

ROTTERDAM: VAN STAD VOOR DE AUTO NAAR CITY LOUNGE AAN DE RIVIER

Lukt het op de Coolingsingel, dan lukt het overal



Het City Lounge-ontwerp van West 8 voor de Coolingsingel op basis van het advies van Jan Gehl aan Rotterdam: "Zorg voor een aantrekkelijke buitenruimte waar de mensen elkaar kunnen ontmoeten, pak de verrommeling en de barrièrevorming in de stad aan en zorg voor meer groen en een goede oversteekbaarheid. Maak een stad op 'ooghoogte'"

Lopen en fietsen lonen, daar zijn veel steden het wel over eens, maar hoe organiseer je letterlijk meer ruimte voor langzaam verkeer? Met visie, lef en strategie, zo ervaart Rotterdam. Lef om bijvoorbeeld twee van de vier rijstroken van de Coolingsingel beschikbaar te stellen voor fietsers en voetgangers. En strategie om andere doelen dan bereikbaarheid centraal te stellen, zoals een aantrekkelijke woonstad of een gezonde leefomgeving. Dan verandert het verkeersplan vanzelf. Deze les en meer langzaam-verkeertips uit Rotterdam.

[Tekst] NETTIE BAKKER

Rotterdam is, na de bombardementen in de Tweede Wereldoorlog en de opkomst van de automobiel in de wederopbouwperiode, min of meer vanzelfsprekend ingericht als stad met veel ruimte voor de auto. Hier bleef de urgentie om meer ruimte te geven aan schoon en langzaam verkeer dan ook langer uit dan in historische binnensteden zoals die van Utrecht

of Amsterdam. Toch voert Rotterdam sinds 2005 heel bewust een integraal beleid om de stad een andere identiteit te geven: die van stad voor de auto naar City Lounge aan de rivier.

Annemieke Fontein leidt binnen de gemeente Rotterdam het team landschapsarchitecten en start haar verhaal in 2005, toen de internatio-

naal vermaarde stedenbouwkundige Jan Gehl een analyse van de stad maakte. Zijn boodschap aan de stad luidde: werk aan de identiteit van Rotterdam, ontwikkel een aantrekkelijke stad aan de rivier. Kijk wat mensen beweegt en zorg voor een aantrekkelijke buitenruimte waar de mensen elkaar kunnen ontmoeten. Pak de verrommeling en de barrièrevorming in de stad aan en zorg voor meer groen en een goede oversteekbaarheid. Maak een stad op 'ooghoogte', zorg voor goede plinten, aantrekkelijke gevels op de begane grond, en zorg voor een goede wayfinding. Op basis van deze analyse, vervolgt Fontein, hebben we – samen met OKRA landschapsarchitecten – een visie ontwikkeld voor aantrekkelijke buitenruimte in de Binnenstad: de verbonden stad. Vervolgens is er een uitvoeringsprogramma opgesteld voor de binnenstad en pakken we nu straat voor straat aan, met deze visie als uitgangspunt, voor een aantrekkelijk netwerk van straten en straatjes. Dan kom je vanzelf op meer ruimte voor groen, voor aantrekkelijke voorzieningen en meer ruimte voor voetgangers en fietsers."

Gehl kwam overigens onder meer tot zijn analyse, door tellingen te houden in de binnenstad en hij constateerde dat er boulevards zijn waar per dag zo'n 30.000 mensen staan te wachten op zo'n 10.000 voertuigen die eroverheen rijden, aldus Fontein. Bovendien moesten voetgangers vaak in grote bochten de rijstroken voor het autoverkeer oversteken. "Een volstrekt onevenredige verhouding, die we nu in balans brengen door meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers. Concreet betekent dat: meer ruimte voor de stoep, voor bomen en terrassen en daarmee een hele ommekeer in de wegprofielen."

In 2008 is deze visie verwerkt en uitgebreid in het nieuwe Binnenstadsplan 'de Binnenstad als City

Lounge'. Thema's als de stad op 'ooghoogte', zorg voor goede plinten, aantrekkelijke gevels op de begane grond, en zorg voor een goede wayfinding zijn hierin ook belangrijk om tot een goede City Lounge te komen. Iedere vier jaar - gekoppeld aan de collegeperiode – stellen we nieuwe prioriteiten vast. In deze periode zijn al verschillende projecten opgeleverd: Meent, Binnenrotte, van marktplein naar plein voor de stad, enorme aandacht voor de fiets en voor de voetgangers die van en naar het nieuwe Centraal Station lopen en dan nu de start van de aanpak van de Coolingsingel."

Balans in de stad

De aandacht voor de fiets is een voorbeeld van een betere balans in de stad, legt Fontein uit. "Het gebruik van de fiets toont een verdubbeling ten opzichte van een jarenlang stabiel gebruik van de auto. Die ontwikkeling wordt nu ondersteund door betere voorzieningen voor de fiets." Haar tip? "Het handen en voeten geven aan een visie op de stad vergt een lange adem en veel gezamenlijk optrekken. Belangrijk is om een gezamenlijke stip aan de horizon te bepalen en daar je gebruiks- en verblijfskwaliteit op af te stemmen. En soms moet je tactisch te werk gaan. Begin met een pilot in wat kleinere straatjes, laat mensen en bewoners wennen aan het resultaat. Of introduceer de Park(ing) Day, een dag waarop mensen parkeerplaatsen naar wens mogen inrichten als tuintje of terras en laat hen daardoor al even ervaren hoe het is om de stad vorm te geven als City Lounge."

Basisboek

"Gaandeweg gaan de integrale werkprocessen steeds sneller. We hebben intussen een basisboek voor materialen en meubilair, maar voor ieder project blijft gelden dat je opnieuw een proces aangaat met de omgeving. Dat komt het sterkst

Annemieke Fontein:
"In 2005 constateerde Jan Gehl onder meer dat er boulevards zijn waar per dag zo'n 30.000 mensen staan te wachten op zo'n 10.000 voertuigen die eroverheen rijden. Een volstrekt onevenredige verhouding"



Rotterdam verbindt meerdere binnenstad delen met elkaar tot een aaneengesloten flaneergebied met ruimte voor groen en kunst



Martin Guit:
"Niet parkeren op straat draagt enorm bij aan het City Lounge-gevoel in een stad"

naar voren in de stadstraten, met winkels en woningen erboven. Hier speelt het werkelijke leven van mensen zich af en ontmoeten de wijkbewoners elkaar. Voorheen hadden deze straten een verkeersfunctie om van A naar B te komen. Nu bekijken we deze straten integraal met de bril op van een City Lounge. Dat betekent niet meer alleen de transportfunctie bedienen, maar ook integraal kijken naar de verblijfsfunctie. Natuurlijk willen winkeliers graag autoverkeer in de straten, maar kunnen die auto's er misschien ook met 30 km/uur rijden in plaats van met 50 km/uur? Misschien hebben de winkeliers daar juist meer aan."

Iedereen is uiteindelijk voetganger

Ook mobiliteitsstrategie voor de gemeente Rotterdam, Martin Guit, werkt met zijn verkeerssteam aan een betere mobiliteitsbalans in de stad. "Wat we allemaal nog weleens vergeten, is dat iedereen uiteindelijk voetganger is. Ook de automobilist die de auto parkeert en verder de binnenstad inloopt of de ov-reiziger die vanaf het Centraal Station de stad inloopt, is een voetganger. Waar we ons als verkeersafdeling vooral op richten, is op een betere oversteekbaarheid voor de stadsboulevards en niet alleen op de doorstroming van het autoverkeer naar de binnenstad. Wat ook belangrijk is, is het verbeteren van de regionale ov-verbindingen zoals het doortrekken van de RandstadRail verder de stad in en de ombouw

tot metro van de trein naar Hoek van Holland. Zo kom je vanuit de regio makkelijk naar de stad en loop je uiteindelijk de stad in. Verdichting van de stad, ook een belangrijk thema, betekent ook meer ruimte creëren voor fietsers en voetgangers. Hierbij geldt namelijk niet langer dat meer woningen meer auto's en meer parkeerplaatsen genereren. Er worden steeds meer woningen (hoogbouw) gebouwd met een minimale parkeernorm. De mobiliteit van deze stadsbewoners is veel meer gericht op fietsen, lopen en ov en soms op een deelauto. En dat is ook het nieuwe uitgangspunt bij de verdichting van de stad. Immers, niet parkeren op straat draagt enorm bij aan het City Loungegevoel in een stad.

Tips van Guit? "Stel niet bereikbaarheid centraal, maar andere doelen, zoals een aantrekkelijke woonstad, een gezonde leefomgeving en een gezonde economie. Dan verandert je verkeersplan vanzelf. Je komt dan als vanzelf uit op meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Je moet wel durven kiezen voor zo'n strategie en start dan bij voorkeur op kansrijke plekken en doe het daar goed. Investeer op zo'n manier in inspirerende voorbeeldprojecten en maak gebruik van de nieuwste technische ontwikkelingen en toepassingen. Bijvoorbeeld 'Aftelgroen' en 'Warmtemeters' bij verkeerslichten, waardoor er meer groen voor fietsers kan worden gegeven. Zo zet je ook deze middelen in om je beleid te ondersteunen."

Wegprofiel van de Coolsingel van 2x2 naar 2x1

En dan de Coolsingel, het paradepaardje van Rotterdam als City Lounge. Peter Spakman is projectmanager voor het project de Coolsingel. Een project met een ambitieuze opdracht: veranderen een stadsnelweg in een City Lounge-omgeving. Spakman: "We hebben een uitvraag gedaan naar 'een boulevard met allure' en gekozen voor het ontwerp en de visie van architect Adriaan Geuze van West 8. Hij komt uit op minder ruimte voor de auto. Het wegprofiel gaat van 2x2 naar 2x1 en de vrijgekomen ruimte komt ten goede aan fietsers en voetgangers, maar ook aan groen en aan kunst.

De capaciteit voor het autoverkeer neemt daarmee met de helft af, maar we weten intussen uit tellingen dat 50 procent van het huidige autoverkeer op de Coolsingel doorgaand verkeer is en de kortste route door de stad zoekt. Dat verkeer zal óf een andere mobiliteitskeuze maken óf alternatieve routes (kunnen) kiezen rond het centrum, of via de ring. Het is een grote ingreep, maar past in de ingezette visie op City Lounge en in de langetermijnvisie van het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam. De auto levert aan dominantie voor andere duurzame vormen van mobiliteit in, waardoor verblijfskwaliteit voorop kan komen te staan. Maar toch, als het hier lukt, dan lukt het overal in de stad."

Filmpje

En dan naar de invulling van de nieuw verkregen fysieke ruimte op de Coolsingel. Spakman: "Met het plan van Geuze krijgt de Coolsingel weer allure door de introductie van de esplanade, een ruim wandelgebied op een breed trottoir, een breed uitnodigend tweerichtingsfietspad en een hoogwaardige en unieke inrichting met meer groen en karakteristieke verlichting en straatmeubilair. Er komt een duidelijke, maar compacte plaats voor de auto. De tram blijft op zijn huidige plaats. Geuze werkt met een hoogwaardige buitenruimte, waarin hoogwaardig materiaal en natuursteen in de bestrating worden verwerkt (zie een filmpje op www.decoolsingel.nl). We zorgen verder voor brede en ruime voetgangersoversteekplaatsen met verkeerslichten. Er komen zitgelegenheden en speciaal vormgegeven verlichting."

Pocketparken

Spakman vervolgt: "Daarnaast komen er groene plekken met bomen en zogenoemde pocketparken: stukken groen met verhoogde zitranden. Bovendien trekken we deze inrichting na de Coolsingel door over het Churchillplein naar de Schilderstraat/Witte de Withstraat, om zo meerdere binnenstad delen met elkaar te verbinden tot een aaneengesloten flaneergebied met ruimte voor groen en kunst en waar je ook evenementen kunt organiseren zonder dat het verkeer er

Peter Spakman:
"We hebben een uitvraag gedaan naar 'een boulevard met allure'"



Het gebruik van de fiets toont in Rotterdam een verdubbeling ten opzichte van een jarenlang stabiel gebruik van de auto. Die ontwikkeling wordt nu ondersteund door betere voorzieningen voor de fiets

last van heeft. Om de verrommeling in het beeld van de Coolsingel tegen te gaan, komen er ornamenten die geïnspireerd zijn op de beeldtaal van het stadhuis. Daarnaast wordt een kleur natuursteen gebruikt die dezelfde warmte heeft als bijvoorbeeld het gebouw van de Bijenkorf. Met deze bewust gekozen elementen leggen we verbindingen tussen de grote functies en voorzieningen op de Coolsingel: de Bijenkorf, het stadhuis en het postkantoor. Je ziet deze verbindingen terugkomen tot op paal- en mastniveau. Al deze elementen hebben als doel om de Coolsingel weer allure te geven en om de identiteit van de binnenstad als City Lounge te versterken."

Het tarief in parkeergarages gehalveerd

"We zien aan de bezoekerscijfers dat de Rotterdamse binnenstad groeit en bloeit", zegt Pex Langenberg, wethouder mobiliteit, duurzaamheid en cultuur, ten slotte.

"Dat heeft natuurlijk te maken met nieuwe iconen, zoals de Markthal, maar ook met de kracht van creatieve ondernemers. Zo is in het Hoogstraatkwartier sprake van een hele nieuwe levensvatbaarheid, met veel eerbied voor de monumentale wederopbouwarchitectuur, gecombineerd met jonge hippe ondernemers. Als gemeente probeer je die krachten te ondersteunen. Daarnaast werpt ons beleid, om

meer in te zetten op de voetganger en fietser, vruchten af. Daarvoor hebben we wel stevige besluiten moeten nemen. Het is nu bijvoorbeeld fors duurder geworden om te parkeren op straat en we hebben veel parkeerplaatsen weggehaald. Daarentegen hebben we het tarief voor parkeren in de stadsgarages gehalveerd. 'Liever blik in beton, dan blik op straat' is ons devies. Deze ruimte heeft plaatsgemaakt voor meer gezelligheid: bredere wandelpromenades en meer ruimte voor fietspaden. En in de zomer mogen horecaondernemers in de stad een terrasvlonder neerleggen om de terrasmeters uit te breiden. We hebben zelfs fietsparkeervlonders ontwikkeld voor plekken waar extra ruimte nodig is voor fietsparkeren. Al deze ontwikkelingen worden zeer enthousiast ontvangen door bewoners, bezoekers en ondernemers."

De werkzaamheden zijn recent van start gegaan, met de aanpassing van een stuk tramspoor en met ondergrondse werkzaamheden aan kabels en leidingen. Hiermee worden de eerste voorbereidingen getroffen voor de aanpak van de oostzijde van de Coolsingel vanaf medio 2018 en van de westzijde vanaf medio 2019. Eind 2020 is de Coolsingel een toonbeeld van City Lounge in een stad aan de rivier.



CALL FOR PAPERS

Nationaal verkeerskundecongres 2017
1 en 2 november



Kennis delen: samen een stap vooruit

Wilt u meebouwen aan de inhoud van hét congres voor verkeers- en mobiliteitsprofessionals? Uw kennis, ervaring en expertise delen met vele honderden vakgenoten? Bouw dit jaar mee. Schrijf een paper en upload deze vóór 31 juli 2017 via de congreswebsite. Alle goed beoordeelde papers worden bekend gemaakt via de website en mediakanalen van de organisatie (onder andere Verkeerskunde en CROW). De 24 best beoordeelde papers krijgen een presentatieplek op het congres in Zwolle.

Bekijk de paperprocedure en bouw mee aan de inhoud:
www.nationaalverkeerskundecongres.nl/kennisdelen



Het Nationaal verkeerskundecongres 2017 wordt georganiseerd door:
Verkeerskunde | CROW | ANWB | Acquire Publishing