

Voorwoord

TIEN JAAR
VERDER
IN DE TIJD

W eet u wat u over tien seconden zult denken? Precies, nee. Het aardige van het leven is dat je op geen enkel moment met zekerheid kunt zeggen wat er later gebeurt. Het geldt voor de kleine zaken, en voor de grote. Wie had er voor 1990 gehoord van internet? Wie dacht in 2015 aan de mogelijkheid van een president Trump? Zo wist niemand bij de uitleg van Rotterdam eind 19de eeuw, dat het oude verkrotte centrum ooit zou worden vernietigd door een bombardement. En dat de weidse, vroeg-20ste-eeuwse singels, lanen en straten – waarvoor om gezondheidsredenen de ruimte werd genomen – een eeuw later zouden zijn overgenomen door auto's. Auto's? En omdat die dingen sneller waren dan de weggebruikers te voet en te paard, dienden ze zich aan te passen.

Wie er nu aan denkt dat we hier over tien jaar de helft minder broeikasgassen mogen uitstoten, kan zich dus met recht achter de oren krabben. Minder uitstoot kan langs verschillende wegen: door schoner te zijn (verkeer en bedrijven), maar ook door anders te doen (fietsen of wandelen in plaats van de auto). Een optie wordt in het debat soms overgeslagen: dat je de hoeveelheid CO₂ in de atmosfeer ook kunt verminderen met meer groen. Bomen groeien op kooldioxide, gras stopt het onder de grond. In deze bijlage kijken we naar de mogelijkheden van CO₂-reductie en mobiliteit. De helft van onze openbare ruimte staat ten dienste van de auto. Hoe is dat over tien jaar? Wat willen we precies? In deze special ook aandacht voor veel initiatieven bij bedrijven en instellingen. Maar het begint met een reeks interviews met mensen die op de een of andere manier direct te maken hebben met de manier waarop u en ik ons verplaatsen. Van wie is de straat, was de open vraag aan ieder van hen. Wat denkt u?

Koos de Wilt is samensteller van deze bijlage.



FOTO: JOOST HOVING

COLOFON

Deze bijlage verschijnt in samenwerking met het Platform Transitie Rotterdam en is mogelijk gemaakt door Deltalinqs, Eneco, Havenbedrijf Rotterdam, Hogeschool Rotterdam en Woonstad Rotterdam. De bijlage valt buiten de verantwoordelijkheid van de redactie. Directie Erik van Gruijthuisen en Bart Verkade Coördinatie Koos de Wilt Eindredactie Egbert Jan Riethof Vormgeving Paulien Jansen en Mariska Schotman Informatie over deelname aan het Platform Peter Schuitema, peter@schuitema.nl © DPG Media

Mobiliteit

Tussen auto en
voetganger: van wie
is de straat?

Schone, gezonde, inclusieve en betaalbare mobiliteit in Rotterdam in 2030 is een van de doelen van het Rotterdamse Klimaatakkoord. Hoe komt die er?

TEKST EDUARD VOORN



Judith Bokhove: 'Bij alle nieuwe ontwikkelingen zetten we de voetganger letterlijk op één.'

FOTO ARIE KIEVIT

JUDITH BOKHOVE, WETHOUDER

'De auto was de standaard, nu niet meer'

De auto ligt onder vuur bij haar, hij slokt ruimte op en vervuult. Wethouder Judith Bokhove maakt ruim baan voor het gezonde verkeer, als een ode aan de voetganger en de fietser. 'Je wordt er blijer en gelukkiger van.'

Trots kijkt Judith Bokhove uit over de Coolsingel, een huzarenstuk van landschapsarchitect Adriaan Geuze. Ze zegt iets, de herfstwind blaast haar woorden weg. De 'racebaan' door het centrum krijgt in stappen de allure van een boulevard. Er is volop ruimte om vanaf voorjaar 2021 te flaneren en te fietsen, zonder dat een auto je van de sokken rijdt.

Terug op haar kamer in het stadhuis vertelt Bokhove, wethouder van mobiliteit, over de verandering die zich voltrekt: van autostad naar wandel- en fietsstad. In de eerste week van oktober presenteerde zij als afsluiting van een drieluik over toekomstige mobiliteit in Rotterdam

haar wandelambities: Rotterdam loopt 2025. De voetganger op een voetstuk, het is een document vol plannen en doelstellingen op het gebied van lopen.

Menig Rotterdammer gruwt van de experimenten waarmee Bokhove dit beleid aan het testen is. De knalgele afzettingen deze zomer op het Kruisplein en het Eendrachtsplein liggen nog vers in het geheugen. Hier werd de voetganger op het schild gehesen, ten koste van de automobilist. Bokhove: „Vanaf het treinstation hadden we een groene loper gecreëerd, zonder barrières. Je kon lopen naar de Westersingel en zo door naar het Eendrachtsplein. Mensen bleven even zitten op de bankjes die we hadden geplaatst tussen de gele plantenbakken. We maakten wandelen aantrekkelijker door het veiliger te maken.”

Voetgangers eerst

Als tweede voorbeeld noemt ze de autorijbaan op de Willemsbrug die sneuvelde voor een breder voetpad. „Je moest als voetganger ineens op

het fietspad gaan lopen. Het was een rare onveilige plek. Dat 'gebroken hart' hebben we gelijmd." Met gebroken hart verwijst Bokhove naar een enquête onder 3400 Rotterdamers naar gevaarlijke plekken voor voetgangers. Ze noemden ook onder meer de Westzeedijk bij de parksluizen en het Wilhelminaplein aan de voet van de Erasmusbrug. Vette onvoldoendes vanwege slechte luchtkwaliteit, gebrek aan groen en overlast van auto's. „Die plekken moeten we aanpakken, maar het is duur”, zegt Bokhove. „Duidelijk is dat we met de gegevens uit de enquête aan de slag moeten. We beginnen met zeven grote vergroeningsprojecten, zoals het aanpakken van het Hofplein en Westblaak.”

Het is de GroenLinks-politica er niet om te doen de auto geheel uit de Maasstad te bannen, maar, zegt ze, 'de auto was de standaard'. „Na de oorlog, toen de stad werd ontworpen, stond de auto bovenaan, het OV daaronder, dan de fiets en als laatste kwam de voetganger. Die is letterlijk van de weg gedrukt. Wat wij nu doen, is het omgekeerd ontwerpen. Bij alle nieuwe projecten en ontwikkelingen gaan we niet meer uit van de auto. We zetten letterlijk de voetganger op één, de fietser op twee en het OV op drie.”

Parijs

„De stad blijft nog steeds bereikbaar, maar dan met een ander ruimteperspectief.” Het is Bokhove meer te doen om de veiligheid van de voetganger en het feit dat wandelen gezond is. „Als je de auto kwijt kan in een mobiliteitshub aan de rand van een nieuwe wijk, dan krijg je in die wijk een fijnere buitenruimte. Je kunt er wandelen en je pakt ook sneller de fiets.”

Om meer wandelen en fietsen mogelijk te maken moeten faciliteiten wel in de buurt zijn, realiseert Bokhove zich. „Zorg voor een arts in de wijk, zodat je daar niet de auto voor nodig hebt. Zorg ook voor scholen en vergeet de buurtsuper niet. Daarom ben ik een fan van hoe de burgemeester van Parijs (Anne Hidalgo, red.) bezig is met mobiliteit. Daar is mobiliteit een verantwoordelijkheid van de burgemeester en daardoor minder politiek gekleurd. Lopend, fietsend en met het OV moet in Parijs alles binnen vijftien minuten te bereiken, zijn zo wil ik dat ook.”

Veiligheid is een van de motieven van Bokhove, die deze zomer vooringing in het fietsexamen. FOTO JAN KOK



ADRIAAN KORTHUIS, LOBBYIST

'Geef de helft van het wegdek een andere functie'

De lucht in Rotterdam is bepaald niet schoon. Als een luis in de pels van de lokale politiek zet Adriaan Korthuis zich daarom in voor verbetering van de luchtkwaliteit. De 's-Gravendijkwal noemt hij 'een verkeersriool'.

Waar mijn drive vandaan komt? Ik geniet van Rotterdam, daarom wil ik de stad

nog mooier en beter maken. Nog niet alle Rotterdamers hebben schone lucht en dat zou wel zo moeten zijn; dat wil ik voor elkaar krijgen. Schone lucht is superbelangrijk voor een fijn en gezond leven. De burgers maken de stad, daarom oefenen we invloed uit op de politiek. Ik denk dat de politiek vaak vergeet dat de stad van alle Rotterdamers is. Als de politiek het heeft over verkeer, mobiliteit, dan heb je vaak het idee dat de straat zonder enig nadenken alleen van de automobilist is. Maar niet alle Rotterdamers zijn automobilist en geen enkele Rotterdammer is altijd automobilist. De straat is van de mensen, om daar mooie dingen mee te doen, om daar te leven.

„Ik woon aan de Mathenesserlaan, vlakbij de 's-Gravendijkwal. Deze straat noem ik weleens het verkeersriool van Rotterdam, als onderdeel van de Maastunneltraverse. Door het vele verkeer is de luchtkwaliteit langs deze weg erg slecht. Er is een verkeersexperiment aan de gang dat één strook van de traverse afknijpt, zodat er minder ruimte is voor autoverkeer. Bewoners zijn blij, maar dan verschijnen er berichten in de krant dat de stad 'een infarct' heeft. Dat is flauwekul, alsof het een levend wezen is. De stad staat niet vast, er zijn automobilisten die vaststaan. De traverse is zo moeilijk aan te pakken doordat verkeerskundigen, ervan overtuigd zijn dat een vierbaansweg essentieel is voor de verbinding tussen Noord en Zuid. Keer op keer is bewezen dat dat niet zo is. Afgelopen jaren heeft de Maastunnel geregeld afsluitingen gehad, dan is het verkeer een, twee dagen een beetje verdwaald. Na een paar dagen is iedereen gewend en verspreidt het zich weer. En dan nog zeggen die verkeerskundigen 'hoho, de stad valt om'.



'De auto hoeft niet per se het snelste alternatief te zijn.'

FOTO ARIE KIEVIT

'Geen enkele Rotterdammer is altijd automobilist'

'Verkeersinfart? Flauwekul. Niet de stad staat vast, er zijn automobilisten die vaststaan'

PASPOORT

Adriaan Korthuis is directeur/oprichter van Climate Focus, een van de initiatiefnemers van Adem in Rotterdam en van de Coalitie Gezond Verkeer. Verder voert hij het secretariaat van de Rotterdamse Klimaatoproep, een groep bedrijven en organisaties die de (energie-) transitie in de stad versnelt.

„De Rotterdammer is zich er steeds meer van bewust dat we maar beperkte ruimte hebben in de stad. Het is niet meer vanzelfsprekend dat het autoverkeer daar automatisch het meeste recht op heeft. Met de auto door de stad rijden moet altijd mogelijk zijn, maar het hoeft niet per se het snelste alternatief te wezen. Je kunt de stad ontzettend verbeteren door de helft van de wegcapaciteit in heel Rotterdam een andere bestemming te geven. Je kunt dan nog steeds overal met je auto komen, alleen duurt het misschien wat langer. De ruimte die vrijkomt kunnen we gebruiken als busbaan, baan voor fietsers en voetgangers of als parkstrook. Je wordt blijer als je in zo'n Rotterdam kan vertoeven. Ik daag de politiek uit om dit als speerpunt in te zetten voor de volgende verkiezingen: in heel Rotterdam de helft van het wegdek een andere functie.”

■ Er zijn nu 8,5 miljoen personenauto's in Nederland. Lease-auto's vormen de helft van alle nieuwe auto's. Van die nieuwe auto's is één derde een SUV, ook soms 'dodelijke asobak' genoemd: bij een aanrijding heeft een voetganger twee tot drie keer meer kans om gedood te worden.



8,5 mln.

1/2

■ In grote steden gaat tegenwoordig de helft van de openbare ruimte op aan auto-infrastructuur



1/4

■ In Nederland doet de bevolking mede dankzij de 37.000 km fietspad meer dan een kwart van haar verplaatsingen met de fiets.

DOMINIQUE VAN ELSACKER, WINKELIERS

'Mobiliteit behoort tot de basics'

Als geen ander weet Dominique van Elsacker hoe belangrijk het is om het centrum van Rotterdam bereikbaar te houden. Als directeur van Urban Department Store Rotterdam, werkzaam voor ondernemers en vastgoedeigenaren in het centrum, is ze daar dagelijks mee bezig.

Voor Van Elsacker is mobiliteit meer dan consumenten die naar de Lijnbaan, Meent, Koopgoot of Coolsingel komen om te shoppen of een vorkje te prikken. „Waar we ons ook voor inzetten is bijvoorbeeld de aanvoer van goederen. Elke dag moeten winkels, kantoren en horeca beleverd worden. Dat moet snel, efficiënt en schoon. We zijn bezig met een convenant om te regelen dat dit allemaal met elektrische vrachtwagens kan plaatsvinden. Door de breder wordende kijk op mobiliteit houd ik mij onder andere ook bezig met afvalstromen. Door de privatisering komt het nu voor dat elf bedrijven in één straat het vuil ophalen. Dit willen we terugbrengen naar één partij.”

Zij doet haar verhaal in een kantoor dat is ingeklemd tussen het jubilerende De Bijenkorf en de Lijnbaan. De straat waar zij werkt, de Hennekijnstraat, is de enige aanvoeroute voor het net geopende Forum Rotter-

van binnenstedelijke racebaan tot lommerrijke promenade voor fietsers en wandelaars, dient zich een ander probleem aan. Waar laten we al die fietsen en scooters? Nu worden ze, op z'n Rotterdams gezegd 'overal neergepleurd'. Dominique van Elsacker heeft een toekomstbeeld: „Ik hoop dat de consument de gewoonte zal ontwikkelen om fiets of scooter net zo te stallen als we nu met de auto gewend zijn. Dat kan door gebruik te maken van bestaande functies in de binnenstad, zoals parkeergarages. Overigens zal er over vijf tot zeven jaar veel meer sprake zijn van deel-mobiliteit. Het gebruik van fiets of

scooter verloopt dan anders. En de boodschappen? Die laat je thuisbezorgen of in een kluisje zetten dat in de parkeergarage staat.”

‘Over vijf tot zeven jaar zal er veel meer sprake zijn van deel-mobiliteit’

PASPOORT

Dominique van Elsacker is directeur van Urban Department Store Rotterdam, een verbond van ondernemers en eigenaren van vastgoed die samen vormgeven aan Rotterdam Centrum als meest innovatieve binnenstad van de Benelux.



‘Elke dag moeten winkels, kantoren en horeca beleverd worden. Zou mooi zijn als dit allemaal elektrisch kan.’

FOTO: ARIE KIEVIT

'Het is een illusie dat automobilisten hun auto ineens aan de kant zetten'

dam. Alle vrachtwagens gaan via deze straat met twee grote liften naar de ondergrondse expeditiekelder.

City lounge

Van Elsacker wil maar zeggen: mobiliteit hoort tot de 'basics', als water en stroom. Zonder staat alles stil. Het regende bij haar dan ook klachten toen de gemeente Rotterdam niet alleen bezig was met de vernieuwing van de Coolsingel, maar ook besloot in het centrum een paar kruispunten als proef af te sluiten en daarnaast nog eens de tunneltraverse te versmallen. „Je zag de stad tot stilstand komen. Het is een illusie om te denken dat automobilisten ineens hun auto aan de kant zetten en met het OV komen. Daarnaast gingen consumenten door corona juist vaker met de auto naar de stad. Om het OV te mijden.”

Voor de Rotterdamse, die op de Swapfiets naar kantoor komt, behelst mobiliteit alle vormen van vervoer. „Er is veel meer dan de auto, er zijn zoveel vormen: fietsen, de scooter, wandelen. Maar hoe we ons ook verplaatsen, altijd geldt dat het centrum bereikbaar moet blijven. Dan heb je pas een echte city lounge, het centrum als woonkamer.”

Neergepleurd

Nu de Coolsingel wordt omgebouwd

20 mld.

■ Omvang van het zogeheten Wopke-Wiebesfonds, het 'Nationaal Groeifonds' dat gebruikt kan worden voor langetermijn-investeringen, zoals projecten in kennisontwikkeling, infrastructuur, onderzoek en innovatie.

17 mld.

■ Er zijn in Nederland bijna evenveel parkeerplaatsen als mensen; wat betekent dat er twee keer zo veel parkeerplaatsen zijn als auto's.

BRON: HET RECHT VAN DE SNELSTE THALIA VERKADE EN MARCO TE BROMMELSTROET



Maurice Unck ziet toekomst in de RET als 'ontzorgder', hij wil de hele reis faciliteren.

FOTO: SANNE DONDERS

MAURICE UNCK, OPENBAAR VERVOER

'Zonder goed OV geen mobiliteit'

RET-directeur Maurice Unck heeft ambitieuze plannen met het Rotterdamse openbaar vervoer. 'De gemeente wil 50.000 woningen erbij? Regel dan eerst geld voor mobiliteit, anders loopt de stad vast.'

Hij is een door de wol geleverde OV-tijger. De als jurist opgeleide Maurice Unck is sinds drieënhalve jaar directeur van het Rotterdamse en regionale openbaarvervoerbedrijf RET. Hij komt met trein en metro naar het hoofdkantoor op Rotterdam-Zuid. „Maar soms heb ik afspraken op zoveel plekken, dan is het OV niet handig en neem ik de auto.”

Het op elkaar laten aansluiten van bus, tram, trein en metro is een uitdaging. Ook in uw eigen woon-werkverkeer staat u daardoor voor keuzes...

„De RET zal steeds meer een regionale mobiliteitsprovider worden. Meer dan alleen een aanbieder van bus, ferry, metro, tram en shuttle. Netjes op tijd rijden en tegelijk de hele reis faciliteren. De RET als ontzorgder.”

Hoe ziet u dat voor zich?

„Ik betaal bijna alles met Apple Pay via mijn smartphone; in de toekomst gaat reizen ook zo. Straks zit de OV-chipkaart in je telefoon of horloge en regel je je vervoer van voordeur tot bestemming.

„Bijna drie jaar hebben we als OV-bedrijven overlegd met overheid en ACM (kartelwaakhond, red.). Met

NS, GVB en HTM gaan we een digitaal platform ontwikkelen, een soort IT-stekkerdoos. Aanbieders van mobiliteitsdiensten kunnen daarop inpluggen. Met de stekkerdoos maken we het de reiziger mogelijk om zonder hindernissen een reis met meerdere middelen van vervoer te plannen, te boeken en te betalen. Dus bijvoorbeeld het eerste stuk met de auto, dan parkeren op een overstaphub, verder met de metro de stad in en het laatste stuk met een elektrische deelscooter.”

Wat zijn de plannen met de metro, de ruggengraat van de regionale mobiliteit?

„Er ligt een plan op tafel om de metro vanaf Kralingse Zoom, de Erasmus Universiteit, via de derde oeververbinding en Feyenoord City door te trekken naar Zuidplein. Vervolgens gaat deze ringlijn langs de westkant van Zuid terug naar metrostadion

'Eerst moeten ontwikkelaars het OV regelen, dan pas de wijk bouwen'

Dijkzigt, Erasmus MC, en uiteindelijk naar het Centraal Station. Zo versterken we de groei van Rotterdam-Zuid en ontlasten we metrostation Beurs. Voor corona stapten daar tussen de 130.000 en 135.000 passagiers per dag uit of over, meer dan op treinstation Rotterdam Centraal.

Nog een plan: op het bestaande net met een hogere frequentie rijden. Om de honderd seconden moet er een metro vertrekken.”

Erg ambitieus. Hoe gaat u dit financieren?

„Rotterdam heeft plannen voor vijftigduizend woningen, en omliggende gemeenten zijn ook bezig. Die huizen kun je er niet gewoon tussen plempen. Hoe dacht de gemeente dit in het OV-systeem in te passen? Hoe komen de bewoners er weg? Niet met auto's, in deze tijd. Wat ons betreft: eerst moeten stadsontwikkelaars het OV regelen, dan pas de wijk bouwen. Bij zo'n woonopgave moeten wethouders Bas Kurvers van Wonen en Judith Bokhove van Mobiliteit tegen Den Haag zeggen: 'Wij willen dit wel, maar ook geld voor mobiliteit, anders kunnen we dit niet oplossen.'”

Maar waar komt dat geld dan precies vandaan?

„De Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft bij het Wopke-Wiebesfonds (het nationale groeifonds, opgericht op initiatief van twee ministers, met daarin zo miljard euro, red.) een aanvraag ingediend om deze regio economisch sterker te maken. Daar hoort bereikbaarheid bij, met name OV. Bereikbaarheid is de sleutel tot economische groei en welvaart. Door corona bestaat er bij de overheid een enorme investeringsbereidheid. We hopen ervan te profiteren.”

U wilt een lightrail op het bestaande viersporige treintraject tussen Den Haag en Dordrecht.

PASPOORT

Maurice Unck is directeur van RET, het vervoerbedrijf dat actief is in en om Rotterdam. Vorig jaar stapten ruim 175 miljoen keer mensen in een tram, bus of metro van het bedrijf. Zij legden gezamenlijk 921 miljoen kilometer af.

Wat zal het nut daarvan zijn?

„De metro heeft het grote voordeel dat de vertrekfrequenties hoger zijn en de metrostellen sneller optrekken, dat kan een sprinter echt niet. Een lightrail kan de haarvaten van Rotterdam in, door aan te haken op het bestaande metronetwerk en het netwerk van bussen en trams.”

Als OV-liefhebber heeft u vast een voorbeeldstad?

„Bordeaux. Licht met als Rotterdam aan een rivier, de Garonne. Het gemeentebestuur heeft de stad groener en fijner gemaakt door het OV daar een plek in te geven. Zo hebben trams een onzichtbare onderleiding. Het levert een mooi straatbeeld op met bomen, en zonder bovenleidingen. Voor de vernieuwde Coolsingel kan ik mij dat voorstellen. Misschien kan een volgende generatie trams deels op een batterij rijden. Tijdens een groot deel van de rit wordt die opgeladen, de paar kilometer over monumentale lanen rijden ze op de batterij. Even geen bovenleiding.”

55%

De Europese Unie streeft naar 55 procent minder CO₂-uitstoot in 2030 en totale klimaatneutraliteit twintig jaar later.



20%

Ruim een vijfde van de landelijke CO₂-uitstoot komt uit Rotterdam, vooral uit het havengebied.

MAARTEN VAN BIEZEN, KLIMAATTAFEL

'We hebben het tij mee'

Sinds een halfjaar is Maarten van Biezen voorzitter van Klimaattafel Mobiliteit. Het doel van zijn werk is Rotterdam een nieuwe mobiliteitscultuur aan te meten die de CO₂-uitstoot halveert. Met meer OV, fietsen, e-bikes, wandelaars, elektrisch (deel)vervoer en minder auto's op benzine of diesel.

Aldertig jaar is Maarten van Biezen met duurzame mobiliteit bezig. Hij heeft het druk. Er is net een belangrijke klimaatdeal met grote werkgevers in het Rijnmondgebied gelanceerd om het personeel zoveel mogelijk thuis te laten werken en duurzaam te laten reizen met OV, fiets of stekkerauto. Van Biezen noemt zich het oliemannetje dat mensen bij elkaar brengt om zo de duurzaamheidsdoelstelling van de stad te bereiken.

Wat is duurzaam reizen?

„Betaalbaar reizen met fiets, OV of elektrische scooter. Het is een van de drie pijlers waar onze visie op rust. De andere zijn thuiswerken en het auto- en distributieverkeer in de stad zoveel mogelijk elektrificeren. We hebben het tij mee. Door corona zie je al dat veel werknemers thuiswerken; het blijkt te kunnen. Verder is er een convenant zero emissie in de maak, met het doel het transport van

gen al afnemen en het aantal fiets- en OV-ritten toenemen. Zoals het er nu uitziet is in 2030 de fiets de dominante vervoerwijze in de binnenstad. De aanpak van de Coolingsingel past daarbij. Het wordt een boulevard voor wandelaars en fietsers. In de toekomst wordt het Hofplein omgetoverd tot park. Tegelijk groeit het gebruik van elektrische deelscooters, -auto's en -fietsen. Het imago van autostad brokkelt langzaam af.”

Om die auto echt uit het centrum te krijgen moet je toch gewoon de Bijenkorf Parkeergarage slopen? Iets fermers doen? Daar staan altijd files!

Van Biezen antwoordt niet, mompelt 'interessant'. „Zet in op experimenten. Het is de manier om zaken testen. Ik zou in de gehele Witte de Withstraat alle auto's eruit laten. De rivier wordt ook nog nauwelijks gebruikt. Kom met een echt netwerk van elektrische watertaxi's.”

De klimaat Tafel heeft al zeventien deals opgetuigd om iets te doen aan mobiliteit in de stad. Een daarvan is de aanpak van de gevaarlijke Nieuwe Binnenweg. Waarom duurt dat zo lang?

„Het plan is er om er eenrichtingsverkeer van te maken. Het gaat lukken als je 'medestand' organiseert. Praat met de wijk. Betrek ondernemers en bewoners.”

PASPOORT

Maarten van Biezen is eigenaar van RouteZERO en helpt bedrijven, overheden en ngo's op weg naar 'zero emissie-mobiliteit'. Van Biezen was lid van de mobiliteitstafel van het nationale Klimaatakkoord en daarvoor van het nationale Energieakkoord. Voorheen was hij onder andere werkzaam als hoofd mobiliteit bij Natuur & Milieu. Hij is verder bestuurslid van de Vereniging Elektrische Rijders.

'Ik zou in de gehele Witte de Withstraat alle auto's eruit laten'

'Het is prettiger wonen, werken en verblijven in steden met veel groen en schone lucht.'

FOTO ARIE KIEVIT



'Door corona zie je dat thuiswerken blijkt te kunnen'

en naar de binnenstad voor 2030 geheel te hebben geëlektrificeerd.”

Waar komt je motivatie vandaan?

„Het is prettiger wonen, werken en verblijven in steden met veel groen en schone lucht. Een goed openbaar vervoer, wandelen, fietsen en geëlektrificeerde vervoermiddelen dragen daaraan bij. Daarnaast verminderen we het autoverkeer en zorgen we dat delen de norm wordt. De komst van steeds meer elektrische voertuigen helpt daarbij. Door aan deze mobiliteitscultuur te werken wordt Rotterdam ook nog eens een stuk aantrekkelijker en vriendelijker.”

Is er een voorbeeld?

„De burgemeester van Parijs, Anne Hidalgo, wil een stad waarin alles op een afstand van vijftien minuten ligt als je loopt, fietst of het OV gebruikt. De 'Stad van 15 minuten', *La ville du quart d'heure*, is een goed alternatief voor de autostad. Je krijgt ook nog eens een gezondere bevolking, omdat er meer wordt bewogen.”

Komt Rotterdam ooit van het imago autostad af?

Er volgt een ferm 'ja'. „De stad is na de oorlog gebouwd om auto's er dwars doorheen te laten rijden van Noord naar Zuid. Maar je ziet de laatste tien jaar het aantal autobeweging-

Jaarbeurs in 't groen

Architect Sanne van Manen is onder meer betrokken bij de revitalisatie van het Jaarbeursdistrict in Utrecht.

Haar collega en medeoprichter van MVRDV Winy Maas omschreef het plan als een aantrekkelijke groene 'heuvel' in de stad. Het gebied wordt nu nog gedomineerd door (vracht)auto's, logistiek en parkeerplaatsen. Van Manen: „Auto's en logistiek worden straks 'weggestopt' in bouwblokken. Het geeft ons als ontwerper meer mogelijkheden om de openbare ruimte te ontwerpen als er op straat minder plek voor auto's gereserveerd hoeft te worden. Er ontstaat daardoor ruimte voor groen en wandelen. De stad Utrecht wordt er gezonder en leefbaarder door.”



'Een autohub kan werken als je goed nadenkt over de last mile: hoe breng je je spullen naar de voordeur?'

FOTO MVRDV/EMIL MEIJER

SANNE VAN MANEN, ARCHITECT

Auto eruit, groen erin

Bekijk en beleef een stad op ooghoogte. Het is fijn als je groen ziet, ruisend water hoort, vogels. De wandelaar die flaneert, de fietser op weg naar een date. Architect Sanne van Manen van het wereldberoemde Rotterdamse bureau MVRDV tracht deze idylle tot realiteit te brengen.

Op de Hoogstraat, een van de oudste winkelstraten in Rotterdam-centrum, zijn afgelopen zomer veel parkeerplaatsen omgekat tot terras. Aanvankelijk vanwege corona, om ondernemers, terrasbezoekers en bewoners meer ruimte te geven. De auto moest nog verder wijken: in delen van de straat is hij nu ongewenst. 'Auto eruit, openbare ruimte erin', kopten vakmedia over de proef die als doel heeft in de wijk Hoogkwartier een mobiliteitstransitie op gang te brengen.

Het initiatief komt van Stadslab

Hoogkwartier, dat vorig jaar een Mobility Challenge organiseerde: negentig bewoners en ondernemers werden uitgedaagd hun auto twee maanden gratis te laten staan in een gemeentelijke garage. Voor vervoer konden ze beschikken over enkele deelauto's. Eén deelauto stond gelijk aan vijf privéauto's. De vrijgekomen parkeerplekken werden tijdelijk omgetoverd tot groen en bruikbare ruimte voor de wijk.

Steen en blik domineren van oudsher de Hoogstraat, constateert Sanne van Manen, Associate Architect bij MVRDV, en betrokken bij het stads-lab. „Er is meer ruimte voor parkeerplekken dan voor groen. Dit bracht



Voorbeeld: het Jaarbeursdistrict in Utrecht kan veranderen in een aantrekkelijke groene heuvel. Verkeersruimte wordt 'weggestopt' in bouwblokken.

FOTO MVRDV

ons op een essentiële vraag: houden we dat zo of bestemmen we de ruimte voor groen? Voor leefbaarheid?”

Van Manen berekende na een grove telling dat Rotterdam op straat 400.000 vierkante meter aan parkeerplaats biedt. „Stel dat je door deelvervoer en verbeterd OV en doordat mensen hun tweede auto wegdoen op 30 procent minder parkeerplaats uitkomt, dan heb je een ruimte die groter is dan de Kralingse Plas. Die kun je voor andere doeleinden gebruiken.”

Ontwerpers moeten bewoners, projectontwikkelaars en gemeente laten zien wat het terugdringen van de auto de stad oplevert, vindt Van Manen. „Als overschakelen naar deel-mobiliteit en minder tweede auto's betekent dat er in de buurt een extra speeltuin kan komen, bied je een interessant alternatief. Tegelijk moeten we ervoor zorgen dat de stad goed bereikbaar blijft voor de bewoners.”

Hub

Op de tekentafels van architectenbureaus als MVRDV en ambtelijke diensten liggen volop plannen voor nieuwe wijken om de komende

'Als je op 30 procent minder parkeerplaatsen uitkomt, win je een ruimte groter dan de Kralingse Plas'

PASPOORT

Sanne van Manen studeerde architectuur aan de TU Delft, waar zij in 2010 cum laude afstudeerde. Zij werkte daarna onder andere in het atelier van de Rijksbouwmeester en in Antwerpen bij architectenvereniging RE-ST. Sinds midden 2015 werkt ze bij MVRDV en is zij ontwerpdocent aan de Rotterdamse Academie voor Bouwkunst.

decennia tienduizenden Rotterdammers te huisvesten. Zo is Feyenoord City gepland in IJsselmonde, in West wordt gewerkt aan plannen voor Merwe-Vierhavengebied, verder gaat er rond de Van Nelle Fabriek, Alexanderknoep en Nieuw Kralingen van alles gebeuren.

In de gesprekken duikt geregeld de term hub op als het gaat om een manier om de auto uit die nieuwe wijken te weren. Sanne van Manen: „Zo'n hub kan werken, als je ook goed nadenkt over de last mile. Hoe breng je bijvoorbeeld je spullen naar de voordeur? Wat we in ieder geval niet meer doen is een hele wijk vol met auto's plaatsen. Er wordt gezocht naar slimme plekken voor zo'n hub of parkeergarage, zodat het overgrote deel van de publieke ruimte autovrij is.”