



De 15-minutenstad

Hoe doe je dat?



De 15-minutenstad

Hoe doe je dat?

WHITEPAPER

20 april 2023

Rebel: Hannah Kandel & Djavan Braumuller
Fietzersbond: Ross Goorden
Wandelnet: Frank Hart

REBEL



Voorwoord

01

Tijd voor de 15-minutenstad

02

Ontwerpprincipes

1. Compacte en gemengde stad
2. De leefbare stad
3. Stappen
4. Trappen
5. Openbaar vervoer
6. Deelmobiliteit
7. Privéauto en logistiek

03

Dilemma's

04

Casestudies

Nieuw stadsdeel Pampus
Verdichting Meeuwenlaan

15 MINUTENSTAD

Voorwoord

De druk op de ruimte is nog nooit zo hoog geweest. De enorme woningbouwopgave, energietransitie en klimaatadaptatie vragen erom zuinig met onze ruimte om te gaan. 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. In deze opgave vonden Rebel, Fietzersbond en Wandelnet elkaar. Samen hebben we het 15-minutenstad concept uitgewerkt.

Voor u ligt het resultaat: een uitwerking van het 15 minuten-concept, waar we tegenaan lopen als we het concept in de praktijk brengen, en hoe die drempels weggenomen kunnen worden. Daarbij ligt de focus op infrastructuur voor voetgangers en fietsers.

We geven hiermee overheden, ontwikkelaars en andere geïnteresseerden handvatten voor het toepassen van het principe van de 15-minutenstad. Zo willen we een bijdrage leveren aan de leefbaarheid van de fysieke leefomgeving. Want de grootste opgave is niet bijna een miljoen woningen bouwen, maar werken aan gezonde en groene steden en dorpen, waar het in de toekomst goed wonen, werken en verblijven is.

**REBEL**

Hannah Kandel

**REBEL**

Djavan Braumuller

**F** Fietzersbond

Esther van Garderen

**F** Fietzersbond

Ross Goorden

**W** WANDELNET

Ankie van Dijk

**W** WANDELNET

Frank Hart



Tijd voor de 15-minutenstad

STEDELIJKE ONTWIKKELING MOET ANDERS

We staan in Nederland voor een enorme woningbouwopgave. Er liggen plannen voor bijna een miljoen nieuwe woningen, verspreid door Nederland. Ondertussen loopt ons mobiliteitssysteem vast. Op landelijk niveau (het hoofdwegennet en het hoofdtrainnet) en op lokaal niveau (denk aan fietsfiles, een tekort aan fietsparkeerplaatsen, gebrekkige looproutes en midden op straat geparkeerde bezorgdiensten). Tegelijkertijd nemen de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit af. De druk op de openbare ruimte was al fors. Tel daar één miljoen woningen bij op en je weet: dat gaat niet passen. Integraal naar woningbouw en mobiliteit kijken is populair, maar in de praktijk lastig. Als we op de huidige voet door blijven gaan, gaan de leefbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid steeds verder achteruit. Het moet dus anders. De fysieke leefomgeving en mobiliteit vormen samen één systeem en moeten dus ook vanuit een integrale bril ontwikkeld worden, met de mens als uitgangspunt. De opgave is dus niet: bouw één miljoen woningen. De opgave is: bouw groene en gezonde steden van de toekomst, waar het fijn leven, wonen, werken en verblijven is. En heb daarbij zowel aandacht voor de één miljoen nieuwe woningen, als voor de bestaande woningvoorraad. De bekostiging, stakeholders en besluitvorming zijn verschillend, en er is al snel sprake van een stapeling van eisen.

DE AFGELOPEN 100 JAAR MAAKTEN WE STEEDS MEER PLAATS VOOR DE AUTO

Onze steden waren niet altijd ingericht op de manier die we nu kennen. Sterker nog: de huidige stedelijke vorm is relatief nieuw. De eerste autoweg van ons land – van Amsterdam naar Den Haag – werd in 1938 voor verkeer opengesteld. De grote sprong kwam in de jaren '60 en '70. Auto's werden steeds betaalbaar-der en gemotoriseerd verkeer was een ware hype, ook onder planologen en stedenbouwkundigen. Langzamerhand kreeg de auto een steeds prominentere plaats in de stad. Voor de auto werd het asfalt uitgerold, terwijl de mens werd verbannen naar de randen van de straat. Ondertussen nam de afstand tussen woningen en voorzieningen steeds verder toe, want met de auto werd het makkelijker grote(re) afstanden af te leggen. En de mens – gewoontedier – raakte steeds meer gewend aan het gebruik van de glimmende bolide. Een vicieuze cirkel met autoafhankelijkheid als uitkomst.

NU IS HET TIJD OM TERUG TE GAAN NAAR DE 15-MINUTENSTAD

Wat is dan wel een goede manier om je stad in te richten? Hiervoor hoeven we eigenlijk niet ver te zoeken, maar moeten we wel een stukje terug in de tijd. Voor de opkomst van de auto speelde het leven zich veel meer af in de buurt. In elke wijk waren de belangrijkste voorzieningen te voet of met de fiets bereikbaar. Steeds meer beleidsmakers en bewoners willen daar naar terug. Sinds een paar jaar is het concept van de 15-minuten stad in zwang, onder aanvoering van Carlos Moreno (universiteit van Sorbonne) – die Nederland aanwijst als inspiratie voor het concept – en Anne Hidalgo (burgemeester van Parijs). De 15-minutenstad is een stedelijk concept waarbij alle voorzieningen die belangrijk zijn in het dagelijkse leven te voet of fiets bereikbaar zijn binnen 15 minuten van huis: onderwijs, zorg, werk, winkels, OV en ontspanning. Een 'oud' concept, met een nieuwe naam.

DIT WHITEPAPER BEVAT ONTWERPPRINCIPES VOOR DE 15-MINUTENSTAD, EN TIPS OM DIE PRINCIPES IN DE PRAKTIJK TE BRENGEN

Steeds meer steden proberen het concept van de 15-minutenstad te implementeren. Maar daarbij worden ruimte en mobiliteit nog te vaak los gezien. En integrale ontwerpen blijken in de praktijk lastig van de grond te krijgen. In dit whitepaper geven we een overzicht van ontwerpprincipes voor ruimte én mobiliteit die passen bij het 15 minuten-concept (hoofdstuk 2). Ook laten we zien tegen welke drempels overheden en ontwikkelaars aanlopen bij het in de praktijk brengen van die ontwerpprincipes, en hoe zij daar in de praktijk mee omgaan (hoofdstuk 3). Ter illustratie bevat deze whitepaper twee cases waarop de ontwerpprincipes zijn toegepast (hoofdstuk 4): één van een gebiedsontwikkeling van een nieuw stadsdeel (Almere Pampus) en één van een gebiedsontwikkeling in de bestaande stad (Zwolle Meeuwenlaan).

Het creëren van een 15-minutenstad is geen doel op zich maar een middel voor het realiseren van groene en gezonde steden, waar het fijn leven, wonen, werken en verblijven is. Bepaalde onderdelen van deze principes kunnen bijvoorbeeld ook op dorpen of kleinere ontwikkelingen worden toegepast. Doel van dit whitepaper is om overheden en ontwikkelaars handvatten te bieden om deze kwaliteiten te integreren in gebiedsontwikkelingen.

Ontwerpprincipes

ZEVEN PRINCIPES VOOR RUIMTE EN MOBILITEIT

Uitgangspunt voor de 15-minutenstad is dat de mens centraal staat en dat verplaatsingen duurzaam zijn.

Onder duurzame verplaatsingen verstaan wij:

- Verplaatsingen over korte afstanden
- Gezonde verplaatsingen
- Verplaatsingen voor iedereen ('inclusieve verplaatsingen')
- Schone verplaatsingen
- Veilige verplaatsingen
- Efficiënte verplaatsingen.
- Het gaat over drie vormen van efficiëntie:
 - Verkeers-efficiënte verplaatsingen
 - Ruimte-efficiënte verplaatsingen
 - Tijd-efficiënte verplaatsingen

Het hanteren van deze principes is gericht op het slaan van een brug tussen de werelden van mobiliteit en ruimte. Dat vereist een compacte, gemengde en leefbare stad. En de toepassing van het STOMP-principe, waarbij achtereenvolgens geredeneerd wordt vanuit de voetganger, de fietser, het OV, deel-mobiliteit en pas daarna vanuit de auto. Dit hoofdstuk bevat ontwerpprincipes die hierbij horen, namelijk:

•	COMPACTE EN GEMENGDE STAD	
•	LEEFBARE STAD	
•	STAPPEN	
•	TRAPPEN	
•	OV	
•	MOBILITY AS A SERVICE / DEELMOBILITEIT	
•	PRIVÉ-AUTO	

Deze ontwerpprincipes kunnen vooraf gebruikt worden als richtlijn bij het ontwerpen van een gebied – bijvoorbeeld bij het opstellen van een gebiedsplan of MobiliteitsProgramma van Eisen – maar ook om een bestaand ontwerp of gebied aan te toetsen. Niet alle principes zullen op ieder gebied van toepassing zijn, en dat hoeft ook niet. De principes zijn bedoeld als richtlijn en ter inspiratie, niet als blauwdruk. De principes zijn specifiek voor stedelijk gebied ontwikkeld.

Hoewel er tal van andere belangrijke onderwerpen zijn bij het ontwerpen van steden (sociaal, klimaat, circulair, etc.), hebben we er in dit whitepaper voor gekozen ons te beperken tot principes op het gebied van ruimtelijke ordening en mobiliteit.



COMPACTE EN GEMENGDE STAD

- ☐ De belangrijkste voorzieningen (onderwijs, zorg, werk, winkels, OV en ontspanning) zijn vanaf dag één 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). De werkgelegenheid sluit aan bij de kenmerken van de lokale bevolking en beperkt zo in- en uitgaande pendels.
- ☐ De openbare ruimte is zo 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 (parkeerplaatsen kunnen permanent omgevormd worden tot gebruiksgroen).
- ☐ Rondom OV-knooppunten zoals stations wordt maximaal verdicht. Met name de eerste 300 meter rondom de halte – waarvoor geen ander voor- of natransport dan lopen nodig is – wordt maximaal benut voor verschillende functies.
- ☐ Er is ruimte voor nieuwe en / of alternatieve woonvormen.





LEEFBARE STAD

- ☐ 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 biedt 24/7 mogelijkheden om te verblijven, verpozen en te verplaatsen.
- ☐ Het gebied is levendig en heeft een duidelijke identiteit. 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. Daarbij zijn er ook plaatsen waar rust te vinden is, en plaatsen waar juist sprake is van 'ruis'.
- ☐ Bij ontwikkeling worden groen en blauw in het gebied versterkt. Zowel voor de beleving als voor de (klimaatadaptieve) functionaliteit.
- ☐ Er is op plekken die bedoeld zijn voor verblijf en actieve mobiliteit een prettig microklimaat (bijvoorbeeld: weinig of geen windhinder en hittestress). Fiets- en voetgangersinfrastructuur is waar dat zinnig is gebundeld.
- ☐ De plekken waar mensen wonen en leven zijn zoveel mogelijk autovrij of anderszins autoluw. Voor zover dit nog niet direct mogelijk is, wordt het gebied zo ontworpen dat het op termijn wel autoluw / autovrij kan worden.
- ☐ Binnen de bebouwde kom is gemotoriseerd verkeer te gast. Voor wegen met een doorstroombaanfunctie en voor wegen waar openbaar vervoer gebruik van maakt, geldt binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30km/h.





STAPPEN

- 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. 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, oog voor voetgangersveiligheid waar ook fietsers (met verschillende snelheden) van dezelfde ruimte gebruik maken
 - 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 bevat in ieder geval een hoofdnetwerk, basisnetwerk en een groen, ontspannen netwerk die al dan niet deels overlappen met elkaar en de verschillende delen van de stad op een logische en veilige manier met elkaar verbinden. Via dit netwerk kunnen mensen aantrekkelijk van A naar B komen én verschillende ervaringen beleven. Het netwerk is echter evengoed gemaakt om ommetjes te komen maken. NB: het is belangrijk dat deze loopnetwerken ook in netwerkkaarten worden vastgelegd, als onderdeel van bijv. een gemeentelijk mobiliteitsplan.
- 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.
- Het recreatieve netwerk binnen de bebouwde kom sluit aan op de recreatieve routestructuur buiten de bebouwde kom (stad-land-verbinding).
- Looproutes stimuleren ketenreizen door openbaar vervoer, deelmobiliteit en herkomsten en bestemmingen met elkaar te verbinden.





TRAPPEN

- ☐ 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. Daaronder verstaan we bijvoorbeeld (niet uitputtend) het volgende:
 - veilig: fietsers hoeven geen weg te delen met snel rijdende auto's, veilige oversteken, voldoende ogen op straat, goede verlichting, fietspaden 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, slimme inrichting van kruispunten
 - toegankelijk: voldoende ruimte voor aangepaste fietsen en prettige oversteken (denk aan voldoende opstelruimte bij verkeerslichten voor fietsers)
- ☐ 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. In geval van voorzieningen geldt een afstand tot de fietsparkeerplaats / -stalling van maximaal 150 meter.
 - bruikbaar voor zowel reguliere als buitenmodel fietsen dankzij voldoende grote en toegankelijke rekken en plekken
 - voorzien van voldoende laadmogelijkheden voor elektrische fietsen
 - inpandig voor bewoners en netjes ingepast in de openbare ruimte voor bezoekers (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.
 - minimaliseert het benodigde aantal overstappen
 - faciliteert multimodaliteit; er is een soepele verbinding met loop- en fietsroutes en voorzieningen als fietsparkeren
 - 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 (max. 10 minuten) van 70% van de woon- en werkplekken
 - bevinden zich op maximaal 5 minuten 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 allerlei voorzieningen in of rond het station (supermarkt, sport-schoon, 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





MOBILITY AS A SERVICE EN DEELMOBILITEIT

- Er is een divers aanbod van elektrische deelmobiliteit aanwezig dat
 - digitaal goed is ontsloten én 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 privéauto
- 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
 - kunnen dienen als batterij voor de wijk
 - 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, bijvoorbeeld door bewoners en bezoekers. Er worden geen eigen / vaste parkeerplaatsen uitgegeven.
 - is ingericht op 100% elektrisch (bi-directioneel) laden. Het elektriciteitsnet heeft voldoende capaciteit voor het grootschalig laden van elektrische voertuigen.
 - wordt ontwikkeld inclusief een herbestemmingsvisie (wat te doen met de plot / het gebouw als de vraag naar parkeren afneemt). Dat betekent bijvoorbeeld: in principe niet onder de grond bouwen (kelder laat zich niet transformeren naar 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. Dat betekent bijvoorbeeld dat de parkeernorm bij een OV-knooppunt lager zal zijn.
 - is betaald en geregeld 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.
- Logistieke stromen worden gebundeld in een logistieke hub aan de rand van de stad. Vanaf hier worden voorzieningen bediend door zero-emissie vervoer.



Dilemma's

In de praktijk lukt het gemeenten en ontwikkelaars steeds vaker om principes zoals die uit hoofdstuk 2 toe te passen in hun ontwerp. Voor hen zit de grote uitdaging vooral in de vervolgstap: het realiseren van de principes in de praktijk. In dit hoofdstuk benoemen we een aantal veel voorkomende uitdagingen bij het in de praktijk brengen van de ontwerpprincipes. En benoemen we mogelijke manieren om daarmee om te gaan. Daarbij hebben wij ook de wijsheid niet in pacht. Niet op alle dilemma's zijn algemene antwoorden te formuleren.

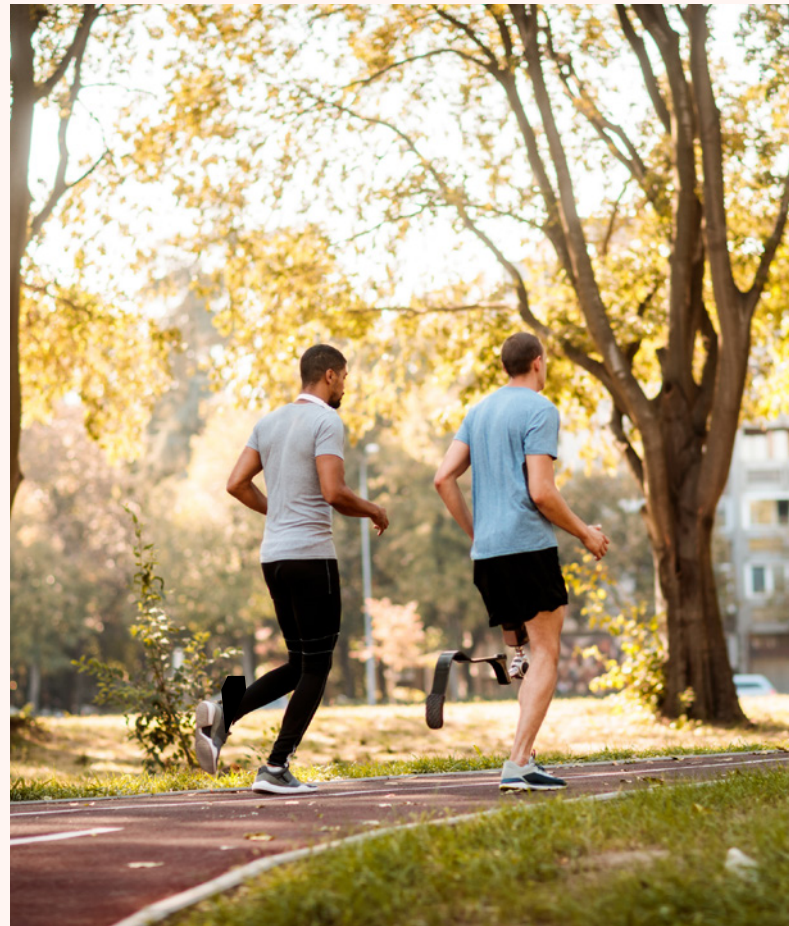
“Loop jij tegen andere zaken aan? Of heb je ideeën bij hoe met deze uitdagingen om te gaan? Laat het ons weten!”

1 2 3 4 5 6 7 8 9

IK WIL DE MENS CENTRAAL STELLEN IN HET ONTWERP, MAAR HOE DOE IK DAT ALS DE DOELGROEP VOOR DE GEBIEDSONTWIKKELING NOG ONBEKEND IS? EN HOE RICHT IK DE INFRASTRUCTUUR VOOR LOPEN, FIETSEN EN OV DAN IN? WANT WAT VOOR DE EEN AANTREKKELIJK IS, IS VOOR DE ANDERE ONTOEGANKELIJK, EN VICE VERSA.

Om de mens centraal te kunnen stellen in gebiedsontwikkeling is het van belang de motieven, wensen en eisen van de toekomstige gebruikers van de openbare ruimte te kennen. Als nog niet bekend is wie de nieuwe bewoners/gebruikers van het gebied zijn, of het is duidelijk dat het een heel diverse groep zal worden, kunnen twee insteken worden gekozen:

1. Ontwerp een veilige infrastructuur voor de meest kwetsbare groep verkeersdeelnemers (kinderen,



ouderen, mensen die hulpmiddelen gebruiken) en ga uit van de toegankelijkheidsnormen die gelden voor die groepen. Immers, als het voor die groep mensen veilig is om te verplaatsen en te verblijven zal dat voor de minder kwetsbare groep ook zo zijn. Een verkeersveilige omgeving verlaagt voor alle gebruikers de drempel om te lopen en fietsen,

2. ontwerp en ontwikkel de openbare ruimte zodanig dat de toekomstige bewoners die ruimte zelf voor een deel nog anders kunnen invullen en/of dat je het proces zo inricht dat de eerste 'oplevering' van het gebied nog niet meteen het eindstation is. Dat maakt het mogelijk dat na een x-aantal jaar met de bewoners een (beperkt aantal) aanpassingen kunnen worden gepleegd die de infrastructuur en openbare ruimte aantrekkelijker maken. Dit zou met name kunnen gelden voor (delen van) de openbare ruimte die ontmoeting en verblijf als belangrijk(st)e functie hebben en die zijn voorzien van bankjes, openbaar groen, speelvoorzieningen etc.

1 **2** 3 4 5 6 7 8 9

HOE GA IK OM MET ONZEKERHEDEN OVER DE TOEKOMST, ZEKER IN EEN LANGJARIGE ONTWIKKELING? WELKE BESLUITEN KAN OF MOET IK IN EEN VROEG STADIUM NEMEN, EN WELKE KAN IK BETER NOG EVEN UITSTELLEN?

Veel gebiedsontwikkelingen hebben een lange doorlooptijd. In die tijd kan er van alles gebeuren. Denk hierbij aan de IJmeerverbinding en de andere manieren van ontsluiting van Almere Pampus voor voetgangers, fietsers, OV en auto: welke verbinding er uiteindelijk gekozen zal worden, heeft een grote invloed op de rest van de ontwikkeling. Om ondanks die onzekerheden goede, toekomstvaste keuzes te kunnen maken, is het zinvol om (minstens) twee scenario's uit te werken voor over 30 – of liever nog – 100 jaar. Één gematigd scenario waarin de systemen zoals we die nu kennen min of meer nog bestaan, en één extreem scenario waarin er allerlei disruptieve ontwikkelingen hebben plaatsgevonden. Vanuit die scenario's kan vervolgens 'backcasting' plaatsvinden. Met backcasting wordt vanuit een scenario teruggedeneerd naar het heden, om te identificeren welke stappen wanneer nodig zijn om tot het gewenste eindbeeld te komen. Andersom is het ook nuttig om te 'forecasten': om los van de mogelijke scenario's te beredeneren welke ontwikkelingen zich naar verwachting voor zullen doen, en welke stappen wanneer genomen moeten worden. Dit proces van back- en forecasten maakt inzichtelijk op welke thema's en op welke momenten de verschillende toekomstbeelden uit elkaar gaan lopen. Dat maakt het mogelijk om te identificeren welke maatregelen

gelen 'no regret' zijn (ongeacht ontwikkelingen een goede keuze) en welke keuzes wellicht beter nog even uitgesteld kunnen worden, totdat meer duidelijk is over verdere ontwikkelingen.

Mogelijke manieren om adaptief te kunnen zijn, zijn bijvoorbeeld

- uitgaan van een modulair concept waarin woningen, groen, mobiliteit, etc. op- en afschaalbaar en verplaatsbaar zijn. Denk bijvoorbeeld ook aan parkeerplaatsen die herbestemd kunnen worden, of een systeem van superblocks waar de auto eerst wel tot overal mag rijden, en later alleen nog aan de 'buitenring'.
- uitgaan van een grid-structuur (een raster).
- parkeren oplossen aan de rand van het gebied.

Voorbeelden van manieren om keuzes nog even uit te stellen zijn bijvoorbeeld het OV gefaseerd aanleggen en opties zo lang mogelijk openhouden (bijvoorbeeld: hoeveel stations, waar precies en wanneer open). Soms kan het uitstellen van keuzes ertoe leiden dat bewoners ergens aan gewend raken, en dat dit vervolgens – voor hun gevoel – weer van hen afgenomen wordt. Het is belangrijk om in zo'n geval altijd direct iets anders aan te bieden. Bijvoorbeeld: niet meer parkeren voor de deur, maar wel hoogwaardig OV voor de deur. En natuurlijk kunnen niet alle keuzes uitgesteld worden.

Ten slotte: adaptief plannen betekent ook werken terwijl de winkel openblijft. Ook in de tussentijd moet de openbare ruimte een prettige plek zijn.



1 2 **3** 4 5 6 7 8 9

HOE ZORG IK DAT ER AL OP HET MOMENT DAT DE EERSTE BEWONERS HUN WONING BETREKKEN, DAT ER VOLDOENDE VOORZIENINGEN AANWEZIG ZIJN? BIJVOORBEELD HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER, WINKELS, SCHOLEN, ETC.

Het programma, het mobiliteitssysteem en bewoners en andere gebruikers kunnen niet los van elkaar gezien worden. Het is dus essentieel om in gezamenlijkheid over die drie na te denken. Het verhuizen naar een nieuwe plaats is voor de bewoners een levensverandering. Wanneer het gaat om een nieuw aan te leggen wijk creëert iedereen tegelijkertijd nieuwe gewoonten. Voor het aanslaan van het voorziene 15-minuten concept is het van belang dat de belangrijkste voorzieningen zoals OV, supermarkten, scholen etc. al aanwezig zijn op het moment dat de bewoners er komen wonen. Zodat het gewenste gedrag meteen toepasbaar is.

Voor vervoerders en ondernemers is het bij uitleglocaties en nieuwe stadsdelen lastig om deze investering al aan de voorkant te doen. Zie bijvoorbeeld Pampus. Pampus wordt een stadsdeel waar de kernkwaliteiten van Almere terugkomen: duurzaam, sociaal, bereikbaar, economisch krachtig en natuurlijk met echte natuur (o.a. de Almeerse Wadden). Maar welke bedrijven of welke soort bedrijvigheid vestigen zich op Pampus? En wie zijn hun werknemers? En wanneer worden economische functies gerealiseerd t.o.v. woningen? En wat is het mobiliteitsgedrag en de mobiliteitsbehoefte van de mensen die in Pampus komen wonen en werken?

Een mogelijke oplossing hiervoor is tweeledig. Allereerst is het goed om met behulp van data een beeld te schetsen van de wensen en behoeften van (toekomstige) bewoners. Vervolgens is het van belang om tijdig rond de tafel te gaan met partijen die een belangrijke rol spelen bij het vervullen van deze behoefte. Een goed voorbeeld hiervan is regio Midden-Holland. De regio heeft in de nieuwe OV-concessie opgenomen dat de concessiehouder: "...bij nieuwe woonwijken (waar tenminste 800 mensen gaan wonen) vanaf het moment van geplande oplevering van de 50e woning deze kern moet bedienen...". Dit idee kan voor andere typen voorzieningen worden verankerd in andere beleidsdocumenten zoals bijvoorbeeld erfpachtcontracten, stedenbouwkundig programma van eisen of bestemmingsplannen. Zo kan worden gewaarborgd dat de essentiële voorzieningen tijdig aanwezig zijn.



1 2 3 **4** 5 6 7 8 9

IK KRIJG ALLERLEI EISEN MEE VOOR HET GEBIED. OP HET GEBIED VAN MOBILITEIT, MAAR BIJVOORBEELD OOK ROND ENERGIE, BIODIVERSITEIT, CIRCULARITEIT EN WATER. HOE VOORKOM IK EEN STAPELING VAN EISEN VOOR EEN GEBIED? EN ALS IK HET NIET KAN VOORKOMEN: HOE GA IK ER DAN MEE OM? HOE MAAK IK EEN AFWEGING TUSSEN VERSCHILLENDE DOMEINEN? HOE ZORG IK VOOR INTEGRALITEIT, MAAR OOK VOOR VOLDOENDE FOCUS? EN HOE GA IK HIERBIJ OM MET SECTORAAL DENKEN?

Ruimte is beperkt. Daardoor is het soms niet mogelijk om alle eisen in te passen. Bovendien staan sommige eisen met elkaar op gespannen voet. Daar waar RO zegt dat een dode boom op een wandelpad kan blijven liggen als verrijking (spelen, biodiversiteit, etc.) ziet team beheer misschien wel een onaantrekkelijk straatbeeld.

Er is natuurlijk niet één oplossing voor dit dilemma. Prioriteiten stellen gebeurt primair politiek in omgevingsvisies. Vervolgens is het zaak eisen zoveel mogelijk slim te koppelen. Bijvoorbeeld biodiversiteit, water en groen via de aanleg van wadi-vijvers. Het is daarbij van belang een visie op het te ontwikkelen gebied te ontwikkelen die verder kijkt dan de duur van de herontwikkeling en oplevering. Zo kunnen ook beheervraagstukken meegenomen worden in de afweging.

Meer lezen over stapeling van eisen? [Zie de leidraad duurzame gebiedsontwikkeling die Rebel opstelde voor de gemeente Almere.](#)

1 2 3 4 **5** 6 7 8 9

DE IN HET GEBIED GELDENDE AUTOPARKEERNORM IS HOGER DAN IK ZOU WILLEN, EN / OF DE FIETSPARKEERNORM IS LAGER DAN IK ZOU WILLEN. HOE GA IK DAARMEE OM? HOE KAN IK ALSNOG LAGERE AUTOPARKEERNORMEN OF HOGERE FIETSPARKEERNORMEN TOEPASSEN OF AFDWINGEN?

Auto- en fietsparkeernormen zijn vaak vastgelegd in een parkeervisie en een bijbehorende nota parkeernormen. Soms is afwijken van de daarin vastgelegde normen mogelijk. Bijvoorbeeld: in Rotterdam kan een ontwikkelaar 'korting' krijgen op de parkeernorm als er OV of deelmobiliteit in de buurt is. Als dat in jouw gemeente niet kan, dan kan je een lagere autoparkeernorm en / of hogere fietsparkeernorm apart laten vaststellen door de Raad, bijvoorbeeld via het Mobiliteitsprogramma van Eisen. Een goede onderbouwing is daarbij vereist. Argumenten voor een lagere parkeernorm kunnen bijvoorbeeld zijn dat het autobezit onder de doelgroep laag is of dat er veel alternatieven voor de eigen auto beschikbaar zijn (lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit). Argumenten voor een hogere fietsparkeernorm kunnen zijn dat de doelgroep meer fietsen bezit dan als uitgangspunt is genomen in de norm, en / of dat meer fietsparkeerruimte fietsen stimuleert, wat bijdraagt aan beleidsopgaven zoals leefbaarheid en gezondheid.

Meer lezen over Mobiliteitsprogramma's van Eisen? [Zie de leidraad gebiedsontwikkeling & smart mobility van de MRA](#), en [de website van de MRA](#) voor verschillende voorbeelden van MobiliteitsProgramma's van Eisen.

“Het is van belang een visie op het gebied te ontwikkelen die verder kijkt dan de duur van de herontwikkeling en oplevering.

1 2 3 4 5 **6** 7 8 9

HOE GA IK OM MET INVESTERINGEN IN HET GEBIED BUITEN DE GEBIEDSONTWIKKELING, DIE RANDVOORWAARDELIJK OF MINSTENS VAN TOEGEVOEGDE WAARDE ZIJN VOOR DE ONTWIKKELING?

Investerings in het gebied buiten het plangebied die randvoorwaardelijk zijn voor een succesvolle realisatie worden bovenplanse kosten genoemd. Gemeenten kiezen er vaak voor om deze kosten te verevenen door deze tegenover een gebiedsontwikkeling met een positieve businesscase te zetten. Het verlies van de ene ontwikkeling compenseert de gemeente dan met de winst van de andere ontwikkeling. Hiervoor kan een gemeente een fonds oprichten waar ontwikkelaars (of andere personen/partijen die baat hebben) verplicht zijn om aan bij te dragen. In dit fonds kunnen ook bedrijven die zich in het gebied (gaan) vestigen geld storten (al dan niet verplicht door een gemeente middels het exploitatieplan). Verschillende gemeenten maken al gebruik van een dergelijk fonds, zoals Eindhoven.

Daarnaast kan de gemeente ook gebruik maken van baatbelasting om het vereveningsfonds te vullen. Hierbij kan de gemeente belasting heffen over de baten die een eigenaar van een onroerende zaak ondervindt van voorzieningen die door een gemeente (of met medewerking van een gemeente) tot stand zijn gebracht.

Dit alles behoeft een exploitatieplan dat doorgaans wordt gemaakt door het team ruimtelijke ordening. Randvoorwaardelijk hiervoor is verankering in kaderstellend beleid (structuurvisie, bestemmingsplan, omgevingsplan, etc.).

1 2 3 4 5 6 **7** 8 9

WIE BETAALT DE KOSTEN VOOR GEGARANDEERDE AANWEZIGHEID VAN DEELMOBILITEIT? WAT IS DE ROL VAN DE GEMEENTE IN DE ORGANISATIE EN BEKOSTIGING VAN DEELMOBILITEIT?

Deelmobiliteit kan een grote bijdrage leveren aan een gebied waar het fijn leven, wonen, werken en verblijven is. Het is dan wel van belang dat de juiste vervoermiddelen worden aangeboden, en dat gebruikers niet naast grijpen. Anders is het niet praktisch uitvoerbaar om de gewenste hoofdrol voor de voetganger en de fietser helemaal door te voeren. Er moet immers af en toe toch een bankstel of wasmachine worden opgehaald.

De gegarandeerde aanwezigheid van voldoende deelmobiliteit in een gebied komt niet vanzelf tot stand. Daar moeten gemeente en / of ontwikkelaars actief op sturen, en vaak ook voor betalen aan de deelmobiliteitsaanbieder. Het is daarbij wenselijk dat niet ieder plot of iedere gebiedsontwikkeling zelf een deelmo-



bilitéitssysteem ontwikkelt. Aansluiten bij een breder systeem van deelmobiliteit is zowel wenselijk voor de gebruikers (meer keuze, een groter netwerk) als voor de betalende partij (lagere kosten ten gevolge van schaalvoordelen).

Als de gemeente een grondpositie heeft, kan de gemeente vanuit die eigendomsrol eisen stellen aan een gezamenlijke aanpak van deelmobiliteit en parkeren door ontwikkelaars. Vanuit sturingsmechanismen gedacht, is het wenselijk als deze gezamenlijke deelmobiliteit en parkeeroplossing in eigendom is van de gemeente. De ontwikkelaar vergoedt de gemeente hier dan voor.

Als de gemeente geen grondpositie heeft, kan zij in theorie via het bestemmings- of omgevingsplan afdwingen dat alle mobiliteit van een ontwikkeling op een collectieve manier wordt opgelost, buiten de gebiedsontwikkeling. In M4H in Rotterdam en de Merwedekanaalzone in Utrecht zijn bijvoorbeeld grote gemeenschappelijke parkeergarages (mobiliteitshubs) voorzien. Vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte is dit een aantrekkelijke optie. Want alle mobiliteit – van bewoners én bezoekers – kan in deze optie aan de rand van het gebied opgevangen worden, waardoor de kwaliteit in het gebied toeneemt en er een beter evenwicht ontstaat tussen kosten en opbrengsten. Deze optie is echter ook complex. Onderwerpen als kostenverrekening, governance, wederzijdse afhankelijkheden en fasering spelen een grote rol. Een alternatief is dat ontwikkelaars alleen bezoekersparkeren collectief oplossen.

Meer lezen over deelmobiliteit en hubs? [Zie de wijzer mobiliteitshubs van de MRA.](#)

1 2 3 4 5 6 7 **8** 9**DE STAD IS STEEDS IN BEWEGING. WAT BETEKEN DAT VOOR DE IDENTITEIT VAN MIJN GEBIED?**

Een gebied (wijk/buurt) heeft op zichzelf geen identiteit: de mensen die er wonen, werken en verblijven bepalen die. Mensen identificeren zich makkelijker met hun buurt (wijkniveau is lastiger) als de openbare ruimte gelegenheid biedt om te verblijven, ontmoeten, spelen. Door deze verblijfsruimten centraal in buurten te plannen en prettig, veilig en toegankelijk in te richten ontstaan plekken waar bewoners zich mee identificeren en waar ze trots op zijn. Daarmee raken ze ook meer betrokken om die plek te 'beschermen'. Als de samenstelling van een buurt om wat voor reden dan ook verandert blijft die plek aanwezig. Het monitoren van het gebruik kan inzicht geven of een (her)inrichting nodig is om de functie in stand te houden (bijvoorbeeld meer bankjes en minder speeltoestellen omdat de buurt vergrijsd).

1 2 3 4 5 6 7 8 **9****HOE VERLEID IK MENSEN HUN FIETS BINNEN TE PARKEREN?**

Nog te vaak zien we dat mensen hun fiets buiten parkeren, terwijl inpandige fietsparkeerruimte leeg staat. Om het gebruik van inpandige fietsparkeerruimte te optimaliseren, is het van belang dat

- er een logische route is, waarbij de gebruiker logischerwijs naar de ingang van de inpandige stalling fietst en kan doorlopen het gebouw of de binnentuin in.
- de toegang tot inpandig parkeren ook met aangepaste fietsen of bakfietsen simpel te passeren is
- gezamenlijke stallingen niet te groot in schaal zijn, zodat er een veiligheids- en verantwoordelijkheidsgevoel ontstaat. Dit versterkt het effect van sociale controle.
- bovenrekken in stallingen alleen als "extra" plek gebruikt worden, bijvoorbeeld voor het stallen van tweede of derde fietsen. Voor de dagelijkse fiets zijn bovenrekken voor veel mensen zwaar of onhandig.



Casestudies

CASESTUDIES

We hebben de ontwerpprincipes uit hoofdstuk 4 toegepast op twee casussen: nieuw stadsdeel Almere Pampus, en transformatielocatie Zwolle Meeuwenlaan. Almere Pampus is nu vrijwel volledig onbebouwd. Dit betekent dat er behalve voor het aansluiten op bestaande structuren geen fysieke obstakels zijn voor het realiseren van een 15-minutenstad. De keerzijde is dat je bij een nieuw aan te leggen gebied op voorhand niet precies weet wie er komen wonen en werken. Als transformatielocatie heeft Meeuwenlaan wel al bestaande structuren. De bestaande context is van invloed op de wijze waarop

ontwerpprincipes toegepast (kunnen) worden. Deze twee typologieën zijn gekozen omdat een significant deel van de ontwikkellocaties in Nederland (deels) valt in een van deze twee categorieën.

In dit hoofdstuk laten we voor iedere casus een aantal principes zien die aandacht behoeven, of op een interessante manier zijn uitgewerkt (niet uitputtend). Op de casus Meeuwenlaan zijn daarnaast een aantal ontwerpprincipes niet van toepassing; die lichten we ook toe.



Casus: nieuw stadsdeel Pampus

Almere Pampus is een nieuw aan te leggen stadsdeel gelegen in het uiterste westen van de Flevopolder, aan het IJmeer. De plannen voor Almere Pampus bevinden zich nog in de ontwerpfasen. Op dit moment is Pampus nog een groene, onbebouwde polder. De eerste fase van Pampus moet in 2030 gerealiseerd zijn. Uiteindelijk staat in de plannen dat Pampus plaats biedt aan 25.000 tot 35.000 woningen én 16.000 banen. Voor het toepassen van onze ontwerp-principes kijken we met name naar de eerste fase van Pampus.

Een goed mobiliteitsconcept is essentieel voor Pampus. Want zelfs zonder Pampus zijn er al forse mobiliteitsproblemen in de metropoolregio Amsterdam en Almere. Als de vervoersvraag gefaciliteerd blijft worden zonder aanvullende mobiliteitsmaatregelen, dan zullen de negatieve gevolgen enorm zijn.



Compacte en gemengde stad

Voorzieningen op loopafstand

Idealiter zijn de belangrijkste voorzieningen (onderwijs, zorg, werk, winkels, OV en ontspanning) vanaf dag één in het gebied aanwezig. Dit kan zeker in het begin lastig kan zijn: omdat Pampus gefaseerd wordt ontwikkeld, wonen en werken er in het begin nog te weinig mensen om het voor voorzieningen aantrekkelijk te maken zich in het gebied te vestigen. Zie ook het dilemma “Hoe zorg ik dat er al op het moment dat de eerste bewoners hun woning betrekken, dat er voldoende voorzieningen aanwezig zijn?”

Daarnaast is de mate waarin voorzieningen zich op loopafstand van de voordeur bevinden mede afhankelijk van de dichtheid waarin gebouwd wordt. Naarmate dichtheden lager zijn, zullen mensen gemiddeld verder bij voorzieningen vandaan wonen. De dichtheid van bouwen hangt op zijn beurt weer sterk samen met de doelgroep.

Ten slotte zij opgemerkt dat Almere vanuit haar oorspronkelijk ontwerp gericht is op auto, OV en fiets. Het is nog niet altijd gangbaar dat voorzieningen zich op loopafstand bevinden.

Diverse werkgelegenheid

Idealiter is de werkgelegenheid divers (verschillende soorten banen), en sluit deze aan bij de kenmerken

van de lokale bevolking. Maar in Pampus is nog niet bekend wie er komen wonen, en dus ook niet welk type werkgelegenheid daarbij hoort. Zie ook het dilemma “Ik wil de mens centraal stellen, maar hoe doe ik dat als de doelgroep voor de gebiedsontwikkeling nog onbekend is?” Bovendien is de werkgelegenheid maar beperkt maakbaar: de gemeente kan wel sturen op het gewenste type werkgelegenheid, maar waar en wanneer bedrijven zich willen vestigen blijft aan de voorkant een onzekerheid.



De leefbare stad

24/7 mogelijkheden om te verblijven, verpozen en verplaatsen

Idealiter is een gebied levendig, en biedt het 24/7 mogelijkheden om te verblijven, verpozen en te verplaatsen. Dit is zeker in het begin een aandachtspunt. Want Pampus wordt niet in één keer gebouwd. In het begin wonen en werken er nog niet voldoende mensen om aan deze wens te kunnen voldoen. Het is niet erg dat er niet direct 24/7 mogelijkheden zijn. Wel is het van belang dat de sociale veiligheid geborgd is.

Veel plintmeters

Een groot aantal plintmeters biedt ruimte voor veel levendigheid op straatniveau. Om veel plintmeters te realiseren, is een fijnmazige verkaveling wenselijk. Hoe fijnmazig de verkaveling kan zijn, hangt samen met de dichtheden waarin er gebouwd wordt: hoe hoger de dichtheden, hoe fijnmaziger de verkaveling kan zijn. De keuze voor een bepaalde dichtheid is voor Pampus nog niet gemaakt, en hangt sterk samen met de doelgroep voor het gebied.

Autovrij of zelfs autoluw

De plekken waar mensen wonen en leven zijn liefst zoveel mogelijk autovrij of anderszins autoluw. In Almere is dit een aandachtspunt: het voor de deur kunnen parkeren is hier vrij gebruikelijk. Parkeren op afstand zal voor veel mensen als een stap ervaren worden. Verwachting is echter dat als daar iets tegenover staat – bijvoorbeeld een prettigere woonomgeving – mensen daartoe wel bereid zullen zijn.



Stappen

Looproutes zijn aaneengesloten

Looproutes zijn idealiter aaneengesloten, en vormen samen een netwerk. Binnen de gebiedsontwikkeling, maar ook daarbuiten. Aandachtspunt voor Pampus is dat er in Almere nog geen duidelijk loopnetwerk is. Dat betekent dat er op dit moment geen logische plekken zijn waar het voetgangersnetwerk van Pampus aan kan sluiten op voetgangersnetwerk in omliggende wijken. Het principe van aaneengesloten looproutes vergt dus niet alleen goede loopverbindingen binnen Pampus, maar ook de aanleg van een goed loopnetwerk buiten Pampus. Pampus kan daarvoor als vliegwiel dienen. Zie ook het dilemma "Hoe ga ik om met investeringen in het gebied buiten de gebiedsontwikkeling, die randvoorwaardelijk of minstens van toegevoegde waarde zijn voor de ontwikkeling?"



Trappen

Fietsnetwerk

Net als bij looproutes geldt dat fietsroutes met elkaar verbonden moeten zijn in een aaneengesloten netwerk, binnen én buiten het gebied. De uitdaging is hier tweeledig. Ten eerste: bij de ontwikkeling van het eerste deelgebied van Pampus is nog niet precies bekend hoe de andere deelgebieden ontworpen zullen worden. Om ervoor te zorgen dat er ondanks die onzekerheid geïnvesteerd wordt in een goed en robuust fietsnetwerk, kan ervoor gekozen worden te werken met modulaire, circulaire fietspaden. Indien nodig kunnen die in de toekomst verplaatst worden. Zie ook het dilemma "Hoe ga ik om met onzekerheden over de toekomst, zeker in een langjarige ontwikkeling?"

Ten tweede: sociale veiligheid in de polder is een aandachtspunt. Een hele route elke avond en nacht uitlichten, is doorgaans niet gewenst vanwege de verstoring van dieren. Met slimme verlichting kan de sociale veiligheid ook bij een kleinere hoeveelheid fietsers zoveel mogelijk worden geborgd.



Openbaar vervoer

OV vanaf dag één aanwezig

Het is wenselijk dat er vanaf dag één kwalitatief hoogwaardig aanwezig is, zodat de eerste bewoners en bezoekers daar gebruik van kunnen maken en het OV direct als gewoonte omarmen. Echter: dit brengt flinke aanloopkosten met zich mee. Want aanvankelijk zullen er nog te weinig gebruikers van het OV zijn voor een enigszins sluitende business case. Zie ook het dilemma "Hoe zorg ik dat er al op het moment

dat de eerste bewoners hun woning betrekken, dat er voldoende voorzieningen aanwezig zijn?"

HOV-stations op 5 minuten fietsen

Idealiter bevindt zich op maximaal 5 min fietsen van alle woon- en werkplekken een HOV-station. De tot op heden in Pampus ingetekende HOV-stations (trein en metro, zie kaart) bevinden zich niet op 5 minuten fietsen van alle woon- en werkplekken. Om dit principe te realiseren, zouden er of meer trein- of metrostations ingetekend moeten worden, of zou er een busnetwerk met HOV-kwaliteit geïmplementeerd moeten worden.



Deelmobiliteit

Aanbod deelmobiliteit

Idealiter is er een divers aanbod van deelmobiliteit aanwezig in een gebied. Als aanbieders van deelmobiliteit voldoende markt zien in Pampus, zullen zij – voor zover beleidskaders dat toelaten – deelmobiliteit aanbieden in Pampus. Als de gemeente eisen wil stellen aan de aanwezigheid van deelmobiliteit en hubs in Pampus – bijvoorbeeld aan het aantal of type voertuigen, of aan de locaties waar dit wordt aangeboden – bestaat de kans dat hiervoor betaald moet worden. De vraag is wie dit betaalt: de gemeente, de ontwikkelaar, of de gebruiker. Zie ook het dilemma "Wie betaalt de kosten voor gegarandeerde aanwezigheid van deelmobiliteit?"

Mobiliteitshubs

Idealiter is de aanwezige deelmobiliteit geclusterd in mobiliteitshubs. Als de mobiliteitshubs gebouwd of in pandig zijn, is er vaak sprake van een onrendabele top. De vastgoedkosten kunnen doorgaans niet betaald worden uit de exploitatie van deelvervoer of parkeren. Als de gemeente in pandige of gebouwde hubs wil afdwingen, bestaat de kans dat hiervoor betaald moet worden. De vraag is wie dit betaalt: de gemeente, de ontwikkelaar, of de gebruiker. Daarnaast kan het onwenselijk zijn dat iedere ontwikkelaar zijn eigen hub realiseert. Bijvoorbeeld omdat één grotere hub gewenst is, in plaats van x kleinere. In dat geval zullen ontwikkelaars samen moeten werken om een gezamenlijke hub te realiseren. Dit vraagt doorgaans regie van de gemeente. Zie ook het dilemma "Wie betaalt de kosten voor gegarandeerde aanwezigheid van deelmobiliteit?"



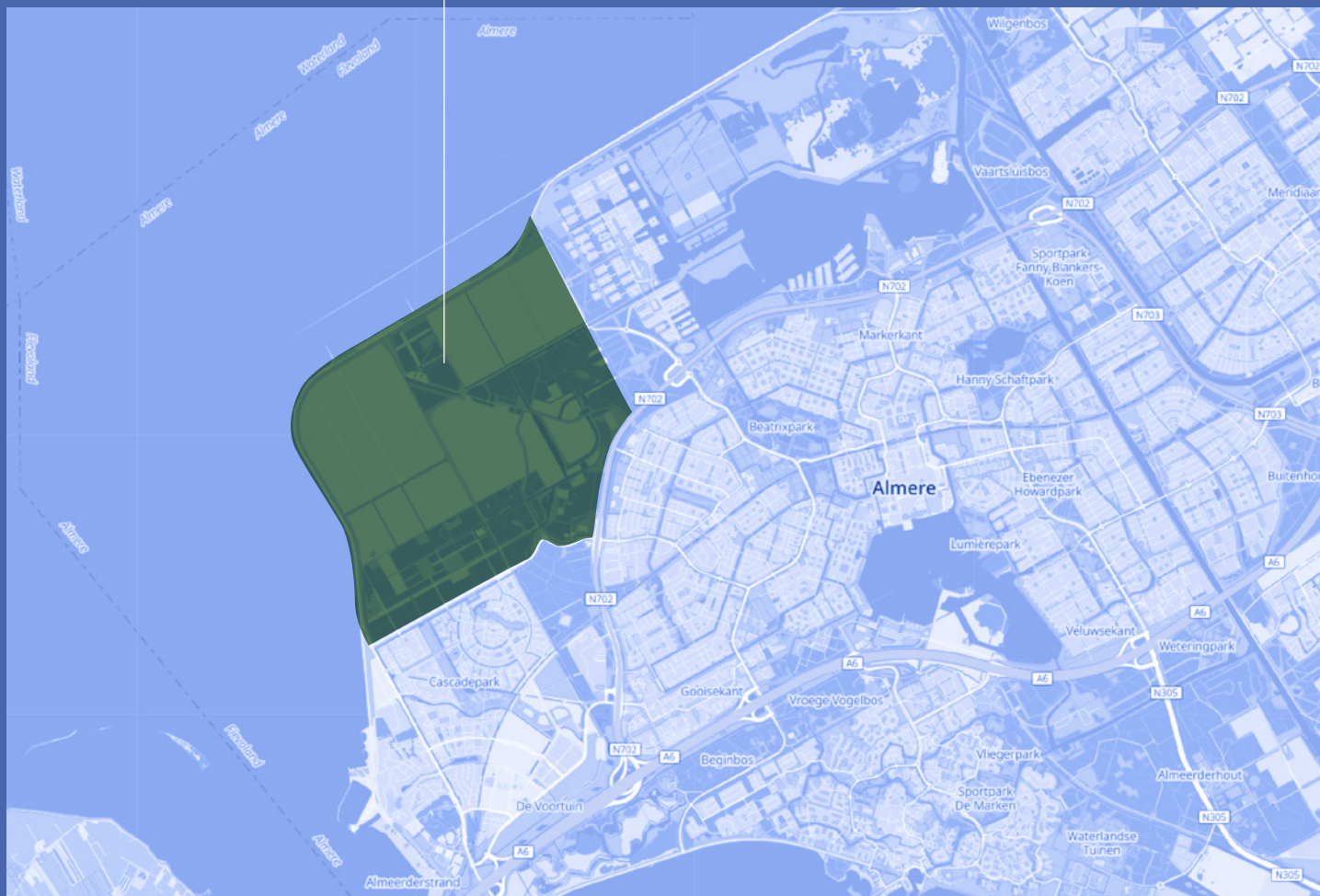
Privéauto en logistiek

Dubbelgebruik autoparkeren

Om het aantal benodigde parkeerplaatsen te beperken (en zo ruimte vrij te spelen en kosten te besparen) is er idealiter sprake van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dat betekent dat bewoners en bezoekers gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen. En dat er geen eigen / vaste parkeerplaatsen worden uitgegeven. In het algemeen wordt het niet kunnen aanbieden van een eigen / vaste parkeerplaatsen door ontwikkelaars soms als een no-go gezien. Zij vrezen dat een dure woningen zonder vaste parkeerplaats niet goed verkoopbaar is. Voor Almere specifiek geldt daarnaast dat het voor relatief veel mensen gebruikelijk is een eigen parkeerplek te hebben.

Het niet hebben van een eigen parkeerplek kan een drempel zijn om in Pampus te gaan wonen. Net als bij parkeren op afstand is de verwachting dat als er iets tegenover staat – bijvoorbeeld een prettigere woonomgeving – mensen wel bereid zullen zijn een woning te kopen zonder vaste / eigen parkeerplaats. Zie ook het dilemma “De in het gebied geldende autoparkeernorm is hoger dan ik zou willen, en / of de fietsparkeernorm is lager dan ik zou willen.”

Pampus



Casus:

transformatielocatie

Meeuwenlaan

Het gebied tussen de Meeuwenlaan en de A28 zal worden getransformeerd van kantorenlocatie tot een nieuwe stadsbuurt. De realisatiefase loopt van 2024 tot 2028 en in totaal zullen er circa 700 woningen en een aanvullend klein programma aan niet-wonenfuncties gerealiseerd worden. De ontwikkelzone ligt in de overgang van de oude binnenstad naar de stadswijk Kamperpoort. Daarmee is de ontwikkelzone sterk verbonden met het centrum van Zwolle. Het ontwerp van de ontwikkeling richt zich op groenstedelijk wonen met ruimte voor ontmoeting. Voor het toepassen van de ontwerpprincipes hanteren we de toekomstige situatie in 2030 zoals geschetst in de gebiedsvisie ontwikkelzone Meeuwenlaan van maart 2022

forse mobiliteitsproblemen in de metropoolregio Amsterdam en Almere. Als de vervoersvraag gefaciliteerd blijft worden zonder aanvullende mobiliteitsmaatregelen, dan zullen de negatieve gevolgen enorm zijn.



Compacte en gemengde stad

Diverse werkgelegenheid

Aangezien het een transformatielocatie betreft in de bestaande stad dicht bij het centrum, gaat dit ontwerpprincipe minder op. Wel wordt momenteel gestudeerd op een aanvullend niet-wonen programma dat een aanvulling vormt op de bestaande wijk.



De leefbare stad

24/7 mogelijkheden om te verblijven, verpozen en verplaatsen

Idealiter is een gebied levendig, en biedt het 24/7 mogelijkheden om te verblijven, verpozen en te verplaatsen. Binnen het plangebied van Meeuwenlaan zijn echter vrijwel geen voorzieningen aanwezig die 24/7 mogelijkheden bieden om te verblijven, verpozen en te verplaatsen. Hiervoor leunt de Meeuwenlaan op de binnenstad die zich op loopafstand bevindt.



Stappen

Zo min mogelijk barrières op looproutes

Het aantal barrières (autowegen, spoor, water, etc.) op looproutes is het liefst zo beperkt mogelijk. De Meeuwenlaan (de weg, niet de gebiedsontwikkeling) vormt een barrière voor voetgangers die vanuit het centrum naar de locatie komen lopen. Dit is niet onoverkomelijk, maar kan voorkomen worden door de Meeuwenlaan te 'knippen' of aantrekkelijke oversteekplaatsen te realiseren

Verbonden loopnetwerk

Looproutes zijn idealiter aaneengesloten, en vormen samen een netwerk. Binnen de gebiedsontwikkeling, maar ook daarbuiten. Binnen het plangebied van Meeuwenlaan is er veel aandacht voor looproutes. Maar de looproutes buiten het plangebied zijn minder aantrekkelijk. M.n. op de verbinding met het centrum en het station zijn betere looproutes wenselijk. Zie ook het dilemma "Hoe ga ik om met investeringen in het gebied buiten de gebiedsontwikkeling, die randvoorwaardelijk of minstens van toegevoegde waarde zijn voor de ontwikkeling?"



Trappen

Veilig fietsnetwerk

De fietser deelt zijn infrastructuur in de gebiedsontwikkeling Meeuwenlaan met andere modaliteiten. Soms met voetgangers, en soms met auto's (op een 30 km/u weg). Daar is in zichzelf niets mis mee, mits het aantal fietsers, voetgangers en auto's dit toelaat.



Deelmobiliteit

Energie-opwekkende mobiliteitshubs

In de gebiedsvisie van Meeuwenlaan is sprake van mobiliteitshubs met deelmobiliteit, hoewel het plaatsen van zonnepanelen waarschijnlijk lijkt, is nog niet formeel aangegeven dat deze geplaatst zullen worden. Mobiliteitshubs die energie opwekken (en opslaan) kunnen een belangrijke rol spelen in de energietransitie. Het is dan ook wenselijk de kansen op dit gebied te onderzoeken. Zie het dilemma "Ik krijg allerlei eisen mee voor het gebied."



Ontwerpprincipe auto

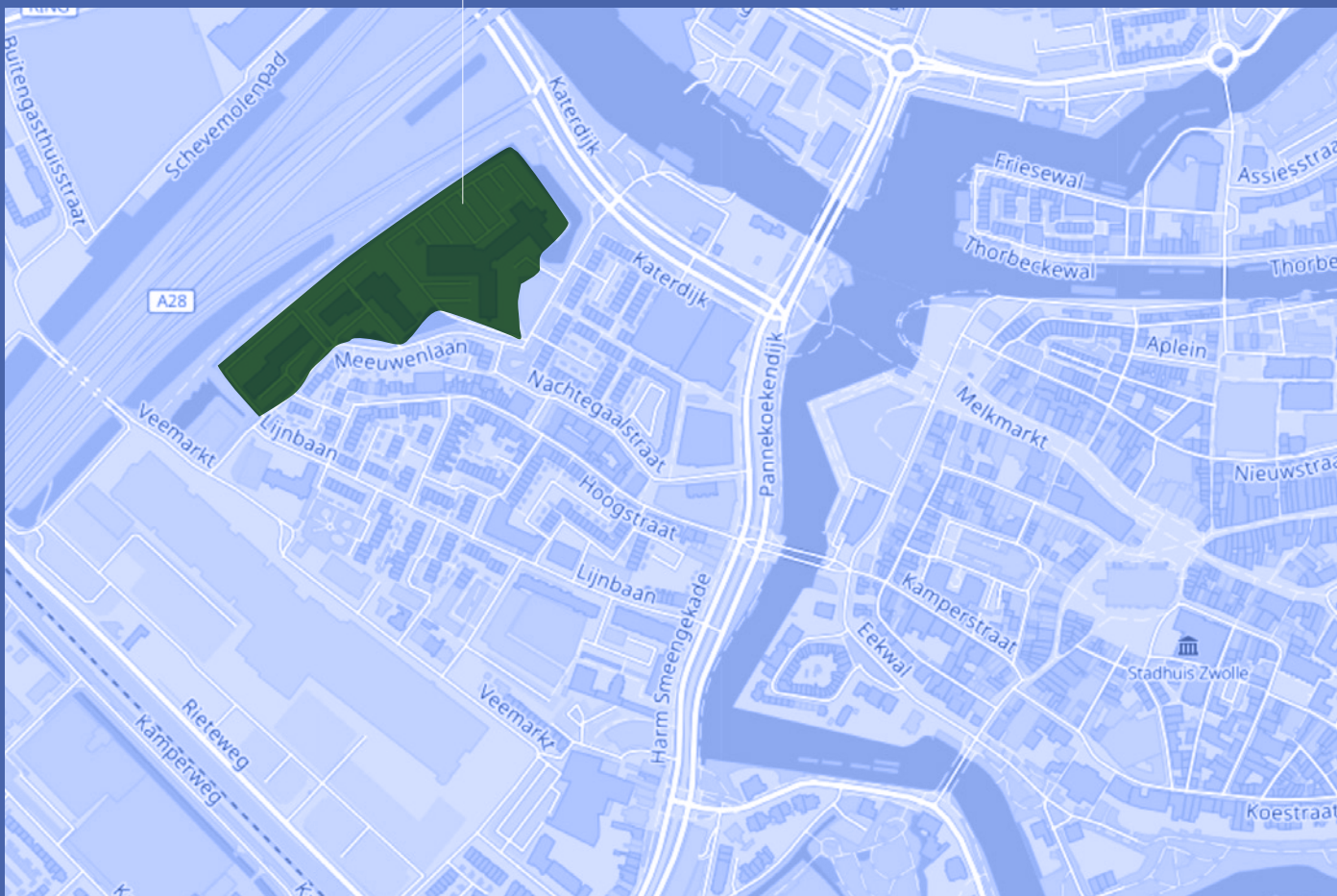
Dubbelgebruik autoparkeren

Om het aantal benodigde parkeerplaatsen te beperken (en zo ruimte vrij te spelen en kosten te besparen) is er idealiter sprake van dubb elgebruik van parkeerplaatsen. Dat betekent dat bewoners en bezoekers gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen. En dat er geen eigen / vaste parkeerplaatsen parkeerplaatsen worden uitgegeven. In Meeuwenlaan krijgt een deel van de dure woningen mogelijk een langjarig parkeerrecht, maar geen eigendom. Dat is een mooie manier om enerzijds in te bestaande behoefte te voorzien, en anderzijds in de toekomst andere keuzes te kunnen maken.

Betaald parkeren

Om parkeeroverlast te voorkomen is het soms zinnig om betaald parkeren / vergunningsparkeren in te voeren. Ook voor Meeuwenlaan is dit relevant. Op dit moment is er sprake van betaald parkeren bij de voorzieningen (o.a. bioscoop) in de directe nabijheid van Meeuwenlaan. Echter niet op alle momenten van de dag. Als er in het gebied Meeuwenlaan gratis geparkeerd wordt, kan het zijn dat bezoekers van die voorzieningen hun auto in het gebied Meeuwenlaan parkeren. Met overlast voor de bewoners en bezoekers van Meeuwenlaan van dien.

Meeuwenlaan



De 15-minutenstad

Hoe doe je dat?

WHITEPAPER

20 april 2023

Rebel: Hannah Kandel - hannah.kandel@rebelgroup.com

Rebel: Djavan Braumuller - djavan.braumuller@rebelgroup.com

Fietzersbond: Ross Goorden - r.goorden@fietzersbond.nl

Wandelnet: Frank Hart - fhart@wandelnet.nl

REBEL



W/WANDELNET
Altijd in beweging

Credits foto's:

Dutch Cycling Embassy (pag1, pag 8, pag. 14)