Ontwerpprincipes

15 minuten stad

# Compacte en gemengde stad

* De belangrijkste voorzieningen (wonen, werken, winkels, zorg, scholing, entertainment) zijn vanaf dag 1 in het gebied aanwezig, bevinden zich op loopafstand van de woningen en zijn waar mogelijk verspreid over het gebied.
* 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) sluit aan bij de lokale bevolking om in- en uitgaande pendels te beperken.
* De openbare ruimte is dusdanig ontworpen dat het gebruik ervan kan meebewegen met veranderende behoeften, zowel op een dag (dubbelgebruik, bijvoorbeeld een autoweg als het regent, een voetgangersgebied als de zon schijnt), als over tientallen jaren.
* Rondom OV-knooppunten zoals stations wordt maximaal verdicht. M.n. de eerste 300 meter rondom de halte – waarvoor geen ander natransport dan lopen nodig is – worden maximaal benut voor verschillende functies.
* Er is ruimte voor nieuwe en / of alternatieve woonvormen.

# De leefbare stad

* In de openbare ruimte staat de mens centraal; dus de mens is het uitgangspunt, niet het voertuig.
* De openbare ruimte is aantrekkelijk, veilig, toegankelijk en nodigt uit tot buiten zijn en ontmoeting voor iedereen.
* Het gebied biedt 24/7 mogelijkheden om te verblijven, verpozen en te verplaatsen.
* Het gebied is levendig. Bijvoorbeeld door rijke gevels en actieve plinten. Om het aantal plintmeters zo groot mogelijk te maken én snelle looproutes mogelijk te maken, is er sprake van een fijnmazige verkaveling.
* Het gebied heeft een duidelijke identiteit.
* In het gebied is sprake van een combinatie van reuring, rust en ruis.
* Bij ontwikkeling worden groen en blauw in het gebied versterkt.
* De plekken waar mensen wonen en leven zijn zoveel mogelijk autoluw of zelfs autovrij. Voor zover dit nog niet direct mogelijk is, wordt het gebied zo ontworpen dat het op termijn wel autoluw / autovrij kan worden.
* Voor wegen met een doorstroomfunctie en voor wegen waar openbaar vervoer gebruik van maakt, geldt binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/h. Hierbuiten is gemotoriseerd verkeer te gast.

# Stappen

* Voor verplaatsingen tot 500 meter is lopen dé manier van verplaatsen. Hiernaast wordt lopen tot een afstand van 2,5km optimaal gefaciliteerd en gestimuleerd.
* Looproutes zijn toegankelijk, aantrekkelijk, logisch, vindbaar, veilig en comfortabel. Daaronder verstaan we bijvoorbeeld (niet uitputtend) het volgende:
	+ toegankelijk: obstakelvrije, ruime loopruimtes, aanwezigheid van opritjes en hellingbanen
	+ aantrekkelijk: aanwezigheid van groen, levendig, ruimte voor ontmoeting en spelen
	+ logisch: duidelijke oriëntatiepunten, herkenbare looproutes
	+ vindbaar: heldere bewegwijzering, aanwezigheid van gids- en geleidelijnen
	+ veilig: oversteekplaatsen zijn voor voetgangers, voldoende ogen op straat, verlichting
	+ Comfortabel: ruimte om te rusten
* Looproutes verbinden de belangrijkste bestemmingen in de directe leefomgeving met elkaar. Samen vormen zij een compleet en samenhangend netwerk, zowel binnen het gebied als tussen het gebied en omliggende gebieden.
* Het netwerk is fijnmazig waardoor voetgangers niet hoeven om te lopen als ze dat niet willen. Looproutes zijn korter dan autoroutes. Voetgangers en fietsers ondervinden zo min mogelijk hinder van barrières zoals (spoor)wegen en water.
* Er is sprake van een ‘hiërarchie’ in het loopnetwerk. Het netwerk bevat in ieder geval een kwalitatief hoogwaardig loopnetwerk (zeer aantrekkelijke, toegankelijke en brede trottoirs) dat de verschillende delen van de stad op een logische en veilige manier met elkaar verbindt. Via dit netwerk kunnen mensen aantrekkelijk van A naar B komen, maar het netwerk is juist ook gemaakt om ommetjes te komen maken. Dit kwalitatief hoogwaardige netwerk is binnen 5 minuten lopen van ieders voordeur te bereiken.

# Trappen

* Voor verplaatsingen binnen de stad boven de 500 meter heeft de fiets de hoofdrol .
* 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 fietsen richting grote voorzieningen en winkelgebieden.
* Het netwerk is fijnmazig. Fietsroutes zijn korter dan autoroutes.
* Fietsroutes zijn aantrekkelijk, logisch, vindbaar, veilig en comfortabel. Daaronder verstaan we bijvoorbeeld (niet uitputtend) het volgende:
	+ veilig: fietsers hoeven geen weg te delen met rijdende auto’s, oversteken zijn veilig, voldoende ogen op straat, goede verlichting, fietspaden zijn voldoende breed
	+ aantrekkelijk: afwisselend (niet alleen maar rechte lijnen), groen, prettige verharding en openbare kunst
	+ logisch en vindbaar: duidelijke oriëntatiepunten, herkenbare fietsroutes, heldere bewegwijzering
	+ fijnmazig: wie dat wil kan met de fiets zonder (veel) omrijden van A naar B
	+ comfortabel: goede verharding, en slimme inrichting van kruispunten
	+ toegankelijk: voldoende ruimte voor aangepaste fietsen en fijne oversteken voor voetgangers
* Fietsparkeerplaatsen en stallingsvoorzieningen zijn:
	+ goed beveiligd en voelen sociaal veilig
	+ toegankelijk en laagdrempelig: de fiets kan dichtbij huis geparkeerd/gestald worden met maximaal één tussendeur en zonder hoogteverschil of op maximaal 150 meter van een voorziening.
	+ bruikbaar voor zowel reguliere als buitenmodel fietsen dankzij voldoende grote en toegankelijke rekken en plekken
	+ bieden voldoende laadmogelijkheden voor elektrische fietsen
	+ zijn inpandig of netjes ingepast in de openbare ruimte (bij voorkeur in het groen)

# Openbaar vervoer

* Het OV
	+ is schoon en duurzaam
	+ is inclusief en toegankelijk
	+ is verkeers- en sociaalveilig
	+ is op loopafstand (max. 10 minuten) van alle woon- en werkplekken in het gebied. De belangrijkste looproutes naar OV-faciliteiten voldoen aan de eisen zoals gesteld in onderdeel 3.
	+ minimaliseert het benodigde aantal overstappen
	+ faciliteert multimodaliteit en ontmoedigt lopen en fietsen niet
	+ is aanwezig alvorens de eerste bewoner zijn intrek in het gebied neemt
	+ is zo ingericht dat het automatisch rijdende systemen faciliteert
* Het OV bestaat uit lijnen en haltes op verschillende schaalniveaus:
	+ grofmazig, snel en frequent hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).
	+ fijnmazig regulier openbaar vervoer (OV).
* HOV-stations
	+ worden gerealiseerd op plekken met (toekomstig) hoge bevolkingsdichtheden
	+ bevinden zich op loopafstand van 70% van de woon- en werkplekken
	+ bevinden zich op maximaal 5 min fietsen van alle woon- en werkplekken
	+ zijn alzijdig (zonder duidelijk voor- of achterkant). Het gehele station en het gebied eromheen heeft een hoge verblijfskwaliteit
	+ bieden reuring, bijvoorbeeld met allerhande voorzieningen (supermarkt, sportschool, etc.); ze zijn een aantrekkelijke plek om te verblijven en te wachten
	+ hebben veel ruimte voor fietsparkeren
* Reguliere OV-haltes
	+ zijn aantrekkelijk verbonden met woningen, werk of andere voorzieningen
	+ bieden beschutting en reisinformatie

# MaaS / deelmobiliteit

* Er is een divers aanbod van elektrische deelmobiliteit aanwezigdat
	+ digitaal goed is ontsloten en daarbij ook analoge boekingsalternatieven biedt voor personen die minder digivaardig zijn.
	+ ruimtelijk is geclusterd in mobiliteitshubs
	+ hiërarchisch is opgezet. Deel(bak)fietsen en -scooters zijn aantrekkelijker dan het OV, het OV is aantrekkelijker dan deelauto’s, deelauto’s zijn aantrekkelijker dan de privé-auto.
	+ kan dienen als batterij voor de wijk.
* Mobiliteitshubs
	+ bieden deelvervoer aan.
	+ zijn er in verschillende soorten, die samen een hiërarchisch netwerk vormen. De voorzieningen in een hub verschillen al naar gelang de hubsoort. Van kleine hubs met deelfietsen en -scooters op de hoek van de straat tot grote hubs aan de rand van de wijk waar men kan parkeren maar waar bijvoorbeeld ook ruimte is voor ontmoeting.
	+ zijn zo ontworpen dat ze verplaatsbaar en op- en afschaalbaar zijn.
	+ zijn logisch aangesloten op HOV-haltes
	+ wekken energie op.

# Privé-auto en logistiek

* Autoparkeren
	+ is gebundeld aan de rand van de wijk, zoveel mogelijk in combinatie met mobiliteitshubs.
	+ gaat uit van dubbel gebruik, bijv. door bewoners en bezoekers. Er worden geen eigen/ vaste parkeerplaatsen uitgegeven.
	+ is ingericht op 100% elektrisch laden. Het elektriciteitsnet heeft voldoende capaciteit voor het grootschalig laden van elektrische voertuigen.
	+ wordt ontwikkeld incl. een herbestemmingsvisie (wat te doen met de plot / gebouw als de vraag naar parkeren afneemt). Dat betekent bijvoorbeeld niet onder de grond bouwen (kelder laat zich niet transformeren naar bijv. woningen) en bouwen met voldoende hoge verdiepingen om te kunnen transformeren naar leefbare ruimte.
	+ is op basis van een parkeernorm die niet alleen afhankelijk is van kenmerken van de woning, maar ook van de kwaliteit van het voetgangers- en fietsnetwerk, het openbaar vervoer en deelmobiliteit.
	+ is betaald / via vergunningen om een waterbedeffect (parkeeroverlast in omliggende gebieden) te voorkomen.
* Autobewegingen in de wijk worden zo veel mogelijk beperkt, zowel voor bewoners als voor bezorgdiensten. Bijvoorbeeld door een slimme locatie van voorzieningen en werkplekken.
* De auto-infra wordt zo ontworpen, dat het autonoom rijden in de toekomst zoveel mogelijk faciliteert.
* Logistieke stromen worden gebundeld in een logistieke hub aan de rand van de stad. Vanaf hier worden voorzieningen bediend door zero-emissie vervoer.