



Esbjerg  
Kommune

Rapport fra

# Teknik & Byggeudvalgets studietur til Rotterdam, Holland 8. – 11. maj 2019



## Deltagere

- Søren Heide Lambertsen, udvalgsformand
- Mussa Utto, udvalgsmedlem
- Henning Ravn, udvalgsmedlem
- Anders Rohr Jørgensen, udvalgsmedlem
- Alex Sørensen, udvalgsmedlem
- Erik Jespersen, Direktør
- Morten Andersson, Drifts & Anlægschef
- Christina Føns, Miljøchef
- Jesper W. Schlüter, Sekretariatschef

## Formål med studieturen

Da en meget stor del af Rotterdam ligger under havoverfladen er det helt naturligt, at Rotterdam er langt fremme i arbejdet med og udviklingen af klimatilpasnings tiltag og en grøn omstilling til en fremtid med et mindre CO2 aftryk.

Vi skulle se

- eksempler på hvordan Rotterdam har arbejdet med integration af klimatilpasnings tiltag som naturlige elementer i bybilledet og den urbane infrastruktur.
- eksempler på indretning af pladser/torve/byrum der både har et rekreativt formål og fungerer som reservoir og kanaler for regnvand.
- klimatilpasning i stor målestok i form af store stormporte ved indsejlingen til Rotterdam.
- eksempler på løsning af parkeringsudfordringer i en storby hvor overflade areal til parkering er en mangelvare.
- eksempler på integration af skifte mellem forskellige transportformer – cykel, bil, bus og tog
- og høre om Rotterdams arbejde med den grønne omstilling fra fossile drivmidler til 0 emission i den kollektive bustrafik og den private bilisme.
- eksempler på forbindelseslinjer i byen, der skaber sammenhæng i byen på tværs af store afskærende infrastruktur anlæg.
- eksempler på projekter, der understøtter en cirkulær tankegang omkring ressourcer, og som kan give inspiration til implementering af vores affaldsplan for temaerne: Bygge- og anlægsaffald samt plast.
- og høre om Rotterdams arbejde med belysning i byen.



Undervejs samlede inspiration til arbejdet med udvikling af Esbjerg Kommunes grønne områder og parker, når udvalget bevægede sig gennem nogle af de større grønne områder og parker i Rotterdam.

Den tidligere amerikabåd **SS Rotterdam**, hvor vi boede, har 13 dæk og plads til ca. 1.500 personer.

Fællesrum som festsale og spisesteder og barer er i oprindelig indretning fra 1950'erne.

Værelserne er nyindrettede i gammel stil, men med moderne faciliteter.





# ONSDAG 8. MAJ 2019

Aftensmad på SS Rotterdam

## Lysrute i Rotterdam

I Rotterdam har man i mange år arbejdet med lys i byen, både som almindelig gadebelysning, men også til markering og understøttelse af kunst og arkitektur. Det har endvidere været et fokus at arbejde med SMART belysning. Som en del af det arbejde er der udarbejdet en masterplan. Endvidere er Rotterdam med i det internationale netværk LUCI (Lighting Urban Community International).

Der var tre guider på lysturen:

Marjolijn van der Meijden fra Center for Visual Arts of City of Rotterdam.

Ruben van Bokhoven fra firmaet Nobralux

Peter Holswilder, Public Light, City of Rotterdam.



Vi fik en indsigt i, hvordan Rotterdam meget aktivt arbejder med lys for dels at understøtte kunst og arkitektur, men også hvordan gadebelysningen kan være en del af gadeudsmykningen i sig selv.

Lyssætningen anvendes også aktivt til understrege særlige begivenheder.

F.eks. kan lyssætningen på Erasmusbrug skifte til orange ved særlige fodboldkampe, rød-hvid og blå ved nationale begivenheder og regnbuefarvet ved Gay Pride festival.



Vi hørte også om innovative samarbejder om belysning, hvoraf nogle dog var for dyre, fordi der endnu ikke er afsætning til produkterne.

## TORSDAG 9. MAJ 2019

### Stormportene Maeslantkering



Vi havde 2 timer ved stormportene, hvor Marc Walraven, Senior Advisor, Storm Surge Barrier, Member Delivery Board I-Storm, er oplægsholder.

Han fortalte om Hollands arbejde med stormflodssikring både i et nationalt og i et internationalt perspektiv.

Han viste os rundt og fortalte om Maeslantstormporten.

Marc Walraven skulle senere på måneden til Danmark og holde oplæg om stormsikringsløsninger.

Hans pointe er, at uanset størrelse bygger teknikken ved etablering af stormporte på meget af den samme basisviden.

Derfor er der også et internationalt netværk for personer, der arbejder med stormporte, som står til rådighed for hinanden både i forhold til drift, men også i forhold til etablering.





## Rotterdam cirkulær økonomi

I 2030 er cirkulær økonomi en standard i Rotterdam. Et af initiativerne er, at havnen i Rotterdam og Rijkswaterstaat søger at genbruge de store mængder beton og jord fra nedrivningsarbejder i Rotterdam lokalt, hvilket ofte bortskaffes som affaldsprodukt. Med støtte fra World Wildlife Fund opføres fem kilometer naturvenlige banker af bygge- og anlægsaffald langs halvøen ved Rozenburg mellem havneområdet og havet.

Oplæg ved Robert Wolf, Environmental Management, Permits & Advice, Advisor Natuur & Milieu, Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Vi fik set opstarten på de banker, der er ved at blive etableret af bygge- og anlægsaffald. Til forskel fra Danmark er det også havnen i Holland, der står for etablering/ombygning/nedrivning af bygninger på havnen.



Set i det lys er det meget fint at kunne genanvende bygge- og anlægsaffald til etablering af naturvenlige banker for på den måde at kunne recirkulere nogle materialer, og samtidig understøtte/genetablere noget natur i havnen.

I vores affaldsplan er et af temaerne bygge- og anlægsaffald. Der er et stort potentiale til at få genanvendt denne affaldstype bedre, og eksemplet i Rotterdam viser, at det er vigtigt at tænke ud af boksen med nye partnerskaber, hvis vi skal lykkes med cirkulær økonomi.

## WaterSquare Benthemplein

Pladsen er et eksempel på pladser og parker, som er gode opholds- og mødesteder og rum for spontane og planlagte aktiviteter, kultur og sport. Pladsen er multianvendelig og samtidig indgår den i den lokale klimatilpasning, LAR.

Overfladevand og vand fra nærområdets tage kan ved store regnskyl, der ikke kan klares af kloaksystemet, opsamles på pladsen og ledes via en kanal til et grønt område og til havet.



Torvets bassiner har plads til 1,7 mio. liter vand.

Pladsen er et eksempel på Rotterdams arbejde med "watermanagement".

Pladsen er en pendant til Esbjerg Kommunes regnvandsbassiner, der også nogle steder laves med et rekreativt tilsnit.

Projektet var et EU støttet projekt, hvor borgerne blev inddraget i pladsens rekreative udnyttelse.

Vi har ikke i Esbjerg Kommune lignende LAR løsninger i bymæssigt bebyggelse, men andre kommuner har arbejdet med brug af regnvand til rekreative formål i byerne, hvilket også kunne være spændende i Esbjerg.

Desværre bærer pladsen præg af manglende renhold, og der fløder med affald og cigaretskodder i bassin og kanaler.



## Luchtsingel

Den gule træbro er et eksempel på en bro der skaber sammenhæng i byen. Kan sammenlignes lidt med vores supercykelstibro der bidrager til en bedre sammenhæng mellem Østerbyen og Esbjerg Centrum.

Broen her er en 390 lang fodgængerbro bygget af træ, der forbinder den nordlige del af Rotterdam med centrum.



På grund af broens kompleksitet er den bygget i flere faser og elementer. Byggeriet blev påbegyndt i 2012 og færdiggjort i 2014 med officiel åbning i 2015.

Broen krydser både jernbanespor og en bred vej og er med til at skabe en sammenhæng i byen der har bidraget til en revitalisering af et område af Rotterdam der var blevet delvis forsømt. Broen har bidraget til fornyet vækst i den del af byen den forbinder.

Broen forbinder det grønne tag på Hofplein stationen, Dakakker (Europas første urban farming tag) og Pompenburg Park og er verdens først offentlige infrastruktur finansieret via crowdfunding.



Borgere kunne støtte projektet med 25€ mod at få deres navn indgraveret i broen. Mere end 8000 borgere støttede projektet.



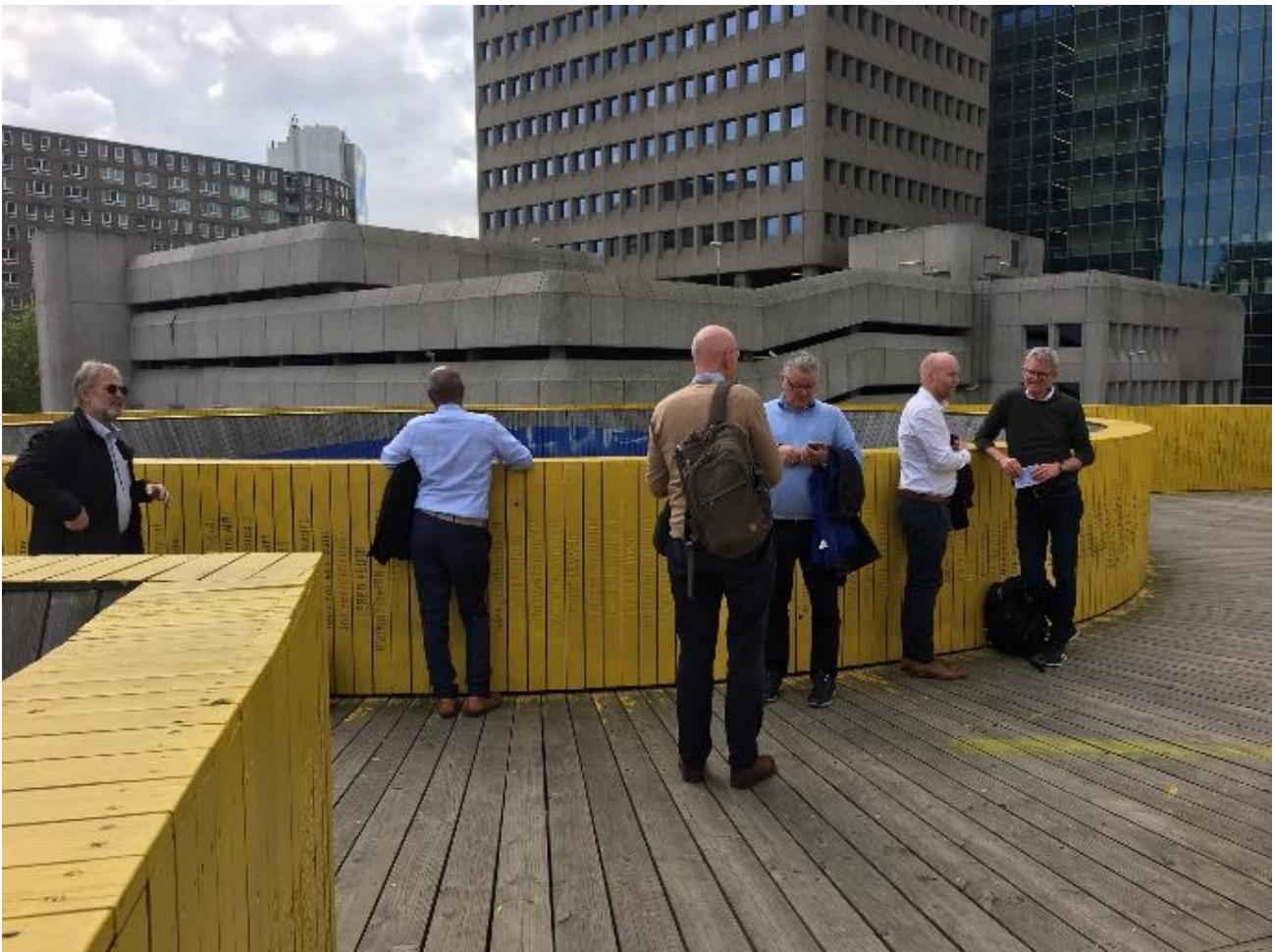
Projektet vandt i 2012 Rotterdam City Initiative prisen, hvilket yderligere boostede støtten til projektet.

Selve broen er malet i en skrap markant gul farve og trænger flere steder til lidt opfriskning/vedligehold.

Ud over broens funktionelle formål og det løft den har givet til området, er det spændende ved projektet selve finansieringen, som er sket uafhængig af kommunen.

Crowdfunding har ikke været praktiseret i Esbjerg Kommune på tilsvarende vis, men både hel og delvis finansiering via fonde og private donationer er almindelig praksis.

Esbjerg Kommune har ikke kutyme for i "bybilledet" at tillade "reklame" ved donationer/tilskud til infrastrukturprojekter/inventar.



## Centraal Station



Hovedbanegården er et eksempel på, hvordan der skabes en tættere by, som er spændende at besøge og med gode trafikale løsninger.

Guidet rundtur og fortælling på ca. 1 time ved Narjara fra Urbanguides

Rotterdam Central Station er også kendt som den internationale "gateway" til Rotterdam. Næsten 110.000 rejser dagligt gennem hovedbanegården for at fange en bus, spovogn, metro eller tog. Intercity tog afgår til hele landet (herunder Intercity Direct), Thalys til Paris og London. Andre internationale højhastighedstog stopper her flere gange om dagen, nogle endda flere gange i timen.

Hovedbanegården har i de senere år gennemgået en total "makeover", hvilket gør stationen til en af de mest ikoniske arkitektoniske bygninger i Rotterdam.

Taget over sporene er delvis dækket af solpaneler, der fortsætter uafbrudt ind i det vinklede tag over stationen. Taget sigter mod byens centrum.

En række historiske elementer fra Sybold van Ravestejns tidligere stationsbygning (1957) er forblevet intakte, som det originale ur i facaden, bogstaverne i "Centraal Station" og "speculaasjes", to granitskulpturer på platform 1.

Taget over baneterrænet er belagt med en folie der skaber et flot skyggemønster ned på tagets bærende elementer når solen skinner.



De bærende elementer (stolper der bærer tagkonstruktionen) er Y-formede, og den y-formede facon går igen flere steder, faktisk også i rækken af træer i det grønne områder, der støder op til hovedbanegården.



I ankomsthallen er der ophængt en gigantisk LED skærm, der viser live billeder fra havnen.

I den store luftige ankomsthall såvel som på perronerne er tag og vægge beklædt med træ der varierer i tykkelsen for at skabe et rummeligt indtryk.



Guiden viste os også cykelrampen ned til cykelparkeringskælderens og selve cykelparkeringskælderens, hvor cykler var parkeret i stativer i to niveauer. Parkeringskælderens var indrettet med særskilt område til knallerter/scootere, og der var et cykel/knallertværksted så cyklen kunne repareres, mens den ventede på sin ejermand kom tilbage.





Antallet af pladser til cykler er rigtig stort (5190), men viste sig hurtigt efter indvielsen af den nye hovedbanegård alligevel at være for lille, og parkeringen er stort set altid fuldt booket.

## Gågade Lijnbaan



Vi havde ikke tid til at gå ned af selve gågaden, men gik blot forbi.

Gaden blev i 50'erne udråbt som Europas første udendørs shopping center.

Gaden er fra 1953, og fremstår stort set som den så ud på den tid. Markiserne fungerer som vejrbeskyttelse og indgår naturligt i den tids arkitektur.



## Gågade Beurstraverse:

Da Lijnbaan ikke længere var moderne i sit udtryk var der risiko for, at handlende ville trække ud i nogle af de større shoppingcentre i periferien af Rotterdam.



Det igangsatte ideen med at lave en ny shoppinggade. Det blev til gågaden Beurstraverse.

Beurstraverse er en ny og forsænket gågade med inspirerende indkøbsstemning.

Vi passerede blot henover den forsænkede gade.

## Markedshallen, Markthal

Markedshallen er en flot hestesko formet bygning, der ligger, hvor det udendørs marked også ligger. Der er restauranter og butikker i de to nederste etager. Ovenover er der erhvervslokaler og boliger, der har altaner på ydersiden. Der er en meget let tilgængelig parkeringskælder under markedshallen.

Bygningen blev åbnet den 1. oktober 2014 af dronning Máxima i Nederlandene. Udover den store markedshal huser komplekset 228 lejligheder, 4600 m<sup>2</sup> butiksllokaler, 1600 m<sup>2</sup> restauranter og en underjordisk 4-etagers parkeringshus med en kapacitet på + 1000 biler.



Markthal blev tegnet af arkitektfirma MVRDV. Den grå naturstenbygning har en arkformet struktur som en hestesko.

Bygningen har en glasfacade i begge ender, der består af mindre glasvinduer. Alle vinduerne hænger i en struktur af stålkabler. Glasfacaderne er 34 meter høje og 42 meter brede, hvilket gør dem til den største vindue kabelstruktur i Europa.

Indersiden af bygningen er fantastisk flot, prydet med et 11.000 m<sup>2</sup> kunstværk af Arno Coenen, der hedder Hoorn des Overvloeds (Horn of Plenty eller Overflødighedshornet på dansk). Kunstværket viser stærkt forstørrede frugter, grøntsager, frø, fisk, blomster og insekter.

Arbejdet med udsmykningen blev lavet ved hjælp af digitale 3D-teknikker. Den digitale 3D-animation af udsmykningen (fyldte 1,47 terrabytes) blev adskilt i 4000 stykker og derefter trykt på perforerede aluminiumspaneler og hængt op på indersiden af markedshallen.





Lige efter åbningen i 2014 fik kunstværket stor opmærksomhed fra hele verden. Nogle kaldte det "Det største kunstværk i verden" eller "Det sixtinske kapel i Rotterdam".

Parkeringspladsen under Markthal rummer 1038 parkeringspladser. Der er adgang fra parkeringsplads via trappe eller elevator direkte op i markedshallen. Parkeringskælderen er i 4 niveauer.

Den er udstyret med elektronisk pladsanvisning, nummerpladegenkendelse og tariffen er CO2 venlig, idet der er rabat til elektriske biler og biler, der kører langt på en liter brændstof. Parkeringspladsen er udstyret med 14 ladestationer.



Lysdioder over de enkelte pladser indikerer med rød eller grøn farve om en plads er fri eller optaget, og det er dermed faktisk let at få et overblik over, hvor der er en ledig plads.

Gulvet var malet i forskellige farver, og P-kælderen var særdeles nydelig.

Pladsanvisningen, ladestationer og de differentierede tariffer afhængig af bilens CO2 udledning er elementer, der kan indgå i Esbjerg Kommunes arbejde med p-pladser i parkeringshuse og overfladeparkering.

## Kubehusene fra 1980

På vej til Museumshaven kom vi forbi Kubehusene fra 1980. Kubehusene repræsenterer nytænkning i datiden.



De berømte Kijk-Kubus huse, blev designet af arkitekten Piet Bloom og bygget i 1977. Kube-husene består af 39 sammenhængende, helt firkantede huse, der er tiltet på skrå, så tre sider vender mod himlen og tre mod jorden.



Hele ideen bag designet var at skabe en slags trækrone af huse, der hver især symboliserer et træ i den skov, som hele byggeriet repræsenterer. Et af husene er indrettet som museum, der er indrettet og møbleret, så du kan opleve, hvordan det er at bo i et af de specielle huse.

Arealet af et Kube hus er ca. 100 m<sup>2</sup>, hvoraf ca. 75 kvadratmeter kan udnyttes.

## Museumshavnen

Dagen sluttede af i Museumshavnen. Her findes mange gamle skibe og flere restauranter på kajen.

Aftensmad på Restaurant Apartt, Blaak 4, 3011 TA Rotterdam



## FREDAG 10. MAJ 2019


### Grøn omstilling i den kollektive trafik

Zero emission strategy, public transport, MRDH (trafikselskab) og RET (operatør).


MRDH (Metropolitan Region Rotterdam – The Hague), Rotterdam regionens trafikselskab og operatøren, RET, præsenterede deres arbejde med den grønne omstilling i den kollektive transport.

Oplægsholdere: Gert-Jan den Toom, MRDH og Theo Konijnendijk, RET.





**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG



**Profile MRDH**  
*Metropolitan Region Rotterdam The Hague*

Surface	990 km <sup>2</sup>
Municipalities	23
Inhabitants	2.300.000
Employment	1.200.000
% of Dutch GNP	15%
Public transport passengers/year	200 million

MRDH dækker geografisk regionen omkring Rotterdam og Hauge.

23 kommuner indgår i MRDH, som har til formål at drive og udvikle den offentlige transport i regionen.

MRDH og deres operatør transporterer årligt 200 mio. passagerer.

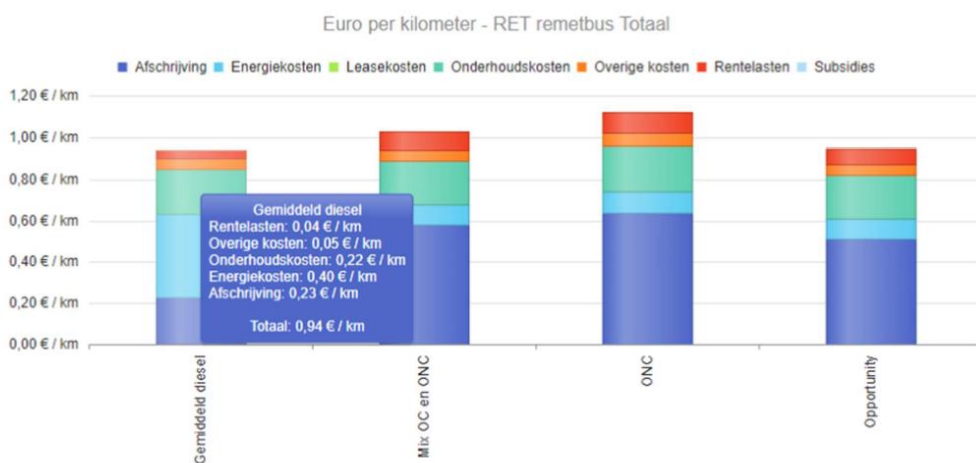






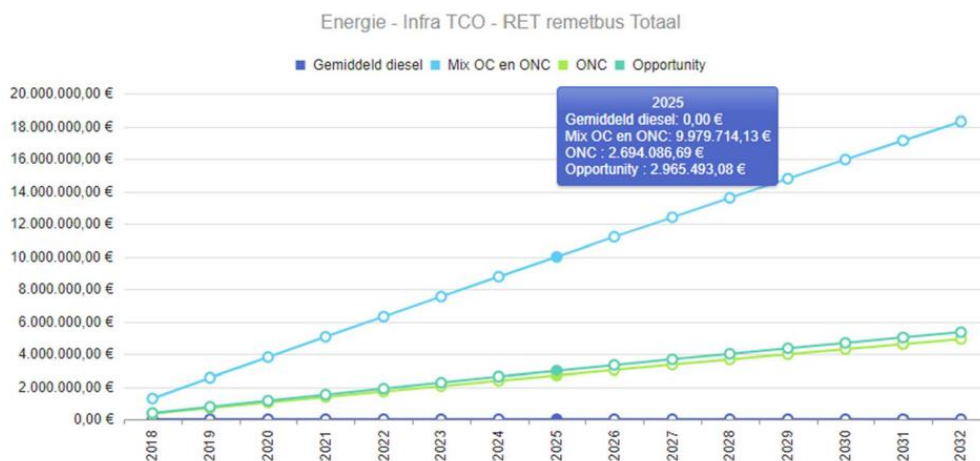
RET har vurderet de forskellige teknologier på en række parametre, bl.a økonomi og miljø.

## TCO for zero emission assets



I en TCO betragtning vurderer RET deres set-up for opportunity charging (OC) el-busser til at koste lidt mere pr. kørte km end diesel og overnight charging elbusser (ONC) som dyreste set-up. Økonomi beregningen er dog afhængig af rutenettet og længden af bussernes vognløb. Det vides ikke om den negative effekt af støj og NOx emissioner er kapitaliseret.

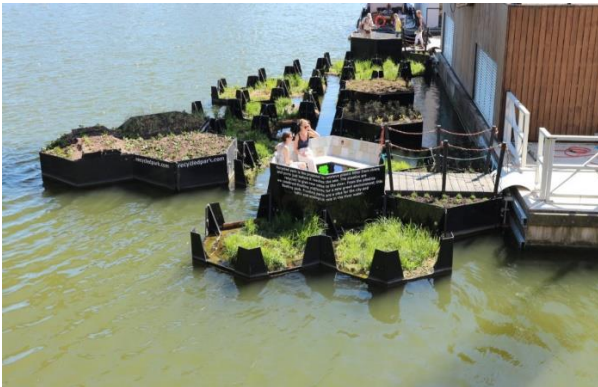
## TCO for zero emission assets



Ovenstående viser RETs vurdering af de totale omkostninger til den bagved liggende infrastruktur til henholdsvis OC, ONC og et mix af de to teknologier, i takt med overgangen til 0-emission. Diesel er i vurderingen sat til 0. Vurderingen er med udgangspunkt i busnettet i MRDT regionen.

## Recycled Park

Rotterdam har også fokus på at hindre plastaffald i at nå ud i havene. Med projektet Recycled Park viser de, hvordan man kan tilbageholde plast fra floderne og genanvende det til nye produkter.



Nieuwe Maas-floden bærer plast fra indlandet ud mod havet. The Recycled Park Project samler plastaffaldet i Nieuwe Maas i flydende opsamlere, der placeres strategiske steder, så det ikke længere forurener Nordsøen. Det indsamlede materiale genanvendes til byggeelementer, der samles i flydende platforme, der tilplantes og danner grundlag for et nyt grønt område.

Disse flydende haver giver værdi til Rotterdam og opfylder en økologisk rolle i floden. De små flydende haver stimulerer også undervandslivet, der har adgang til planterne i de små flydende haver fra undersiden.

Esbjerg Kommune har også et stort fokus på plast, og har lige deltaget i et projekt, hvor der blev afprøvet opsamlingsudstyr til opsamling af plast i en af vores åer. Plast er også et af de store temaer i Affaldsplanen.

## Floating Pavilion

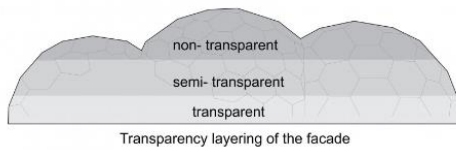


Præsentation og rundvisning ved Narjara fra Urbanguides.

Floating Pavilion er et demonstrationsprojekt på et flydende selvforsynende hus.



Den består af tre sammenhængende sferer/kugler, øverst ugenomsigtig, så delvis transparent og nederst transparent.



Den største sphere har en radius på 12 meter. Rotterdam har ambitiøse planer om at tilpasse sig et stigende havniveau. Tanken er at opbygge et fællesskab af flydende boliger med lav CO2 udledning og Floating Pavilion er den første prototype, som i øjeblikket bruges til udstillinger og arrangementer. Holland oplever en stigende efterspørgsel efter klimasikre huse, der er så fleksible og selvforsynende som muligt.



## Erasmusbrug

Den 802 meter lange bro over New Meuse blev designet af Ben van Berkel og færdiggjort i 1996.

Den kabelspændte brosektion har en enkelt 139 meter høj asymmetrisk lyseblå pylon med en fremtrædende vandret base.

Broen har fået kaldenavnet "The Swan" – Svanen.



Broens sydligste del har en 89 meter lang baskulebro til skibe, der ikke kan passere under broen.



Broen kostede 165 millioner euro at bygge.





## Veerhaven

Veerhaven er en havn i centrum af Rotterdam ved floden Nieuwe Maas. Det er blandt andet en havn for søgående sejlskibe med en historisk karakter.

Veerhaven er beliggende i Scheepvaartkwartier og er et af de smukkeste steder i Rotterdam. Karakteren af den tidligere historiske by er til stede på dette sted. Havnen fungerer som en anløbshavn for skibe, der passerer, og anløber Rotterdam i en kortere periode.



Der er i området en stor andel af borgere, der har elbil, og de har presset på for at få opsat ladestandere i kvarteret på de offentlige p-pladser.



Rotterdam opleves generelt, fra jorden såvel som i højden, som en meget grøn by. Der er grønne korridorer bestående af veje med store vejtræer i begge sider, brede boulevarder med skinner til sporvognene tilsået med græs imellem og masser af grønne tage.



Rotterdam arbejder på, i samarbejde med andre kommuner, at få opsat 4000 ladestandere, deraf alene 2000 i Rotterdam.

Der er en forventning om, at kommunens arbejde med bl.a. opsætning af lade-standere, skubber til den grønne omstilling hos borgere og den private sektor.



Holland:

Elbiler undtages helt fra den registreringsafgift, som købere af nye biler normalt betaler.

For en typisk bil svarer det til en skattelettelse på mellem 5.000 og 8.000 euro.

Elbilejere slipper også for vejskat, en besparelse på omkring 500 til 700 euro per år for en mellemklassebil.

Hvis man har tjenestebil betaler man skat af personalegodet ved, at 14-25 procent af bilens katalogpris lægges på den skattepligtige indkomst.

For elbiler drejer det sig kun om 4 procent.

Rotterdam tilbyder særlige pladser til elbiler og gratis opladning på offentlige parkeringspladser.

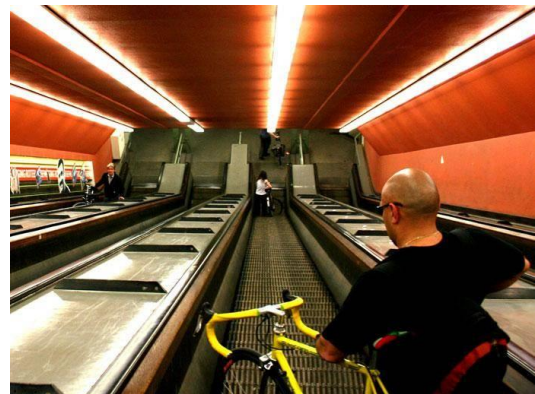
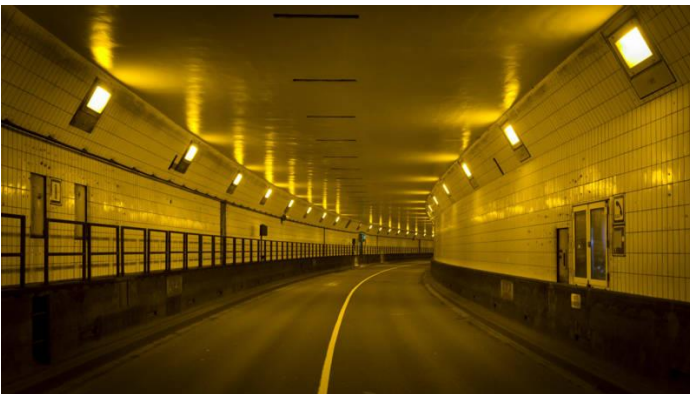
Afhængigt af lokale regler kan elbilejere få parkeringstilladelse før andre. I Rotterdam kan privatpersoner få bidrag på op til 1.400 euro, når de installerer opladere. Elbiler må køre i samtlige statszoner, hvilket f.eks. ikke gælder for ældre dieselmotorer.

Holland eksperimenterer også med selvreparerende asfalt, der skal kunne lade elbiler op, når de holder for rødt lys.

I Esbjerg Kommune findes kun ganske få ladestandere til elbiler på offentligt areal.

Det kunne overvejes, om Esbjerg Kommune skulle sikre lademulighed for elbiler på nogle af kommunens primære p-pladser for at stimulere den grønne omstilling, og for at imødekomme et forventet stigende behov.

## Maastunnel



Bil-, cykel- og gangtunnel fra 1942, hvor man tager rulletrappen eller elevator med sin cykel.



Benyttes af mere end 70.000 trafikanter dagligt.

Maas tunnelen var under reparation, men vi så de to indgangspartier med de markante grønne kupler til tunnelen på hver side af floden.



## Dakpark

Dakpark er Europas største tagpark.

Dakpark Rotterdam blev grundlagt på beboer initiativ i 2013 og fungerer i dag som et socialt møderum.

Bygget oven på et indkøbscenter i Rotterdam Vest og strækker sig over 1200 meter. Det drives af frivillige.





Et ret iøjnefaldende element var antallet af kaniner, der stortrivedes i områder og ikke har naturlige fjender i området.



Et af formålene med etableringen af Dakpark var at give byens beboere mulighed for at nyde et stort grønt rum, men også at fremme social interaktion og innovation.



Kigger man på Rotterdam på Google Earth, kan man se rigtig mange grønne tage. De grønne tage er en del af Rotterdams indsats på klimatilpasnings området - de grønne tage tilbageholder regnvand, optager CO<sub>2</sub>, har et socialt aspekt, genererer energi og giver plads til urban gardening.



Rotterdam Kommune har været en frontløber på grønne tage i årevis. I øjeblikket er der installeret over 270.000 m<sup>2</sup> grønne tage i byen.

Desuden er der installeret ca. 75.000 m<sup>2</sup> solpaneler på hustage.

Gradvist sker der en ændring fra grønne tage til multifunktionel tagbrug.



## Euromast

Euromast er et observationstårn, bygget i 1960, ca. 185 meter højt.



Euromast er designet af Hugh Maaskant. Tårnet er en betonstruktur med en indre diameter på 9 m og en vægtykkelse på 30 cm.

Det har en "Crow's Nest" observationsplatform og en restaurant i 96 meters højde.

Tårnet var oprindeligt 100 meter højt, men yderligere 85 meter blev tilføjet til toppen af bygningen i 1970.

Euromast er medlem af World Federation of Great Towers.

Vi oplevede en fantastisk udsigt over Rotterdam fra Euromast.







*Udsigt over Rotterdam*

## Het Park

HET Park blev grundlagt i 1852 med engelske haver/parker som forbillede, og er i dag en af de mest yndede parker i Rotterdam.



Her står nogle af Rotterdams ældste træer.

Størrelse: 28,4 ha (Vognsbølparken: 42 ha)







De anlagte parker og grønne forbindelser gør, at man som fodgænger kan bevæge sig hele vejen fra Euromast, via Het Park og Museums Park uden at skulle passere trafikerede veje. Et godt eksempel på hvad grønne forbindelser betyder for oplevelsen i en fortættet by.

## Huis Sonneveld



Vi ankom til Huis Sonneveld huset kort før lukketid og valgte ikke at gå ind og så derfor kun huset udefra.

En arkitektur, vi også har udbredt repræsenteret i Esbjerg fra den samme tid, både med det hvide udtryk, og i Esbjergs egen udformning med røde teglsten.

Her boede direktøren for Van Nelle fabrikken. Fabrikken, der er i samme stil, er udnævnt til verdensarv.

Huis Sonneveld er et af de bedst bevarede huse i den hollandske funkisstil. Villaen blev designet i 1933 af arkitektfirmaet Brinkman og Van der Vlugt til Albertus Sonneveld, direktør for Van Nelle Factory. Arkitekterne udviklede et samlet koncept, hvor arkitektur, indretning og inventar går op i en højere enhed. Huset har mange balkoner og store vinduespartier, der giver udsigt over den omkringliggende have. Mange af husets møbler og lamper blev lavet specielt til Sonnevelds.



## Skaterpark Westblaak



Det var planen at gå videre til Skaterpark Westblaak, men skaterparken så vi aftenen før på vores busrundfart.

Den 200 meter lange og 20 meter brede skaterpark er den mest populære skaterpark i Rotterdam. Selve placeringen er lidt usædvanlig, idet der er placeret meget centralt i byen, midt mellem 2 veje.

## Witte de Withstraat

Witte de Withstraat er en af Rotterdams "gå i byen gader", der bedst kan sammenlignes med Skolegade i Esbjerg, men aktiv fra et tidligere tidspunkt af dagen og med et mere varieret udbud af restauranter, barer m.m.



Aftensmad på Restaurant Gusto, Schiedamse Vest 40, 3011 BA Rotterdam



