

SAR
UIN
SAD

Dit is een pleidooi om mobiliteit in te zetten als hefboom om de leefkwaliteit van de Rotterdamse Zuidelijke Tuinsteden te verbeteren. Door de tuinsteden meer voor voetgangers en fietsers en minder voor de auto in te richten worden de wijken mooier, gezonder en leefbaarder. Hiervoor zal integraler gewerkt moeten worden dan nu het geval is. Door de veranderingen aan het Rotterdamse mobiliteitssysteem, ingezet vanwege het Rotterdamse duurzaamheidsbeleid, in samenhang met ingrepen in de ruimtelijke structuur en sociale impulsen vorm te geven, transformeren de tuinsteden tot ware Struinsteden.

Het pleidooi is het eindproduct van twee jaar ontwerpend onderzoek naar de (ruimtelijke) impact van mobiliteit op de leefbaarheid van de Zuidelijke Tuinsteden. Het onderzoek beschouwde mobiliteit in de breedst mogelijke zin: iedere beweging buiten de voordeur, van wandeling door het park tot woon-werkverkeer, is een mobiliteitsbeweging.

Vanuit deze invalshoek bleken bijna alle grote opgaven, van de energietransitie tot stadsontwikkeling tot de kwaliteit van de openbare ruimte, verweven met mobiliteit. Het boekje richt zich daarom niet alleen op verkeerskundigen, maar op alle ontwerpers en stadmakers die actief zijn in de Zuidelijke Tuinsteden en de vele soortgelijke naoorlogse wijken in Rotterdam en de rest van Nederland.

Het pleidooi is opgebouwd uit drie onderdelen. De staat van de Tuinstad beschrijft hoe de ruimtelijke condities en belangrijkste opgaven van de Zuidelijke Tuinsteden verweven zijn met mobiliteit. Van Tuinstad naar Struinstad schetst het toekomstbeeld waar een integrale aanpak van de opgaven van de tuinsteden toe kan leiden en beschrijft de belangrijkste ruimtelijke ingrepen die kans bieden daar te komen. Aan de slag met de Struinstad biedt concrete handvatten en inzichten voor de stadmakers actief in de Zuidelijke Tuinsteden om direct vorm te gaan geven aan de Struinstad.

A

B

C



**tuinstad (de, zelfstandig
naamwoord)**

Uitspraak: / 'tœyn.stat/

Betekenis:

**ruim opgezette (stads)wijk, met
veel groen, open ruimte en strikt
gescheiden functies voor wonen,
werken en recreatie**

**(historisch, stedenbouwkundig)
Afgeleid van het Engelse garden
city, een concept van de Britse
stedenbouwkundige Ebenezer
Howard (eind 19e eeuw). Bedoeld
als tegenreactie op de overbevolkte
en ongezonde industriesteden.**

A

de staat van
de tuinstad

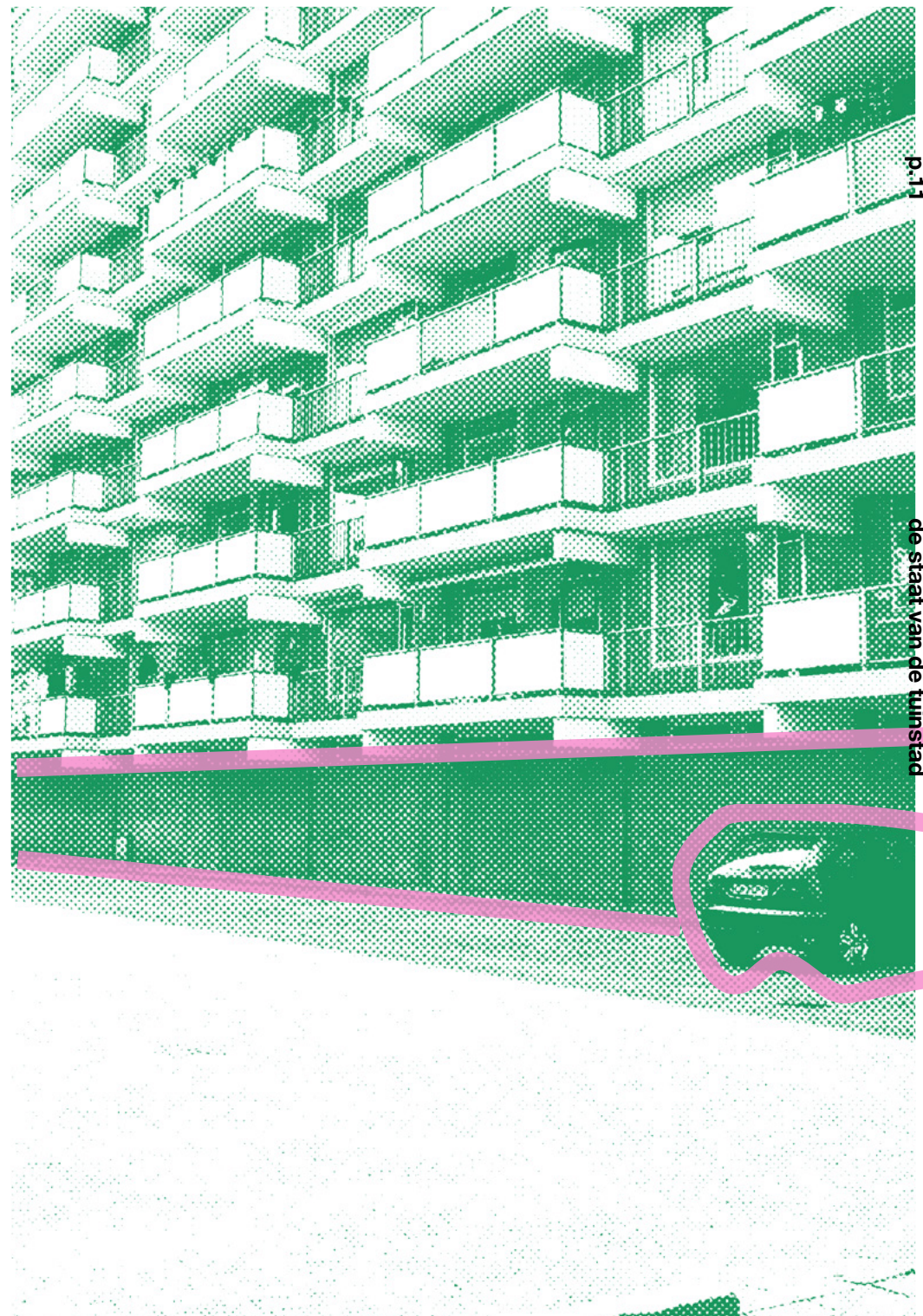
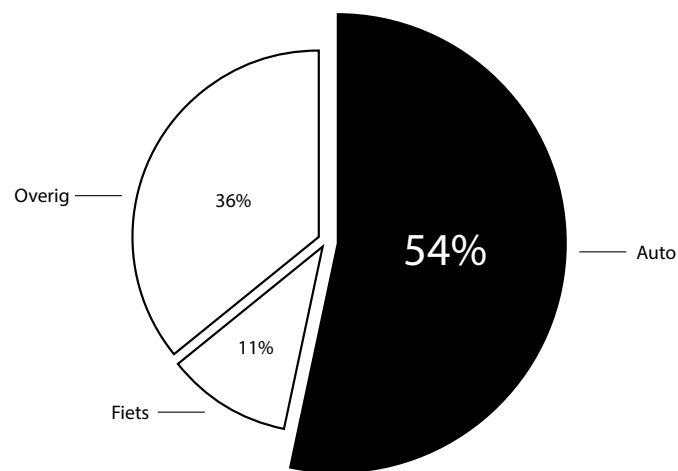
De Zuidelijke Tuinsteden zijn gelijktijdig gebouwd in de jaren '50 en '60 en delen daardoor veel ruimtelijke en sociale kenmerken. Het gedachtegoed van lucht, licht en ruimte is in elke wijk goed te herkennen. De meeste wijken hebben een netwerk van groene openbare ruimte waarin kinderen van verschillende leeftijden elk een eigen plek hebben om buiten te spelen. Het woningaanbod varieert om verschillende gezinssamenstellingen van zowel 'arbeiders en middenstanders' te faciliteren. Om sociale cohesie te bevorderen zijn de wijken onderverdeeld in kleinere buurten, vaak van elkaar gescheiden door infrastructuur of groene wiggen. Elke buurt

heeft een eigen centrum met basisvoorzieningen.

De wijken zijn ontworpen om te wonen in een oase van rust, werken gebeurde in de nabijgelegen haven en recreëren in het centrum van Rotterdam. Bewoners bewogen zich voornamelijk met de auto tussen deze plekken. Ondanks alle goede bedoelingen zet deze focus op de auto de leefkwaliteit in de wijken onder druk. Dit ervaren de inwoners in hun dagelijks leven, maar de opgaven zijn ook goed te kwantificeren; de Zuidelijke Tuinsteden doen het op veel onderdelen minder dan de rest van Rotterdam.

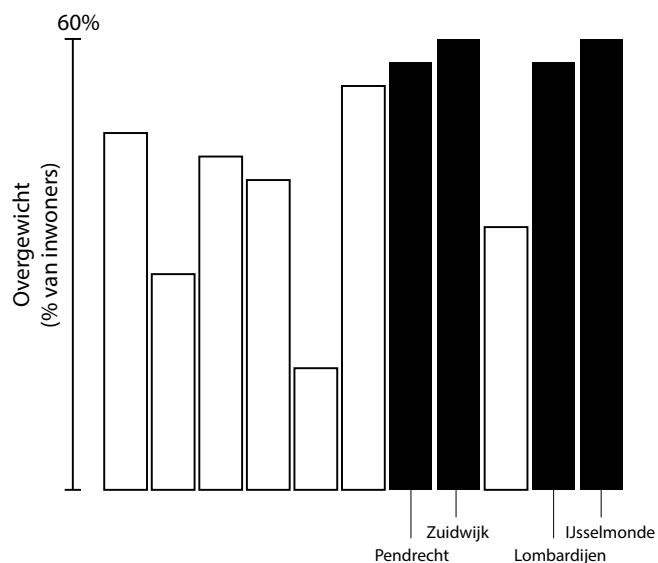
Tuin voor auto's.

De kwaliteit van de openbare ruimte laat te wensen over. De Zuidelijke Tuinsteden hebben relatief veel openbare ruimte waarvan een groot deel bovendien groen is ingericht. Toch beoordelen bewoners de kwaliteit van de openbare ruimte als laag. Deze tegenstrijdigheid wordt verklaard door het feit dat 54% van de openbare ruimte is ingericht voor de auto. De groenruimtes in de wijk zijn daarmee eerder een opvulling van de restruimtes van het mobiliteitssysteem dan waardevolle, bruikbare plekken voor de bewoners.



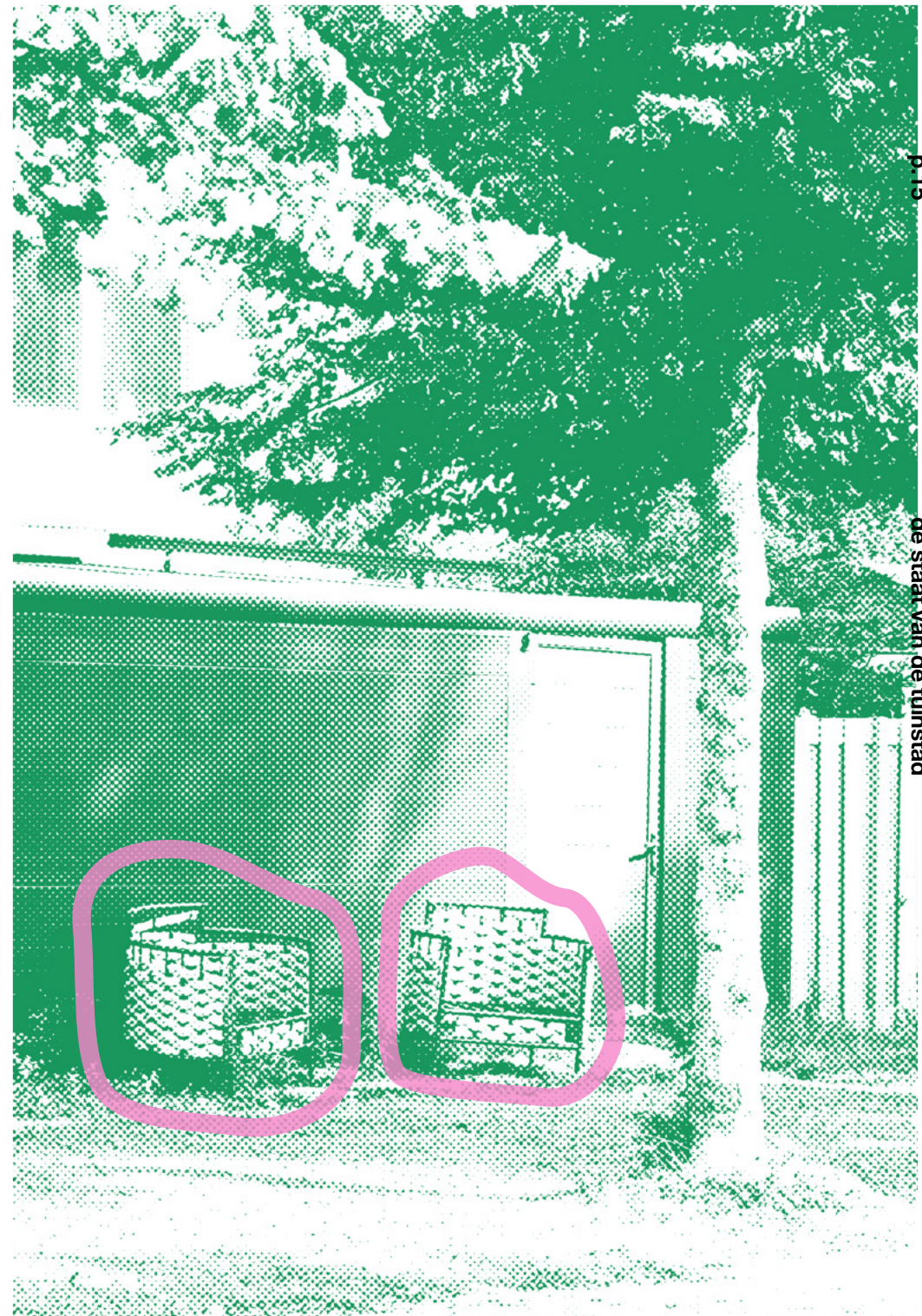
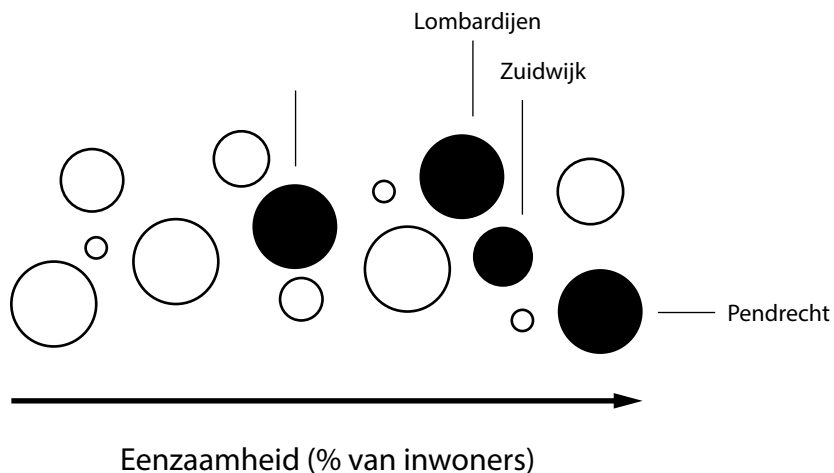
Niet in beweging.

In de naoorlogse wijken kampt meer dan de helft van de inwoners met overgewicht. De overgewichtcijfers van de Zuidelijke Tuinsteden zijn bijna twee keer zo hoog als in het centrum van Rotterdam. Ook op andere gezondheidsindicatoren scoren de wijken slecht. Neem Lombardijen: slechts 30% van de inwoners voldoet daar aan de beweegrichtlijnen van de Gezondheidsraad. De naoorlogse wijken nodigen niet uit tot bewegen. Op veel plekken ontbreekt de fijnmazigheid van het voetgangersnetwerk en worden voetpaden doorsneden door drukke wegen. Dit maakt het moeilijk om door de wijken te navigeren en nodigt niet uit tot een blokje om.



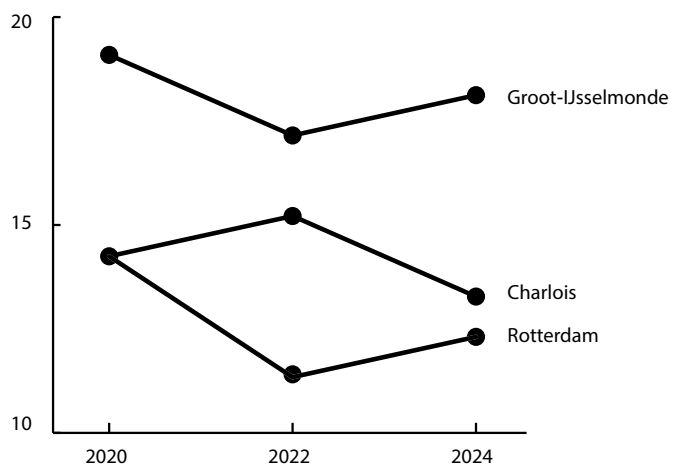
De eenzaamste Rotterdammers.

De Zuidelijke Tuinsteden hebben het hoogste aandeel eenzame inwoners van Rotterdam. Er is geen eenduidige verklaring voor de hoge eenzaamheidscijfers in de tuinsteden, maar het helpt niet dat de inrichting van de Zuidelijke Tuinsteden het moeilijk maakt om elkaar te ontmoeten. Door de scheiding van wonen, werken en recreëren en met de auto als belangrijkste vervoersmogelijkheid komen de inwoners elkaar nauwelijks tegen. Wanneer een toevallige ontmoeting toch plaatsvindt, bijvoorbeeld tussen ouderen die bij de ingang van een winkelcentrum wachten op het ouderenvervoer, is de openbare ruimte niet ingericht op dit contact.



Levensgevaarlijk.

Een terugkerend patroon in de Zuidelijke Tuinsteden is een concentratie van verkeersongelukken op kruisingen tussen autowegen en fiets- en wandelpaden. Het stedenbouwkundig principe om de hoofdroutes te gebruiken om buurten van elkaar te scheiden heeft er onbedoeld voor gezorgd dat het onveilig is om als langzaam verkeer door de wijken heen te bewegen. Vooral in Groot-IJsselmonde gebeuren daardoor bovengemiddeld veel ongelukken. Ingrepen rond de kruispunten om het aantal ongelukken te verminderen hebben vaak een negatieve impact op de bewegingsvrijheid en -kwaliteit van de voetgangers en fietsers.



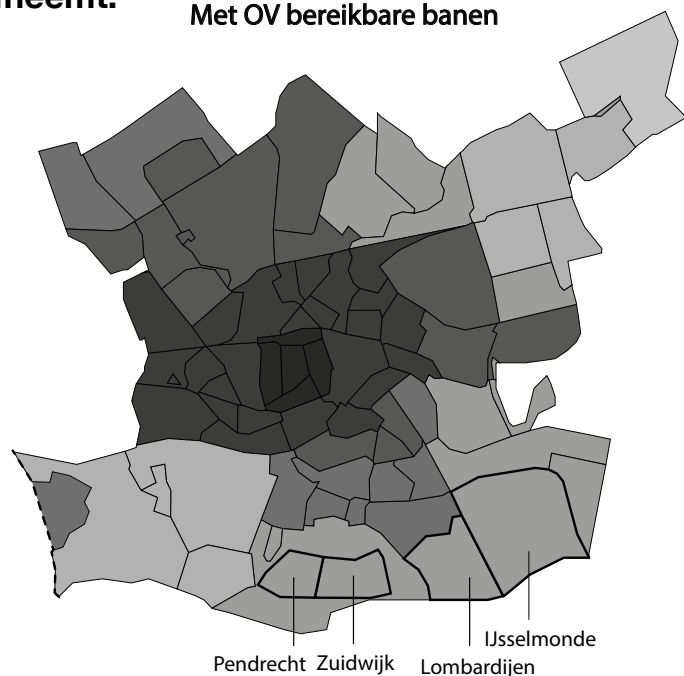
Verkeersongevallen (per 1000 inwoners)



Ongelijk bediend.

De autoafhankelijkheid van de Zuidelijke Tuinsteden werkt kansenongelijkheid in de hand. Relatief veel inwoners van de naoorlogse wijken hebben geen beschikking tot een auto. Omdat de Zuidelijke Tuinsteden onderbediend worden door het OV-netwerk en de fietsafstand naar Rotterdam centrum redelijk groot is, wonen deze mensen dus geïsoleerd. Dit zijn inwoners met moeite om rond te komen of met een migratieachtergrond, maar ook ouderen en kinderen. Ze zijn afhankelijk van de voorzieningen, recreatiemogelijkheden en werkplekken die in de wijk beschikbaar zijn. Juist deze wijkvoorzieningen verdwijnen doordat de bevolkingsdichtheid in de wijken de laatste jaren afneemt.

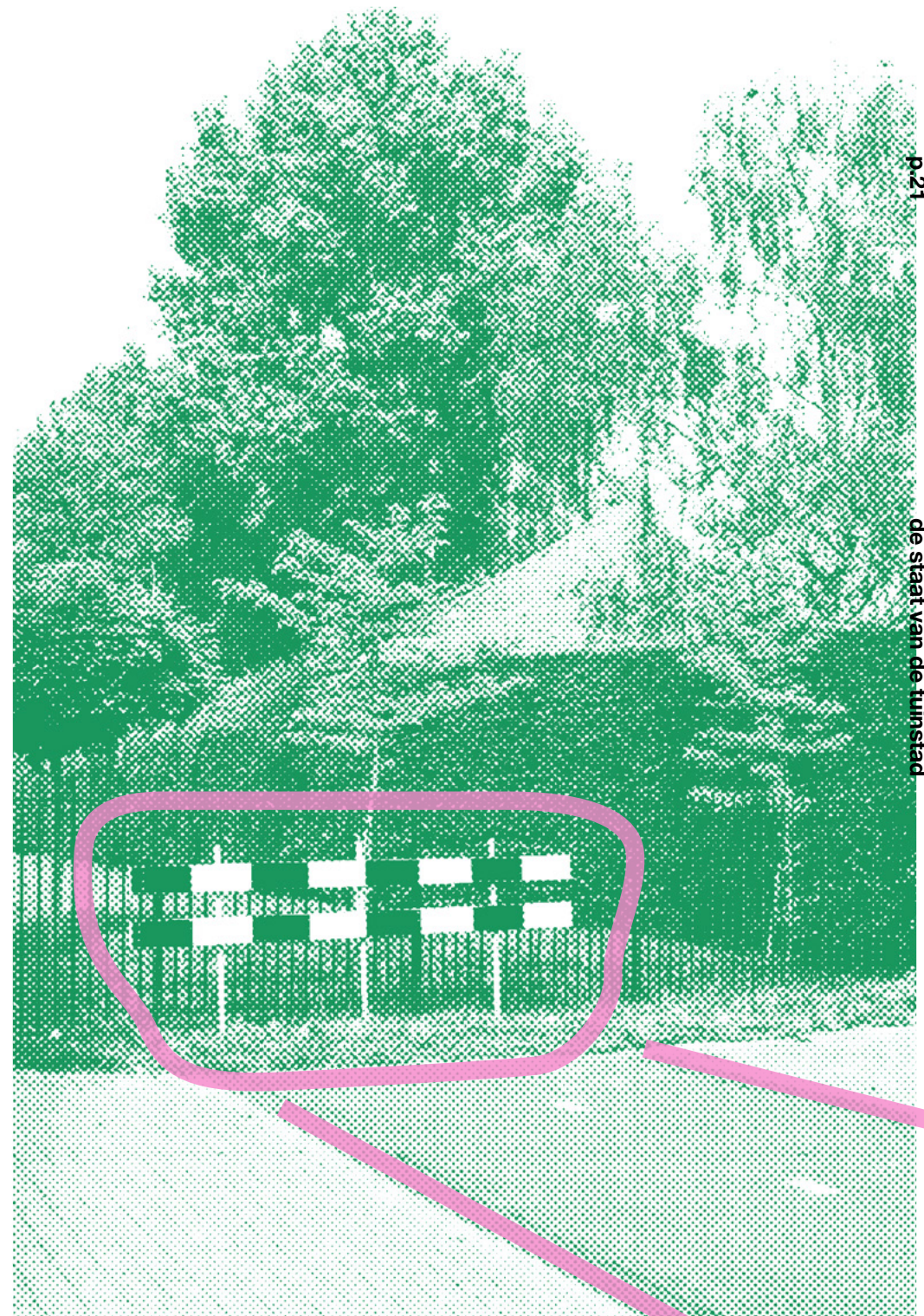
Met OV bereikbare banen



Van Verkeerskunde naar Verblijfskunde.

De link tussen de leefbaarheidsopgaven van de Zuidelijke Tuinsteden en mobiliteit is snel gelegd. Toch dragen het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en de werkwijze van mobiliteitsprojecten nauwelijks bij aan de leefbaarheid van de wijken. In de meeste projecten zijn autointensiteitsmodellen leidend bij het maken van ruimtelijke keuzes. Waar het model voorspelt dat er meer auto's zullen rijden, wordt een weg verbreed. De modellen werken daardoor als sectorale self-fulfilling prophecies. Gemeentelijk beleid zoals de Rotterdamse mobiliteitsaanpak richt zich slechts beperkt op de Zuidelijke Tuinsteden. Gangbare ideeën achter de mobiliteitstransitie sluiten bovendien niet goed aan op de naoorlogse wijken. Het simpelweg ontmoedigen van autogebruik werkt niet op plekken waar het OV niet voldoet en de meeste inwoners het geld niet hebben voor deelauto's.

Dit terwijl de gemeente de Zuidelijke Tuinsteden (en met name Groot-IJsselmonde) best wat verschuldigd is. Plannen om de leefbaarheid van de wijken te verbeteren, kwamen door de kredietcrisis in 2008 stil te liggen en zijn daarna niet meer opgepakt. De onafgemaakte fietsroute langs Koningswaard (zie foto rechts) is hier de meest tastbare herinnering aan.



*struinen (werkwoord,
onbepaalde wijs)*

Uitspraak: / strœy-ne(n)/

*Vervoeging: struinde, heeft
gestruind*

Betekenis:

*(informeel) op een ontspannen
en doelloze manier rondlopen of
rondkijken, vaak met het idee om
iets interessants tegen te komen*

Synoniemen:

*slenteren, dwalen, rondneuzen,
snuffelen*

van tuinstad
naar struinstad

B

De oorspronkelijke ontwerpprincipes achter de Zuidelijke Tuinsteden en de aanstaande transitieopgaven bieden aanknopingspunten om de wijken mooier, gezonder en leefbaarder te maken. De wijken hebben dus veel potentie. Het ontwerpend onderzoek verkende hoe mobiliteit ingezet kan worden als hefboom om deze aanknopingspunten om te zetten in tastbare verbeteringen van de kwaliteit van de leefomgeving. Het eindbeeld van deze verkenning is de Struinstad. Een groene en levendige stadswijk waarin de bewoners zich vrij kunnen bewegen, ongeacht leeftijd of achtergrond. Er is voldoende ruimte om elkaar

te ontmoeten en voor een boodschap of een baan hoeven de bewoners de wijk niet meer uit. De huidige tuinstad biedt de ruimtelijke basis, maar de nadruk is verlegd van de auto naar wandelen en fietsen.

Uit het onderzoek blijkt dat een structureel uitgedacht masterplan echt niet altijd nodig is om de leefkwaliteit van de Zuidelijke Tuinsteden te verbeteren. Met incrementele ontwerpingrepen, die soms zelfs klein en eenvoudig te realiseren zijn, kan al een hoop gedaan worden.

Bewandelbare wijken

In de Zuidelijke Tuinsteden ligt de basis voor een 15-minuten wijk. De voorzieningen zijn verdeeld over subcentra en op de meeste plekken is voldoende groene openbare ruimte aanwezig. Om tot de 15-minuten wijk te komen zal een aantal netwerken anders georganiseerd moeten worden. Toegangswegen worden opgeknipt zodat verkeersluwe corridors ontstaan (alle buurten blijven met de auto toegankelijk, daarvoor blijft de auto ook in de Struinstad te noodzakelijk). Door middel van wandelpromenades bewegen bewoners zich makkelijk en snel door de wijk. Missing links worden toegevoegd aan het netwerk van groene buitenruimtes zodat het mogelijk wordt om rustig te wandelen.



Toegangswegen opknippen



Groene netwerken afmaken



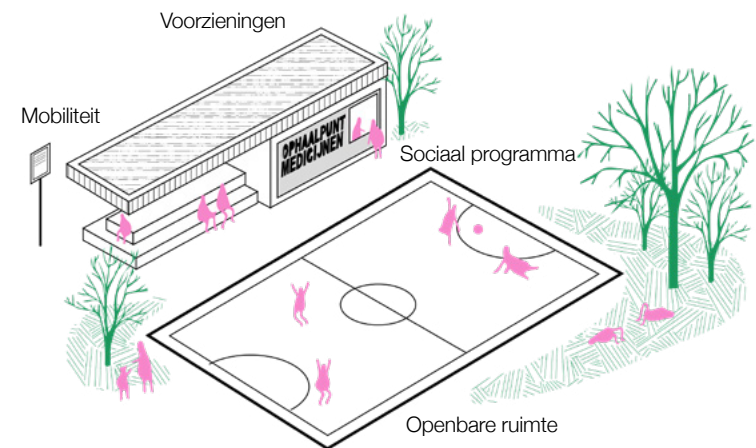
Wandelpromenades

Ingrepen voor een bewandelbaar Groot-IJsselmonde



Levendige ontmoetingsplekken

Door plekken die bewoners vaak gebruiken bij elkaar te brengen ontstaan ontmoetingen. Concentreer daarom de ruimtes die nodig zijn voor mobiliteit, de buurteconomie en sociaal programma. Dit kan op allerlei schalen, van klein (zoals het combineren van een trapveldje, een ophaalpunt voor medicijnen en een bushalte) tot groot (zoals het samenbrengen van een wijkcentrum met een laadplein voor elektrische auto's en een buurtpaviljoen). Voorwaardelijk is dat niet alleen de functies worden samengebracht, maar dat dit gebeurt in een mooi ontworpen en goed onderhouden openbare ruimte.



Ingrediënten van een ontmoetingsplek





Twée fietsnetwerken

Fietsnetwerken worden meestal ontwikkeld om snel en veilig op plekken binnen de wijk of stad te komen. Dit is waardevol, maar faciliteert lang niet alle bewegingen die een bewoner op een dag maakt. Een netwerk met recreatieve fietsroutes draagt ook bij aan de leefbaarheid van een wijk. Zo'n netwerk maakt een fietstochtje naar het buitengebied mogelijk maar faciliteert ook een hardlooprondje of een lange wandeling. Door los van elkaar snelfietsroutes en recreatieve meanderende routes te ontwikkelen wordt een groter deel van het dagelijks leven van de wijk gefaciliteerd.



Recreatieve routes



Snelle routes

Twée fietsnetwerken voor Lombardijen

Banen in de buurt

Verhoog de baanbereikbaarheid door banen naar de Zuidelijke Tuinsteden te brengen. Transformeer onbenutte retailruimte tot kantoorruimte, of voeg deze toe in de buurt van de trein- en metrohaltes. Ook de nieuwe Zero Emissie Zone waarbinnen alle zakelijke bestel- en vrachtauto's uitstootvrij moeten zijn biedt kansen. Cluster duurzame en circulaire (maak)bedrijven aan de rand van de tuinsteden. Hier loopt de grens van de ZE-zone en daardoor zijn de clusters hier zowel voor vrachtwagens als voor kleinere elektrische bezorgvoertuigen bereikbaar. Richt de cluster klimaatrobuust en biodivers in en zoek de samenwerking met scholen op. Zo ontstaan de werklocaties voor de toekomst dicht bij de wijken.



Tuinstad



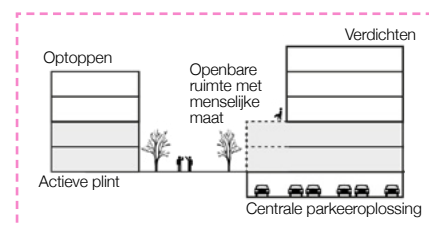
Struinstad

Reisbewegingen gemiddelde werkdag in de Zuidelijke Tuinsteden

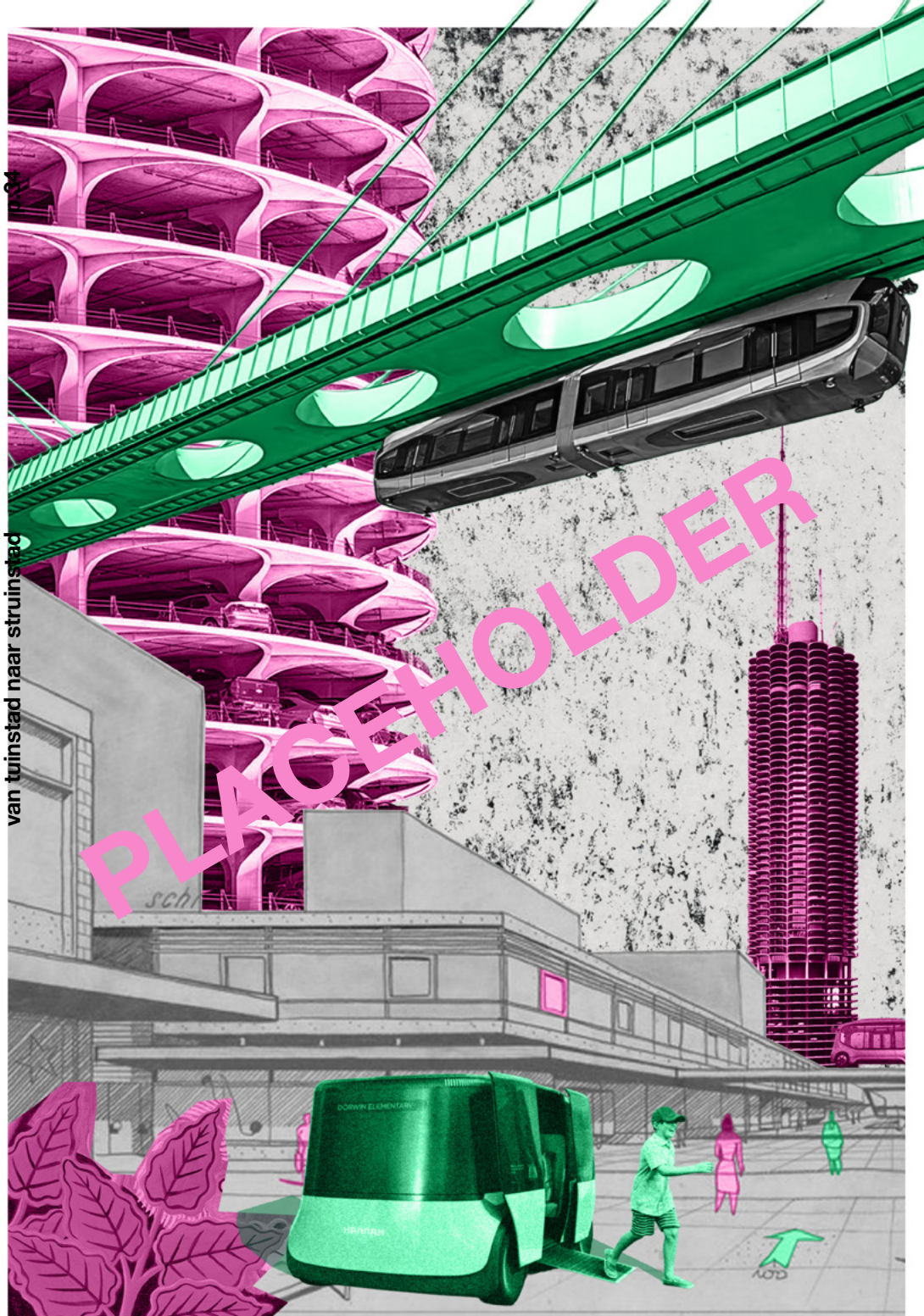


Versterken door verdichten

Er wonen gemiddeld steeds minder mensen in een woning, daardoor valt het draagvlak voor de lokale buurtcentra langzaam weg. Door de directe omgeving van deze centra aan te wijzen als verdichtingslocaties wordt dit draagvlak bestendigd. Daarnaast voorkomt het verdichten op deze locaties dat de nieuwe bewoners zorgen voor veel extra autobewegingen binnen de wijk. Het mengen van functies verlevendigd bovendien de openbare ruimte rond de centra. De financiële middelen die vrijkomen door de woningbouwontwikkelingen zorgen voor een ruimtelijke kwaliteitsimpuls rond die voorzieningencentra.



Locaties met potentie om te verdichten in de buurt van de voorzieningencentra van de Zuidelijke Tuinsteden



aan de slag (uitdrukking)

Uitspraak: /a:n de slox/

Betekenis:

beginnen met werken of ergens mee bezig gaan, vaak met energie of toewijding

– Voorbeeld: “Ze ging meteen aan de slag in de keuken.”

Herkomst:

Afkomstig uit de scheepvaart of het ambachtelijke werk, waar “slag” verwijst naar een slag of klap van een werktuig of gereedschap – een concrete handeling.

C

aan de slag
met de
tuinstad

Het moment om de leefkwaliteit van de naoorlogse wijken te verbeteren, is nu! Er staat namelijk veel te gebeuren in de Zuidelijke Tuinsteden.

- De ondergrondse infrastructuur is aan onderhoud toe, en hetzelfde geldt voor veel van de (sociale huur)woningen.
- In de naoorlogse wijken ligt ruimte om binnenstedelijk te verdichten en zo bij te dragen aan het oplossen van het woningtekort.
- Maatregelen rond klimaatadaptatie brengen veranderingen aan de

openbare ruimte met zich mee.

- De Rotterdamse verduurzamingsambities vragen verandering van het mobiliteitssysteem.

Allemaal opgaven die als hefboom gebruikt kunnen worden om de leefbaarheid te verbeteren. Om tot de Struinstad te komen zal anders gewerkt moeten worden dan tot nu toe is gedaan. De ervaringen uit het ontwerpend onderzoek bieden hier concrete handvatten voor deze nieuwe manier van werken.

Zorg ervoor dat elke ingreep in de wijken een sociale, ruimtelijke en mobiliteitscomponent heeft. Met kleine, incrementele ingrepen kan al een hoop gedaan worden om de leefkwaliteit van de wijken te verbeteren. Voorwaardelijk is dat elke ingreep in de wijken integraal is. Neem dus als vuistregel dat elke ingreep een sociale impuls is, de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert én ervoor zorgt dat het prettiger wordt om door de wijk te fietsen en wandelen.

Werk een ingreep uit op alle schaalniveaus. Een inkopper voor de gemiddelde ontwerper, maar op veel plekken in de Zuidelijke Tuinsteden nog zeer relevant. Een onveilig tunneltje of onduidelijke wandelroute zorgen ervoor dat een groene corridor niet wordt gebruikt. Een kruising tussen fietsers en auto's kan nog zo veilig worden ingericht, wanneer er systematisch te veel verkeer naartoe wordt geleid zullen er ongelukken blijven gebeuren. Een ruimtelijke ingreep werkt alleen als deze op alle schalen is uitgewerkt.

Inleven in de bewoners helpt om de opgaven te leren begrijpen. Om de leefkwaliteit van een wijk te verbeteren moet eerst de leefwereld van de bewoners worden doorgrond. Dit betekent meer dan alleen korte straatgesprekken. Ga (met bewoners) wandelen en fietsen door de wijk, doe mee met buurtinitiatieven en laat sociologisch onderzoek doen. In een voor het ontwerpend onderzoek ontwikkelde persona-oefening maakten experts en beleidsmakers aan de hand van een dag in het leven van verschillende bewoners kennis met de naoorlogse wijken. Ondanks de beperkte tijdsduur hielp deze oefening om voorbij de eigen thematische expertise te stappen en de mobiliteitsopgave van een wijk in de volle breedte te doorgronden.

4 Begin met een ruimtelijke analyse en ondersteun deze met de juiste data. Inzichten uit modellen met verkeersstromen en ongelukken zijn vaak leidend voor het opzetten van mobiliteitsprojecten. Zo blijven minder kwantificeerbare opgaven die de leefbaarheid kunnen verbeteren onderbelicht. Door een ruimtelijke analyse en het inleven in de bewoners (zie het vorige punt) wordt een breder palet aan mobiliteitsgerelateerde opgaven gesignaleerd. Met data-analyse kan vervolgens worden onderzocht of de opgaven incidenteel zijn of systematisch voorkomen in een wijk. Gebruik daarvoor niet alleen mobiliteitsdata, maar een breed scala aan data van verschillende bronnen. Het ontwerpend onderzoek greep vaak terug op Strava-data, demografische databases en bewonersenquêtees.

5 Zie mobiliteit als kans voor stadsontwikkeling. De tijd van naoorlogs bouwen is voorbij. Er zijn geen lege plots meer om snel in te vullen. Stadmaken in 2025 is een continu doorlopende renovatie. Mobiliteitprojecten zijn daardoor steeds vaker een logische aanleiding om een wijk ruimtelijk te verbeteren, aan te passen en aan te vullen. Daarvoor is een sterkere wisselwerking nodig tussen de gemeentelijke afdelingen mobiliteit, stedenbouw, beheer en openbare ruimte. Dit betekent dat de afdeling mobiliteit actiever bij moet dragen aan de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van een wijk. Maar het betekent ook dat mobiliteit niet enkel faciliterend is en meer inspraak moet hebben bij stedelijke ontwikkeling.

