

Welkom



Programma

- Aanleiding tot de 15-minutenstad
- De 7 ontwerpprincipes
- Netwerklunch
- Dilemma's in toepassing
- Reflectie op de dag
- Overhandiging eerste whitepaper



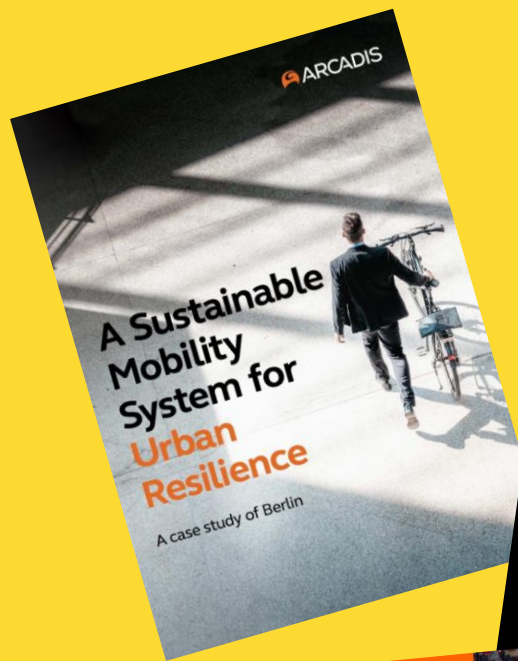
Aanleiding tot de 15-minutenstad



Druk op de stad

- Verdichting in de bestaande stad
 - 900.000 woningen
 - Vergroening, klimaat en stikstof
 - Stadslogistiek
 - Gezondheid
 - Sociale uitdaging
-
- Het beste mobiliteitsbeleid is goede ruimtelijke ordening





Verstedelijkingsstrategie MRA
Ontwikkel- en inrichtingsprincipes





De 15-minutenstad
Hoe doe je dat?

AABEL

F Fietsersbond

WANDELNET

De 7 ontwerpprincipes



Mobiliteit en ruimte zijn niet los van elkaar te zien

- De druk op de ruimte is nog nooit zo hoog geweest.
- De ruimtelijke keuzes die we nu maken werken nog een zeer lange tijd door.
- Als we de steden van de toekomst leefbaar, gezond en bereikbaar willen houden, dan moet verstedelijking en mobiliteit integraal worden aangepakt, **met meer aandacht voor actieve mobiliteit.**



Hoe doen we dat dan?

Geïnspireerd door vroeger

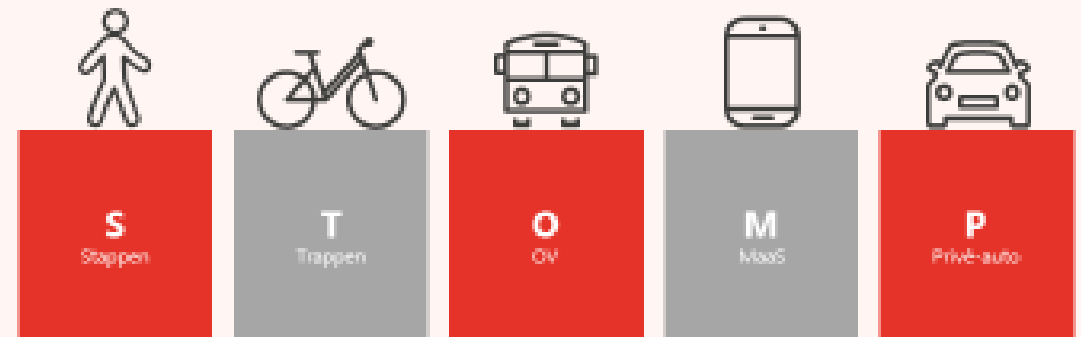
- ▶ Voor de opkomst van de auto speelde het leven zich veel meer af in de buurt.
- ▶ De 15-minutenstad is een 'oud' concept met een nieuwe naam.
- ▶ Concreet: alle voorzieningen die belangrijk zijn in het dagelijkse leven te voet of fiets bereikbaar binnen 15 minuten van huis.
- ▶ Maar hoe pas je dit dan toe in de praktijk van nu?



Amsterdam, Utrechtsestraat in 1898

Sla een brug tussen mobiliteit en ruimte

- ▶ De 15-minuten stad vraagt om een compacte, gemengde én leefbare stad.
- ▶ Maar ook het toepassen van het STOMP-principe om te komen tot een andere balans van modaliteiten.
- ▶ Zodoende zijn we gekomen tot zeven onderdelen die we verder uit hebben gewerkt.



Ontwerpprincipes concreet

Zeven onderdelen

- ▶ Compacte en gemengde stad;
- ▶ Leefbare stad;
- ▶ Stappen;
- ▶ Trappen;
- ▶ Openbaar vervoer;
- ▶ Deelmobiliteit (MaaS);
- ▶ Privé-auto.



Voor nu zoomen we in op deze vier onderdelen

Anders wordt het praatje veel te lang

- ▼ Compacte en gemengde stad;
- ▼ Leefbare stad;
- ▼ Stappen;
- ▼ Trappen;
- ▼ Openbaar vervoer;
- ▼ Deelmobiliteit (MaaS);
- ▼ Privé-auto.





Compacte en gemengde stad

Selectie

- De belangrijkste voorzieningen (onderwijs, zorg, werk, winkels, OV en ontspanning) zijn vanaf dag één in het gebied aanwezig.
- Het woningaanbod is divers (sociale huur, vrije sector en koop; verschillende prijsklassen) waardoor er een gemengde groep bewoners van het gebied ontstaat.
- De werkgelegenheid is divers (verschillende soorten banen) en flexibel (kan meegroeien met ontwikkelingen en / of bevolking).
- De openbare ruimte is zo ontworpen dat het gebruik ervan kan meebewegen met veranderende behoeften.
- Rondom OV-knooppunten zoals stations wordt maximaal verdicht.



Leefbare stad

Selectie

- In de openbare ruimte staat de mens centraal. De mens is het uitgangspunt, niet het voertuig.
- De openbare ruimte is aantrekkelijk, veilig, toegankelijk en nodigt uit tot buiten zijn, bewegen en ontmoeting voor iedereen.
- Het gebied is levendig en heeft een duidelijke identiteit. Bijvoorbeeld door rijke gevels en actieve plinten.
- Bij ontwikkeling worden groen en blauw in het gebied versterkt. Zowel voor de beleving als voor de (klimaatadaptieve) functionaliteit.
- De plekken waar mensen wonen en leven zijn zoveel mogelijk autovrij of anderszins autoluw.
- Binnen de bebouwde kom is gemotoriseerd verkeer te gast.



Stappen

Selectie

- Voor verplaatsingen tot 500 meter is lopen dé manier van verplaatsen. Daarnaast wordt lopen tot een afstand van 2,5km optimaal gefaciliteerd en gestimuleerd.
- Looproutes zijn toegankelijk, aantrekkelijk, logisch, vindbaar, veilig en comfortabel.
- Looproutes verbinden de belangrijkste bestemmingen in de directe leefomgeving met elkaar. Samen vormen zij een compleet en samenhangend netwerk.
- Het netwerk is fijnmazig waardoor voetgangers niet hoeven om te lopen als ze dat niet willen. Looproutes zijn korter dan autoroutes.
- Looproutes stimuleren ketenreizen door openbaar vervoer, deelmobiliteit en herkomsten en bestemmingen met elkaar te verbinden.



Trappen

Selectie

- Voor verplaatsingen binnen de stad boven de 500 meter wordt de fiets gebruikt voor de meeste verplaatsingen.
- Er is een compleet en samenhangend netwerk van fietsroutes, zowel binnen het gebied als tussen het gebied en omliggende gebieden. De fietsroutes binnen het gebied sluiten aan op één of meer doorfietsroutes.
- Er zijn duidelijke groene verbindingen en fietspaden die samen een logische route vormen voor snelle fietsers richting grote voorzieningen en winkelgebieden.
- Het fietsnetwerk is fijnmazig. Fietsroutes zijn korter dan autoroutes.
- Fietsroutes zijn veilig, aantrekkelijk, logisch, vindbaar en comfortabel.
- Er zijn goede fietsparkeerplaatsen en stallingsvoorzieningen aanwezig.**

Stel de mens centraal

De 15-minutenstad is geen doel op zich



MORTON STREET, CORNER OF BEDFORD, LOOKING TOWARD BLEECKER STREET,
MARCH 17, 1893.



Netwerklunch

Dilemma's in de toepassing



Dilemma's

- Hoe zorgen we ervoor dat er in het gebied parkeerruimte is voor alle soorten fietsen?
- Hoe ga je om met investeringen in het gebied buiten de gebiedsontwikkeling die randvoorwaardelijk of minstens van toegevoegde waarde zijn voor de ontwikkeling?
- Hoe zorg je voor volwaardige ontsluiting van en voldoende voorzieningen in een nieuw gebied vanaf de oplevering van de eerste woningen?
- Hoe betrek je toekomstige gebruikers en inwoners van het gebied bij het ontwerp?



Reflectie op de dag

An aerial photograph of a Dutch city square, likely in Rotterdam, featuring a large, ornate town hall building with a prominent clock tower. The square is surrounded by dense residential buildings with red-tiled roofs. The sky is blue with scattered white clouds. The text 'Reflectie op de dag' is overlaid in yellow at the top left, and 'door: Esther van Garderen & Ankie van Dijk' is overlaid in yellow at the bottom.

door: Esther van Garderen & Ankie van Dijk

Overhandiging





Vragen?

Hartelijk dank voor uw komst