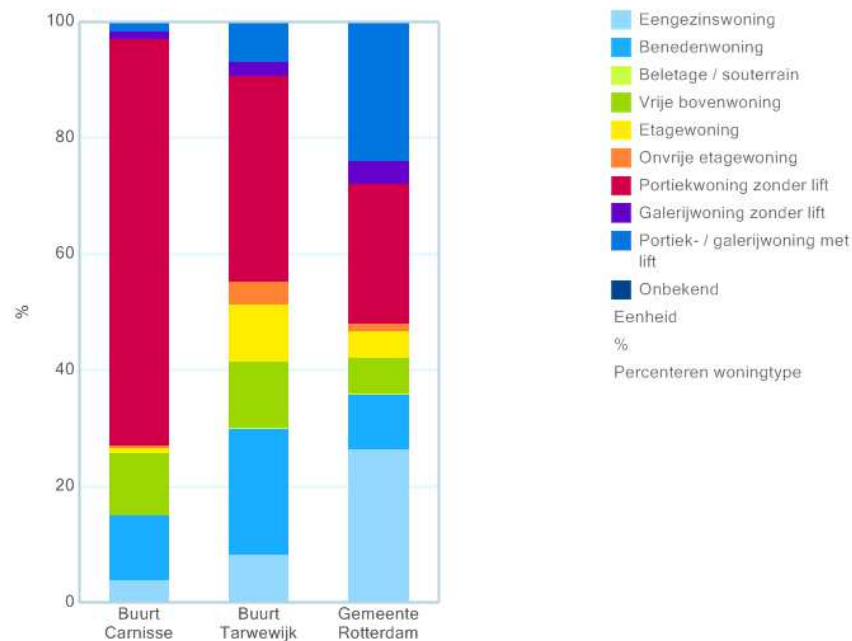
In de kaarten en tabel is te zien hoeveel mensen er in 2013 naar en van de wijken Carnisse en Tarwewijk zijn verhuisd. Meteen valt op dat de meeste mutatie binnen de wijk Charlois plaatsvindt. Mensen blijven blijkbaar indezelfde wijk maar liever in een andere buurt. IJsselmonde en Feijenoord zijn twee andere wijken waartussen veel mutatie plaatsvindt.

In zowel in Carnisse als in Tarwewijk zijn meer mensen vertrokken dan dat zij er gingen wonen. Ten opzichte van het inwonersaantal op 1 januari 2014 is dit een percentage van 9,4% en 12,5% in respectievelijk Carnisse en Tarwewijk. In Tarwewijk vindt er dus meer mutatie plaats.

WONINGTYPE

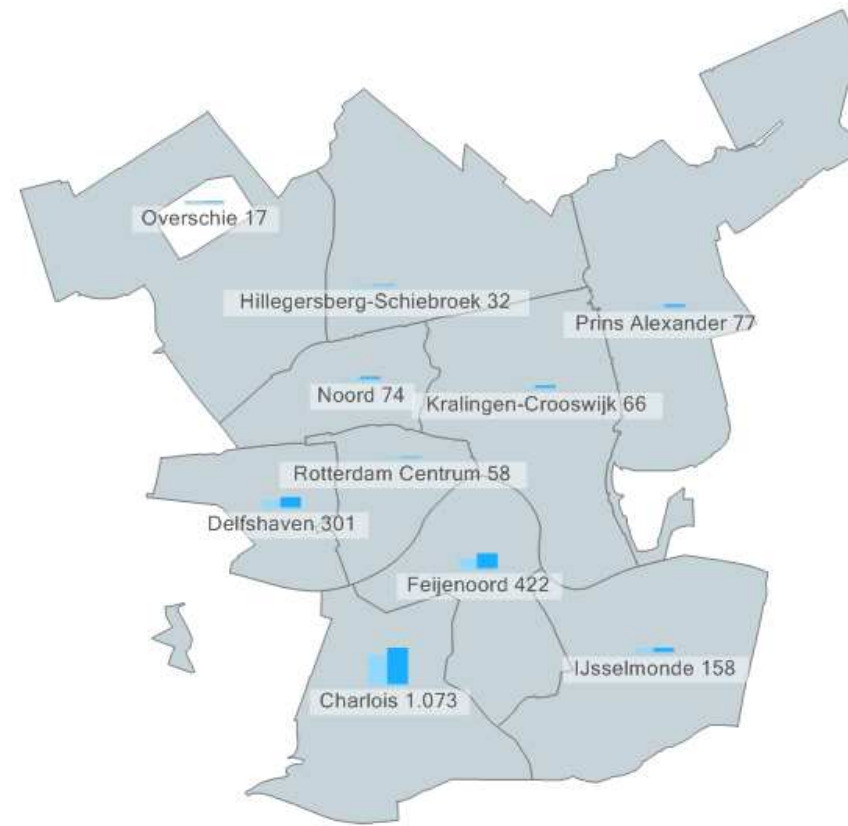
Carnisse heeft een vrij eenzijdige woningvoorraad. Er zijn voornamelijk portiekwoningen zonder lift. Deze komen ook veel voor in Tarwewijk. Hier is wel wat meer variatie te vinden. Benedenwoningen is een ander type wat hier vaker voorkomt.

Aan de Pleinweg zijn echter voornamelijk ook portiekwoningen zonder lift te vinden.



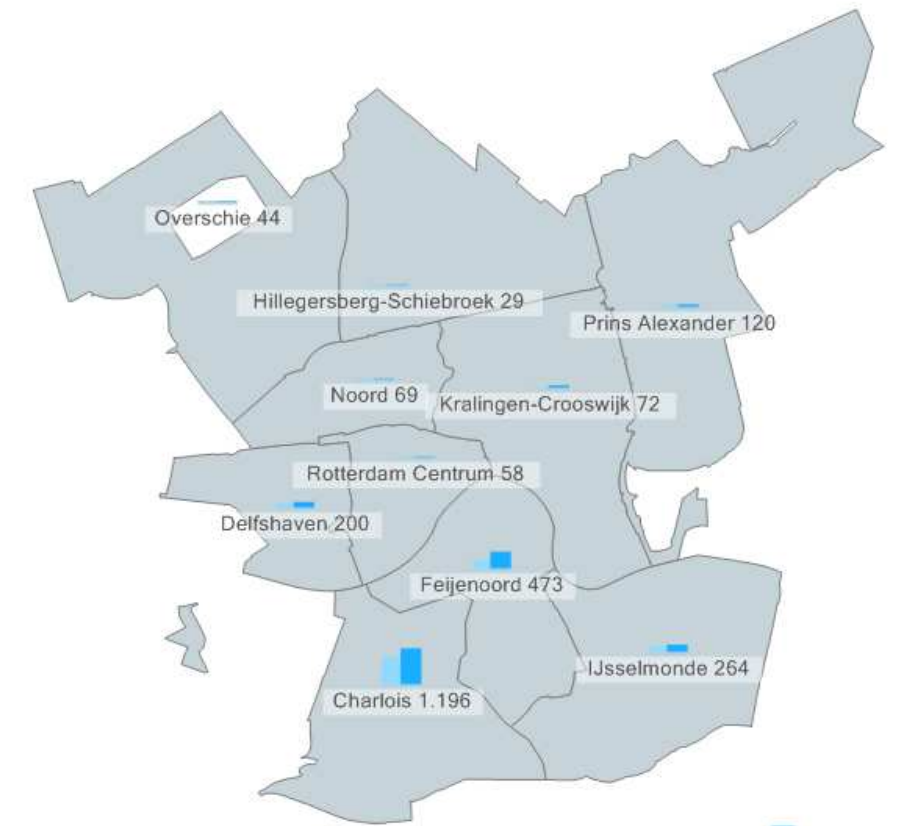
Bron: WoningBevolkingsOnderzoeksBestand (WBOB), Bewerking door OBI

Verhuizingen 2013 - Gebieden naar Buurten



Bron: Gemeentelijke Basis Administratie (GBA), Bewerking door OBI

Verhuizingen 2013 - Buurten naar Gebieden



Bron: Gemeentelijke Basis Administratie (GBA), Bewerking door OBI

■ Carnisse
■ Tarwewijk

VERHUIZINGEN 2013 Bron: GBA	naar Carnisse van... IN	van Carnisse naar... OUT	naar Tarwewijk van.. IN	van Tarwewijk naar.. OUT
Rotterdam Centrum	22	22	36	36
Delfshaven	121	74	180	126
Overschie	8	20	9	24
Noord	34	30	40	39
Hillegersberg-Schiebroek	12	9	20	20
Kralingen-Crooswijk	28	20	38	52
Prins Alexander	31	53	46	67
Feijenoord	164	162	258	311
IJsselmonde	80	113	78	151
Charlois	479	519	594	677
TOTAAL	979	1022	1299	1503
INWONERS (01/01/2014)		10.914		12.072
		9,4%		12,5%

1.3 DEMOGRAFIE

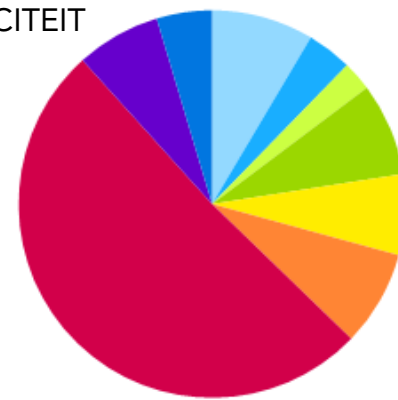
ETNICITEIT, LEEFTIJD EN GEZIN

Rotterdam is een multiculturele stad. Er wonen veel verschillende bevolkingsgroepen bij elkaar. Carnisse en Tarwewijk hebben allebei minder autochtone inwoners. Driekwart van de inwoners in Tarwewijk zijn van alloctone afkomst ten opzichte van de helft in heel Rotterdam.

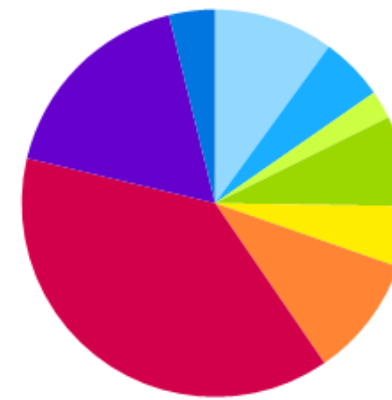
Rotterdam is ook een vrij jonge stad. Driekwart van de bevolking is 54 jaar of jonger. Een kwart is 22 jaar of jonger. In Carnisse is er eenzelfde percentage in de jeugd. Tarwewijk heeft meer jongeren in de buurt wonen, ongeveer één derde. Carnisse en Tarwewijk hebben een kleiner percentage aan ouderen vergeleken met Rotterdam.

In de laatste grafiek is het aantal kinderen per etniciteit weergegeven. Hierin is te zien dat voornamelijk Marokkaanse en Turkse gezinnen veel kinderen hebben. Soms zelfs 5 of meer. Autochtonen hebben de kleinste gezinnen. Zowel in heel Rotterdam als in de buurten hebben rond de 80% helemaal geen kinderen. De bevolkingssamenstelling in de buurten en het aantal kinderen per etniciteit kan verklaren waarom er veel jongeren in Tarwewijk wonen. Er zijn meer Turkse gezinnen met 1 tot 4 kinderen dan in Carnisse of heel Rotterdam en minder autochtone inwoners.

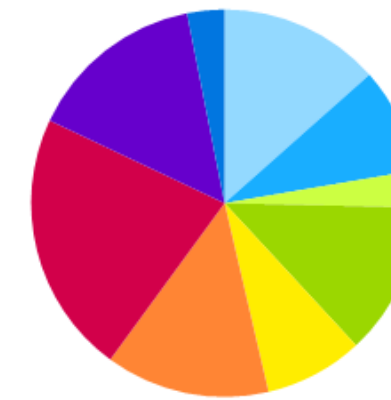
ETNICITEIT



Gemeente Rotterdam



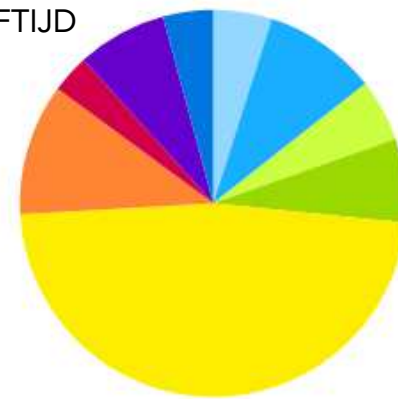
Buurt Carnisse



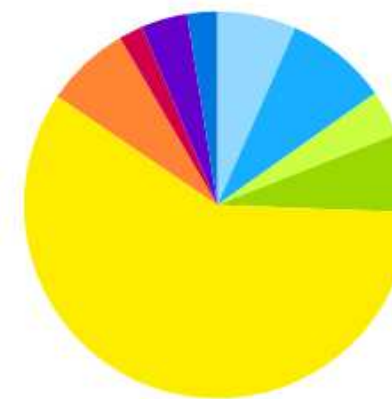
Buurt Tarwewijk

- Surinamers
- Antillianen
- Kaapverdianen
- Turken
- Marokkanen
- Overig niet-westers
- Autochtoon
- Ov. Europese Unie
- Overig westers
- Onbekend

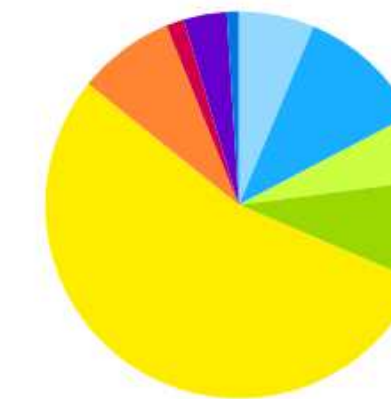
LEEFTIJD



Gemeente Rotterdam



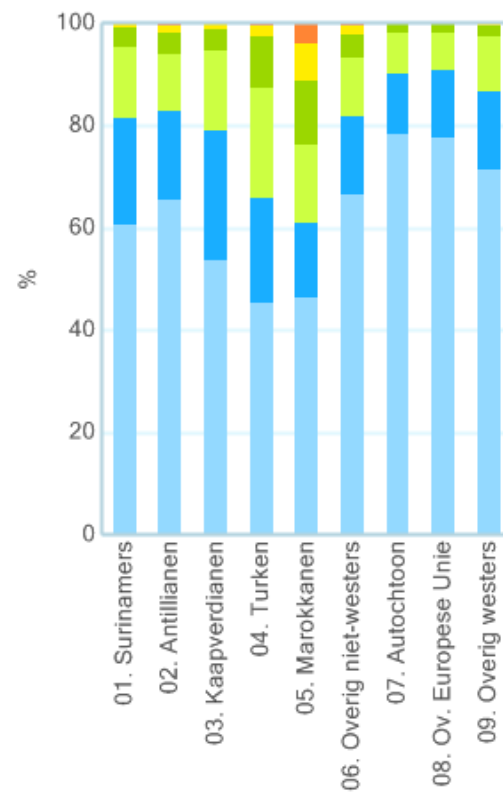
Buurt Carnisse



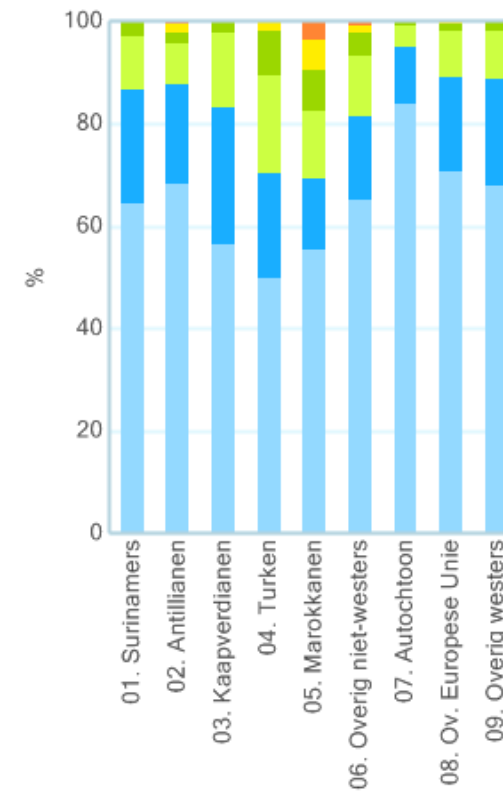
Buurt Tarwewijk

- 0 - 3 jaar
- 4 - 12 jaar
- 13 - 17 jaar
- 18 - 22 jaar
- 23 - 54 jaar
- 55 - 64 jaar
- 65 - 67 jaar
- 68 - 79 jaar
- 80+
- onbekend

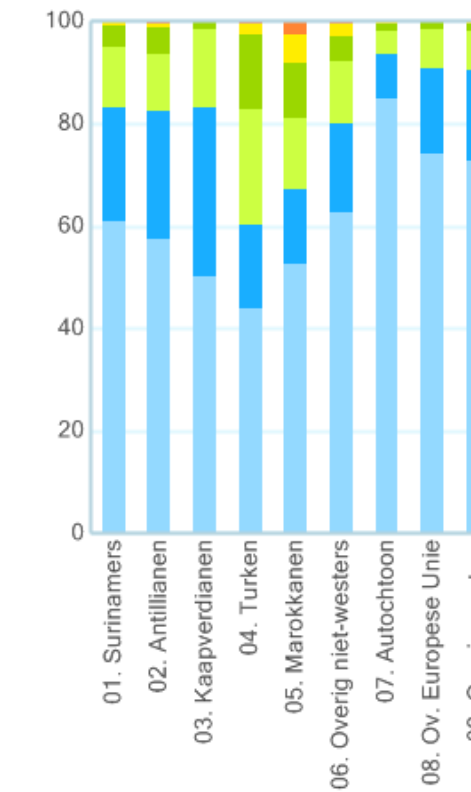
AANTAL KINDEREN



Gemeente Rotterdam



Carnisse



Tarwewijk

- 0 kind
 - 1 kind
 - 2 kind
 - 3 kind
 - 4 kind
 - 5 of m
- Eenheid %
Percente

1.3 DEMOGRAFIE SCHOLING WERK(LOOSHEID)

ONDERWIJSPOSITIE

De weergegeven onderwijspositie laat zien wat de situatie is van alle 12 tot 22-jarigen. Grofweg is de situatie in Carnisse Tarwewijk gelijk aan het gemiddelde van heel Rotterdam. Het grootste gedeelte is schoolgaand zonder startkwalificatie, dus zonder diploma. Beide wijken hebben echter een kleiner gedeelte van jongeren met wél een startkwalificatie. Het percentage vroege schoolverlaters (VSV-ers) is dan ook groter.

INKOMENSGROEP

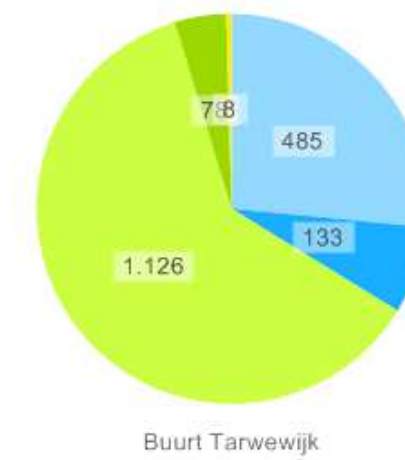
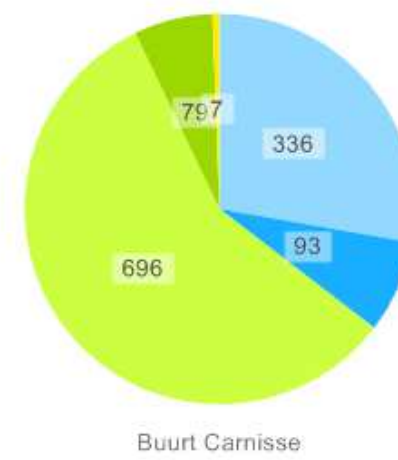
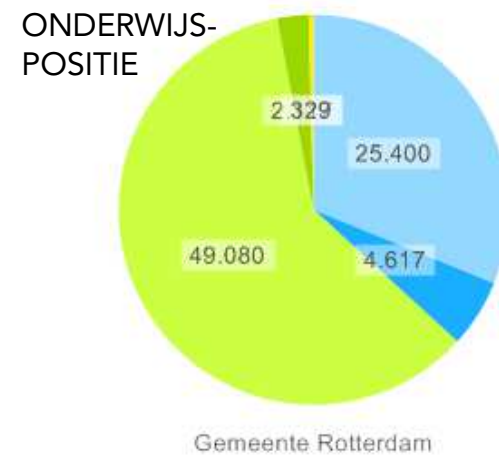
Het inkomen is opgedeeld in drie groepen. De laagste 40%, de middelste 40% en als laatste de 20% met het hoogste inkomen van Nederland.

In de gemeente Rotterdam behoort iets meer dan de helft van de inwoners tot de groep met het laagste inkomen. Ongeveer een derde zit in de middelste groep. In Carnisse is het aandeel van de inwoners dat tot de laagste groep behoort groter, zo'n 60%. In Tarwewijk hoort zeker 70% tot deze groep. In beide wijken is het aantal inwoners dat tot de hoogste inkomensgroep behoort vrij klein, nog geen 10%.

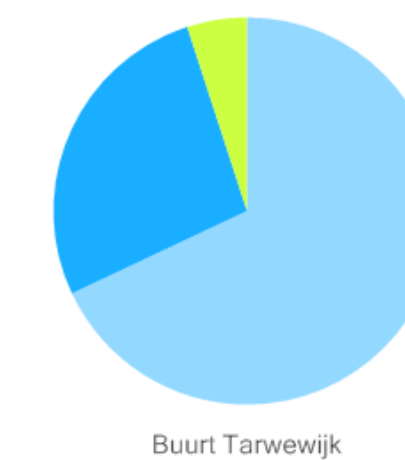
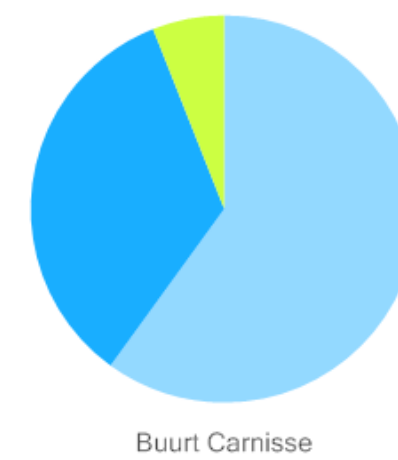
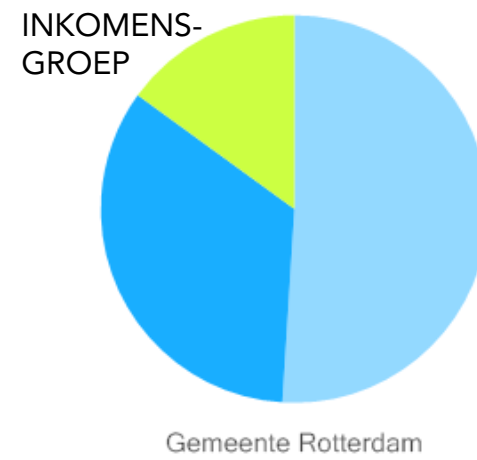
WERK(LOOSHEID)

In heel Rotterdam heeft 71,3% van de werkgeschikte inwoners een baan. In Tarwewijk is dit maar 21,4% en in Carnisse zelfs maar 12,2%.

Rotterdam kent een werkloosheid van 15,7%. Dit ligt in Carnisse iets hoger met 16,2%. In Tarwewijk is een hoger percentage werkzaam dan werkloos, echter de werkloosheid is vrij hoog met 20,9%.

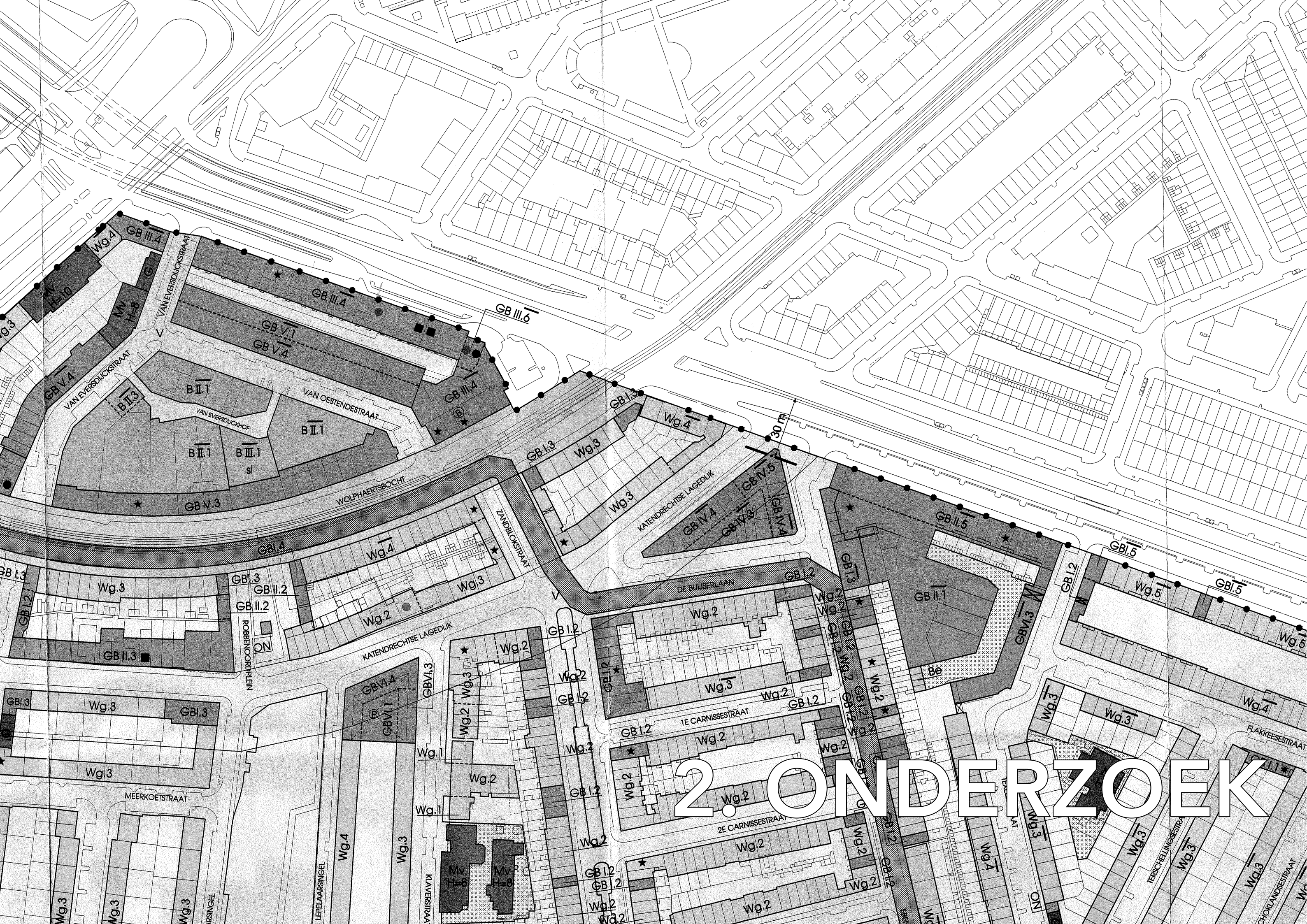


■ Startgekwalificeerde jongeren
■ VSV-ers
■ Schoolgaande jongeren zonder startkwalificatie
■ Niet geregistreerd bij DUO (wel GBA)
■ Wel geregistreerd bij DUO (wel GBA) Status onb.
 Eenheid: aantal personen



■ Gestand. huish. inkomen, percentage in laagste 40%
■ Gestand. huish. inkomen, percentage in middelste 40%
■ Gestand. huish. inkomen, percentage in hoogste 20%
 Eenheid: % huishoudens

WERK(LOOSHEID) 2014	Rotterdam aantal personen	Rotterdam percentage (%)	Carnisse aantal personen	Carnisse percentage (%)	Tarwewijk aantal personen	Tarwewijk percentage (%)
Werk geschikt (18-64 jaar)	404.597	100	7.917	100	8.565	100
Werkzaam	288.493	71,3	962	12,2	1.834	21,4
Niet werkzaam	63.401	15,7	1.282	16,2	1.794	20,9



2. ONDERZOEK

2.1 HANDELINGS- PERSPECTIEF

HANDELINGSPERSPECTIEF
TARWEWIJK - CARNISSE
Door Stadsontwikkeling (2013)

In 2011 is er door team Deetman/Mans onderzoek gedaan naar Tarwewijk en Carnisse. Met het advies uit dit rapport is het Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ) opgesteld. Door Stadsontwikkeling Rotterdam zijn in 2013 handelingsperspectieven opgesteld (zie afbeelding rechts).

KWALITEITSSPRONG ZUID, ONTWIKKELING VANUIT KRACHT (2011)

Door: Team Deetman/Mans

Opdracht: toenmalig minister Van der Laan van VROM/WWI

In het rapport van team Deetman/ Mans wordt vooral geadviseerd niet alleen op de fysieke upgrading door stedelijke vernieuwing te focussen, maar ook juist op sociale stijging van de bewoners. Wel wordt gezegd dat fysieke kwaliteitsverbetering nodig is om sociale stijging te faciliteren. Het advies geeft advies op de volgende drie kernpunten: talentontwikkeling, economische versterking en fysieke kwaliteitsverbetering. Binnen deze drie punten speelt de verbetering van het particulier woningaanbod een belangrijke rol.

ZUID WERKT! NATIONAAL PROGRAMMA ROTTERDAM ZUID (Uitvoeringsplan 2012 - 2014)

Door: Samenwerking tussen private en publieke partijen*, o.a. Gemeente Rotterdam, verschillende scholen, deelgemeenten en woningcorporaties

In het uitvoeringsplan worden de drie sporen van team Deetman/Mans overgenomen:

Talentontwikkeling:

- Beter Presteren: Children's Zone: een zone met excellent onderwijs
- Aanval op uitval: ingezet op vakmanschap met doorgaande leerlijnen, vooral in de techniek en zorg, meer aandacht voor leren in de praktijk, stages en ondernemerschap.

Economie & Arbeidsmarkt:

- Investeren in de topsectoren van de regio
- Ontwikkeling van economische brandpunten gericht op techniek en zorg
- Benutten van het arbeidspotentieel op Zuid
- Stimuleren van ondernemerschap op Zuid

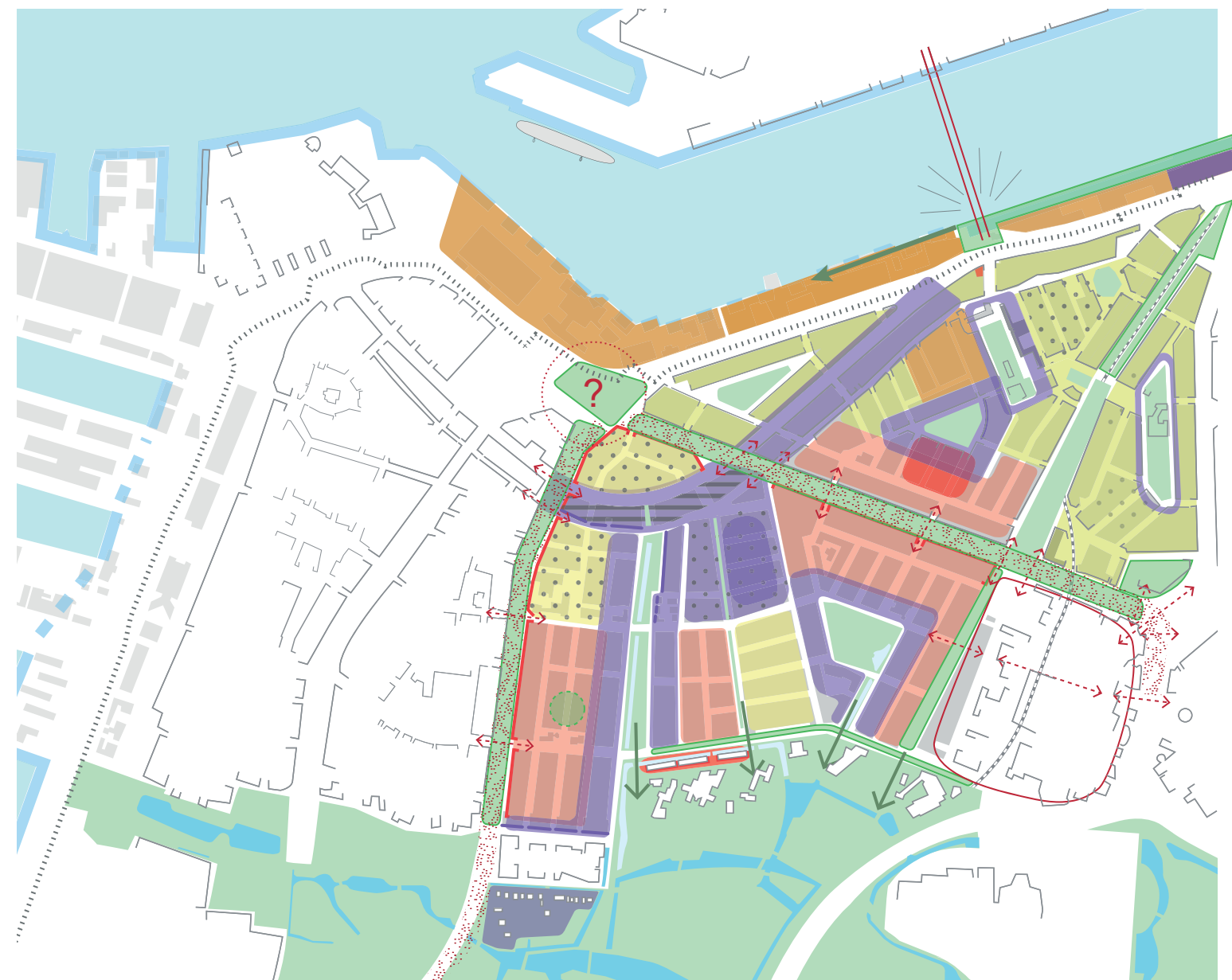
Fysieke kwaliteitsverbetering, aanpak 4 sporen:

1. Vervanging en verbetering van particulier bezit
2. Verbetering, vervanging, toevoeging en beheer van sociaal bezit
3. Verbeteren van de bereikbaarheid van en op Zuid
4. Versterken van de leefbaarheid en veiligheid

HANDELINGSPERSPECTIEF TARWEWIJK - CARNISSE

Uit de handelingsperspectieven zijn voor de Pleinweg drie belangrijke conclusies te trekken:

1. Er moet een verbinding worden gemaakt tussen Carnisse en Tarwewijk
2. Het gebied rondom de Wolphaertsbocht wordt aangewezen als potentie
3. Een groot gedeelte van de woningen worden omschreven als 'knelpunt'



Legenda

	Potentie		Bestaande groene kwaliteit / verblijfskwaliteit
	Potentie / pandsgewijze aanpak		Te verbeteren groene kwaliteit / verblijfsruimte
	Brancherings aanpak bedrijfspanden		Nieuwe groen kwaliteit / verblijfsruimte "ruimte maken"
	Krachtig woonmilieu / aanjager		Balans in gebruik openbare ruimte verbeteren
	Potentie: inbreiding nieuwbouw		Wijk naar de randen toe beter profileren
	Doortrekken kwaliteit		Drijvend bouwen
	Knelpunt		Verbeteren oversteekbaarheid / tussen wijken
	Concreet knelpunt / opgave		Te verbeteren verbinding met park
	Beheer		Stadsstraat
	Beheer / pandsgewijze aanpak		OV over water
	Beheer / inzetten combinatie instrumenten ter verbetering particuliere voorraad		Nieuwe brug
	Beheer / transformatie op termijn		Nieuwe stadsbrug
	Transformatie op termijn / geleidelijke transformatie		Nieuwe stedelijke ontsluitingsroute

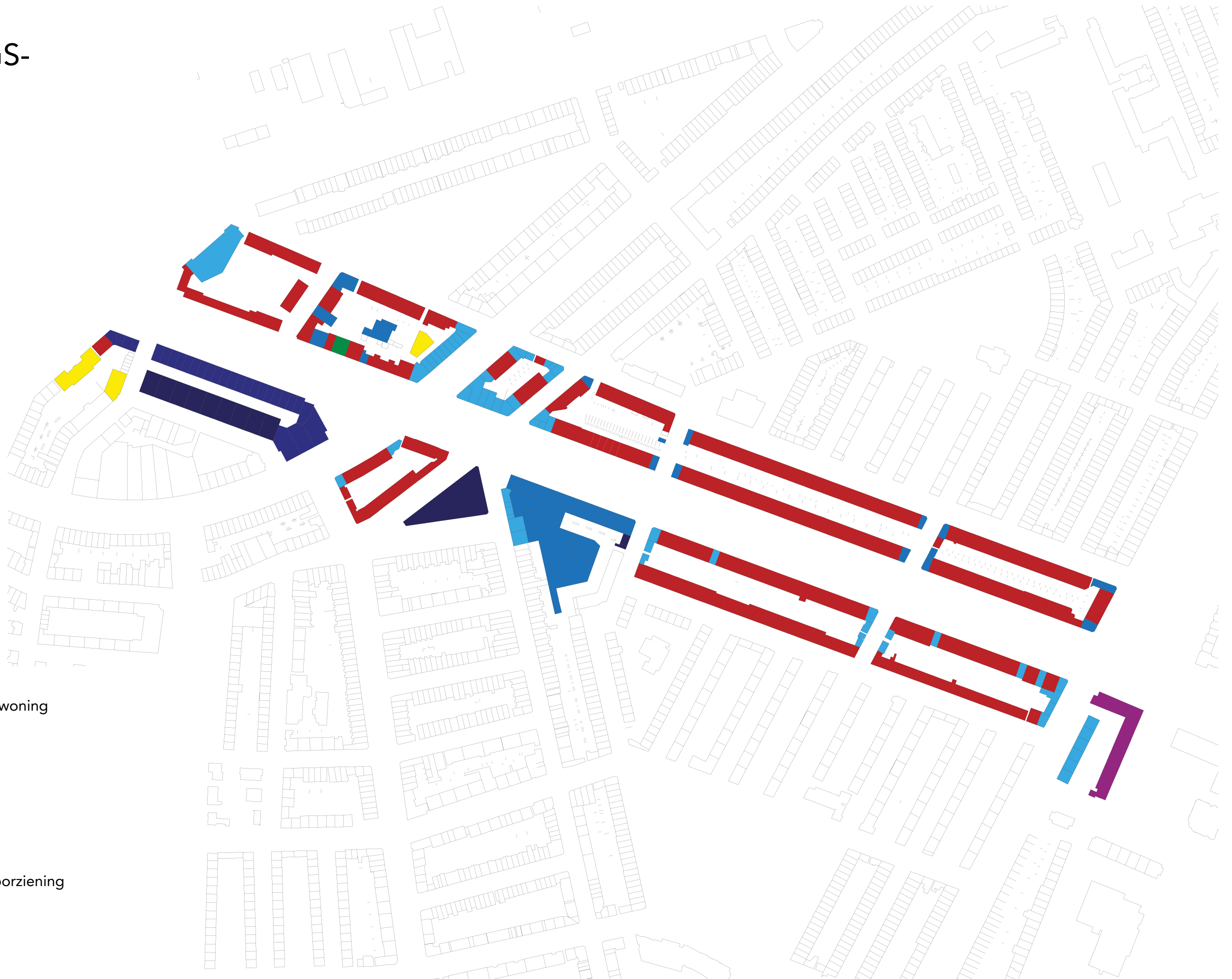
2.2 BESTEMMINGSP- PLANNEN

Op deze kaart zijn de bestemmingsplannen van Carnisse (2005) en van Tarwewijk (2010) weergegeven.

Er is een duidelijke grens tussen wonen en gemengde bebouwing. Hier mogen wel winkels of bedrijfjes worden gevestigd.

Sporadisch in de straat, voornamelijk in de hoekpanden, bevindt zich ook deze gemengde bestemming.

-  Woning
-  Winkels waarboven woning
-  GB I
-  GB II
-  GB III
-  GB IV
-  Horeca
-  Maatschappelijke voorziening





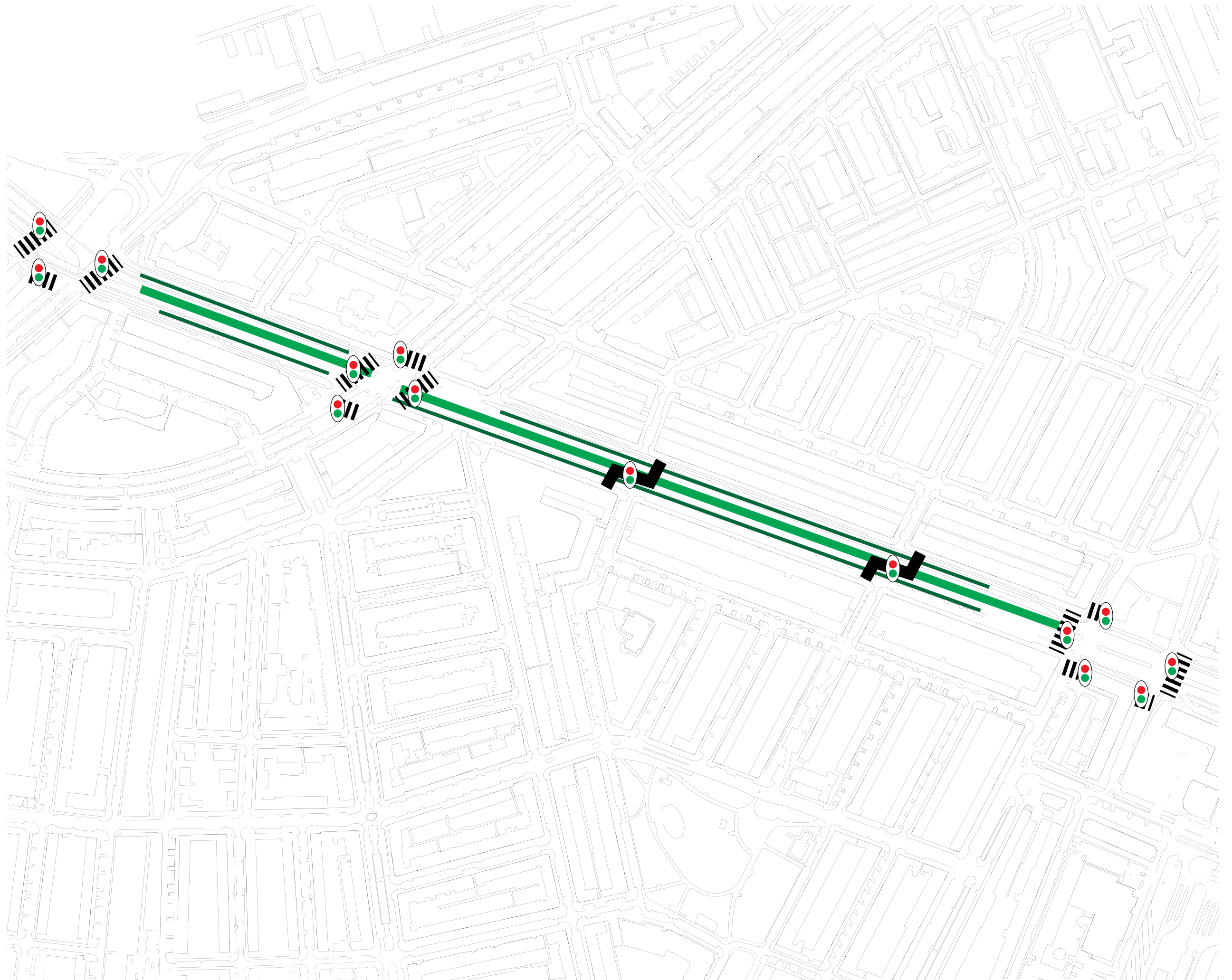
3. GEBRUIK

3.1 OVERSTEEK- BAARHEID

Oversteekbaarheid is een belangrijk aspect van de Pleinweg. Momenteel zijn er vijf plekken waar men de Pleinweg kan oversteken. De straat wordt gezien als een scheiding tussen beide wijken.

De heggen tussen de ventwegen en regionale weg vormen een extra obstakel. Ze belemmeren het oversteken op andere plekken dan de formele stoplichten. Dit vergroot het gevoel van scheiding, maar het zorgt ook voor een veilige situatie. Daarnaast benemen de heggen het zicht en is het lastig om overstekplaatsen te zien van een afstandje.

Een verhoogde groene middenberm scheidt beide verkeersrichtingen. Net als de heggen, vergroot dit het gevoel dat de Pleinweg een scheiding vormt tussen Carnisse en Tarwewijk.



3.2 FUNCTIES PLINT

Deze kaart is een inventarisatie van functies in de plint.

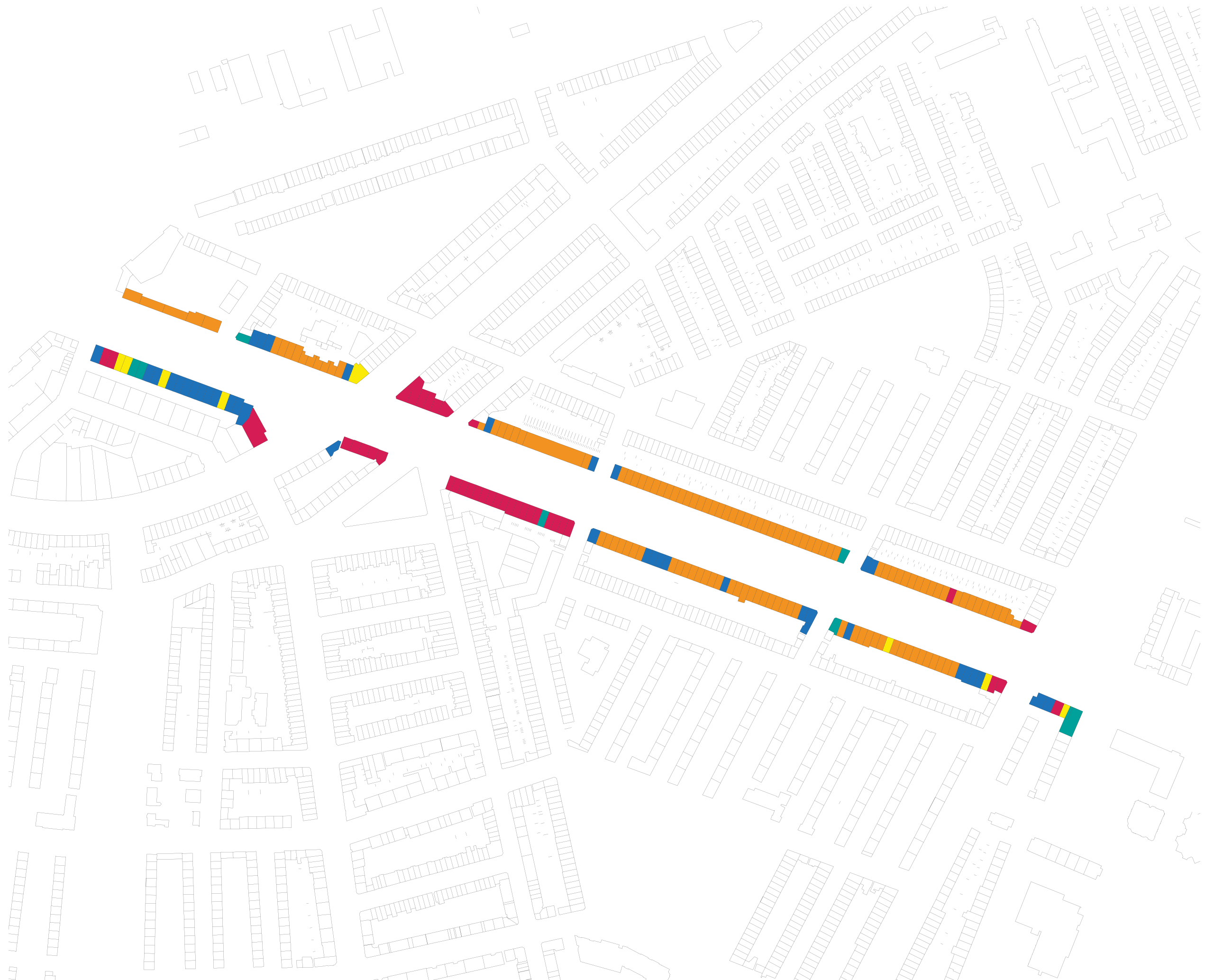
Er is een vrij duidelijke scheiding te zien tussen woon- en winkelgedeeltes. De meeste winkels en service-gerichte bedrijven, zoals uitzendbureaus, bevinden zich in de Wolphaertsbocht aan de kant van Carnisse. Hier bevindt zich ook een grote supermarkt voor de dagelijkse boodschappen.

Er is vrij weinig horeca in de straat. Sporadisch bevindt zich een café of afhaalrestaurant op de hoek van een blok.

Aan beide uiteinden van de straat bevinden zich enkele lege panden. Het lijkt er echter op dat deze soms vrij snel wordt ingevuld.

Deze inventarisatie komt goed overeen met het bestemmingsplan wat te zien is in hoofdstuk 2.2.



- Woning
- Café / Restaurant
- Winkel
- Service
- Leeg

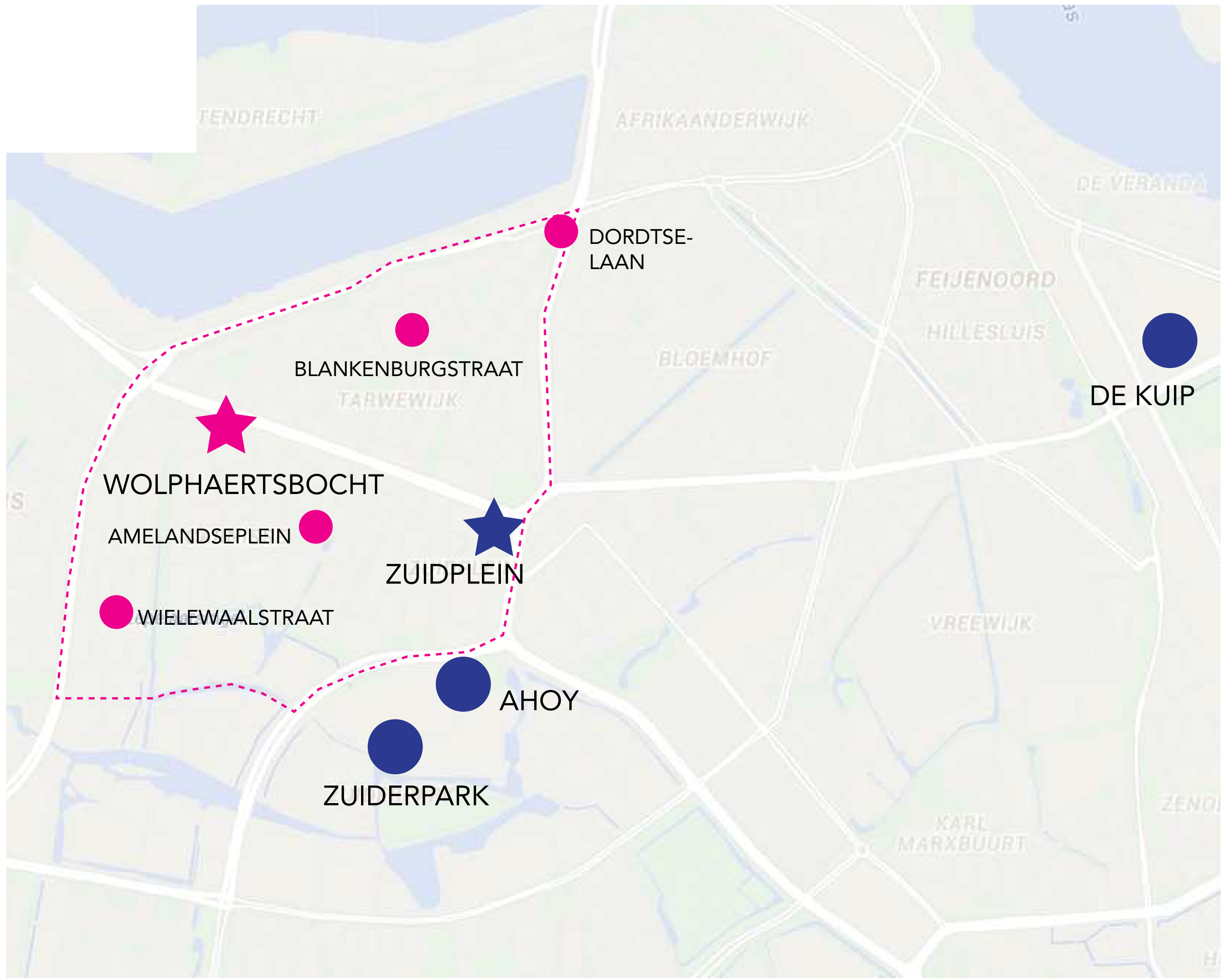


3.3 HIERARCHIE

De Pleinweg vormt de verbinding tussen het winkelgebied aan de Wolphaertsbocht en het Zuidplein. Deze verbinding is echter alleen fysiek, het verbindt niet op sociaal niveau. Dit komt doordat beide centra een andere doelgroep hebben. Wolphaertsbocht is gericht op lokaal gebruik. Alleen omwonenden maken hier gebruik van. Er zijn meer van zulke lokale centra te vinden in Carnisse en Tarwewijk.

Zuidplein heeft een regionale doelgroep. Hier komen bezoekers vanuit heel Rotterdam en zelfs van daar buiten. Dit geldt ook voor Ahoy en de Kuip. Zuiderpark is een groot groen park met af en toe grote evenementen (festival Metropolis) wat bezoekers trekt vanuit de hele omgeving.

-  Lokale doelgroep
-  Regionale doelgroep

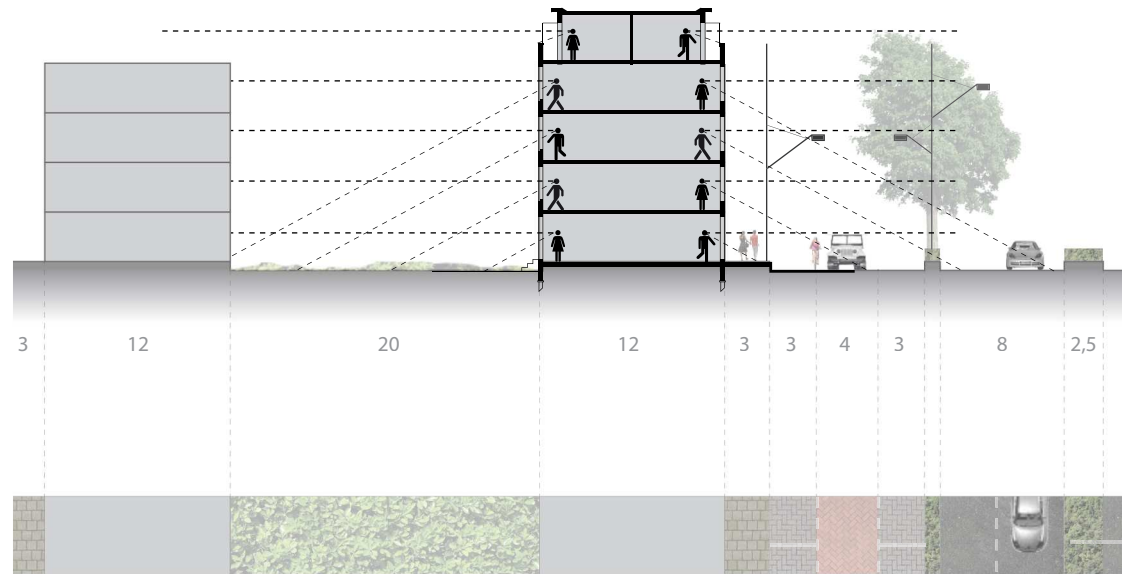


3.4 RELATIE STRAAT

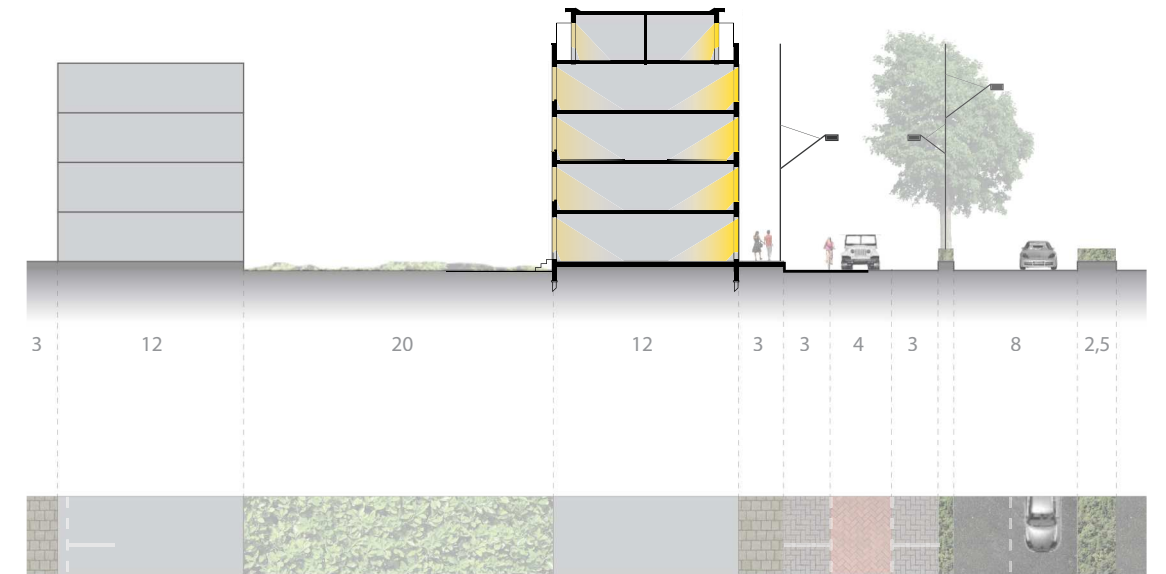
Deze doorsnedes geven de relatie tussen het bouwblok met de straat op verschillende aspecten weer.

ZICHT
Vanaf de bovenste verdieping kan men vrij ver de straat inkijken. Vanaf de begane grond kan dit minder. Vanaf de weg geldt hetzelfde. Hoe hoger, of hoe verder, hoe meer te zien is van respectievelijk de straat of het bouwblok. Ook al is er meer te zien, de afstand wordt ook groter. De relatie tussen straat en bewoner wordt dus niet groter. Met dezelfde zichtlijnen is de gehele binnentuin te overzien.

ZICHT VANUIT BOUWBLOK

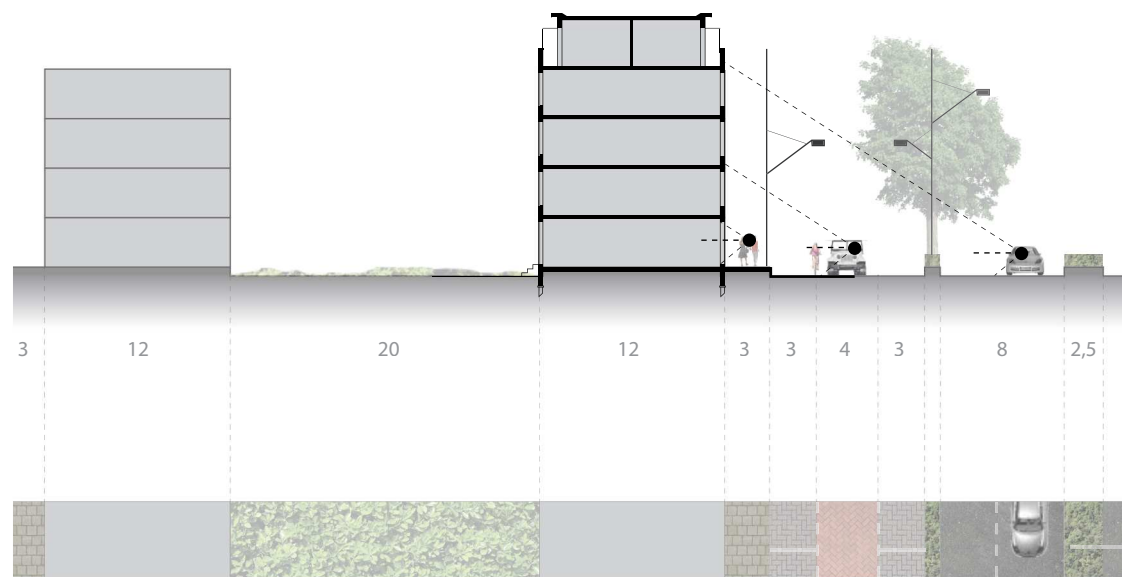


LICHTINVAL



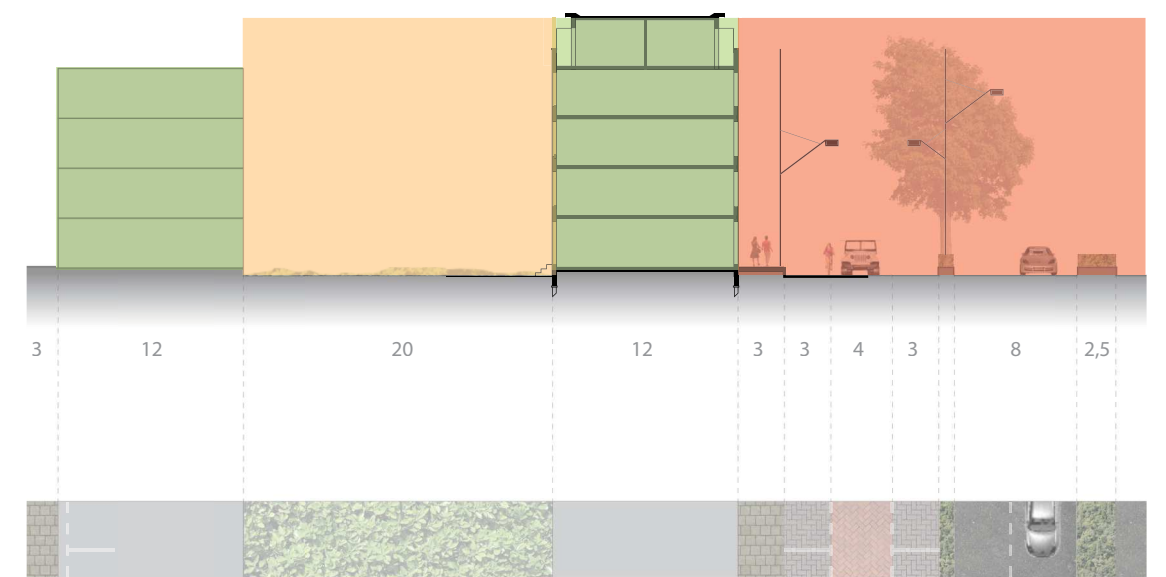
LICHTINVAL
Dit bouwblok ligt aan de kant van Tarwewijk. Hierdoor is er meer lichtinval vanaf de straatkant. Op de bovenste verdieping wordt hier gebruik van gemaakt door middel van een terras. Aan de binnentuinzijde komt echter vrij weinig daglicht naar binnen.

ZICHT VANAF STRAAT



PUBLIEK - PRIVAAT
Groen is hier privaat, geel semi-privaat en rood publiek. Het is duidelijk te zien dat de verschillende gebieden worden gekenmerkt door een scherpe scheiding in plaats van een overgang.

PUBLIEK - PRIVAAT





4. IDENTITEIT

4.1 ANALYSE

In meerdere bronnen wordt de Pleinweg een boulevard genoemd. In de cultuurhistorische verkenning van het Maastunnencomplex door Paul Meurs wordt de Pleinweg gedefinieerd als een groene verkeersboulevard. Is dit zo? Wat is de definitie van een boulevard? Hoe verhoudt de Pleinweg zich tot andere (bekende) boulevards zoals Unter den Linden in Berlijn en Champs-Élysées in Parijs? In de analyse zullen deze vragen worden beantwoord.

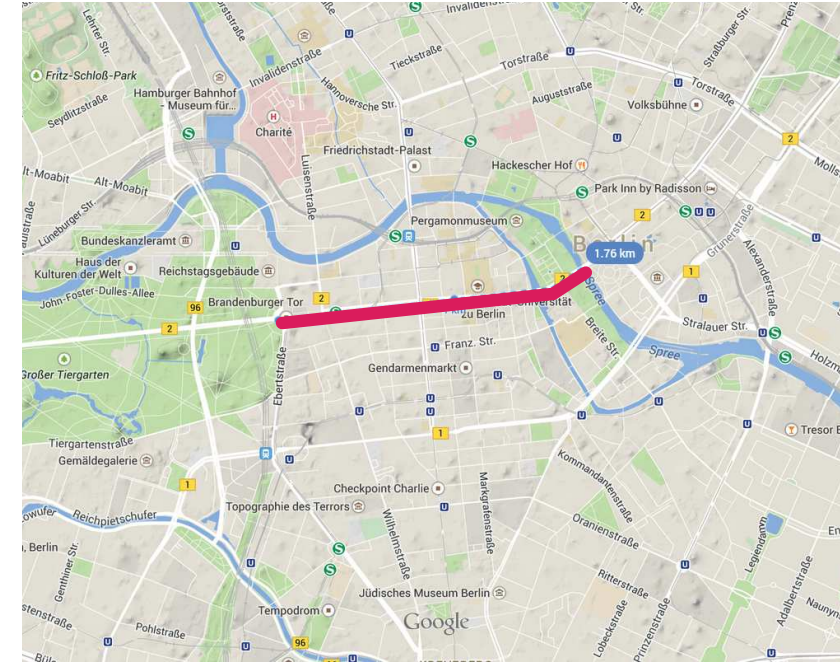
Als de Pleinweg inderdaad een boulevard blijkt te zijn, wat is hier het gevolg van? Moet deze identiteit worden versterkt? Of moet het juist een andere identiteit krijgen? Als het niet zo blijkt te zijn, is het dan wenselijk om de Pleinweg in een boulevard te veranderen of juist niet?

DEFINITIE

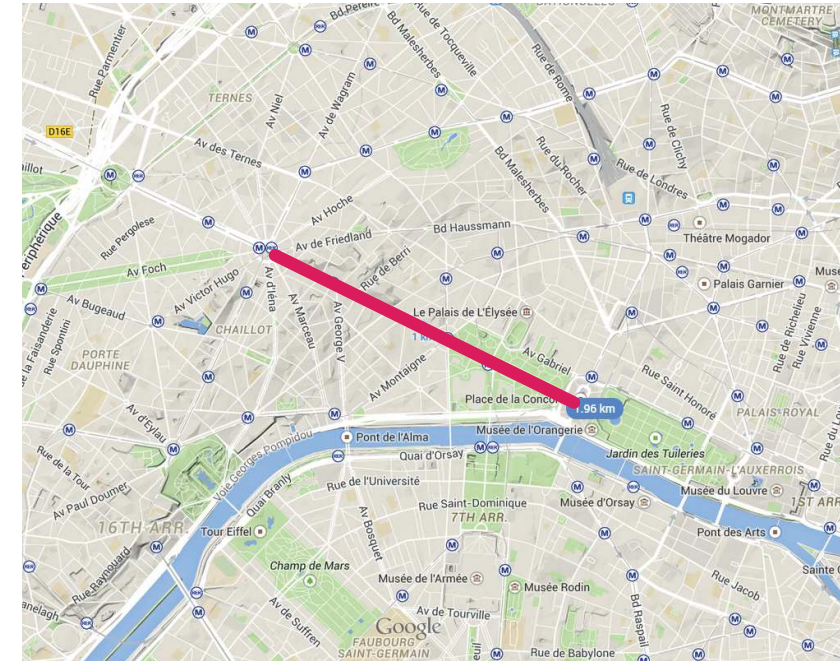
Wikipedia geeft de volgende definitie van een boulevard: Een boulevard is een lange, brede, gewoonlijk met rijen bomen beplante straat in een stedelijke omgeving. Het woord komt uit het Frans en is daarin oorspronkelijk een vervorming van het Nederlandse woord bolwerk. Afgeleid hiervan wordt de term boulevard ook gebruikt voor een lange, aan de zee gelegen, wandelstraat. [http://nl.wikipedia.org/wiki/Boulevard_\(wegtype\)_geraadpleegd](http://nl.wikipedia.org/wiki/Boulevard_(wegtype)_geraadpleegd) 03.12.2014

VERGELIJKING MET HISTORISCHE BOULEVARDS

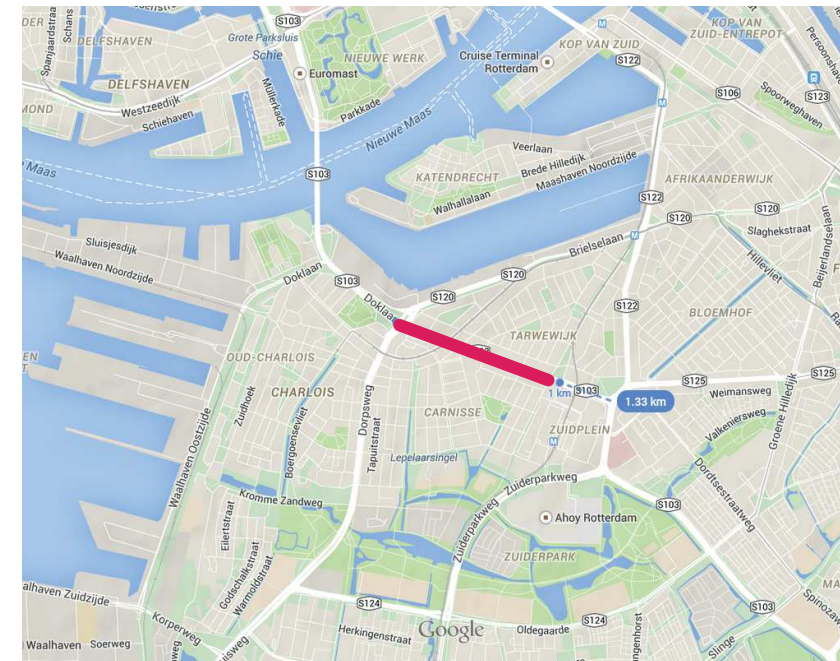
Deze definitie laat nog veel plaats over voor losse interpretatie. Daarom wordt de Pleinweg vergeleken met twee wegen die vrijwel voor iedereen de term boulevard dragen. Dit zijn de (historische) boulevards Unter den Linden in Berlijn en Champs-Élysées in Parijs.



UNTER DEN LINDEN
In het historisch hart van Berlijn.
Monument:
Brandenburger Tor.
1,8 km lang
60 m breed



CHAMPS-ÉLYSÉES
Historische as door Parijs.
Monument:
Arc de Triomphe.
2,0 km lang
70 m breed



PLEINWEG
Startpunt van het Maastunneltracé.
0,9 km lang
44,5 m breed

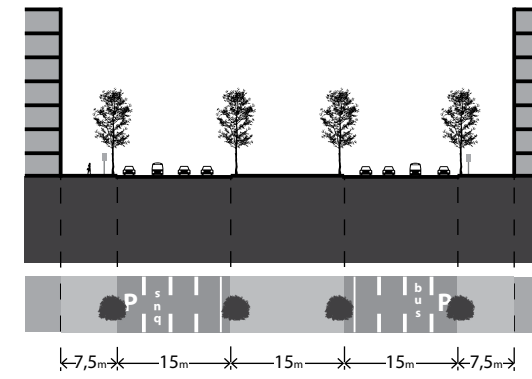
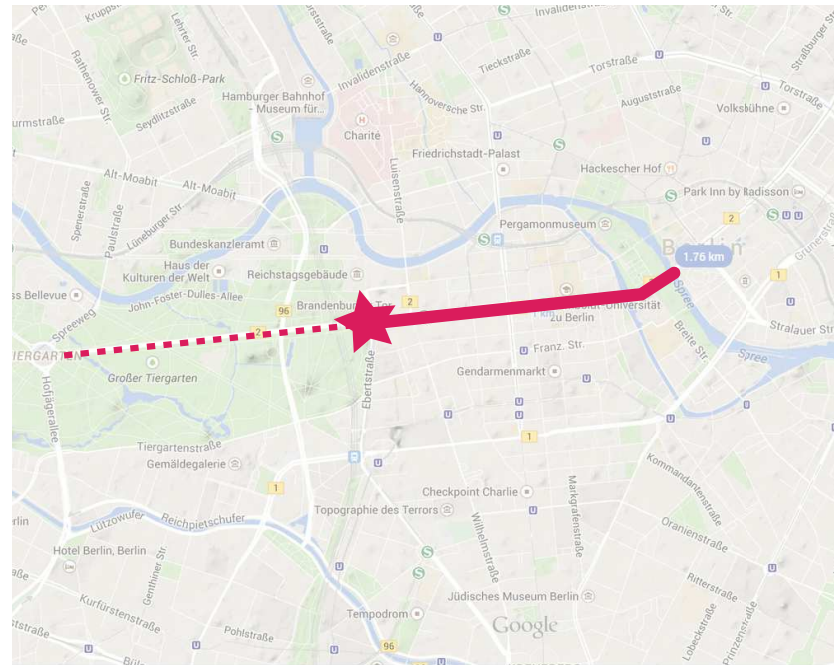
4.1 ANALYSE RUIMTELIJK

Zowel Unter den Linden als Champs-Élysées hebben een duidelijk begin in de vorm van een monument. Dit zijn respectievelijk de Brandenburger Tor en de Arc de Triomphe.

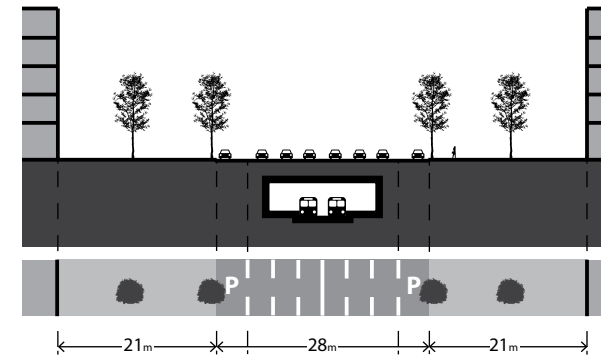
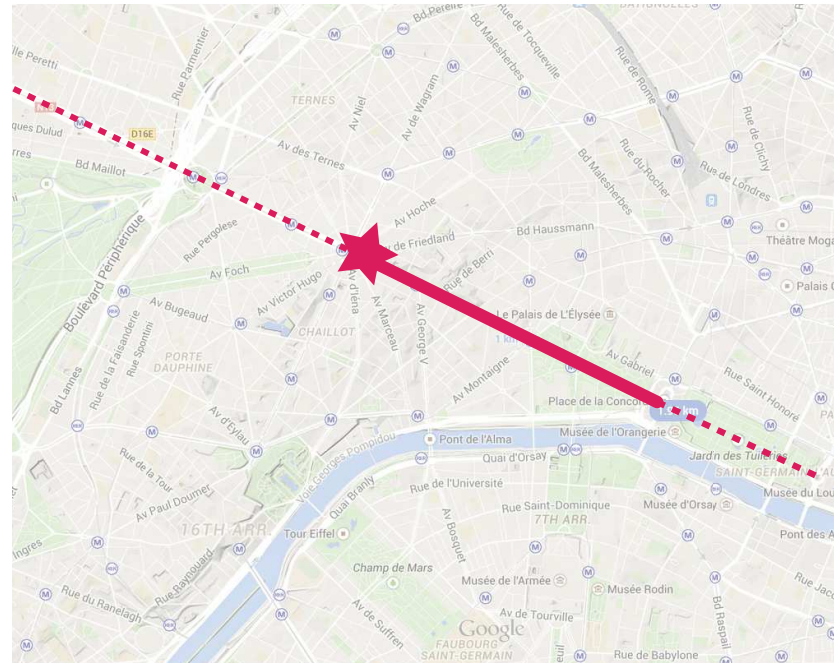
Het begin van de Pleinweg wordt gekenmerkt door het Zuidplein. Een groot winkelcentrum. Dit is echter niet te vergelijken met een monumentale entree als de Arc de Triomphe.

De Pleinweg is een stuk smaller dan beide boulevards. Het grootste verschil in doorsnede is echter te vinden in de scheiding van regionaal en lokaal verkeer aan de Pleinweg door middel van ventwegen.

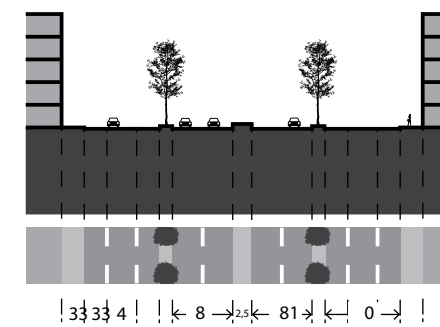
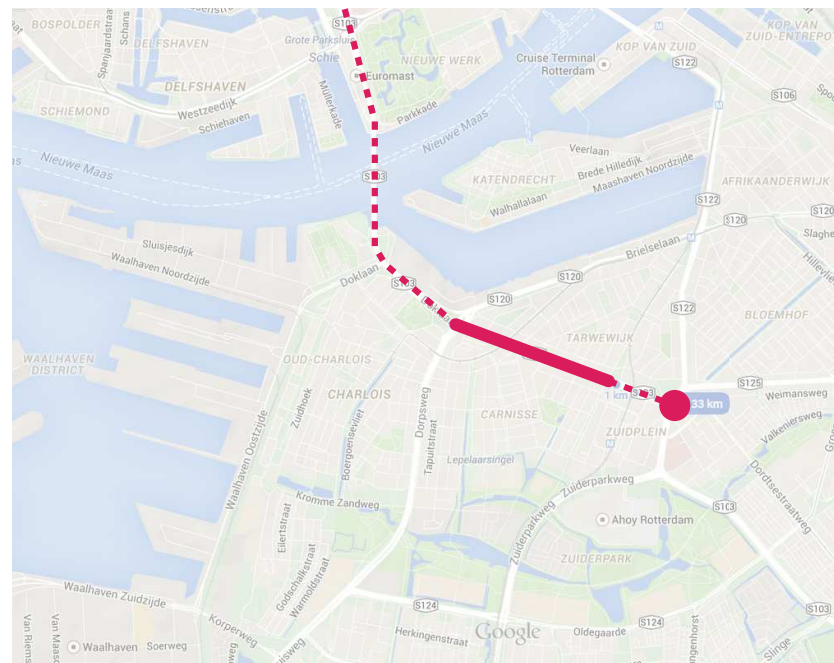
Aan de historische boulevards zijn drie rijbanen voor elke richting. Aan Unter den Linden zijn deze van elkaar gescheiden door een voetgangersgebied. Champs-Élysées heeft ook een voetgangersgebied in de vorm van brede trottoirs. De Pleinweg heeft niet zo'n voetgangersvriendelijk gebied.



UNTER DEN LINDEN
In het historisch hart van
Berlijn.
Monument:
Brandenburger Tor.
1,8 km lang
60 m breed



CHAMPS-ÉLYSÉES
Historische as door Parijs.
Monument:
Arc de Triomphe.
2,0 km lang
70 m breed



PLEINWEG
Startpunt van het
Maastunneltracé.
0,9 km lang
44,5 m breed



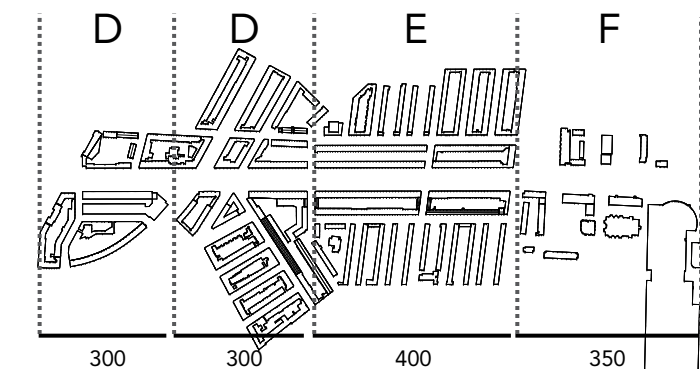
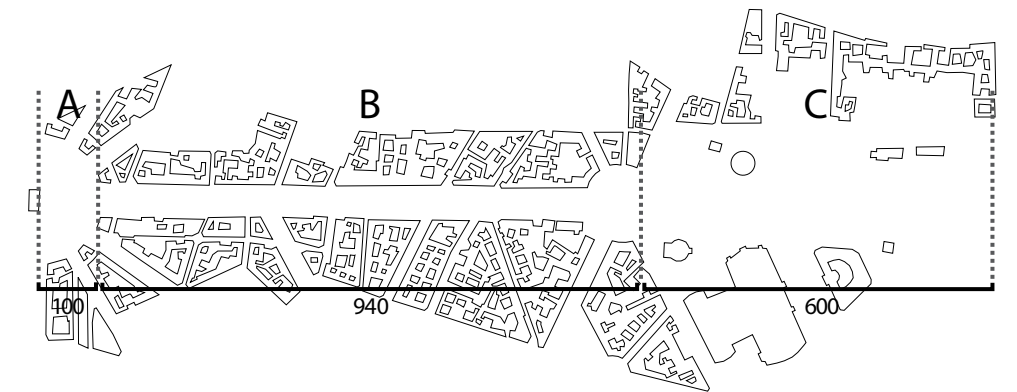
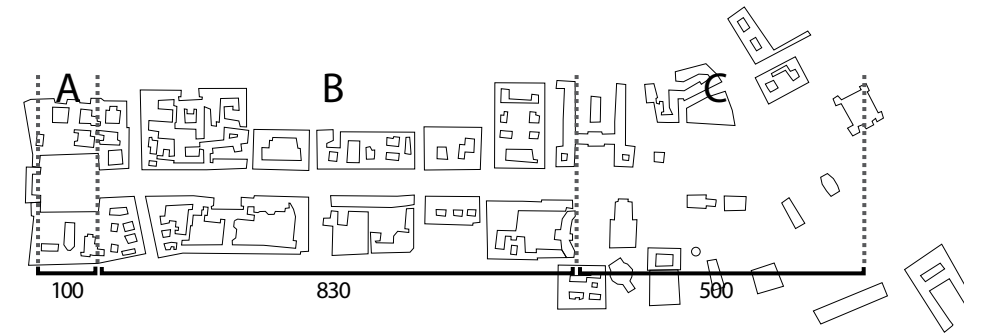
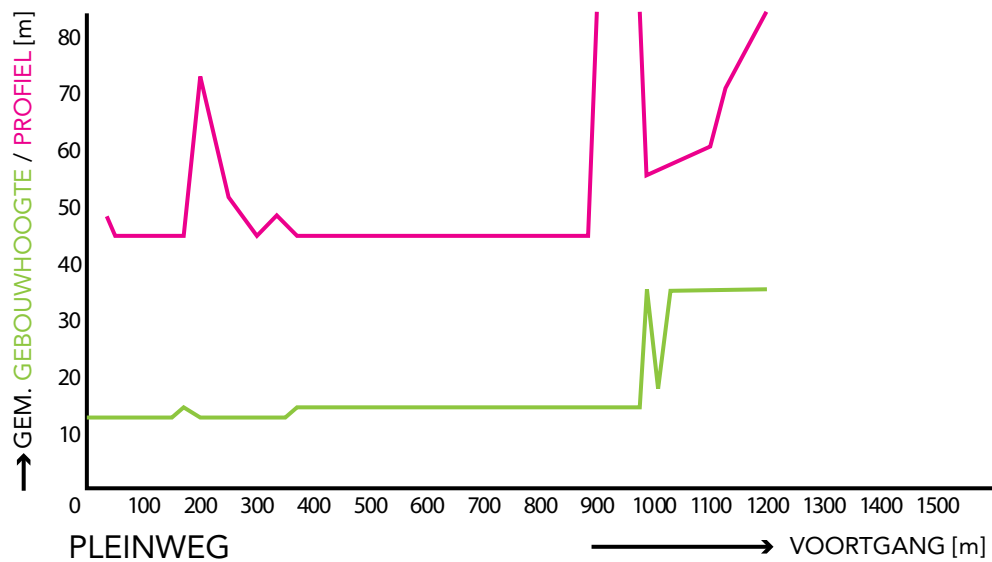
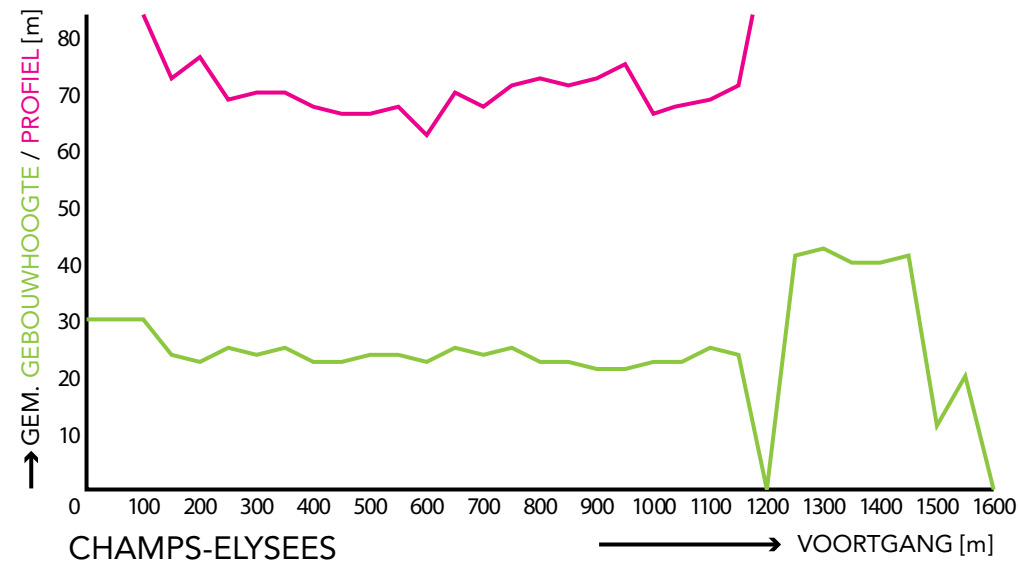
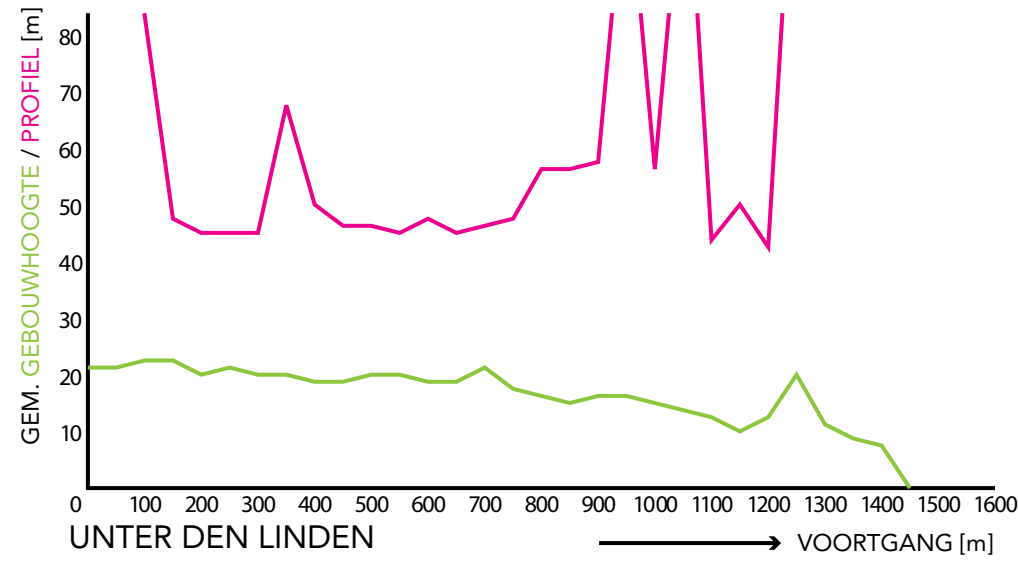
4.1 ANALYSE RUIMTELIJK

Zowel Unter den Linden als Champs-Élysées hebben dus een monument als beginpunt. De andere kant bestaat uit een gefragmenteerde ruimte met verschillende functies. Dit voornamelijk cultuurgerelateerde functies zoals een bibliotheek, theater of museum.

De Pleinweg heeft aan de ene kant het begin van de Maastunnel, daarna is er een winkelgebied op de kruising met de Wolphaertsbocht. Het grootste gedeelte van de straat heeft woningen in de plint. Aan het eind zijn er weer wat winkels. Ook is de openbare ruimte gefragmenteerd aan deze kant. Alle gebouwen (vooral Zuidplein) zijn echter naar binnen gericht in plaats van naar buiten zoals aan de twee boulevards.

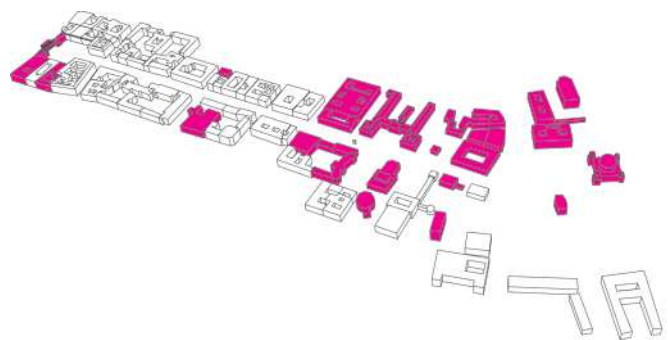
Zoals te zien is in de grafieken, hebben de historische boulevards een zekere onregelmatigheid in hun gevelhoogte in relatie tot de profielbreedte van de boulevard. Deze onregelmatigheid draagt bij aan een gevarieerd gevelbeeld. Ook al is het een lange boulevard, het blijft interessant om doorheen te lopen.

Het gevelbeeld aan de Pleinweg heeft een zekere ritmiek. Deze is te vergelijken met Unter den Linden. Het grote verschil is echter dat er geen variatie is in de gevels aan de Pleinweg. Alle bouwblokken hebben dezelfde gevel. Aan Unter den Linden en Champs-Élysées is veel meer verscheidenheid te vinden. In de relatie tussen de de gevelhoogte en de breedte van het profiel is te zien dat er enkele uitschieters zijn. Deze markeren kruisingen en een plein aan de Pleinweg. Deze zijn vrij abrupt en zorgen niet voor een geleidelijke overgang in hoe de straat wordt ervaren.

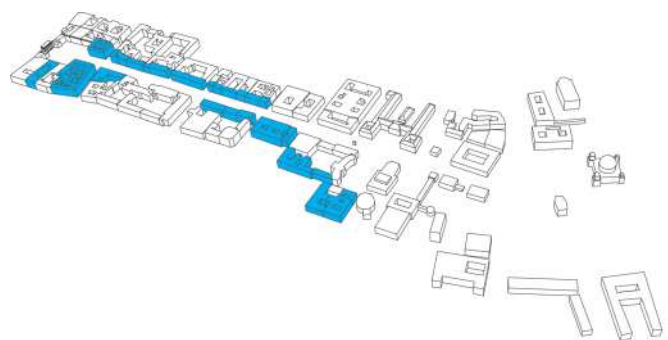


4.1 ANALYSE FUNCTIES PLINT

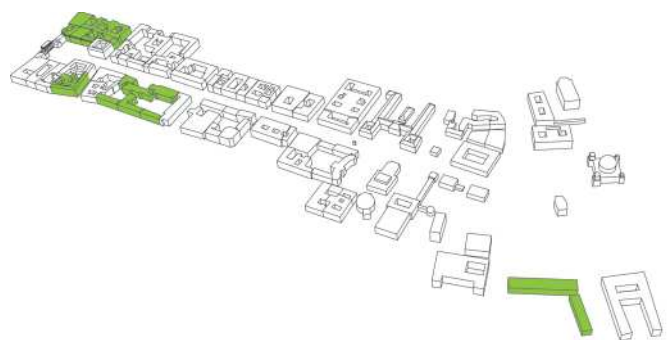
CULTUUR & RECREATIE



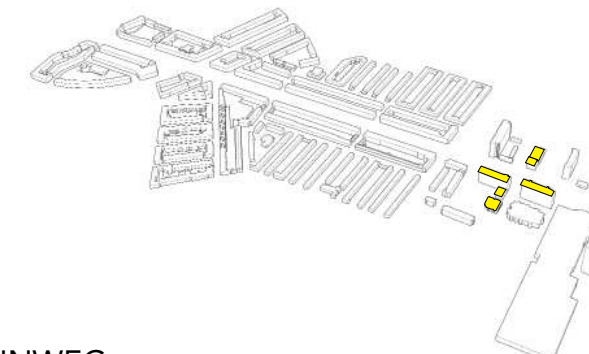
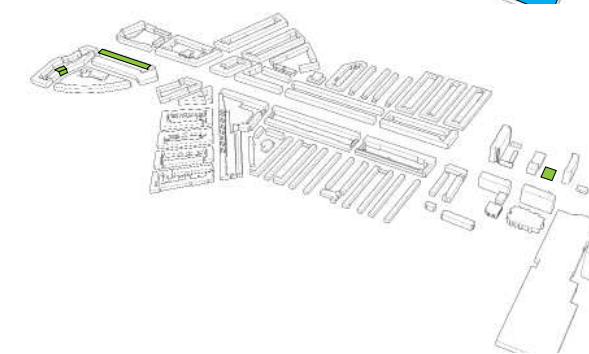
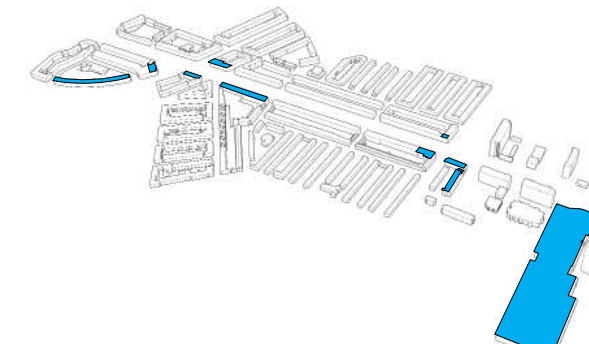
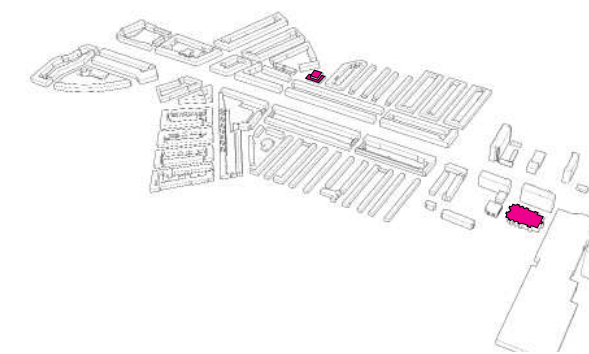
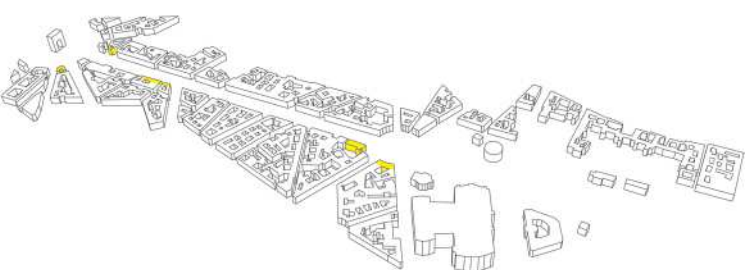
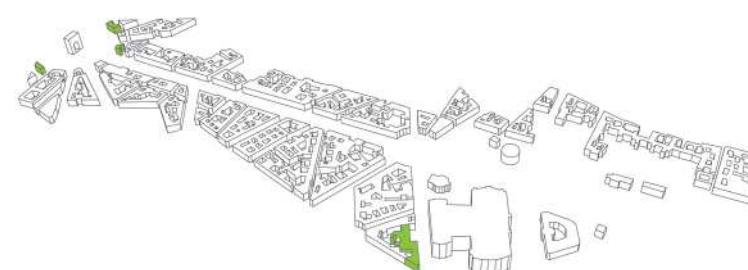
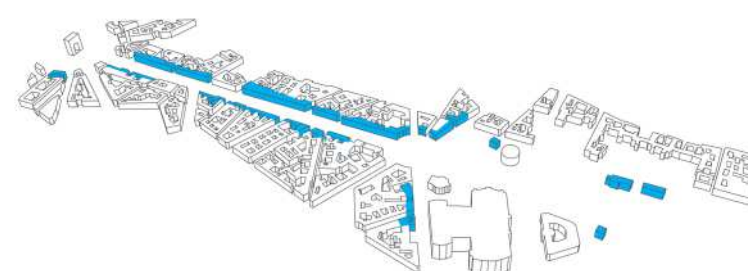
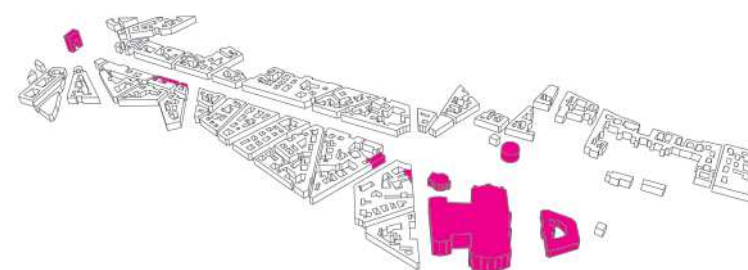
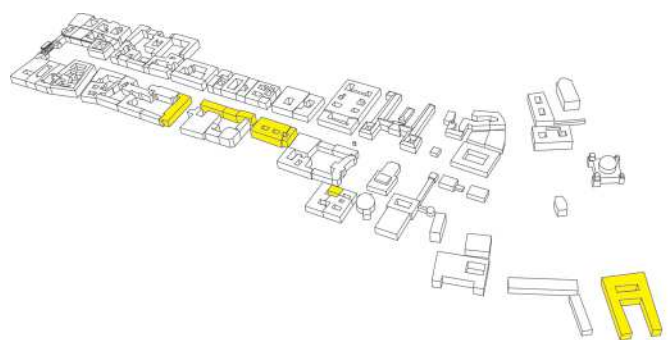
WINKELS & HORECA



PUBLIEKE VOOR-
ZIENINGEN



KANTOREN



UNTER DEN LINDEN

In het gefragmenteerde eindgedeelte is veel cultuur en recreatie te vinden (musea, bibliotheek). In de straat zelf zijn vooral winkels en horeca geconcentreerd. Enkele publieke voorzieningen en kantoren zijn door het gebied verspreid.

CHAMPS-ELYSEES

Hier geldt vrijwel hetzelfde als in Unter den Linden. Cultuur aan de koppen en winkels en horeca in de straat zelf. In beide boulevards zorgt dit dat de straat wordt beschouwd als een bestemming op zich.

PLEINWEG

Hier zijn de winkels juist geconcentreerd op de koppen met sporadische winkels in het midden. Er is weinig cultuur en recreatie in de directe omgeving te vinden. Publieke functies en kantoren bevinden zich op de koppen of net buiten de Pleinweg.

4.1 ANALYSE GESCHIEDENIS

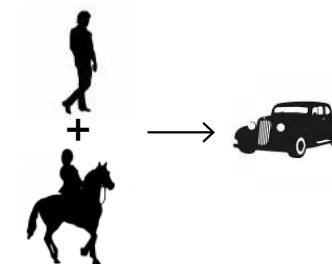
Een belangrijke oorzaak van deze verschillen tussen de Pleinweg en de historische boulevards is te vinden in de intentie waarmee ze zijn ontworpen.

Unter den Linden is ooit ontworpen als pad naar de jachtgronden van John George van Brandenburg in de 16e eeuw. Later groeide dit uit tot een boulevard beplant met linden in 1647. In de 19e eeuw kreeg het de status die het nu nog heeft. De meest bekende straat van Berlijn met de meeste grandeur (http://en.wikipedia.org/wiki/Unter_den_Linden).

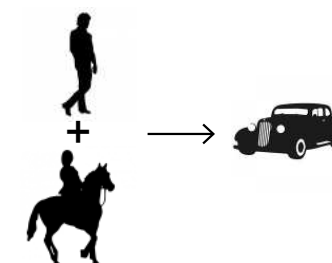
Unter den Linden is dus in eerste instantie ontworpen voor voetgangers en ruiters. Later is het profiel aangepast voor auto's. Nog steeds zijn er brede trottoirs en in het midden is ook een voetgangersgebied. Behalve het profiel is deze intentie ook terug te vinden in de functies in de plint. Dit zijn voornamelijk winkels. Deze zijn vooral gericht op passanten en toeristen. Boven de winkels bevinden zich kantoren en woningen. Bewoners zullen waarschijnlijk echter niet zo vaak in hun eigen straat winkelen.

Ook Champs-Élysées is ontworpen voordat de auto in gebruik raakte. In 1667 is het als een uitbreiding van de Tuileriën ontworpen als een brede promenade met twee rijen bomen aan elke kant. Aan het eind van de 18e eeuw stond de boulevard bekend als meest trendy straat van Parijs. Tegen deze tijd zijn de bomen ook genoeg volgroeid om een bladerdak te vormen. Napoleon begon in 1815 onder zijn naam met de bouw van de Arc de Triomphe. Pas rond 1834 is deze echter voltooid onder koning Louis Philippe. Ook het Place de Concorde is toen gerealiseerd (<http://en.wikipedia.org/wiki/Champs-%C3%89lys%C3%A9es>). Voor deze boulevard geldt hetzelfde wat betreft functies als voor Unter den Linden. De meeste bezoekers zijn passanten, voornamelijk toeristen. Tegenwoordig worden beide boulevards ook druk bezocht door auto's. Unter den Linden heeft een voetgangersgebied in het midden wat dient als buffer. Champs-Élysées heeft enkele zebra's. Hier is echter het metrosysteem een alternatieve manier om aan de andere kant van de straat te komen.

De Pleinweg heeft een heel andere geschiedenis. Deze straat is pas ontworpen in 1920-1930. Het heeft dus niet zo'n historische achtergrond als de boulevards. De Pleinweg is ontworpen als onderdeel van het Maastunnelcomplex. Nog voordat de Maastunnel daadwerkelijk bestond. Deze is pas in 1942 in gebruik genomen. Alles aan de Pleinweg is ontworpen met de 'verkeersboulevard' in gedachten. In andere woorden, het is ontworpen voor auto's. Het straatprofiel en de gevels laten dit duidelijk zien. Het brede straatprofiel heeft gescheiden banen voor doorgaand verkeer richting de Maastunnel en voor bestemmingsverkeer. Dit is ook op andere plekken in het Maastunnelcomplex te vinden. Aan de 's Gravendijkwal is deze scheiding tussen doorgaand en bestemmingsverkeer nog duidelijker doordat het doorgaande verkeer in een verlaagde bak is geplaatst. Dit wordt overigens in het rapport van Meurs een 'ondergrondse boulevard' genoemd. Bij het hele ontwerp van het Maastunnelcomplex is volgens hetzelfde rapport rekening gehouden met het verschil in snelheid waarmee gebruikers door de straten gaan. Zo is er meer aandacht voor detaillering en afwerking in de fiets- en voetgangerstunnel. Alle tunnels voor auto's hebben een wandbekleding die alleen de ritmiek benadrukt. Eenzelfde methode is toegepast voor de gevels van de Pleinweg. Er is weinig tot geen detaillering (of verscheidenheid) te vinden in deze gevels. Ritmiek is hun enige eigenschap. De blokken langs bijvoorbeeld de 's Gravendijkwal bestonden al voordat het Maastunneltracé werd aangelegd. Deze blokken zijn vooroorlogs en bevatten daarom wel meer detail en verscheidenheid. De Pleinweg is de enige straat in het hele tracé dat zulke gevels heeft.



UNTER DEN LINDEN
Oorspronkelijk een pad voor ruiters en voetgangers naar de jachtgronden.



CHAMPS ELYSEES
Ontworpen als promenade voor voetgangers, ruiters en ruiters.



PLEINWEG
Auto's zijn hier de hoofdoelgroep. De Pleinweg is ontworpen als toegang voor het Maastunnelcomplex

4.2 CONCLUSIE

Er is dus een duidelijk verschil in doelgroep voor de Pleinweg en voor beide boulevards. De boulevards zijn ontworpen voor voetgangers. Ook al worden ze nu ook veel door auto's gebruikt, ze werken nog steeds voor voetgangers dankzij de invulling van de plint. De Pleinweg is voor auto's ontworpen en functioneert nog steeds zo. De meeste voetgangers op de Pleinweg zullen bewoners zijn.

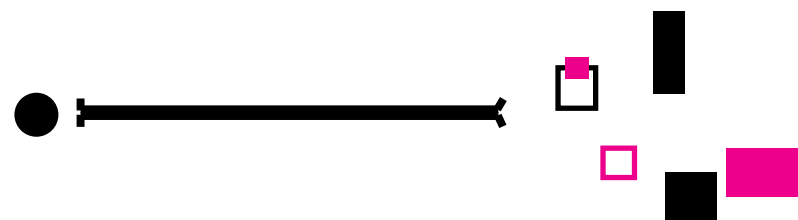
De Pleinweg is een belangrijke, brede verkeersader voor Rotterdam met bomen aan weerszijden. Het is een groene verkeersboulevard te noemen, als het puur om het autoverkeer gaat. Voor voetgangers is het geen boulevard. Vergeleken met de historische boulevards niet tenminste. De Pleinweg is geen bestemming voor voetgangers (behalve voor bewoners), de eentonige gevels en het gebrek aan historische of monumentale waarde dragen hier aan bij.



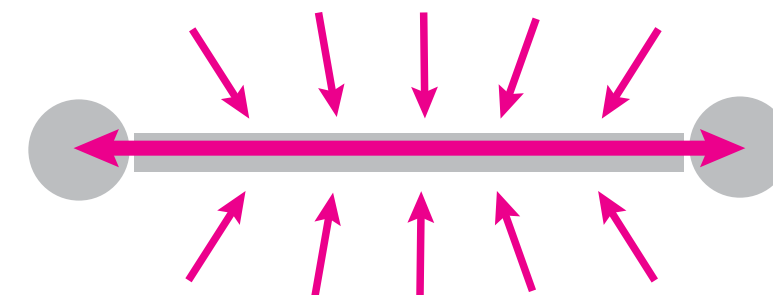
UNTER DEN LINDEN
Een plein met monument aan de ene kant en een gefragmenteerde ruimte met publieke functies aan de andere kant.



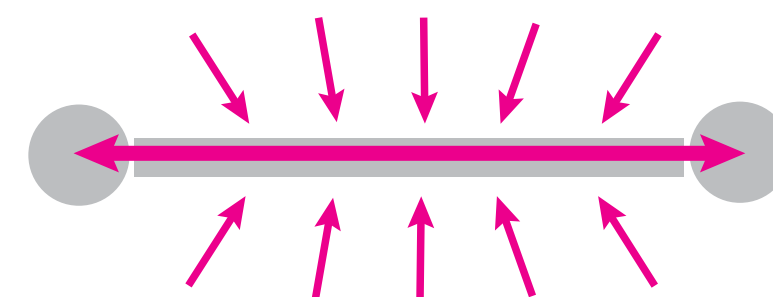
CHAMPS ELYSEES
Een monument aan de ene kant en een gefragmenteerde ruimte met publieke functies aan de andere kant.



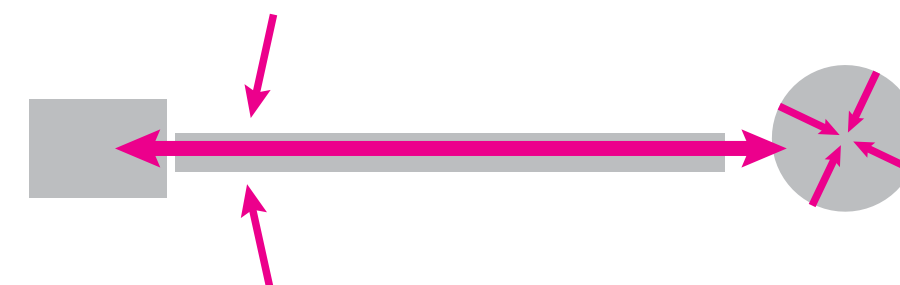
PLEINWEG
Een verkeerstunnel aan de ene kant en een gefragmenteerde ruimte met naar binnen gerichte publieke functies aan de andere kant.



UNTER DEN LINDEN
Een verbinding tussen twee gebieden. De weg zelf is een bestemming voor passanten en toeristen.



CHAMPS ELYSEES
Een verbinding tussen twee gebieden. De weg zelf is een bestemming voor passanten en toeristen.



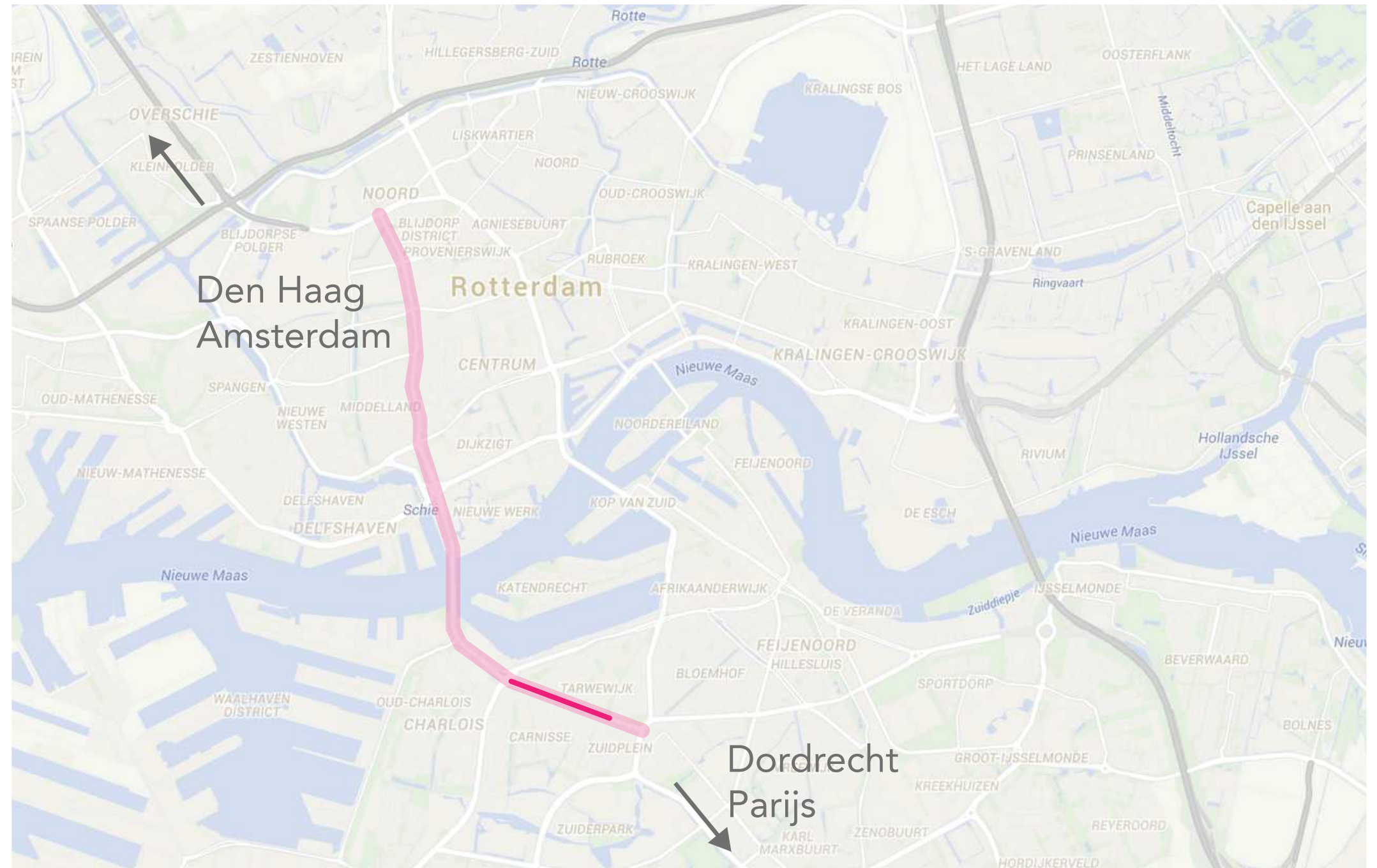
PLEINWEG
De weg verbindt twee verschillende gebieden. Een verkeerstunnel en een naar binnen gericht centrum. Alleen de kant van de verkeerstunnel is een bestemming voor lokaal publiek.

4.3 KANS?

In 2017 gaat de Maastunnel voor twee jaar dicht voor autoverkeer. Hierdoor vervalt de functie van belangrijke verkeersader. Het idee van een verkeersboulevard valt dan ook weg omdat het niet meer op die manier zal worden gebruikt.

Dit kan een moment zijn om de identiteit van de Pleinweg als boulevard te heroverwegen. Het kan een moment zijn om een boulevard voor voetgangers te realiseren. Of dit wenselijk en realistisch is, is een tweede. Een belangrijk aspect van een boulevard is dat het een bestemming is voor voetgangers. Om dit te realiseren zullen alle woningen in de plint moeten worden vervangen door winkels of andere publieke functies. Dit lijkt niet realistisch als wordt gekeken naar de al aanwezige winkels. De winkels aan de Wolphaertsbocht zijn er voor de dagelijkse boodschappen. Het Zuidplein heeft een uitgebreid assortiment aan winkels. Winkels aan de Pleinweg zullen geen match zijn voor dit winkelcomplex.

Het idee van een boulevard kan geheel verlaten worden maar ook anders worden bekeken. Een 'woonboulevard' kan een optie zijn. Het lijkt een logischer stap om dit moment van minder verkeer aan te grijpen om een straat te maken die meer geschikt is voor de bewoners. Nu vormt de Pleinweg namelijk een vrij radicale scheiding tussen de bouwblokken aan beide zijden.



BOVEN
De Pleinweg in donkerroze aangegeven in het gehele Maastunnelcomplex.

LINKS
Maastunnelmond vanaf de Pleinweg.
Oude foto van de onderbrugging van de Dorpsweg richting de Maastunnel.



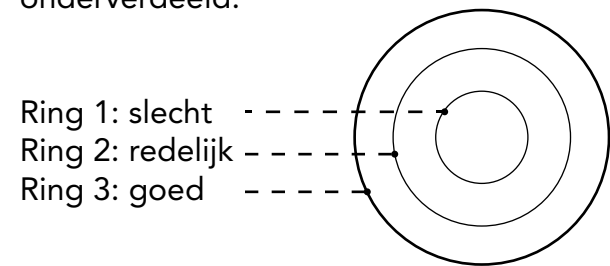
5. GEBIEDSANALYSE

CONCLUSIE

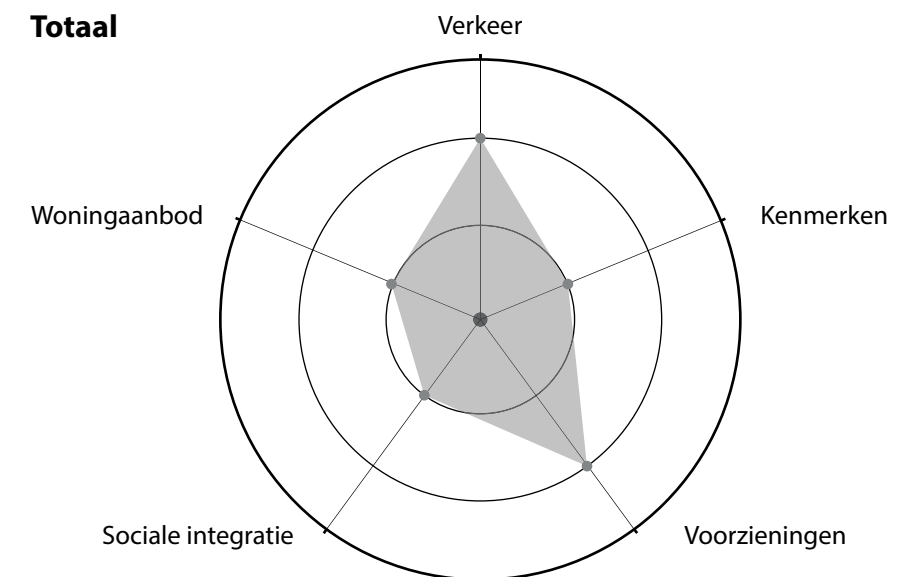
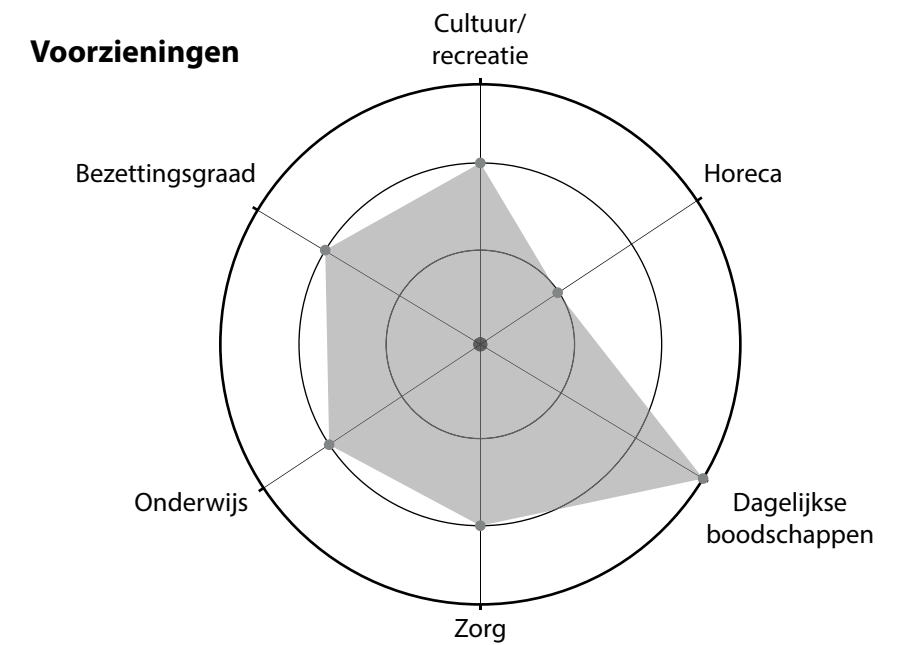
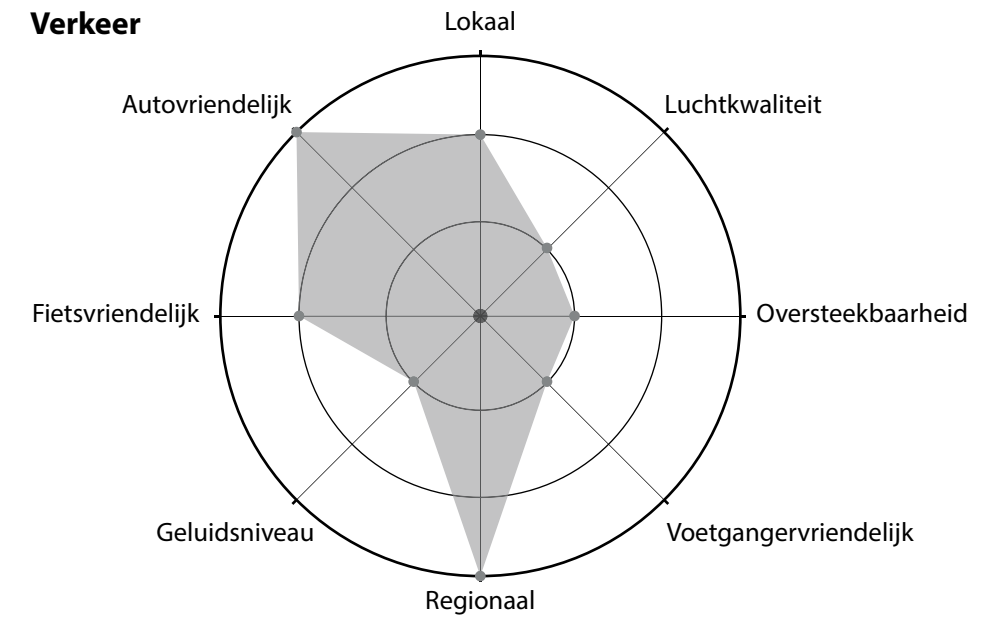
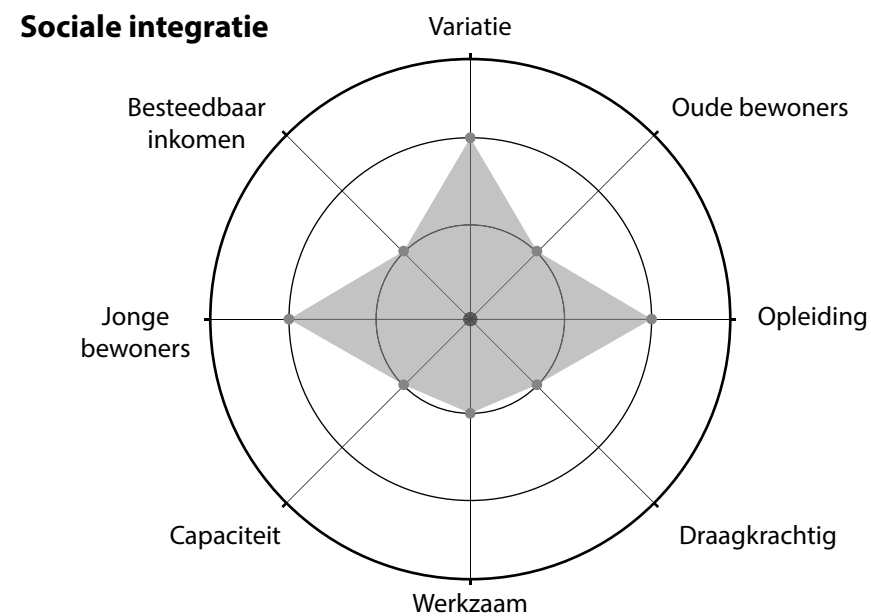
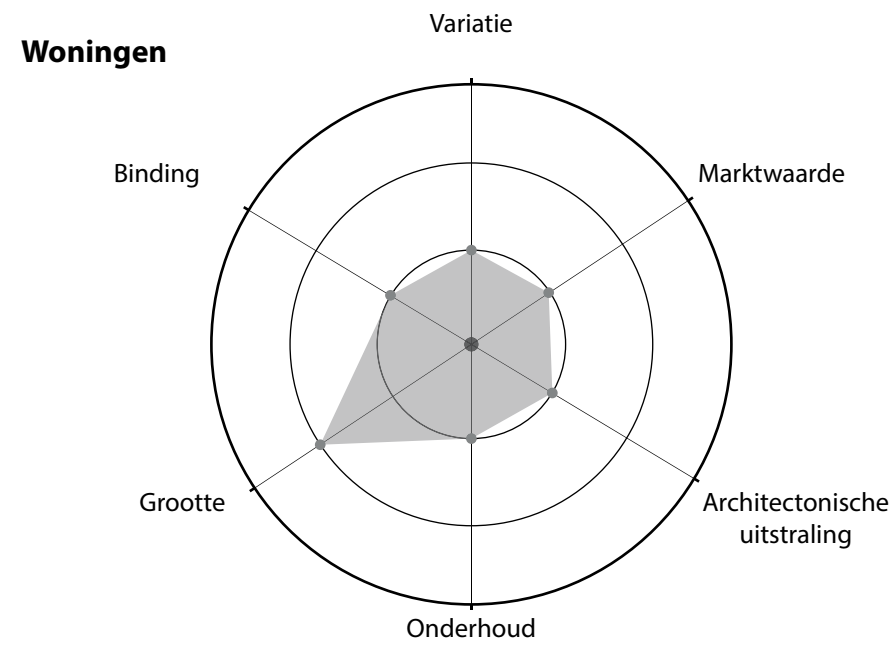
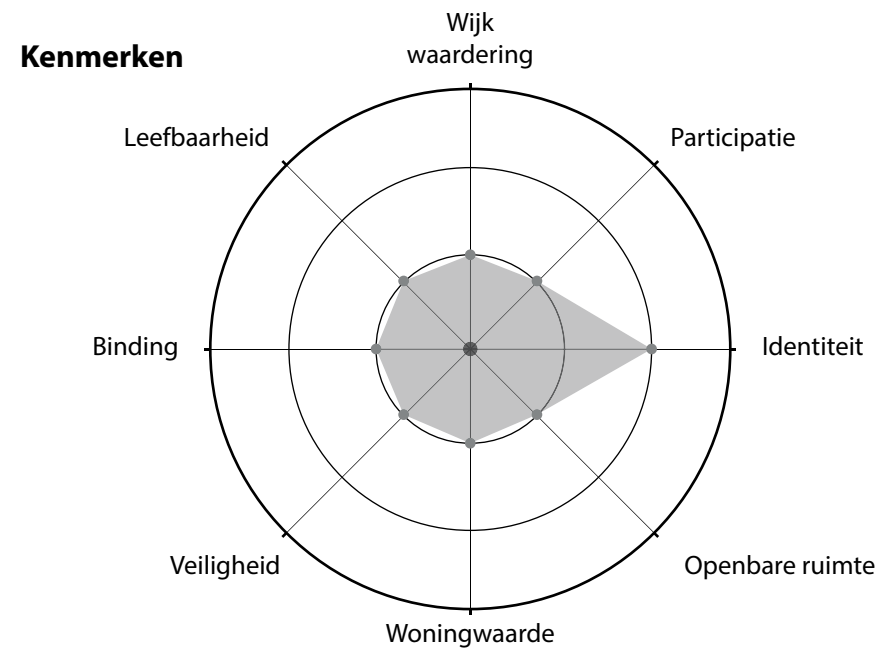
Grafieken

De volgende grafieken zijn opgesteld naar aanleiding van het onderzoek en de gegevens in dit rapport. Voor deze informatie zijn verschillende bronnen gebruikt, zoals Buurtmonitor, COS en Gisweb.

Per onderdeel zijn verschillende aspecten uiteengezet, zodat op makkelijke wijze de aandachtspunten kunnen worden onderscheiden. De drie ringen zijn als volgt onderverdeeld:



De laatste grafiek toont het totaal aan aspecten. Wat vooral opvalt is dat er op het gebied van het woningaanbod, de algemene kenmerken en de sociale integratie nog een grote stap kan worden gemaakt.

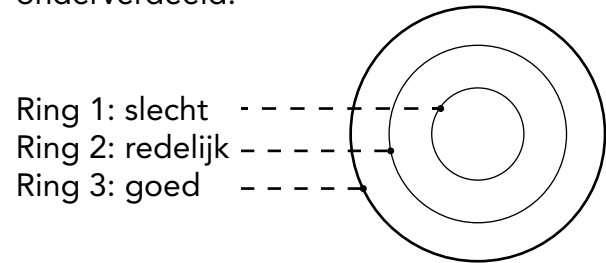


CONCLUSIE JANE

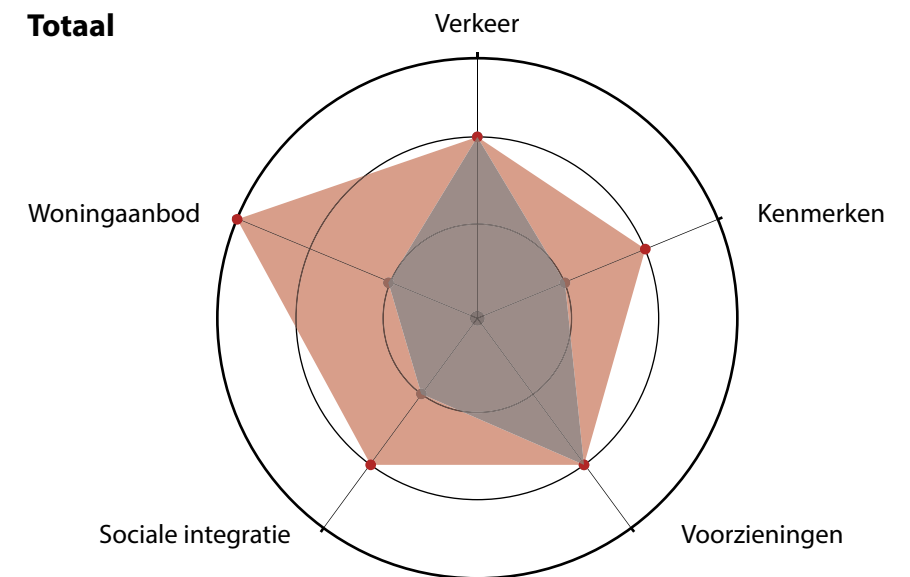
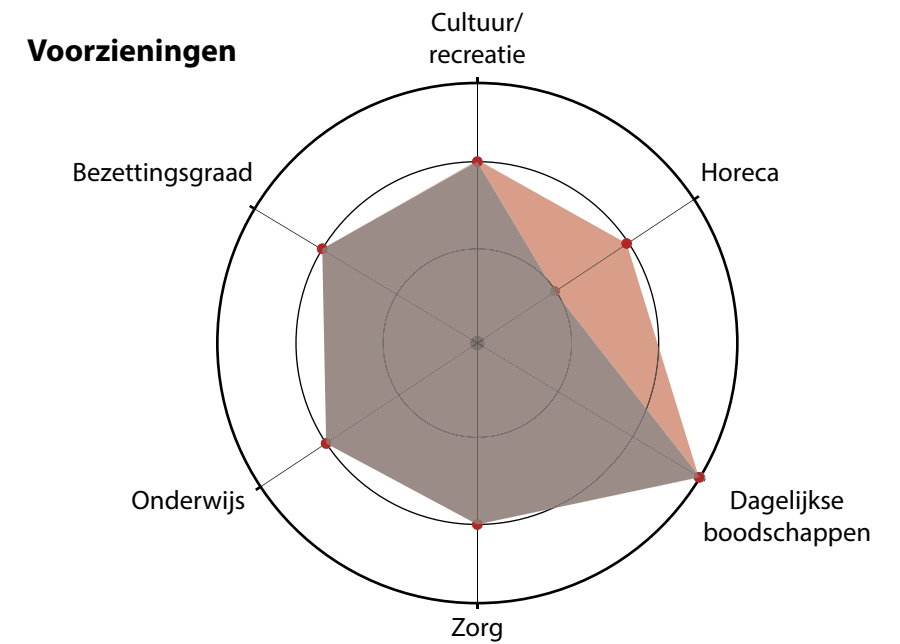
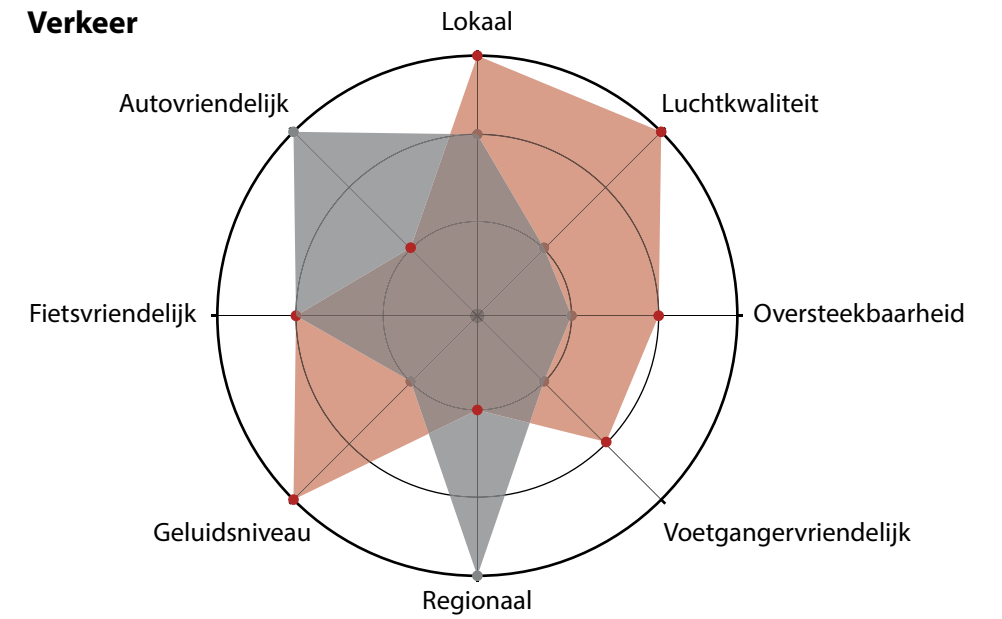
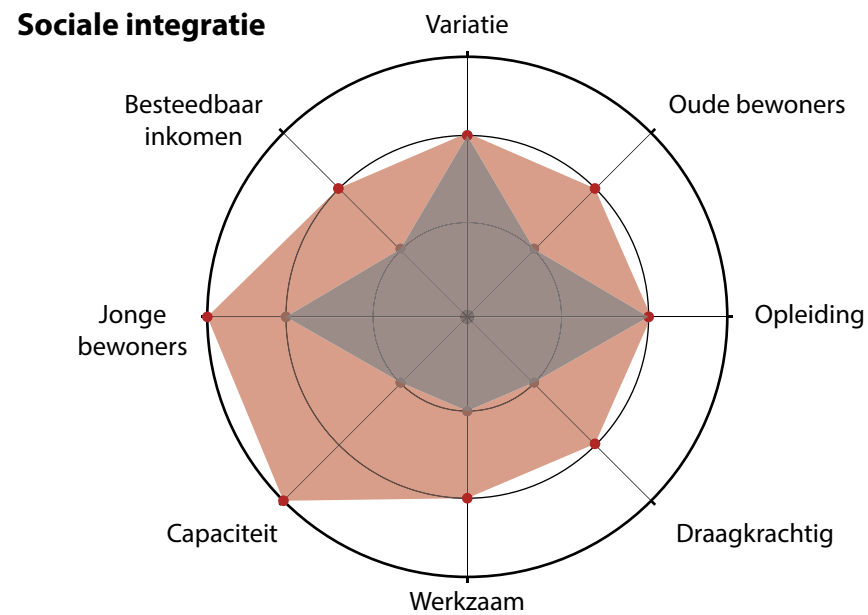
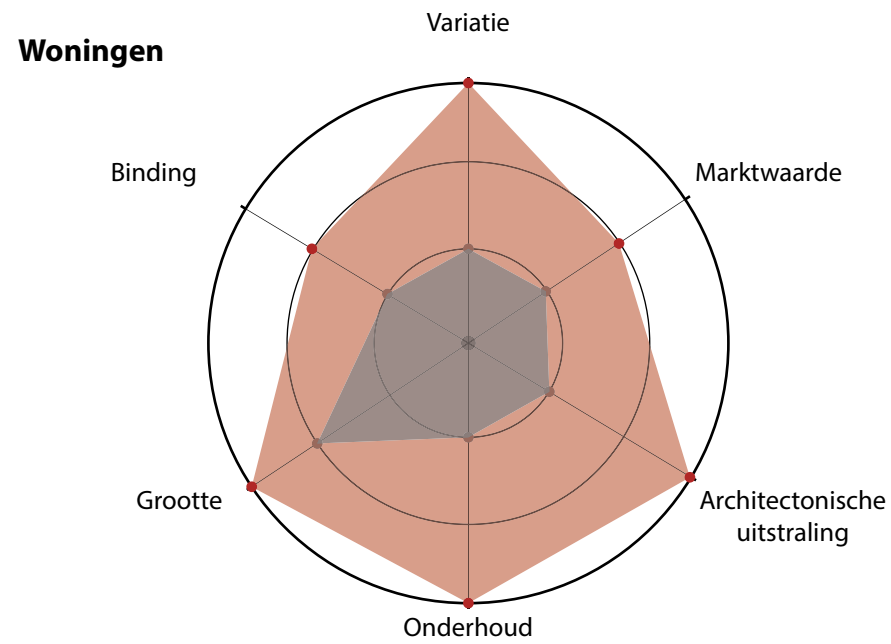
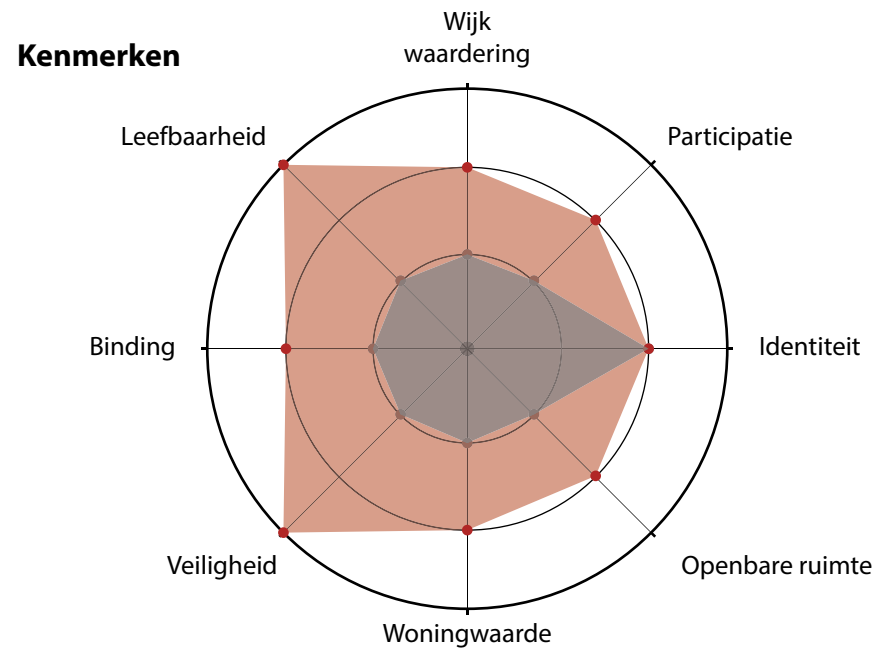
Grafieken

De volgende grafieken zijn opgesteld naar aanleiding van het onderzoek en de gegevens in dit rapport. Voor deze informatie zijn verschillende bronnen gebruikt, zoals Buurtmonitor, COS en Gisweb.

Per onderdeel zijn verschillende aspecten uiteengezet, zodat op makkelijke wijze de aandachtspunten kunnen worden onderscheiden. De drie ringen zijn als volgt onderverdeeld:



De laatste grafiek toont het totaal aan aspecten. Wat vooral opvalt is dat er op het gebied van het woningaanbod, de algemene kenmerken en de sociale integratie nog een grote stap kan worden gemaakt.

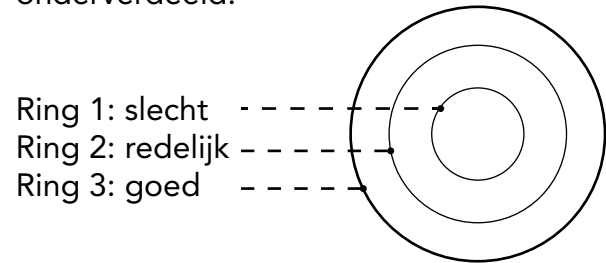


CONCLUSIE ANNE LIEN

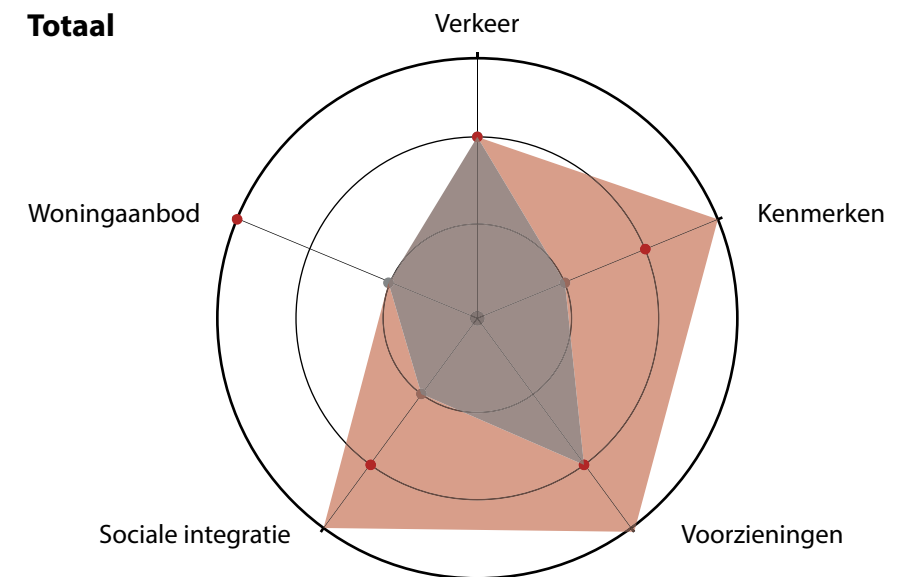
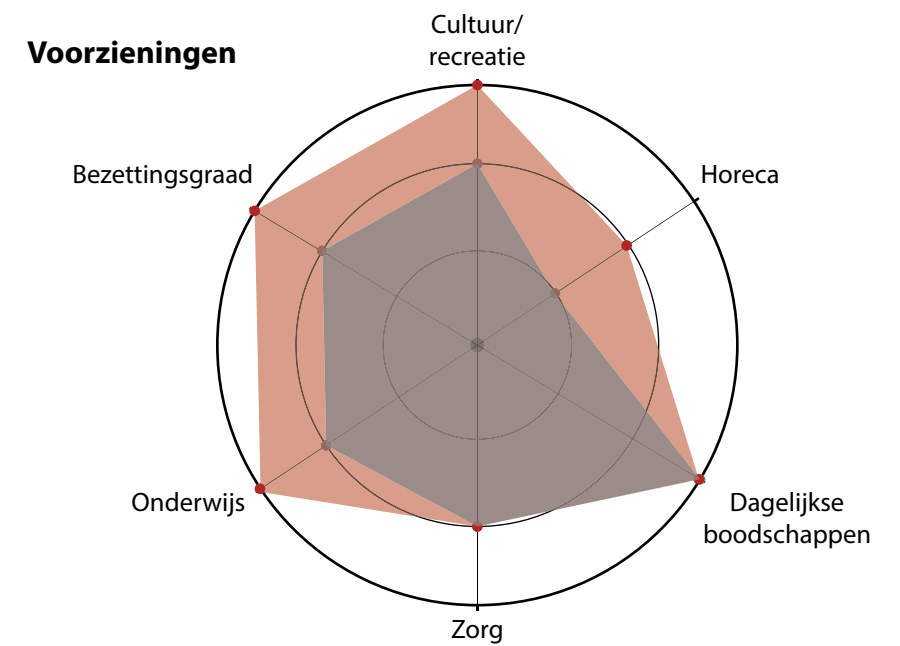
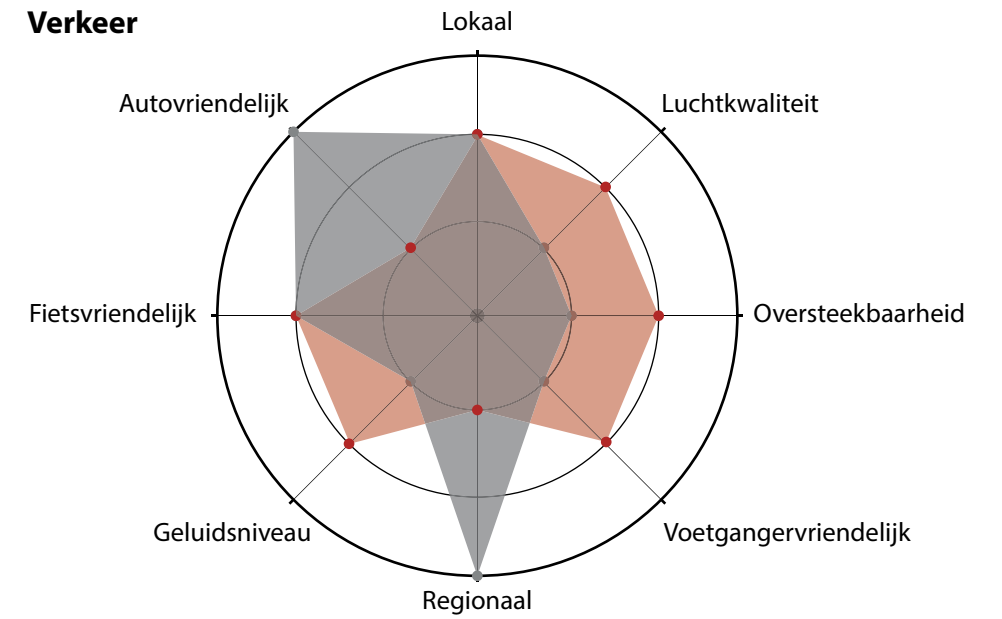
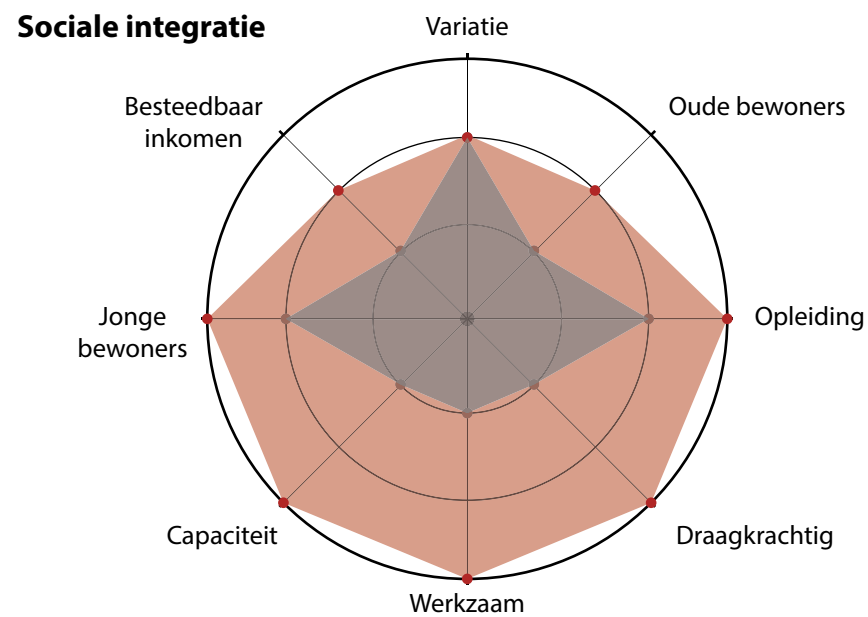
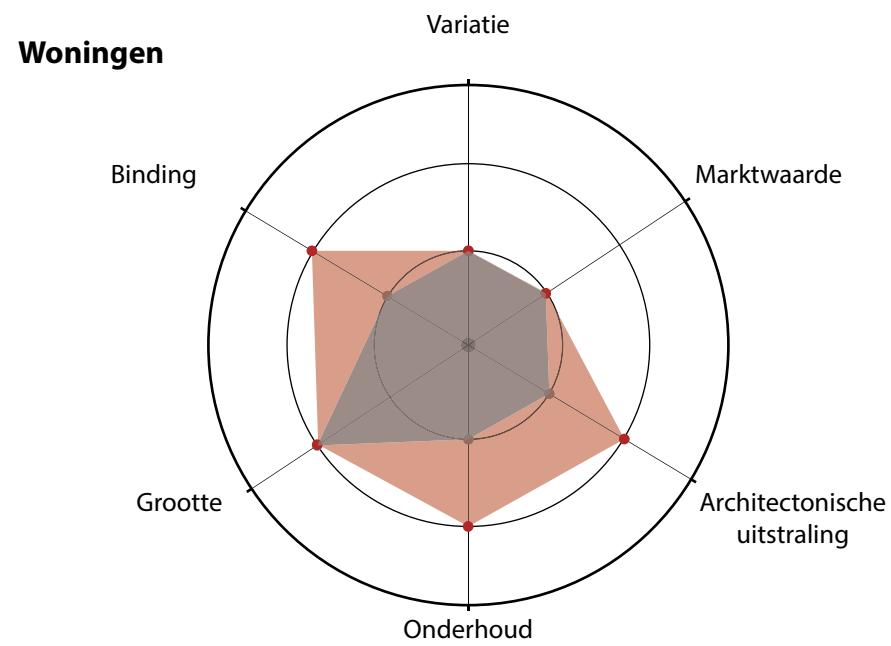
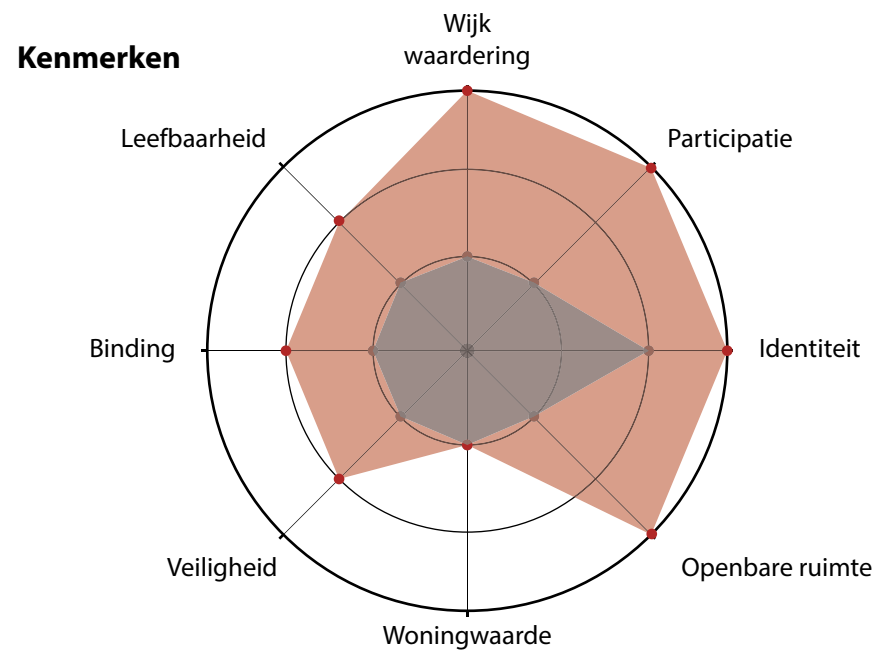
Grafieken

De volgende grafieken zijn opgesteld naar aanleiding van het onderzoek en de gegevens in dit rapport. Voor deze informatie zijn verschillende bronnen gebruikt, zoals Buurtmonitor, COS en Gisweb.

Per onderdeel zijn verschillende aspecten uiteengezet, zodat op makkelijke wijze de aandachtspunten kunnen worden onderscheiden. De drie ringen zijn als volgt onderverdeeld:



De laatste grafiek toont het totaal aan aspecten. Wat vooral opvalt is dat er op het gebied van het woningaanbod, de algemene kenmerken en de sociale integratie nog een grote stap kan worden gemaakt.



BRONNEN

Meurs, Paul, *Maastunnelcomplex Rotterdam - Een cultuurhistorische verkenning*, Urban Fabric BV, 2009

Team Deetman, *Kwaliteitsprong Zuid, Ontwikkeling vanuit kracht*. 2011

Gemeente Rotterdam, *Zuid Werkt! Nationaal Programma Rotterdam Zuid*, 2012

<http://www.gis.rotterdam.nl/gisweb2/default.aspx>

<http://rotterdam.buurtmonitor.nl/>

<http://wijkprofiel.rotterdam.nl/nl/rotterdam>

http://en.wikipedia.org/wiki/Unter_den_Linden

<http://en.wikipedia.org/wiki/Champs-%C3%89lys%C3%A9es>