

Duurzaam Oude Noorden

Uitwerking duurzaamheidsopgave mobiliteit 2050



Alexandra van Uffelen

Studentnummer: 0964623

Klas: ROP2-i

Groep: 7

Vak: Duurzame Stad

Keuze: Ontwerp

Docenten: Lucie Schotman en Marloes Buitendijk-Campo

Inleverdatum: 13 juni 2022

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Hittestress verminderen.....	4
Groene parkeerplaatsen.....	5
Minder CO2 uitstoot.....	7
Mobiliteitshubs.....	7
Gezondheid verbeteren.....	10
Fietsverbindingen.....	10
Effecten & stakeholders.....	12
Haalbaarheid & conclusie.....	13
Aanbeveling.....	14
Bronvermelding.....	15
Bijlagen.....	15
Reflectie fase 1 & 2.....	16
Plan Van Aanpak.....	17
Logboek.....	18
Poster individueel.....	19
Poster groep	20

Inleiding

De Gemeente Rotterdam wilt graag inzicht in de duurzaamheidsopgave van oudere wijken uit haar regio. Voorafgaan aan dit rapport hebben wij als projectgroep onderzoek gedaan naar het Oude Noorden, een woonwijk die bestemd was om de overvolle binnenstad van Rotterdam te ontlasten.

In fase 1 hebben wij gekeken naar problemen en het duurzaamheidsniveau van het Oude Noorden. Het gemiddelde inkomen van de bewoners ligt lager dan het modaal, een derde is werkloos, de helft heeft overgewicht en een kwart rookt. Daarentegen is er wel deelmobiliteit en elektrische oplaadpunten beschikbaar, maar wordt weinig gebruik van gemaakt. Het openbaar vervoer is ruim aanwezig, waarvan 1 tram binnen het gebied.

De geschiedenis van het Oude Noorden is goed te zien in de smalle straten en huizen die erg dicht op elkaar staan. Door de forse groei van het inwoners aantal in de wijk in 1870 moest er plaats gemaakt worden in de openbare ruimte. Daarom is er weinig kwalitatief groen en heerst een hoge verkeersdruk in de wijk. Langzaam verkeer werd als minder belangrijk beschouwd dan de auto wat terug te zien is in de kwantiteit en kwaliteit van voet- en fietspaden. Onderdelen van de openbare ruimte die in 2022 juist een must zijn in het straatbeeld en mobiliteit.

Het terugdringen van de CO2 uitstoot, de energietransitie, het klimaatbestendig en sociaaleconomisch duurzaam maken van de stad en inzet van duurzame mobiliteitsvormen behoren o.a. tot het Klimaatakkoord. De multiculturele vooroorlogse Rotterdamse wijk heeft enorme potentie om zich te ontwikkelen tot de wijk van en voor de toekomst en het gewilde duurzaamheidsniveau.

Verstening zorgt voor hittestress. De combinatie van groen en water zal dit probleem verminderen en de ecologie en biodiversiteit versterken. Het plaatsen van mobiliteitshubs maakt de wijk autoluw, versterkt de bereikbaarheid en vermindert de CO2 uitstoot. Door bewoners/gebruikers een alternatief te geven voor hun reis maakt dit de keuze voor hen makkelijker om voor een duurzame manier te kiezen. Een groener alternatief verbetert de gezondheid en is beter voor het milieu.

In dit rapport wil ik daarom graag de mogelijkheden tot o.a. minder hittestress, minder CO2 uitstoot en een verbetering van de gezondheid in het Oude Noorden onderzoeken door de openbare ruimte te verbeteren. Deze zijn uitgewerkt in ontwerpen van toekomstbeelden voor 2050.

Hittestress verminderen

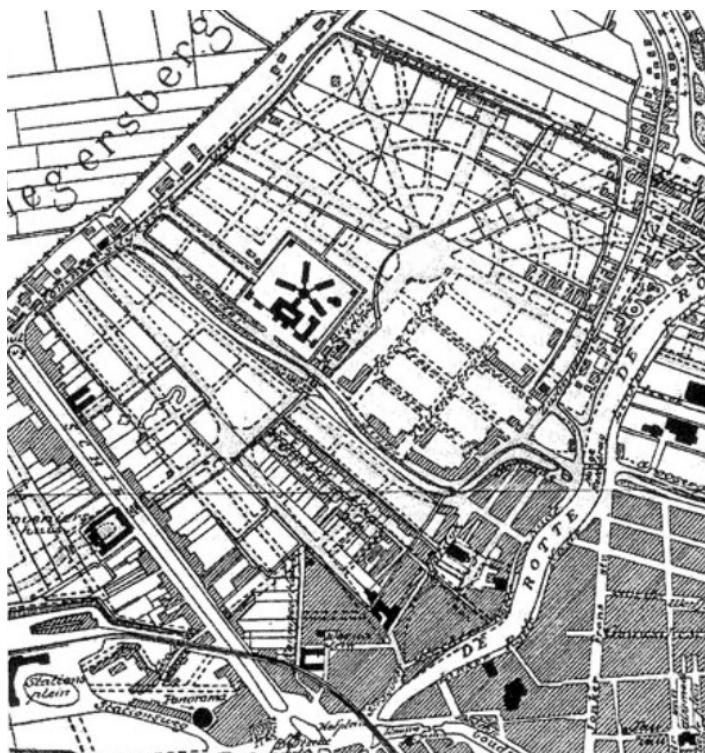
Uit ons groepsrapport is gebleken dat het Oude Noorden erg versteend is en weinig groen. Door de toename van de bevolking, groei van de haven en het gebruik van de auto rond 1870 moest er plaats gemaakt worden in de openbare ruimte. Door klimaatverandering krijgen we steeds meer te maken met hogere temperaturen door veel verstening en gebouwen. Hierdoor is er vooral in grote steden minder groen, water en wind wat hittestress veroorzaakt (Stregels, 2016).



Rotterdam
Pijnackerplein

Pijnackerplein
Bron: Stadsarchief Rotterdam

Het Pijnackerplein is 125 jaar oud en daarmee het oudste plein in het Oude Noorden. Het was vooral bestemd om daar feest te vieren. Er werd muziek gemaakt, gedanst en gespeeld. Ook nu worden er op het plein feesten en evenementen georganiseerd. Het is dus een belangrijk plein voor de sociale cohesie in de wijk. Gezien de functie van het plein is het een logische keuze geweest om het plein te (blijven) verstenen. Echter speelt dit niet goed in op de klimaatverandering.



Verbeterplan G.J. de Jongh 1883

Bron: Pijnackerplein.eu



Muziekient Pijnackerplein

Bron: Stadsarchief Rotterdam



Plattegrond Oude Noorden 2022

Bron: Ruimtelijkeplannen.nl

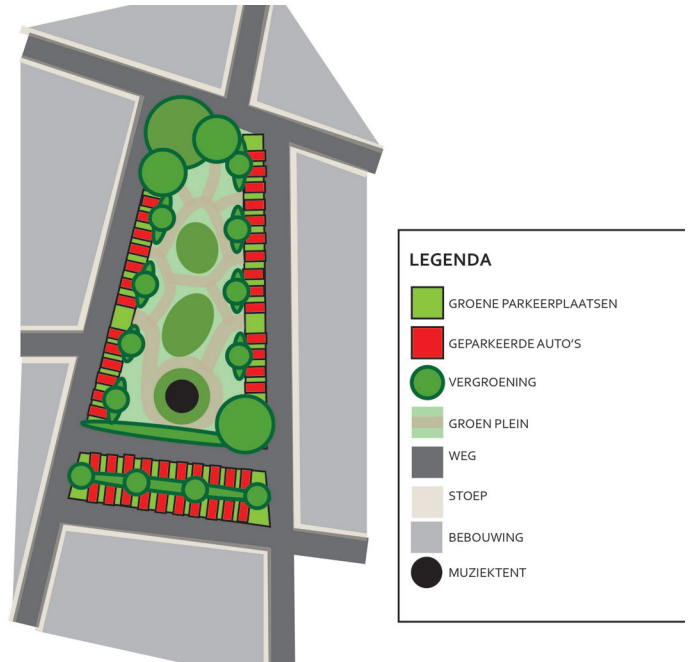


Pijnackerplein 2022

Bron: Googlemaps.com

Groene parkeerplaatsen

Het straatbeeld rondom het Pijnackerplein is erg druk door de auto. Om meer ruimte in het straatbeeld te creëren, hittestress te verminderen en meer groen toe te voegen, heb ik de keuze gemaakt om de huidige parkeerplaatsen te vergroenen en deze een onderdeel te maken van het plein.



Straatniveau Pijnackerplein 2050

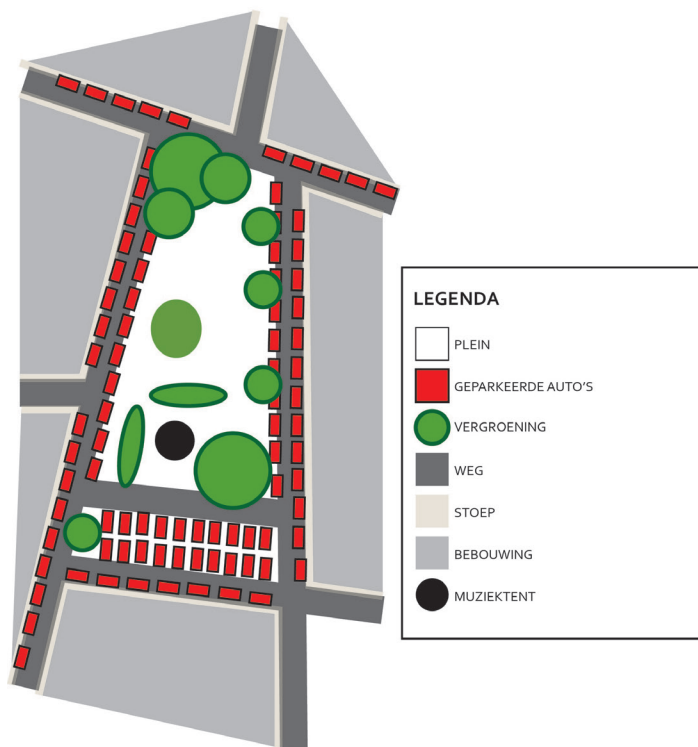
Bron: Alexandra van Uffelen



Handschets Pijnackerplein

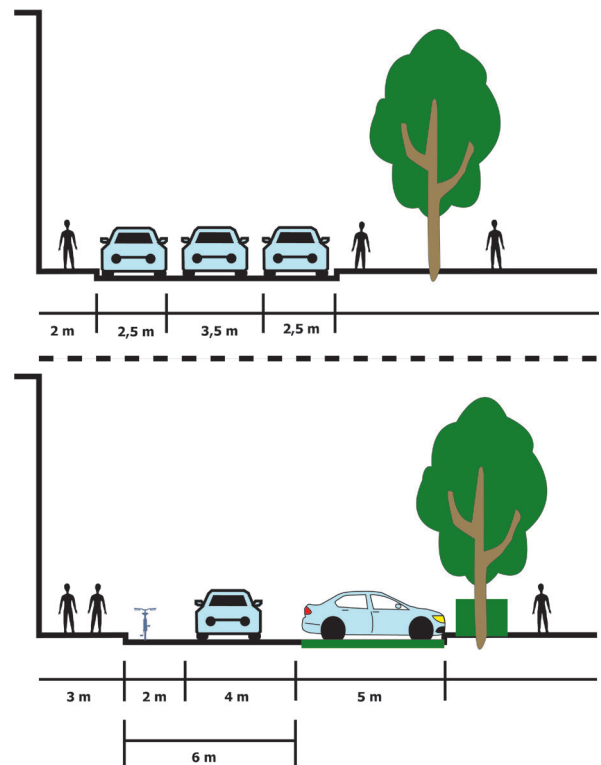
Bron: Alexandra van Uffelen

Hierboven een handschets die ik met de losse hand heb gemaakt; links de situatie anno 2022 en rechts het gewenste toekomstbeeld 2050. De nadruk ligt op het groen en de geparkeerde auto's.



Straatniveau Pijnackerplein 2022

Bron: Alexandra van Uffelen



Doorsnede Pijnackerplein

Bron: Alexandra van Uffelen

Door het transformeren van het huidige straatbeeld komt er meer ruimte vrij voor voetgangers en fietsers. Voor het inparkeren is er een straatbreedte nodig van 6 meter. De onbenutte ruimte die er nu is, maakt dit mogelijk zonder het plein kleiner te hoeven maken. Het plein zelf is 45 meter breed.

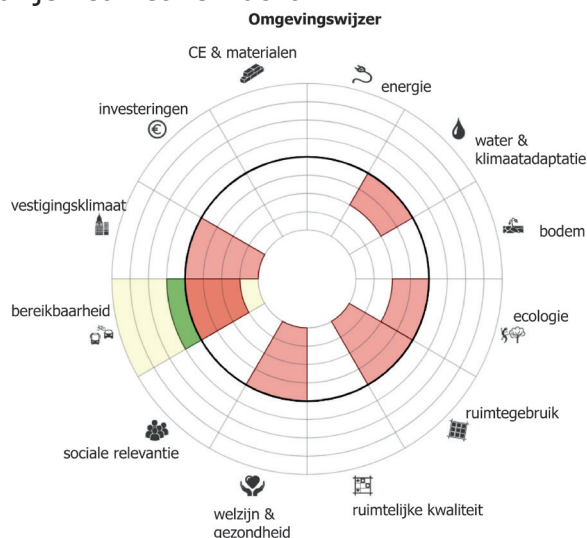
Groen en water zijn hier met elkaar verbonden. Door de betonnen laag te doorbreken combineren we groenparkeren met waterberging. "Om droogte tegen te gaan, willen we zoveel mogelijk regenwater infiltreren in de bodem. 90% van de buien infiltreren via de tegels. (...) Zo kan het gras langer tegen droogte, de rest van het water kan langzaam in de bodem zakken" (Park Positive, 2022). Deze groene parkeertegels zijn een integrale oplossing voor waterberging, water vasthouden, biodiversiteit en een gezonde bodem. Echter vergen de groene parkeerplaatsen wel meer onderhoud dan de volledig versteende versie.



Groene parkeertegel

Bron: Rainarway.nl

Dit principe is op vele schaalniveaus een kans voor het Oude Noorden om beter te kunnen voldoen aan het Klimaatakkoord. Het duurzaamheidsniveau van de wijk scoort namelijk erg laag op het gebied van water en klimaatadaptatie, ecologie, ruimtegebruik, gezond en welzijn en vestigingsklimaat. Door de inrichting van de wijk en daarbij de openbare ruimte aan te passen kan het Oude Noorden zich hierin verbeteren. Groen parkeren betekent slimmer omgaan met de ruimte. Hierdoor krijgt de parkeerplaats meerdere functies; een stukje groen waar je het niet verwacht.

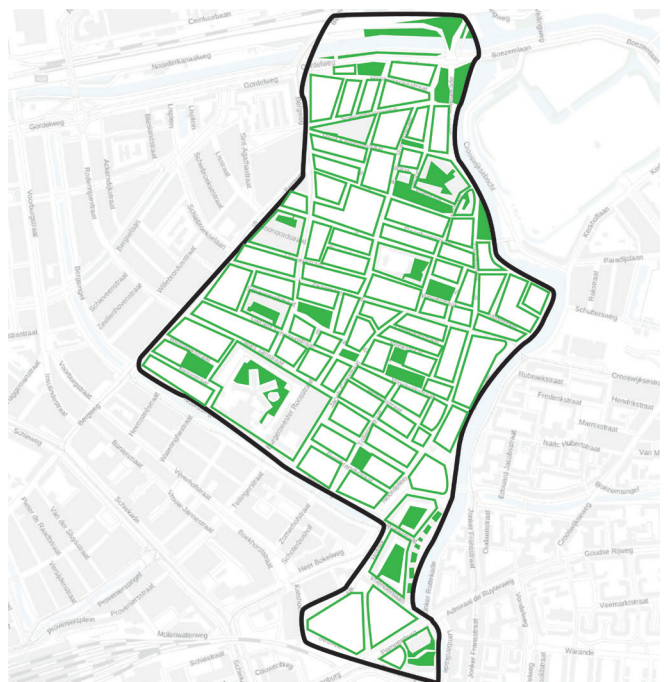


Duurzaamheidsniveau Oude Noorden Bron: Omgevingswijzer.org



Openbaar groen wijk Oude Noorden Bron: Alexandra van Uffelen

Zowel kwantitatief als kwalitatief kan het openbaar groen in het Oude Noorden een boost gebruiken. D.m.v. groene parkeerplaatsen neemt het openbaar groen in de wijk toe. De kaart hieronder laat dat (op een overdreven manier) goed zien.



Toename openbaar groen wijkniveau Bron: Alexandra van Uffelen

Op zowel straat- als wijkniveau zouden groene parkeerplaatsen een kans voor het Oude Noorden kunnen zijn om zich te verbeteren tot duurzame woonwijk. Hittestress wordt verminderd door de huidige parkeerplaatsen te vervangen door groene parkeertegels die regenwater vasthouden en zorgen voor verkoeling en beplanting. Met deze oplossing voor het Oude Noorden komen we dichterbij het bestrijden van de nummer 1 klimaatbedreiging voor de volksgezondheid.

Minder CO₂-uitstoot

De Gemeente Rotterdam wil haar CO₂-uitstoot in 2030 met 49% hebben verlaagd t.o.v. 1990. In 2050 willen zij volledig klimaatneutraal zijn. Dat wilt zeggen dat Rotterdam met haar activiteiten dan geen negatief effect meer heeft op het klimaat. De aanpassing van de Coolsingel is een mooi voorbeeld van gezonde mobiliteit, zoals fietsers en voetgangers, meer ruimte te geven in de openbare ruimte. Het aantal rijstroken van auto's is van 4 naar 2 gegaan; de Coolsingel is autoluw geworden.



Coolsingel

Bron: Gemeente Rotterdam - West 8



Voorbeeld autovrije straat

Bron: Groen Links Leiden

Mobiliteitshubs

Om het autoluw maken van wijken te doen slagen en tevens de bereikbaarheid van het gebied te blijven stimuleren, kunnen mobiliteitshubs bijdragen aan deze doelen. Mobiliteitshubs zijn overstappunten tussen vervoerwijzen, zoals Zuidplein in Rotterdam. Met de verwachte groei van de bevolking en de stijgende woningvraag is er weinig ruimte voor extra autoverkeer. "Gemeenten zien mobiliteitshubs met deelmobiliteit dan als alternatief voor eigen autobezit. Het gevolg is dat de nieuwe inwoners meer wandelen, fietsen en het OV gebruiken en minder reizen met de auto. Dankzij hubs kunnen gemeenten dus meer woningen bouwen met minder reguliere parkeerplaatsen en minder verkeersdruk" (Kwantes & Scheltes, 2021).



Nieuw busstation Zuidplein

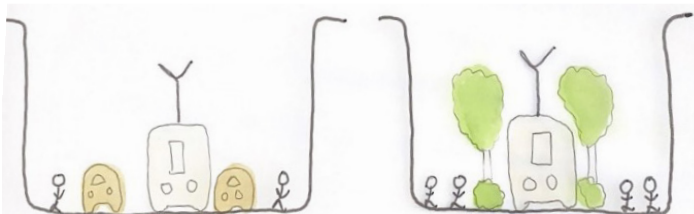
Bron: Hart van Zuid



Doorsnede Coolsingel

Bron: Gemeente Rotterdam - West 8

Het Oude Noorden zou deze verandering ook kunnen doorvoeren. Wij, gebruikers, hebben een actieve rol in het beperken van onze eigen CO₂-uitstoot. Vervoer draagt bij aan milieuproblemen, waaronder klimaatverandering en slechte luchtkwaliteit in stedelijke gebieden. Het OV is daarentegen een duurzamere vorm van mobiliteit dan de auto gezien meerdere individuen zich op deze manier tegelijkertijd verplaatsen. Daarom heb ik in de doorsnede hieronder de tram voorrang gegeven t.o.v. de auto.



Doorsnede straatniveau autoluw straat Bron: Alexandra van Uffelen

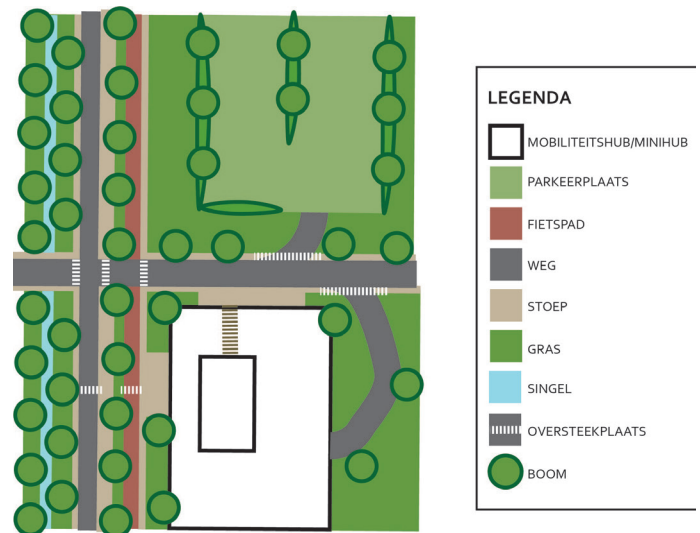


Noordsingel 2022

Bron: Googlemaps.com

De Noordsingel is een bekende oude singel in Rotterdam gelegen in het zuiden van het Oude Noorden. Deze bestemming is een perfecte locatie voor een minihub gezien dit de dichtstbijzijnde plek is richting het station Rotterdam Centraal en tramhalte Noordsingel. Bewoners kunnen vanaf Rotterdam Centraal via de minihub verder reizen naar hun bestemming via bijvoorbeeld deelauto's, deelscooters, deelfietsen of hun eigen fiets.

Deze minihub beschikt niet alleen over deelmobiliteit, gebruikers hebben hier ook de mogelijkheid om hun OV chipkaart op te laden of een ticket te kopen. Bovendien heeft de bovenste verdieping een verblijfsfunctie om te vertoeven. Om op de verdiepingen te komen is er een lift beschikbaar zodat iedereen via deze weg toegang heeft tot het gebouw. Vervoersmiddelen zijn op deze manier geclusterd en kunnen 'opgeslagen' worden zonder dat deze in de weg staan in de openbare ruimte. De plaatsing bij de tramhalte maakt het gebruik maken van deelmobiliteit aantrekkelijker.



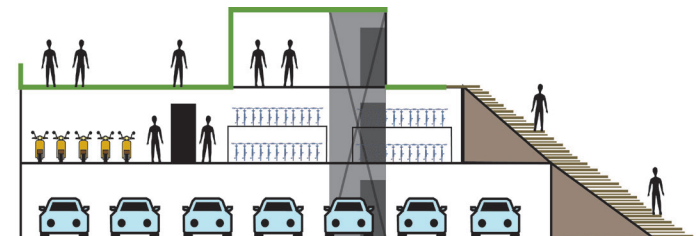
Schets straatniveau Noordsingel

Bron: Alexandra van Uffelen



Handschets Noordsingel

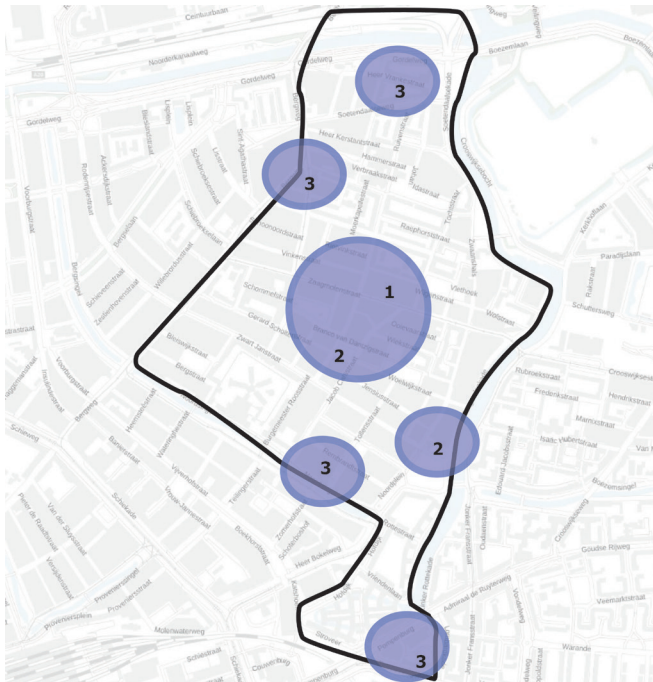
Bron: Alexandra van Uffelen



Doorsnede mobiliteitshub

Bron: Alexandra van Uffelen

Uitgezoomd zijn er op wijkniveau in het Oude Noorden op meerdere punten mobiliteitshubs mogelijk. In de kaart hieronder weergegeven zijn de locaties genummerd. Locatie 1 is het centrale punt van de wijk, de Zwart Jan, de drukste straat met een verzameling aan winkel- en horecagelegenheden. De trek naar dit gebied en centrale punt maakt dit een uitstekende plek voor een mobiliteitshub als knooppunt en ontmoetingsplek. Locaties 2 zijn plekken waar regelmatig evenementen worden georganiseerd en dus beleving is. Locaties 3 zijn de locaties waar veel verkeer langsrijdt en in verbinding staan met het OV. Hier zijn de overstapmogelijkheden dus toegankelijker.

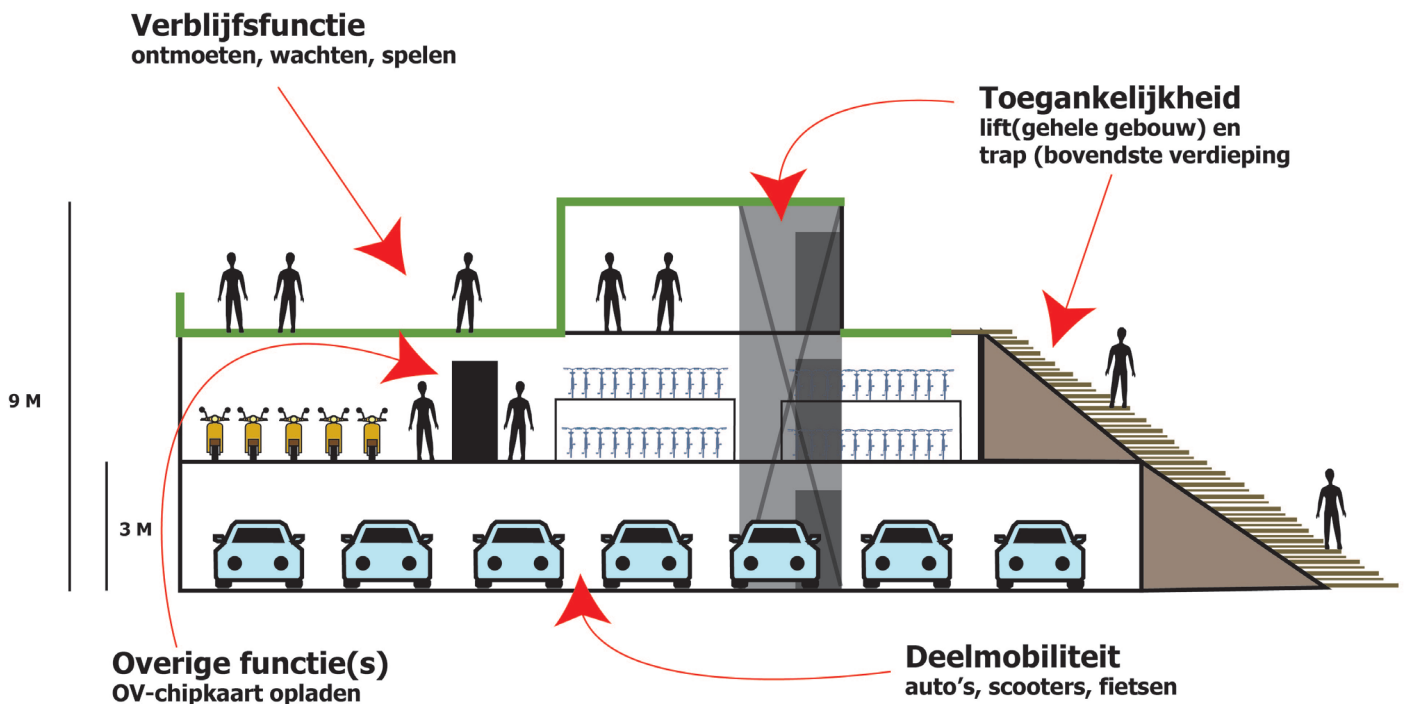


Om de hub optimaal te laten functioneren is het van belang dat deze schoon gehouden wordt en onderhouden. Informatievoorziening bevordert het gebruiksgemak. Bovendien is beveiliging van belang om diefstal en/of vandalisme vast te leggen en te kunnen voorkomen. De omgeving van de hub moet voorzien zijn van goede straatverlichting en toegankelijk voor minderinvaliden en ouderen. Dit zijn aspecten om het gebruik van mobiliteitshubs aantrekkelijk te maken voor reizigers en omwonenden (Natuur & Milieu, 2022).

Het autoluw maken van straten en het plaatsen van hubs haalt de auto uit het straatbeeld wat zorgt voor minder CO2 uitstoot. Mobiliteitshubs zijn dus een goede oplossing voor toekomstige mobiliteit om milieuvervuiling te beperken en zo in te spelen op toekomstige verkeersdrukke en klimaatveranderingen.

Mobiliteitshub mogelijkheden

Bron: Alexandra van Uffelen



Mobiliteitshub functies

Bron: Alexandra van Uffelen

Gezondheid verbeteren

Fietsen is duurzaam en gezond, een prioriteit in het mobiliteitsbeeld voor het Oude Noorden in 2050. Uit ons fase 1 rapport bleek echter dat de toegankelijkheid voor fietsers binnen het Oude Noorden matig is. De fietser kan weliswaar op veel plekken komen, maar niet via de daarvoor bestemde fietspaden om dit op een veilig manier te kunnen voortzetten. Hieronder een kaart van de fietsvriendelijkheid in het Oude Noorden waarin te zien is dat er buiten de wijk wel fietspaden zijn, maar binnen het gebied heel weinig. Hier moet verandering in komen.

"Actief reisgedrag (lopen en fietsen) draagt bij aan de mate van lichamelijke beweging en daarmee aan de lichamelijke en geestelijke gezondheid van mensen" (Kroesen & van Wee, 2021). Bovendien verbeterd de fiets de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid van een gebied.



Vriendenlaan Oude Noorden

Bron: Googlemaps.com

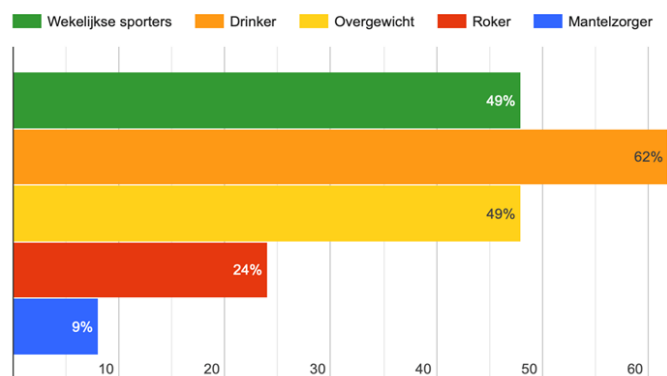
Fietsverbindingen

Opvallend vond ik het fietspad dat grenst aan de Vriendenlaan en de Rechter Rottekade, in het zuid-oosten van het Oude Noorden. Op de kaart is te zien dat aan de rechterkant van de Rotte een fietspad ligt, maar deze stopt bij de Vriendenlaan. Bovendien eindigt het fietspad in een bocht waar auto's kunnen rijden wat erg gevaarlijk is voor fietsers. Door de aangrenzende fietspaden door te trekken in de wijk, en hiermee de fietsverbindingen te verbeteren, zal de (fiets)bereikbaarheid toenemen en zullen meer bewoners geneigd zijn om de fiets te nemen wat bijdraagt aan hun gezondheid. Bovendien neemt de fiets minder ruimte in dan de auto waardoor er meer ruimte is voor recreatie.



Fietspaden Oude Noorden 2022

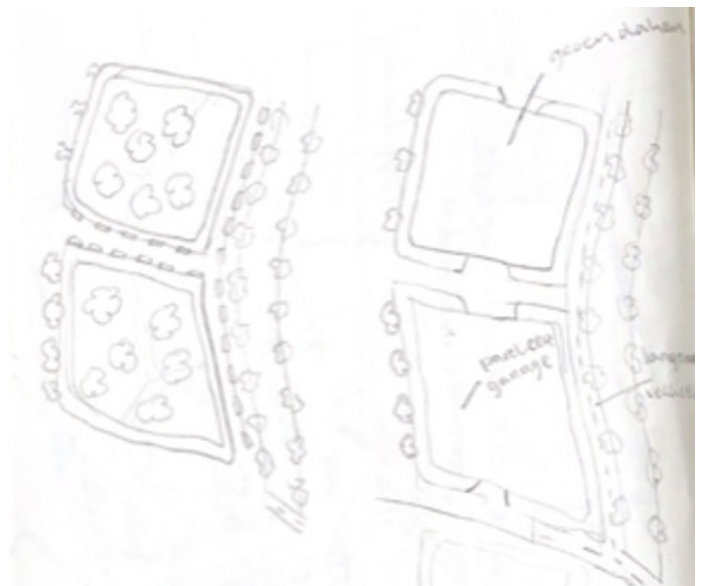
Bron: Alexandra van Uffelen



Gezondheid Oude Noorden

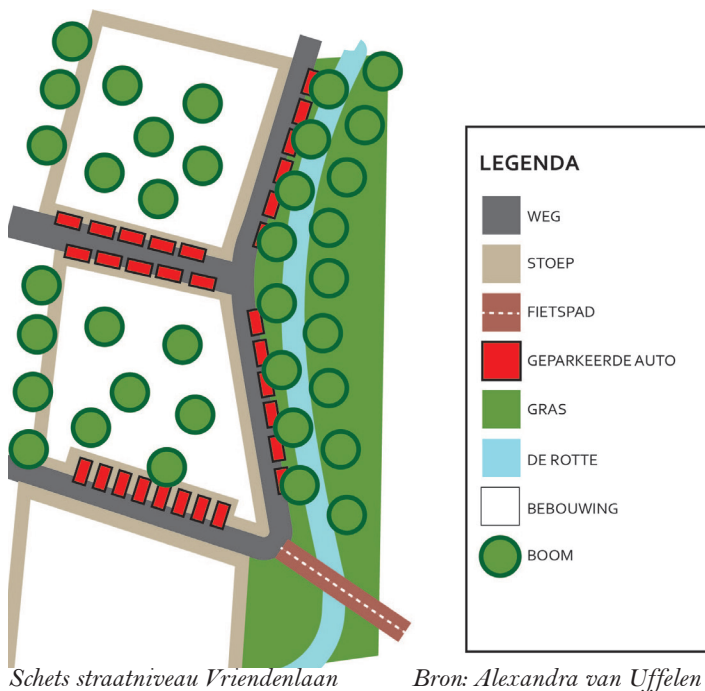
Bron: Allecijfers.nl

In de afbeelding hierboven is de gezondheid van inwoners in het Oude Noorden weergegeven, in percentages van de leeftijden 19 jaar en ouder. Wat opvalt is dat de helft van de inwoners wekelijks sport, maar de helft ook overgewicht heeft. De mogelijkheid om veilig en comfortabel te kunnen fietsen, kan hierin een verbetering brengen.



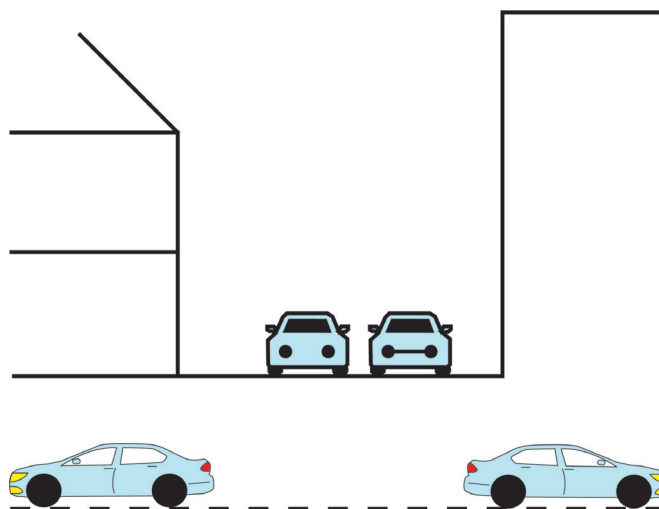
Handschrifts Vriendenlaan

Bron: Alexandra van Uffelen



Schets straatniveau Vriendenlaan

Bron: Alexandra van Uffelen

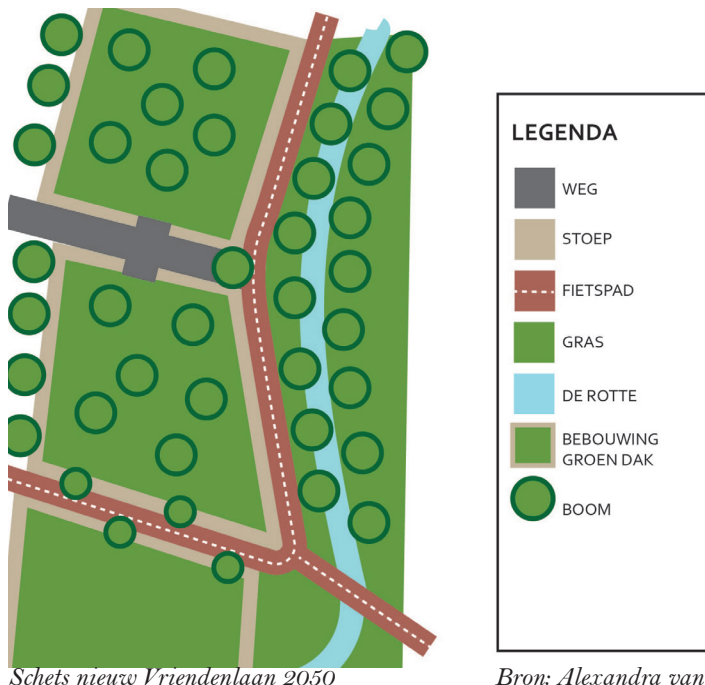


Parkeergarage Vriendenlaan

Bron: Alexandra van Uffelen

Op wijkniveau zijn de fietspaden in 2050 van goede kwaliteit en zijn verbonden met de hoofdwegen. Ook zijn de wegen rechte en is er minimaal contact met auto's door autoluwe straten. De fietspaden dragen bij aan een schoon milieu en aan een goede conditie en gezondheid. De fietspaden zorgen ervoor dat iedereen zich kan verplaatsen in- en buiten de wijk zonder beperkt te worden in hun vervoersmogelijkheden. In combinatie met deelfietsen is in het bezit zijn van een eigen fiets niet essentieel.

Het wegennet inrichten vanuit de behoeften van voetgangers en fietsers staat centraal door voorrang te geven aan voet- en fietspaden. Waar nu vooral de automobilist in het voordeel is, moet er plek gemaakt worden voor actief reisgedrag om zo duurzame mobiliteit te stimuleren.



Schets nieuw Vriendenlaan 2050

Bron: Alexandra van

Om te zorgen voor een betere fietsverbinding heb ik het fietspad doorgetrokken binnen de wijk en de straat autoluw gemaakt door eenrichtingsverkeer te hanteren. Het parkeren is verplaatst naar een parkeergarage onder de tuinen van de bebouwing wat zorgt voor overzichtelijkheid voor de fietser en de auto uit het straatbeeld haalt. Parkeren ondergronds kost echter wel veel geld, maar zal op lange termijn meer opbrengen. Geparkende auto's verwijderen uit het straatbeeld, maken buurten mooier, veiliger en leefbaarder. Het weigeren van auto's in straten spoort actief reisgedrag aan omdat bewoners minder gemakkelijk met hun auto de wijk in kunnen.



Fietspaden Oude Noorden 2050

Bron: Alexandra van Uffelen

Effecten & stakeholders

Groene parkeerplaatsen als oplossing tegen hittestress, mobiliteitshubs om de CO2 uitstoot te verminderen en het aanpassingen van de fietsverbindingen om de gezondheid te verbeteren, behoren tot de verduurzamingsstrategie van dit rapport voor het Oude Noorden in 2050. Deze oplossingsrichtingen brengen vele voordelen met zich mee:

Groene parkeerplaatsen verminderen hittestress doordat ze de buitenlucht verkoelen. Het (openbaar) groen neemt toe waardoor de biodiversiteit/beplanting groeit en de bodem gezonder wordt. Groen parkeren betekent ook slimmer omgaan met de ruimte omdat groene parkeerplaatsen multifunctioneel zijn; parkeerplekken voor auto's en toevoeging van groen. In combinatie met bomen voor schaduw is dit daarom een betere oplossing dan het plaatsen van bijvoorbeeld een struik.

Mobiliteitshubs zorgen voor minder CO2 uitstoot door het inzetten van deelmobiliteit. Hierdoor worden autoluwe straten gestimuleerd en neemt de bereikbaarheid toe. Er is meer ruimte voor woningen, er zijn minder parkeerplaatsen nodig en minder verkeersdruk. Mobiliteitshubs in combinatie met deelmobiliteit zorgen ervoor dat eigen bezit van vervoersmiddel niet essentieel is wat zorgt voor beperking van milieuvervuiling.

Door de fietsverbindingen aan te passen, verduurzaamt het wegennetwerk van het Oude Noorden en is van waarde voor de gezondheid en conditie van de bewoners. Bovendien zorgt het voor een verbetering van de bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid van het gebied. Het verbetert de veiligheid van de fietspaden en stimuleert hierdoor het fietsgebruik van bewoners en daarmee een schoner milieu.

Om deze oplossingsrichtingen te doen slagen, is er echter een wijzing van het bestemmingsplan nodig door de Gemeente Rotterdam. Vooral het plaatsen van de mobiliteitshubs zal hierin een moeilijke opgave vormen i.v.m. ruimte creëren. Daarom is het betrekken van de bewoners bij het initiatief van belang omdat zij een belangrijke stem hebben in het verbeteren van hun omgeving. Duidelijke uitleg en informatie waarom groene parkeerplaatsen, mobiliteitshubs en fietsverbindingen belangrijk zijn i.v.m. klimaatveranderingen helpen hierbij. Buurtavonden organiseren zijn hiervoor uitstekend geschikt. Ook de MRDH, RET en deelmobiliteit aanbieders, zoals Felyx, GoSharing en Donkey Republic zijn stakeholder bij de ontwikkeling van mobiliteitshubs. Het risico zit bij de gebruikers en of zij hier ook daadwerkelijk gebruik van zullen maken, en in welke maten dit zal zijn.

Autogebruikers zullen door alle 3 de oplossingsrichtingen getroffen worden gezien allen pleiten voor minder ruimte voor auto's in het straatbeeld. De kosten en onderhoud van het groenparkeren zouden gedekt kunnen worden door het betaald parkeren, daar staan dan wel hogere parkeerkosten tegenover. Het onderhoud van de groene parkeerplaatsen creëert daarentegen wel werkgelegenheid wat goed is voor de maatschappij.

De sociale cohesie in het Oude Noorden zal wel in elk opzicht verbeteren door het beter gebruik te maken van de openbare ruimte. Bewoners worden gestimuleerd om meer te bewegen, te letten op klimaatverandering en meer in staat zijn om zich beter te kunnen verplaatsen binnen hun omgeving.

De verduurzamingsstrategie m.b.v. de oplossingsrichtingen heeft een grote kans van slagen mits de Gemeente Rotterdam het bestemmingsplan aanpast en het plan wilt financieren. Landschapsarchitecten, gebiedsontwikkelaars en projectontwikkelaars kunnen advies geven en helpen bij het realiseren van de strategie voor het Oude Noorden. Samenwerking met RET, deelmobiliteitsaanbieders, bedrijven en buurtbewoners is essentieel voor de haalbaarheid en daarmee de toekomst en duurzaamheid van het plan. Alleen op deze manier kunnen we hittestress verminderen, de bereikbaarheid versterken, CO2 uitstoot verminderen, de gezondheid verbeteren en het milieu zo min mogelijk tot last zijn in het Oude Noorden.

Haalbaarheid & Conclusie



LEGENDA



PLANGRENS



FIETSPADEN



GROENE
PARKEERPLAATSEN



MOBILITEITSHUBS

Alexandra van Uffelen
0964623
Duurzame Stad Mobiliteit
Oude Noorden 2050
3 juni 2022

Conclusiekaart Oplossingsrichtingen Oude Noorden 2050

Bron: Alexandra van Uffelen

Op de korte termijn zijn groene parkeerplaatsen het meest realistisch. De auto compleet uit het straatbeeld te halen, is nu nog ondenkbaar. Daarom zijn groene parkeerplaatsen de kans voor het oude Noorden om nu al in te spelen op de verwachte klimaatveranderingen in 2030-2050.

Met het gebruik van mobiliteitshub wordt deelmobiliteit sterker gepresenteerd en worden deze toegankelijker voor iedereen. Met uitzicht op toekomstige verkeersdruk zal de ernst hiervan duidelijker worden. In de geplande woonwijk zal dit een grote ingreep zijn.

De fietsverbindingen moedigt actief reisgedrag aan om de auto zo min mogelijk te gebruiken en geven ook minder ruimte om zich voort te zetten in het Oude Noorden. Met een grote verandering zoals deze zal de geleefde woonwijk zich moeten aanpassen, vandaar de lange termijn invoering.

In 2050 zal het Oude Noorden daarom haar wegnennetwerk hebben aangepast en de openbare ruimte functioneel hebben ingedeeld om zo de klimaatveranderingen te kunnen trotseren en de uitgangspunten te kunnen behalen d.m.v. groene parkeerplaatsen, mobiliteitshubs en verbeterde fietsverbindingen.

Aanbeveling

Met behulp van dit rapport worden suggesties besproken die de Gemeente Rotterdam zou kunnen toepassen in het Oude Noorden. Gezien de duurzaamheidsopgave voor de woonwijk in 2050 om hittestress en CO2 uitstoot te verminderen, biodiversiteit en bereikbaarheid te versterken, de gezondheid te verbeteren en het milieu te beschermen, zijn groene parkeerplaatsen de beste oplossing voor op de korte termijn gezien er gewerkt wordt met de gebruikte ruimte die er al is en de ingreep van deze oplossing minder groot is in vergelijking met de andere suggesties. Mijn aanbeveling is dan ook om deze oplossing zo snel mogelijk te realiseren.

Mobiliteithubs en het aanpassen van het wegennetwerk voor o.a. de fietsverbindingen kunnen in een later stadium worden uitgevoerd. Tevens zijn mobiliteithubs en fietsverbinding optimaal geschikt voor het versterken van de bereikbaarheid wat de Gemeente Rotterdam als belangrijk beschouwd voor de verbinding met de stad en andere steden. Een mogelijke combi van de plannen klinkt aantrekkelijk.

De uitgangspunten van de duurzaamheidsopgave voor het Oude Noorden in 2050 zijn allen makkelijk haalbaar als van het verduurzamen van de woonwijk prioriteit wordt gemaakt. Het uitvoeren van deze stappen zal voor de Gemeente Rotterdam een enorme stap zijn om deze verbeteringen door te kunnen voeren in andere plannen voor Rotterdam. Nu actie ondernemen voorkomt haast en onzorgvuldigheid in de toekomst en daarmee de toekomst voor het Oude Noorden en Gemeente Rotterdam.

Bronvermelding

De Groot, G., & Kleyn, L. (2013, 4 juli). Historie Pijnackerplein. pijnackerplein.eu. Geraadpleegd op 24 mei 2022, van <https://www.pijnackerplein.eu/historie-pijnackerplein.html#:~:text=Hoogtepunt%20op%20het%20plein%20was,om%20daar%20feest%20te%20vieren>

Gemeente Leiden. (2020). Ruimte voor een groen, vitaal Leiden. <https://leiden.groenlinks.nl/sites/groenlinks/files/2021-02/20.0645%20Ruimte%20voor%20een%20groen%20vitaal%20Leiden%20Agenda%20Autoluwe%20Binnenstad%20DEF.pdf>

Home. (2022). Omgevingswijzer. Geraadpleegd op 3 juni 2022, van <https://www.omgevingswijzer.org>

Kwantes, C., & Scheltes, A. (2021, november). Nu eens een nuchter verhaal over mobiliteitshubs; geen heilige graal, maar wat dan wel? Goudappel. <https://www.goudappel.nl/sites/default/files/2022-01/mobiliteitshubs-kwantes-en-scheltes-cvs.pdf>

Rainaway. (2021, 2 december). Groen parkeren | Rainaway. Rainaway | Refined urban design for products and places. Geraadpleegd op 25 mei 2022, van <https://rainaway.nl/groenparkeren/>

Redactie. (2020, 7 februari). Zo komt de compleet nieuwe buurt in Stadshagen eruit te zien. ZwolleNu. Geraadpleegd op 3 juni 2022, van <https://www.zwollenu.nl/zo-komt-de-compleet-nieuwe-buurt-in-stadshagen-eruit-te-zien/>

Revitalization of The Coolsingel. (2022, 21 maart). West 8. Geraadpleegd op 3 juni 2022, van https://www.west8.com/projects/revitalization_of_the_coolsingel/

Severin, M. (2021, 20 augustus). Airco's maken de stad warmer. Weerplaza. Geraadpleegd op 24 mei 2022, van <https://www.weerplaza.nl/weerinhethetnieuws/klimaat/aircos-maken-de-stad-warmer/7222/>

Stregels, J. (2016, 26 juli). Hittestress: een onderschat probleem. De Openbare Ruimte. Geraadpleegd op 24 mei 2022, van <https://deopenbareruimte.nu/hittestress-onderschat-probleem/#:~:text=Dat%20komt%20door%20het%20typisch,in%20het%20omringende%20landelijke%20gebied>

Van Helleman, J. (2021, 23 januari). Hart van Zuid Rotterdam - gebiedsontwikkeling. Nieuwbouw Architectuur Rotterdam. Geraadpleegd op 3 juni 2022, van <https://nieuws.top010.nl/hart-van-zuid-rotterdam.htm>

X. (2022, 8 februari). Elke straat klimaatadaptief, hoe doe je dat? Park Positive. Geraadpleegd op 25 mei 2022, van <https://parkpositive.nl/algemeen/hoe-kies-je-de-juiste-drainerende-vulling/>

Bijlagen

Reflectie fase 1 & 2

Tijdens fase 1 (groepswork) was ik erg benieuwd naar de samenwerking binnen mijn projectgroepje gezien de nieuwe indeling van de klassen gebaseerd op interesse (mobiliteit). Mijn plan was om mij actief op te stellen tijdens fase 1 en regelmatig te vergaderen over volgende stappen. Tijdens projecten heb ik meestal bij dezelfde mensen in een groepje gezeten en was de actieve houding soms ver te zoeken dus dat wilde ik deze keer anders doen.

Enkele keren ging dat goed. We waren lekker bezig en de sfeer was goed. Wel merkte ik dat de een meer tijd aan de opdracht wilde besteden dan de ander, maar ik wist dat ik met de informatie die we hadden verzameld uit de voeten kon, wetende dat fase 2 individueel zou zijn. Dus ik bleef positief. De poster had beter gekund, maar we hadden voldoende materiaal in ons bijlagenrapport. De poster hebben we achteraf aangepast.

Fase 2 (individueel) vind ik erg prettig verlopen. Ik ben blij dat ik optijd begonnen ben met mijn uitwerkingen en daardoor niet gehaast hoefde te werken. Wat mij opviel tijdens deze fase was hoe fijn ik het daadwerkelijk vond. Voor Duurzame Stad heb ik een thema kunnen kiezen die mij het meest aansprak en hierdoor juist de opdracht beter heb kunnen uitvoeren en mijn concentratie/aandacht erbij kon houden. Het gaf mij een duidelijke richting i.p.v. een open veld met onduidelijkheid.

Zelf vind ik dat mijn individuele werk goed aansluit op ons groepswork. Tijdens de tentoonstelling op 10 juni hadden Arnon en ik ook ongeveer dezelfde oplossingsrichtingen uitgevoerd, zonder dat wij hier contact over hebben gehad. Dat gaf mij ook weer de bevestiging dat we allemaal op 1 lijn zaten wat betreft de duurzaamheidsopgave voor het Oude Noorden.

Voor de volgende keer wil ik daarom ook deze houding meenemen naar een volgend project en tijdens stage. Dit vak vond ik een goede voorbereiding op het stagelopen van volgend jaar waarbij ik ook zelfstandig aan het werk zal moeten gaan met hier en daar feedbackmomenten.

Het grootste verschil tussen fase 1 & 2 vond ik de tijdsbesteding en het verder uitwerken van onderdelen. In fase 2 kon ik hierin uiteraard specifieker zijn, maar ik had dat voor fase 1 ook wel willen doen. Voor de volgende keer zal ik proberen om mijn projectgroepje te motiveren om meer uit de uitwerking te willen/kunnen halen, ookal weet ik nog niet zo goed hoe ik dat zou kunnen aanpakken.

Al met al heb ik Duurzame Stad op een positieve manier ervaren en hopelijk volgt er een projectvak die ongeveer hetzelfde vraagt van ons als studenten. De uitdaging spreekt mij wel aan.

Plan Van Aanpak

Alexandra van Uffelen 0964623 Duurzame Stad Mobiliteitstransitie

Uitvoeringsplan Uitwerking ontwerp

- AO poster
 - Probleemdefinitie/opgave
 - Vergelijkbare analyses kaarten
 - Relevante beelden
 - Kansenkaarten oplossingen strategieën, concrete conclusies en aanbevelingen
- Bijlagenrapport (dubbelzijdig)
 - Onderbouwing voor de probleemanalyse (=duurzaamheidsopgave)
 - Ondersteunend en verdiepend bij AO
 - Toelichting afgevallen scenario's
 - Maximum aantal woorden = 2500 (exclusief bijlagen)

Wat ben ik van plan te doen:

- Thematisch plan voor de hele wijk
- Lange termijn
- Op wijkniveau en straatniveau
- Ervaring Kopenhagen implementeren in ontwerpen
 - Bredere stoepen waar de zon het meest schijnt, vriendelijke paden, opvallende fietspaden, lantaarnpalen uit het straatbeeld, historie laten terugkomen in ontwerp, etc.
- Zowel handschetsen, als gebruik maken van Illustrator/Photoshop/Sketchup
 - Plattegronden, doorsneden, visiekaarten, etc.

Onderdelen

- Voorblad
- Inhoudsopgave
- Inleiding
 - Herhaling opdracht vanuit opdrachtgever
 - Herhaling probleemanalyse/duurzaamheidsopgave
 - Herhaling DNA/huidige kwaliteiten Oude Noorden
 - Doelstellingen
- Ontwerpmatige voorbeelduitwerkingen van mogelijke toekomstbeelden
 - Oplossingsrichtingen
 - Uitgangspunten en principes als antwoord op lokale kansen en problemen
 - Oplossingen, nieuwe kwaliteiten/meerwaarde
 - Hoofddaccent op openbare ruimte (eventueel ook bebouwingsingrepen)
- Effect op van de oplossingen
 - Haalbaarheid van de oplossingen
 - Financiële, juridische en sociale haalbaarheid
 - Terug geformuleerd naar de doelstellingen voor de wijk in 2050
- Aanbevelingen
- Bijlagen
 - AO poster
 - Overige ontwerpschetsen

Logboek

LOGBOEK DUURZAME STAD - MOBILITEIT ALEXANDRA VAN UFFELEN			
dag/datum	in de les	huiswerk volgende les	wat heb ik gedaan
maandag 09/05/2022	feedback fase 1	uitvoeringsplan	
zondag 15/05/2022			modulewijzer bekijken
			uitvoeringsplan schrijven
maandag 16/05/2022	feedback uitvoeringsplan, onderzoeksplan fase 2 afronden	eerste toegepaste ideeën en schetsen	
maandag 16/05/2022			inleiding rapport schrijven
woensdag 18/05/2022			begin kaarten maken
donderdag 19/05/2022			begin ontwerp(hand)schetsen
vrijdag 20/05/2022			verder schetsen Illustrator
maandag 23/05/2022	feedback schetsen/principes	verder doorwerken schetsen/principes	
dinsdag 24/05/2022			verder schetsen Illustrator
			begin schrijven tekst
			begin Indesign opmaak
woensdag 25/05/2022			afronden principe 1
donderdag 26/05/2022			verder met alles
vrijdag 27/05/2022			verder met alles
maandag 30/05/2022	feedback concept	concept 1x	
maandag 30/05/2022			feedback docenten
			afronden principe 2
dinsdag 31/05/2022			verder met alles
woensdag 01/06/22			afronden principe 3
vrijdag 03/06/2022			afronden rapport
dinsdag 07/06/2022			begin A0 poster
woensdag 08/06/2022			afronden A0 poster
donderdag 09/06/2022			afdrukken A0 poster
pinksteren			
vrijdag 10/06/2022	tentoonstelling individueel product, uitgeprinte A0		
zaterdag 11/06/2022			afronden bijlagenrapport
maandag 13/06/2022	inleveren bijlagenrapport fase 1+2 23:59u		
maandag 20/06/2022	Cijfer en feedback gehele module		

Poster individueel

Duurzaam Oude Noorden

UITGANGSPUNTEN 2050

HITTESTRESS VERMINDEREN | BIODIVERSITEIT VERSTERKEN | CO₂ UITSTOOT VERMINDEREN | GEZONDHEID VERBETEREN | BEREIKBAARHEID VERSTERKEN | MILIEU BESCHERMEN

Hittestress verminderen - Groene parkeerplaatsen

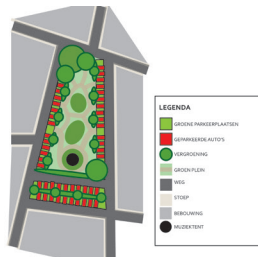
GROENE PARKEERTEGELS | BIODIVERSITEIT | WATEROPVANG



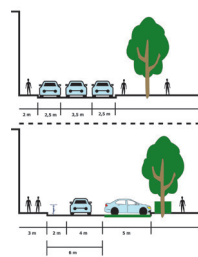
PIJNACKERPLEIN - Oudste plein in het Oude Noorden en versteend. De auto overheerst in de smalle straten.



Meer ruimte in het straatbeeld voor langzaam verkeer en meer groen. parkeren onderdeel van het plein.



Groene parkeertegels infiltreren en slaan (regen) water op in de bodem waardoor de buitenlucht verkoelt.



Meer ruimte in het straatbeeld voor voetgangers en fietsers. Onbenutte ruimte transformeert in groene parkeerplaatsen.



Oude Noorden 2022 - Weinig openbare groen, veel verharding en auto volop aanwezig.



Oude Noorden 2050 - Groene parkeerplaatsen, ontharding, minder hittestress en auto volop aanwezig.

Minder CO₂ uitstoot - Mobiliteitshubs

DEELMOBILITEIT | AUTOLUW | MILIEUVERVERUING | VERKEERSDRUKTE



NOORDSINGEL - Bekende oude singel in Rotterdam. Tramhalte Noordsingel richting Rotterdam Centraal Station.



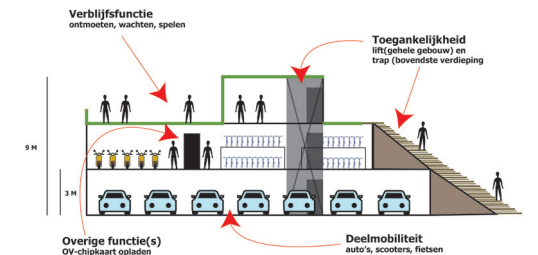
Verzamelpunt voor deelmobiliteit, eigen bezit van vervoer niet essentieel waardoor er minder CO₂ uitstoot plaatsvindt.



Bewoners kunnen vanaf Rotterdam Centraal via de minihub verder reizen naar hun bestemming d.m.v. deelvervoer.



Locatie 1 - centraal punt
Locatie 2 - evenementen/ beleving
Locatie 3 - verkeersdrukke/ overstappen



Om de (mini)hub in 2050 optimaal te laten functioneren is het van belang dat deze schoon gehouden wordt en onderhouden. Informatievoorziening, beveiliging en straatverlichting is aanwezig. Ook is het voor ieder individu toegankelijk.

Gezondheid verbeteren - Fietsverbindingen

VOETGANGERS & FIETTERS | ACTIEF REISGEDRAG | AUTOLUW



VRIENDENLAAN - Opvallend fietspad aan de Rechter Rottekade; het fietspad stopt aan de grens van het Oude Noorden.



Veiliger voor fietsers en stimuleert actief reisgedrag wat bijdraagt aan de gezondheid van bewoners.



Fietsverbinding wordt aangepast en doorgetrokken. De auto wordt ondergronds geparkeerd onder de tuinen.



In 2050 zijn de fietspaden verbonden met de hoofdwegen en is duurzaam/actief reisgedrag volop aanwezig.

Conclusiekaart

DUURZAAMHEID | LEEFBAARHEID | GEZONDHEID



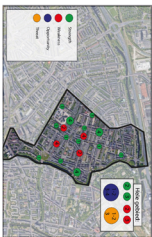
LEGENDA
PLANGRENS
FIETSPADEN
GROENE PARKEERPLAATSEN
MOBILITEITSHUBS

Groene parkeerplaatsen zijn een kans voor het Oude Noorden in 2050 om zich te verbeteren tot duurzame woonwijk. Hittestress wordt verminderd door de huidige parkeerplaatsen te vervangen door groene parkeertegels die regenwater vasthouden en zorgen voor verkoeling en beplanting. Mobiliteitshubs zijn een goede oplossing voor toekomstige mobiliteit in 2050 om milieuvriendelijkheid te beperken en zo in te spelen op toekomstige verkeersdrukke en klimaatveranderingen. Waar nu vooral de automobilist in het voordeel is in het wegennetwerk, moet er plek gemaakt worden voor actief en gezond reisgedrag om zo duurzame mobiliteit in 2050 te stimuleren.

Duurzaam in het Oude Noorden

Groep 7

SWOT



Hiermee is de SWOT-analyse gekomen dat er best veel zwaktes zijn op het gebied van groen en mobiliteit. Maar die zwaktes bieden ook kansen om het te verbeteren. Het viel ons erg op dat het groen dat er is van lage kwaliteit. Ook aan de kwaliteit te werken over. Daarnaast viel ook op dat er een hoge verkeersdruk is. Er zijn weinig overhaltes dus veel mensen zullen met de auto of fiets de wijk bereiken. Qua aantal fietspaden kan het ook beter, want die zijn er niet zo veel. Ook voor de veiligheid en comfort kan het beter.

Een uitdaging in de wijk is dat het erg flimmig is. Dit maakt dat er niet veel ruimte is voor grote ingrepen in de openbare ruimte. Daarnaast zijn de bewoners in de wijk over het algemeen niet super welvarend. Dit betekent dat er niet veel geld is om te investeren in de openbare ruimte. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om de openbare ruimte te verbeteren.

Huidige situatie

Verkeersdruk

Uit onze mobiliteitsanalyse blijkt dat de verkeersdruk in de wijk hoog is. Dit is vooral te zien aan de hoge verkeersdruk op de hoofdstraten binnen de wijk zijn erg smal en er is weinig openbare ruimte waar het verkeer niet overheert. Dit komt door de geschiedenis van het Oude Noorden. Door toename van het aantal auto's is de verkeersdruk toegenomen. Dit heeft geleid tot een verslechtering van de leefbaarheid in de wijk. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om de verkeersdruk te verminderen.

Dit heeft niet alleen effect gehad op de manier waarop bewoners zich verplaatsen, maar ook op de kwaliteit van de openbare ruimte. De hoge verkeersdruk heeft geleid tot een verslechtering van de leefbaarheid in de wijk. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om de verkeersdruk te verminderen.



Voor zowel de bewoners in het Oude Noorden als voor de overige reizigers duurt het verplaatsen naar bijvoorbeeld het centrum van Rotterdam veel langer dan dat zij dit zouden doen met de auto. Er kan hieruit geconcludeerd worden dat de bewoners meer moeite hebben om te reizen met de openbare vervoer. Dit is vooral te zien aan de hoge verkeersdruk op de hoofdstraten binnen de wijk. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om de verkeersdruk te verminderen.

FIETSEN IN HET OUDE NOORDEN



Het Oude Noorden is te bereiken via de fiets. De afstand van de wijk naar het centrum van Rotterdam is ongeveer 10 km. Dit is een afstand die gemakkelijk te fietsen is. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om de fietsinfrastructuur te verbeteren.



Een duurzame manier van reizen is fietsen. In het Oude Noorden zijn er behalve veel veilig fietspaden, dat ervoor zorgen dat de fietsverrijking veilig en prettig is voor bewoners. Het oplossen van de fietsproblemen in de wijk is een eerste stap in het verduurzamen van de mobiliteit kunnen zijn. Fietsers zullen zich gezonder voelen en bewoners zullen hierdoor vaker de fiets nemen wat de uitstoot CO₂ vermindert.

Klimaatkoord

Het Klimaatkoord is een onderdeel van het Nederlandse klimaatbeleid. Het is een plan van aanpak om de uitstoot van broeikasgasen tegen te gaan. In 2050 moeten deze uitstoot met 95% afgenomen zijn. Dit is een uitdaging die alleen samen kan worden opgelost. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om de uitstoot te verminderen.

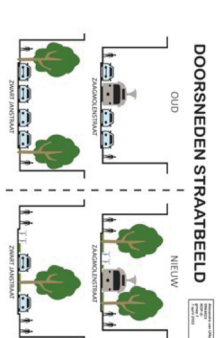
Duurzaamheidsniveau

Omgevingswijzer



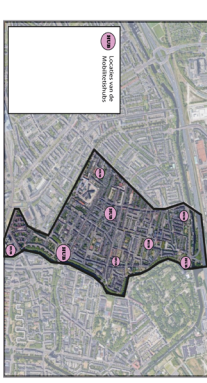
Uit het eerdere diagram is te zien dat wij het Oude Noorden een duurzaamheidsniveau van 1,5 hebben. Dit is een laag niveau. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om het niveau te verhogen.

Toekomstbeeld doorsnede



Mobiliteitshubs

Een mobiliteitshub is een centraal ontmoetingspunt voor de openbare vervoer. Het is een plek waar mensen kunnen overstappen van de ene vervoerswijze naar de andere. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om mobiliteitshubs te creëren.



Conclusie

In 2050 wil de gemeenteraad Rotterdam klimaatneutraal zijn, om dit te behalen willen zij zich gaan inzetten voor de transitie naar een duurzame samenleving. Dit betekent dat er veel moet gebeuren. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om de transitie te versnellen.

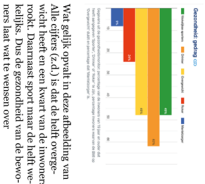
Het Oude Noorden is het eerste gebied dat een duurzaamheidsniveau van 1,5 heeft. Dit is een laag niveau. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om het niveau te verhogen.

DESTEP

In de wijk Oude Noorden woonden in 2021 ongeveer 17.000 inwoners (Alle cijfers, z.d.). Wonen er in de wijk Oude Noorden veel bewoners in de leeftijdscategorie 0-17 jaar. Dit betekent dat er veel kinderen zijn in de wijk. Dit heeft gevolgen voor de voorzieningen in de wijk. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om de voorzieningen te verbeteren.



Het gemiddeld inkomen in het Oude Noorden ligt lager dan het gemiddelde in het rest van Rotterdam. Dit betekent dat er veel mensen zijn in de wijk die een laag inkomen hebben. Dit heeft gevolgen voor de voorzieningen in de wijk. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om de voorzieningen te verbeteren.



In Rotterdam zijn er onderdelen die het duurzaamheid met betrekking tot de openbare ruimte ook niet zien. Het valt op dat er veel minder groen is in de wijk. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid in de wijk. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om de groen te verbeteren.



Als we met een technisch aspect naar de mobiliteit in het Oude Noorden kijken, zien we dat de verkeersdruk erg hoog is. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid in de wijk. Het is belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden om de verkeersdruk te verminderen.

