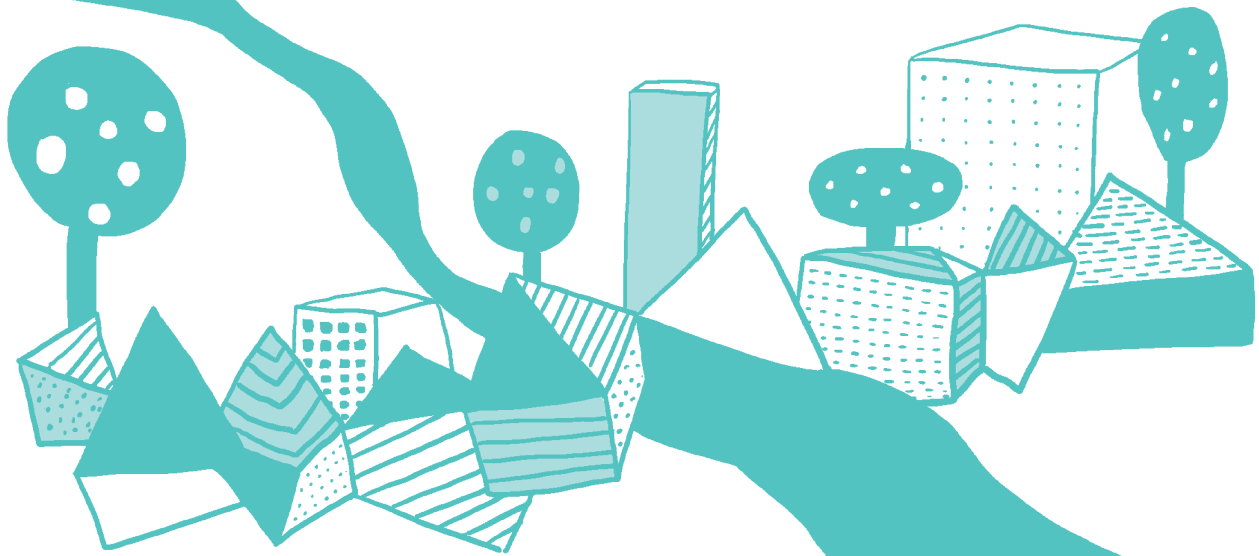


NIEUWE WEGEN INSLAAN



MOBILITEIT ALS KATALYSATOR VOOR EEN
DUURZAME TOEKOMST VAN ROTTERDAM

NIEUWE WEGEN INSLAAN

INHOUD

DEEL I

In welke stad willen we leven?	5
Rotterdam in verandering	6
Tijd om nieuwe wegen in te slaan	7

DEEL II

Dromen over de toekomst	10
Dromen over het Rotterdam van Straks	11

Toekomstbeelden

Aantrekkelijk & verbonden	14
Slim & gemakkelijk	15
Toegankelijk & meeslepend	16
Verschillig & betrokken	17

DEEL III

Ga je mee op weg?	22
-------------------------	----

Experimenten

Kristalmobiliteit	23
Open Streets	24
Fietseducatie	25
Spring maar achterop	26
Valet-parking	27
Droomstraten	28
Kunst bereikbaar	29

Slotwoord	31
Dit is pas het begin	32

INLEIDING

MOBILITEIT IN ROTTERDAM: NIEUWE DYNAMIEK

Wat is er toch aan de hand met het denken over mobiliteit in Rotterdam? Opeens is er **ruimte voor vernieuwing**. Exemplarisch daarvoor zijn debatten over de ‘fiets als heilige koe’ en de opening van het nieuwe stationsplein, geheel volgens de principes van de ‘city lounge’. De tijd lijkt rijp voor verandering. En dat is maar goed ook, want het huidige mobiliteitssysteem brengt verschillende problemen met zich mee en kan de toekomstige ontwikkeling van Rotterdam juist in de weg staan. Er hangt iets in de lucht, er is een momentum dat we niet mogen missen.

HET VERHAAL VAN DE MOBILITEITSARENA

Met een bijzondere, niet direct voor de hand liggende groep van Rotterdammers hebben we de kans gegrepen om gezamenlijk na te denken over de toekomst van onze stad en de rol van mobiliteit daarin. Tegelijkertijd zijn we maar alvast concreet aan de slag gegaan. In de overtuiging dat kleine stapjes kunnen leiden tot grote veranderingen. Is het niet vandaag dan morgen. Dit is ons verhaal.

DIT VERHAAL BESTAAT UIT DRIE DELEN:

DEEL I
VERANDERING OP KOMST

DEEL II
DROMEN OVER DE TOEKOMST

DEEL III
GA JE MEE OP WEG?



DEEL I

VERANDERING OP KOMST



IN WELKE STAD WILLEN WE LEVEN?

Het Rotterdam van Straks is groen, levendig en nodigt uit tot ontmoeting. Wonen en werken zijn in balans. Naast dynamische plekken zijn er talloze dromerige ruimten waar de rust als een deken over je heen valt. Denk aan de stad als een boomgaard: rustgevend en productief. Rotterdam is doorwaadbaar, mensvriendelijke corridors verbinden alle plekken met voorrang voor traag, geschikt voor alle leeftijden. Noord en Zuid zijn uitstekend met elkaar verbonden, de rivier wordt ten volle benut.

MOBILITEITSNETWERK

De mens staat centraal en alles is daarop afgestemd: werk, recreatie, gezondheid, zeggenschap, vrijheid. Delen is de norm. Fietsen en auto's zijn collectief beschikbaar met behulp van slimme ICT systemen. De mobiliteit in de stad kent een nauwe samenhang en vormt een fijnmazig netwerk dat strak op elkaar aansluit. Reizen is echt maatwerk geworden, de beste combinatie van vervoersmiddelen afgestemd op de behoefte van dat moment. De stad kent snelle, efficiënte OV-systemen en zelfrijdende auto's, deelfietsen, vervoer over water enz. De Maas is geen barrière maar verbindt en wordt efficiënt benut voor mobiliteit. Duur is dat reizen allemaal niet. De stad is 24/7 voor **iedereen** bereikbaar en bereikbaar. Toch zijn

veel mensen in het dagelijks leven voornamelijk gericht op hun wijk. Daar is weer veel te beleven. Werken doen we veel vanuit huis, met behulp van allerlei slimme ICT. Daarnaast is het voorzieningenniveau hoog: scholen, speeltuinen, kinder/ouderencentra zijn niet ver weg. Dichtbij huis kennen we en ontmoeten we veel mensen. Een extra stimulans om erop uit te trekken. De binnenstad die heeft een totaal ander karakter. Dynamisch, wekt verbazing en verwondering met zijn etalages en vertier. Een perfecte mix met de dichte concentratie werkgelegenheid. Oude desolate gebieden zijn omgevormd tot fijne woonplekken en ontmoetingsplekken voor ondernemers. De stad is meeslepend, ondernemend en er is van alles te ontdekken.

RUIMTE VOOR EXPERIMENT

De verhoudingen zijn ook anders komen te liggen. Wijken hebben meer invloed op hun omgeving en een flink mandaat. Bij beslissingen en besluiten zijn collectieve vrijheid en maatschappelijke waarde leidend. Met mobiliteitswijkbudgetten ontstaan er mooie dingen, gericht op het nu maar ook op de lange termijn. Iedereen kan meedoen en daardoor ontstaan er onverwachte dingen en is er ruimte voor experiment.

ROTTERDAM IN VERANDERING

Rotterdam is volop in verandering. De stad heeft de afgelopen tien jaar een groeispurt als aantrekkelijke woonstad doorgemaakt en de ambitie is om meer bewoners en zeker ook meer gezinnen in de (binnen) stad te krijgen. Ook de economie verandert in een snel tempo. Er zijn meer banen in de stad die niet gerelateerd zijn aan de haven. Zelfs de havengebonden werkgelegenheid verplaatst zich: “de Derde Maasvlakte ligt op het Weena”. En dan zit de toekomstige maakindustrie misschien wel in de oude stads-wijken. Het Rotterdam van straks kent daarom een andere vraag naar mobiliteit. Er komt meer behoefte om in de stad te verblijven – terwijl voorheen het belangrijkste was er snel doorheen te gaan.

WE WILLEN EEN MOBILITEITSSYSTEEM DAT DE ONTWIKKELING VAN ROTTERDAM VERSTERKT

Ontmoeten wordt moeilijk gemaakt omdat de stad van nu op veel plekken wordt doorsneden door drukke wegen of water. De stad als geheel is gefragmenteerd. Daarnaast zorgt het verkeer op sommige plekken in de stad voor lawaai, onveiligheid en vervuiling.

Ook het huidige mobiliteitssysteem is gefragmenteerd en kent hiaten. Reizigers moeten vaak wachten of hebben moeite om op sommige plekken te komen. Bovendien, er is een grote groep mensen die slecht toegang heeft tot mobiliteit en de wijk niet uitkomt.

Hoe zorgen we dan dat het mobiliteitssysteem de ontplooiing van Rotterdam niet in de weg staat, maar juist versterkt?

TIJD OM NIEUWE WEGEN IN TE SLAAN

De druk op het huidige mobiliteitssysteem neemt toe. Ontwikkelingen als schaarste aan olie, webwinkelen en toename van de diensteneconomie leiden tot structurele verandering van vervoers- en transportbehoeften.

Politiek en maatschappij hebben steeds **meer oog voor gezondheid, leefbaarheid en milieu**. De ambitie om meer bewoners en zeker ook meer gezinnen in de (binnen)stad te krijgen leidt tot het loslaten van de voorheen dominante positie van de auto.

Tegelijk zien we **nieuwe mogelijkheden die ook een stimulans vormen voor de lokale economie**. De potentie van nieuwe vormen van vervoer is nog onderbenut: denk aan het gebruik van fiets- en OVpunten, vervoer over water en aan slimme deelsystemen om de stad en mobiliteit veel toegankelijker te maken.

We komen er niet met eerdere oplossingen als ondergronds verstoppen, afdwingen van minder vervuulende technieken en verbetering van doorstroming. De rek is er uit, optimalisering gaat tegen steeds hogere kosten met relatief minder opbrengsten. Het gaat nu niet om verminderen van negatieve effecten, maar het voorkomen ervan en het zoeken van positieve impact. Al met al, **de tijd is rijp om de volgende stap te maken**: niet om het huidige systeem efficiënter te maken, maar om nieuwe wegen in te slaan.





Foto: Matthijs Immink

DEEL II

DROMEN OVER DE TOEKOMST



DROMEN OVER DE TOEKOMST

DAAN VAN DER HAVE, CEMILE SEZER EN GIULIANO MINGARDO DELEN HUN PERSOONLIJKE TOEKOMSTBEELDEN

Drie arenaleden schetsen hun Rotterdam in – pakweg – 2030. Dromen die inspireren om samen aan het verbeelden te slaan.



DAAN VAN DER HAVE

In 2030 worden we aangetrokken tot de stad. Een aantrekkelijke, dromerige ruimte met veel stadstuinen voor nieuwe bewoners en bedrijven. Een stad waar mensen graag komen en willen verblijven en waar die mensen een versterking vormen voor de ziel van onze stad.

CEMILE SEZER

Bij mij staat de mens centraal. Mensen maken de stad. Ik zie sociale mobiliteit als metafoor voor een gezond lichaam. De verbonden stad is als een organenstelsel, die moeten met elkaar in verbinding blijven. In mijn droomstad nemen we sociale mobiliteit als uitgangspunt van alles wat we in deze stad doen. We dringen daarmee door tot in alle wijken, als bloed dat doorstroomt. Daar geloof ik in, de mens staat centraal.

GIULIANO MINGARDO

Het Rotterdam van de toekomst, zal steeds minder afhankelijk zijn van één sector. De stad wordt steeds meer geïntegreerd met Den Haag. In 2030 is de metropool regio helemaal een feit. De RandstadRail zal nog groter worden. De link tussen beide steden zal heel belangrijk zijn.

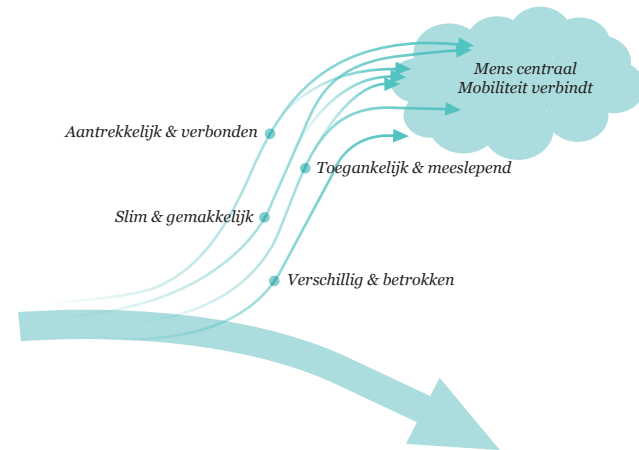
DROMEN OVER HET ROTTERDAM VAN STRAKS

Vanuit de discussie over de toekomst van mobiliteit zien we dat mobiliteit een katalysator kan worden voor duurzame ontwikkeling van Rotterdam. ***Twee principes*** staan aan de basis van het Rotterdam van Straks:



Dat levert vier toekomstbeelden op:

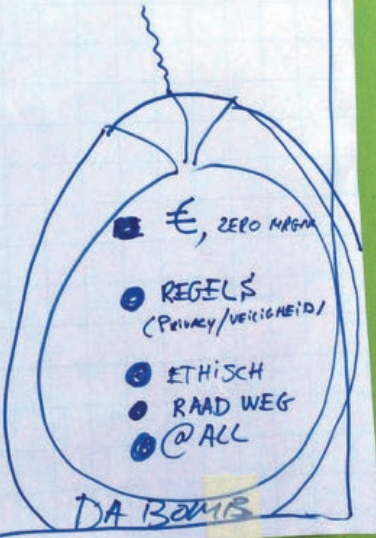
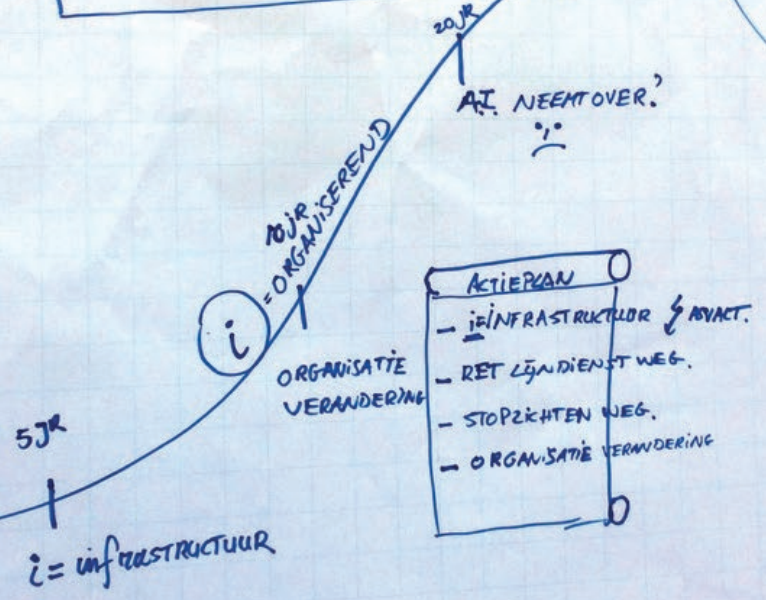
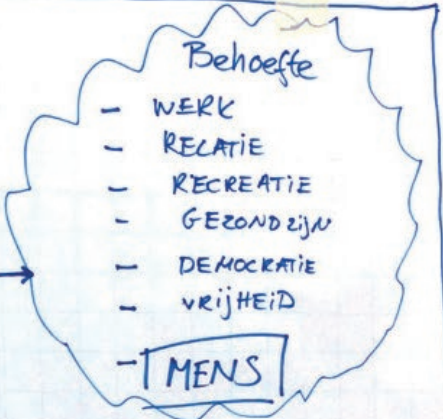
1. Rotterdam aantrekkelijk & verbonden
2. Rotterdam slim & gemakkelijk
3. Rotterdam toegankelijk & meeslepend
4. Rotterdam verschillig & betrokken



**“MOBILITEIT ZONDER
MENSEN IS ALS EEN
ARTIEST ZONDER FANS”**



VAN	NAAR
- termijn	ON THE SPOT
- FYSIEK	VIRTUEEL (GREN?)
- MONO	CROSSOVER
- GEEN KEUZE	BESLISSING EN





TOEKOMSTBEELD 1

AANTREKKELIJK & VERBONDEN

VAN ... NAAR

van grijs	naar groen
van doorgang	naar verblijf
van gefragmenteerd	naar doorwaadbaar
van doorstromen	naar ontmoeten

Het Rotterdam van Straks is als een boomgaard. Het is er aangenaam verpozen en de productiviteit is enorm. Je wandelt door een aantrekkelijke dromerige ruimte met stadstuinen en eetbare parken. De balans tussen wonen en werken is in evenwicht. Door de hogere dichtheid is er altijd wat te doen, en toch kent publieke ruimte ook ruimte voor rust.

De stad is groen en levendig en nodigt uit tot ontmoeting: iedereen wil naar buiten, kan voor deur zitten, praten, spelen, ... Rotterdam is aan-

trekkelijk voor nieuwe bewoners en bedrijven, gebruikt de rivier ten volle en benut de ruimte helemaal.

DOORWAADBAAR

Plekken hebben meerdere doelen tegelijk en kunnen daardoor door gebruikers op verschillende momenten steeds op een eigen manier worden ingevuld. De stadsontwerpers én bewoners in 2040-Boomgaardenstad hebben deze manier van stadmaken helemaal in de vingers.

Rotterdam is 'doorwaadbaar', mensvriendelijke corridors verbinden alle



plekken, met voorrang voor traag, geschikt voor 8 en 80 jarigen. Noord en Zuid zijn uitstekend verbonden. De oevers zijn het domein van voetgangers en fietsers. Je kan perfect op vakantie in eigen stad.

“WE ZIEN DE STAD ALS EEN
BOOMGAARD: RUSTGEVEND
ÉN PRODUCTIEF”

TOEKOMSTBEELD 2

SLIM & GEMAKKELIJK

VAN ... NAAR

van mono	naar cross-over
van centraal	naar decentraal
van data laten versloffen	naar data open delen
van infrastructuur (fysiek)	naar informatie (virtueel)
van bezit	naar gebruik
van stresserend	naar ontspannend

In het Rotterdam van Straks staat de mens centraal. Werk, recreatie, gezondheid, zeggenschap, vrijheid; ze zijn afgestemd op een zo groot mogelijk welbevinden. Het leven is meer op menselijke schaal, minder keurslijf meer vrijheid. Dat geldt ook voor de manier waarop we ons verplaatsen. Mobiliteit neemt sowieso steeds minder fysieke ruimte in beslag.

VERVOER ON THE SPOT

Omdat we meer vanuit huis doen en door slimme ICT zijn we aanzienlijk

minder op pad. Bovendien, we zijn al lang gewend om ons bezit te delen: auto's, fietsen, ze zijn collectief en altijd beschikbaar met behulp van ict-systemen. Vervoer is 'on the spot' beschikbaar. Een ritje met de deelauto is lekker ontspannen want zelf sturen hoeft niet meer. Toch is de auto niet top of mind als we naar ons werk gaan. De OV-systemen zijn veel sneller en efficiënter. Bovendien, wie reist kan altijd rekenen op maatwerk: de beste combinatie van vervoersmiddelen afgestemd op de behoefte van dat moment. Op



de hoofdwegen is collectief vervoer met metro of bus doodnormaal. We vervolgen daarna zonder tijdverlies onze reis met natransport dat nauw aansluit. En dat is gemakkelijk: er rijden voortdurend schone busjes rond zonder haltesysteem waar we zo op- en afhopen. Uiteraard kun je om de paar honderd meter een fiets pakken of wegzetten in ons eigen Rotterdamse stadsfietsysteem.

NAUWELIJKS VRACHTWAGENS

Vrachtwagens zien we nauwelijks meer, zeker niet in de binnenstad. Slimme bundeling en een ondergronds bevoorradingsnetwerk zorgen daarvoor. De verbinding Rotterdam Den Haag is intensief, de Randstad-rail is daar de basis van.

TOEKOMSTBEELD 3

TOEGANKELIJK & MEESLEPEND

VAN ... NAAR

van onbereikbaar	naar altijd bereikbaar
van een gewoon centrum	naar een plek vol wonderlijke dingen
van begrenzend	naar meeslepend
van sociale barrière	naar sociale motor
van exclusief	naar inclusief
van postcodepech	naar 010-ontplooiing

Het Rotterdam van Straks is altijd en voor iedereen bereikbaar en bereikbaar. Of je nu om 04.00 uur naar je werk moet of naar een feestje bij vrienden in een wat afgelegen plek in een buitenwijk. Je stapt voor de deur in en weer uit. Het OV of de deelauto zijn 24-7 voor iedereen beschikbaar. Duur is dat allemaal niet en het is lekker ontspannen en gemakkelijk. Geen belemmering in tijd of geld. Geen barrières. Wow!
Je hoeft vaak niet eens ver te gaan. In de wijk heb je bijna alles. School, win-

kels, speeltuin, ouderencentrum, zelfs je werk is vaak in de buurt. Je kan dus prima van alles ondernemen in je eigen buurt, maar de stad daagt je ook uit om uit je comfort-zone te komen en je verder te ontplooien. Je trekt er vaak op uit om nog meer plekken te ontdekken of gewoon om te genieten van de plekken die je al kent. Vaak op de fiets, de skeelers of door hard te lopen, lekker gezond.

HET ROTTERDAM VAN STRAKS, DAAR WIL JE BIJ ZIJN!

3^E MAASVLAKTE BINNENSTAD

De binnenstad, dat is een heel ander verhaal. Jee zeg, wat een showroom is dat. Je kijkt je ogen uit en ziet en beleeft er de meest wonderlijke dingen. Al die mensen die er werken, het is de 3e Maasvlakte. De stad is meeslepend, er is van alles te ontdekken. De stad toont lef, durft en is ondernemend. Neem de oude havengebieden die zijn omgevormd tot aangename woonplekken, ontmoetingsplekken voor ondernemers en vrijstaten voor innovatieve productie.

TOEKOMSTBEELD 4 VERSCHILLIG & BETROKKEN

VAN ... NAAR

van exploitatie-boekhouding	naar maatschappelijke opbrengst
van hokjesdenken	naar samenhangende domeinen
van dichtgetimmerd	naar ruimte met richting
van overheid met eigen belangen	naar facilitator van het collectief
van mobiliteit als doel	naar mobiliteit als katalysator

In het Rotterdam van Straks nemen we beslissingen en besluiten vanuit een ander perspectief. Het streven is collectieve vrijheid en maatschappelijke waarde is leidend. Ook als het gaat om mobiliteit. We kiezen dus niet voor verbetering van mobiliteit an sich en zeker niet voor het profijt van individuele aanbieders. Ideeën van groepen of individuen die collectieve winst opleveren, kunnen rekenen op beloning. We gaan ook anders met leiderschap om. Wijken hebben meer invloed op hun omgeving en hebben een flink

mandaat. Van het mobiliteitswijkbudget kunnen we mooie dingen doen, gericht op het nu en zeker ook op de lange termijn. Door loting kan je zomaar zeggenschap krijgen in een gebiedsgroep. Bijvoorbeeld die voor mobiliteit.

DOE-RUIMTE

Het mooie is dat door die wijkkaders minder regels nodig zijn. Er is meer doe-ruimte. En dat eigenaarschap is prettig. In een wijk kun je dus leiden of geleid worden. En dat kan ook zo maar weer keren. Mooi daarvan



is dat iedereen mee kan doen. Dat er onverwachte dingen ontstaan, ruimte is voor experiment. En dat we daardoor weer even door elkaar geschud worden en steeds opnieuw blijven kijken.

**HET EFFECT?
WAT ZIJN WIJ TROTS
OP ONZE STAD!**



QUOTES

DEELNEMERS

“MAAK JE NIET DRUK
OM WAT JE WAS, MAAR
VRAAG JE AF WAT JE ZOU
WILLEN ZIJN”

“OP HET MOMENT DAT
ER GEEN URGENTIE IS
DAN ZAL ER OOK GEEN
ENERGIE ONTSTAAN OM
IETS ANDERS TE GAAN
DOEN”

“ALS ROTTERDAM NOU
KARAKTER WIL TONEN
MOET JE ZEGGEN WIJ
ZIJN DE STAD VAN
DE EXPERIMENTEN.
WIJ DURVEN ECHT TE
ONDERZOEKEN EN TE
VERANDEREN”

“COOLSINGEL: ALS JE DAAR
IN DE FILE WILT STAAN
MOET JE DAT TOCH ZELF
WETEN”

“VOOR JONGEREN GEEFT
FIETSEN VRIJHEID”

“VERDICHTING ALS
SLEUTELWOORD OM
HET STADSCENTRUM
LEVENDIGER,
VRIENDELIJKER EN
TOEGANKELIJKER TE
MAKEN”



DEEL III

GA JE MEE OP WEG!

GA JE MEE OP WEG?

Het momentum voor verandering, om nieuwe wegen in te slaan, is er. Tijd om zaken stevig beet te pakken. Daarom bevat dit boek niet alleen een visie op mobiliteit als katalysator voor een duurzaam Rotterdam. Maar ook concrete experimenten en ideeën. Vanuit het idee dat kleine stapjes grote effecten kunnen hebben. We willen ideeën uitproberen die vandaar verder groeien. Het bekende verhaal van de steen in de vijver.

Ideeën genoeg in dit boek. Sommige zijn al redelijk ver uitgewerkt, andere kunnen nog wel een zwieperd gebruiken. Het zou mooi zijn als dat gebeurt door, en met zoveel mogelijk mensen.

DOE MEE

Dit is dan ook gelijk een uitnodiging aan iedereen om mee te doen en te helpen een experiment verder te brengen. Zelf een idee indienen kan natuurlijk ook, je bent van harte welkom. Sowieso helpt het als je het verhaal verder vertelt. Het is nodig dat zoveel mogelijk mensen ervan weten en geïnspireerd raken. Politici, ondernemers, ambtenaren, buurtgenoten, noem maar op. We kunnen echt hulp en support gebruiken. Of dat nu is met tijd, denkkraft, ontsluiting van netwerken, geld, faciliteiten. Alles wat nodig is om concreet werk te maken van mobiliteit als katalysator van een duurzaam Rotterdam.

EXPERIMENTEN

Kristalmobiliteit	23
Open Streets	24
Fietseducatie	25
Spring maar achterop	26
Valet-parking	27
Droomstraten	28
Kunst bereikbaar	29

EXPERIMENT 1

KRISTALMOBILITEIT HOORT BIJ WAY OF LIFE IN TOONAANGEVENDE STAD

In het Rotterdam van de toekomst staat het ontmoeten van mensen centraal. Op elk gewenst moment, op elke gewenste plek en op elke gewenste wijze. De manier waarop de Rotterdammer daarbij gefaciliteerd wordt is volkomen transparant. Je kan overal komen op de manier die jij wilt. En je hoeft je al helemaal niet druk te maken over hoe je betaalt want dat is supereenvoudig geregeld. Voor de Rotterdammer is mobiliteit in de stad vergelijkbaar als de voorzieningen in zijn huis: hoge kwaliteit tegen een redelijke prijs. Kristalmobiliteit is daarmee een commodity geworden. Denk aan Mobility as a Service oftewel Rotterdam aan de MaaS. Voor een Rotterdammer is het gewoon onderdeel van de 'way-of-life' in zijn toonaangevende stad.



PLURIFORM AANBOD

Kristalmobiliteit voorziet in een pluriform aanbod van diensten, dat voor de gebruiker versmolten is tot één samenhangend geheel en waarbij de vraag naar mobiliteit wordt gestimuleerd. Met ontmoetingen als gevolg. En door elkaar te ontmoeten komen er weer nieuwe initiatieven en ideeën tot stand, waarmee de Rotterdammers samen verder bouwen aan de stad van hun dromen. En omgekeerd maakt de stad zelf op deze wijze haar eigen samenleving. En dat de over-

heid zorgt voor de dikke stromen en marktpartijen voor de waaier aan fijnmazige diensten en dat er regie op zit, dat zal de Rotterdammer niet echt boeien. Die is enthousiast geworden door het succes van het experiment, waarbij de beide rivieroeveren veel beter ontsloten zijn door het OV te verbinden met de water-taxi, door met elektrische wagens invulling geven aan de vervoersbehoefte tussen de verschillende haltes en opstapplaatsen.

EXPERIMENT 2

OPEN STREETS ROTTERDAM VAN KUIP TOT AAN SINT FRANCISCUS ZIEKENHUIS

**OPEN STREETS INITIATIVES
TEMPORARILY CLOSE STREETS
TO AUTOMOBILE TRAFFIC, SO
THAT PEOPLE MAY USE THEM
FOR WALKING, BICYCLING,
DANCING, PLAYING, AND
SOCIALIZING**

WWW.OPENSTREETSPROJECT.ORG

Open Streets is een wereldwijd fenomeen waar wij een Rotterdamse invulling aan willen geven. Met Open Streets Rotterdam worden als experiment 1 of meerdere straten waar normaal auto's rijden voor 1 dag afgezet en tijdelijk teruggegeven aan de Rotterdammers, bedrijven en organisaties, initiatieven. We pakken het voor een eerste keer graag groots aan op een centrale en

herkenbare plek in de stad zodat Rotterdammers kunnen ervaren hoe anders hun stad kan zijn. Een van de ideeën voor 2016 is Noord met Zuid te verbinden door de straten van het SFG ziekenhuis tot en met de Kuip terug te geven. Met de Erasmusbrug als het verbindingspunt.

We denken aan initiatieven voor alternatief vervoer, sport, innovaties, smart concepten, kunst, ontmoeting voor iedereen van 8 tot 80 van Noord, Zuid, West en Oost.

De ideeën voor de invulling komen uit de stad zelf. Veel bewoners, bedrijven en organisaties kunnen bijdragen aan Open Streets om dit experiment tot een succes te maken. Om er een jaarlijks, maandelijks of zelfs wekelijks terugkerende happening van te maken. Of beter nog, om met deze tijdelijke acties een

bijdrage te leveren aan een nieuwe permanente situatie. 'We' is een groep Rotterdammers die met elkaar de ambitie deelt om de stad aangenamer voor oude en nieuwe Rotterdammers te maken, een stad die ingericht is op de nieuwe creatieve en innovatieve economie, een aangename woonstad en ideale fietsstad met schone lucht voor iedereen. We willen met Open Streets een inspirerend toekomstbeeld creëren hoe de stad anders ingericht en gebruikt kan worden.



**DOE JE
MEE?**

EXPERIMENT 3

FIETSEDUCTIE OP DE BMX, LEKKER BELANGRIJK

Dit experiment gaat over de BMX Fietsschool op Zuid. Om veilig te leren fietsen in het verkeer moet een kind fietsvaardig zijn en dat is arbeidsintensief. Het vergt van instructeurs veel persoonlijke aandacht, fietservaring, tijd en een goede band met het kind. Daarom is er een fietsprogramma tijdens en na schooltijd.

Tijdens de gymles gaat het om fietsvaardigheidslessen gekoppeld aan verkeerseducatie. Na schooltijd krijgen de kinderen BMX-training gekoppeld aan de wielersportvereniging. Door dit brede programma bouwen verkeersdeelnemers genoeg fietservaring op.

URBAN EN KLEURRIJK

Waarom nou juist een BMX-fiets? Omdat die prima aansluit bij de



belevingswereld van kinderen en jongeren. De BMX-fiets is leuk, urban en kleurrijk. Dat spreekt aan en daarom staan kinderen open voor de fietseducatie en hebben ze aandacht voor de lessen. Maar goed fietsen op een BMX is ook best moeilijk, het vergt veel controle en behendigheid. Wie goed op een BMX kan fietsen, is

echt goed voorbereid en kan manoeuvreren in het huidige verkeer.

JONG GELEERD

De BMX Fietsschool biedt praktijkgerichte fiets- en verkeerseducatie voor basisschoolleerlingen en buurtkinderen. Het helpt om hun zelfstandigheid en zelfredzaamheid in het verkeer te vergroten, de fietscultuur in Rotterdam te versterken en BMX-racing als sport te promoten. Dat doen we door middel van een multicultureel team van sportinstructeurs met een didactische achtergrond. Fietseducatie: jong geleerd oud gedaan.

EXPERIMENT 4

SPRING MAAR ACHTEROP!

Elke dag springen 70.000 Rotterdammers op de fiets. Alleen. En dat is toch een klein beetje saai en niet zo heel sociaal. Op de trottoirs wemelt het namelijk van gehaaste werknemers en richting zoekende toeristen. Zou het niet mooi zijn als die op straat direct kunnen zien bij wie ze achterop mogen springen (SMOP-pen) en waar hun fietslift naartoe gaat?

Je springt achterop en hebt meteen aanspraak en misschien een praatje over waar je fietst. Dat zit wel goed, zeker met een door de Rotterdamse rijwielhandels gesponsorde luxe buddy zit (gratis bij een SMOP onderhoudsabonnement). Met een ledschermje waarop je de door de Rotterdamse fietser op zijn smApp (iOS of Android App) ingegeven bestemming kunt zien. Misschien stap je wel achterop bij een deelfiets!

Smoppen verlaagt de drempel voor een eerste fietservaring van de niet-fietsende Rotterdammers, draait op de beste batterij ooit gemaakt, de mens en levert vrijwel geen emissie op, behalve een te verwaarlozen toename in fietsers CO₂.

ROTTERDAM EN DE ROTTERDAMMER WORDEN GEZELLIGER EN GEZONDER DOOR DE EXTRA TRAPKRACHT VAN SPRING MAAR ACHTEROP! WORD JIJ DE EERSTE SMOPPER?



EXPERIMENT 5

VALET-PARKING: ZORGELOOS DE STAD IN TERWIJL JE AUTO SLIM WORDT GEPARKEERD

Elke vrijdagmiddag, zaterdag en zondagmiddag staat het verkeer vast in het centrum van Rotterdam. Op de Westblaak, Karel Doormanstraat, Weena, Blaak maar vooral op de Coolsingel is er geen doorkomen aan. Dat biedt geen aangename aanblik, bezoekers verliezen onnodig veel tijd, de Rotterdamse middenstand verliest inkomsten. Kortom, veel irritaties.

DAT KAN SLIMMER

Rondom het centrum zijn veel gemeentelijke parkeergarages die kampen met onderbezetting. Waarom deze capaciteit niet beter benutten?

Aan de rand van het centrum komen Valet-parking punten. Daar laten de bezoekers van de stad de auto achter. Vervolgens plaatst een organisatie de auto's in de P-garages. Als de bezoeker de stad wil weer verlaten is een seintje via een app voldoende, vijftien minuten voor vertrek. De auto staat dan keurig klaar.

Een dergelijk systeem vraagt om flexibiliteit. Om bezoekers adequaat te bedienen wordt gewerkt met een pool van studenten. Per Valet-parking spot komen er een coördinator en een aantal chauffeurs die de auto wegzetten. Het aan- en afmelden gebeurt via een mobiele app. Uiteraard is vooraf aanmelden mogelijk.

Aanzienlijk minder auto's die door de binnenstad rijden op zoek naar een parkeerplek of die geparkeerd staan op straat. Ze worden im-

mers nu rechtstreeks en efficiënt geparkeerd aan de randen van het centrum. Dat scheelt op termijn zelfs 1000 auto's per weekend die de binnenstad op deze manier mijden. Met minder opstoppingen als resultaat. Gezondere lucht speelt ook een rol: minder uitstoot van roet en fijnstof in de binnenstad. De parkeergarages spinnen er garen bij, hun bezettingsgraad stijgt. En Rotterdam presenteert zich als gastvrije stad. Valet-parking is de oplossing om gemakkelijk en met een zorgeloos gevoel Rotterdam te bezoeken, terwijl je niet meer betaalt maar wel op meer quality time kunt rekenen.

EXPERIMENT 6

DROOMSTRAAT BERKELSELAAN VAN EXPERIMENT NAAR PERMANENT(ER)

Wat betekent het om je straat tijdelijk anders in te richten? Hoe maak je van de openbare ruimte een verlengstuk van je huiskamer? Voor die uitdaging stelden wij, een clubje bewoners van de Berkelselaan in Rotterdam, onszelf. De straat werd een ontmoetingsplek, kinderen konden buiten spelen zonder rekening te hoeven houden met auto's, fietsers en voetgangers kregen ruim baan. In het verlengde van dit experiment

willen we de speeltuin opknappen en uitbreiden met een verblijfsplek voor de buurt.

Steeds meer mensen blijven (langer) in de stad wonen. Dit draagt bij aan een levendige en sociale buitenruimte. Om de kwaliteit van onze buitenruimte te waarborgen is het belangrijk om slim met deze ruimte om te gaan. Waarom moet een parkeerplek op elk moment van de

dag en op elke dag van de week als parkeerplek beschouwd worden? We willen dit initiatief gebruiken om te experimenteren met het ruimtegebruik in onze straat. De parkeerdruk is hoog en de straat staat vol met fietsen. Toch is er ook veel ruimte. Door op een slimme manier te experimenteren met de beschikbare ruimte kunnen we nieuwe oplossingen testen voor de inrichting van onze straat. Dankzij een uitgekiende aanpak waarbij alle bewoners betrokken zijn gaan we op innovatieve wijze op zoek naar onze droomstraat.

**WIL JIJ OOK EXPERIMENTEREN
MET DE TOEKOMST VAN
JOUW STRAAT OF BUURT? WIJ
DELEN ALVAST GRAAG ONZE
ERVARINGEN.**



Foto: Mick Otten



EXPERIMENT 7

KUNST BEREIKBAAR VOOR IEDEREEN EN OVERAL

Kunst hoort voor iedereen onderdeel te zijn van het leven. Beter gezegd: iedereen moet toegang hebben tot kunst. Of je nou jong bent of oud, een hoog of laag inkomen hebt, of je nou in Noord woont of op Zuid. Cultuurparticipatie vergroot en versterkt onze binding met het heden en verleden. Kunst is een onmisbaar middel tot expressie, persoonlijke ontplooiing, maatschappelijke betrokkenheid en een rijker leerklimaat. Kunst en cultuur is van iedereen. Tenminste zo hoort het te zijn. Maar zo is het nog niet.

DE WIJK IN

Door extra in te zetten op de maatschappelijke deelname van kinderen en hun ouders die niet in aanraking komen met kunst en cultuur dragen we bij aan hun persoonlijke ontwik-



keling en een creatieve en innovatieve samenleving voor iedereen. Hiermee dragen we tevens bij aan de opwaartse sociale mobiliteit. Hoe we dat gaan doen? Door kunst in de wijken te brengen waar een afstand is tot kunst en cultuur. Door het opzetten van experimenten waarbij ruimte is voor verrassing met het horen, zien, voelen van kunst en cultuur. En door samen te dóen in kunst en cultuur. We gaan van exclusiviteit naar inclusie. Bereikbaarheid

voor iedereen. Inkomen en afstand vormen geen belemmering meer. Kunstenaars, artiesten en kunst- en cultuurorganisaties zetten daar samen de schouders onder. Daarnaast maken we de kunst- en cultuurinstellingen zelf beter bereikbaar en verbinden we twee werelden. Wat dacht je van enthousiastelingen die mensen gewoon brengen en halen naar voorstellingen of een mooie tentoonstelling? Zo eenvoudig kan het zijn.



WWW.BABBOE.COM

SLOTWOORD

Met veel belangstelling en zeker ook nieuwsgierigheid heb ik het afgelopen jaar het proces van de Mobiliteitsarena gevolgd. Op afstand, want dat was de afspraak. Ik werd wel op zijn tijd in hoofdlijnen bijgepraat. Het wakkerde mijn nieuwsgierigheid alleen maar aan. Wat zou deze Arena uiteindelijk voor mooie dingen opleveren? Het resultaat staat in dit boek. Het etaleert een verrassend verhaal over een andere blik op mobiliteit, met een interessante doorkijk naar de toekomst, vernieuwende inzichten, toekomstdromen, maar ook alvast concrete, inspirerende stappen voor het nu. Om te laten zien: het kan! Verandering is mogelijk. Hoe klein een begin ook is.

De Arenaleden hebben met elkaar een verhaal gemaakt waar Rotterdam mee uit de voeten kan. Een aantal inzichten is inmiddels verwerkt in het Stedelijk Verkeersplan. Dat is volgens mij precies waar de arenasessies voor bedoeld zijn. Ideeën vanuit de stad, van onderop, van koplopers, te verbinden aan de plannen en ideeën van beleidsmakers. Dat is met dit verhaal gelukt en dat is een groot compliment waard aan de deelnemers van de Arena. Er is heel wat tijd en inspanning gaan zitten om te komen tot dit resultaat, maar eigenlijk kon niemand dat wat schelen. De energie en inspiratie tijdens de bijeenkomsten waren veel belangrijker. Samen zaken op zijn kop bekijken, achterstevoren.

Met uiteindelijk een verhaal waar sterk in geloofd wordt, de schouders onder worden gezet en waaraan getrokken wordt. Niet alleen vandaag, maar ook in de toekomst. Er ligt een mooi verhaal dat mij als bestuurder scherp houdt, verrijkt en inspireert, waardoor ik ook weer anderen kan inspireren. Ik hoop dat iedereen die dit verhaal leest of hoort dat ook zo ervaart. En dat het inspiratie biedt om met elkaar nieuwe wegen in te slaan.

*Pex Langenberg
Wethouder Mobiliteit*

DIT IS PAS HET BEGIN

Dit verhaal is het resultaat van een aantal bijeenkomsten met een bijzondere groep van vernieuwende denkers en doeners, waarbij de ideeën en inzichten heen en weer vlogen. Vanuit dit tijdelijke innovatienetwerk ontstond een visie en een reeks concrete experimenten. Sommige daarvan zijn al ver uitgedacht, aan andere moet nog flink getrokken worden. Maar ze verdienen het wel om uitgeprobeerd te worden. Daar kan iedereen die enthousiast is geworden en geïnspireerd aan bijdragen. Andere ideeën inbrengen, dat mag ook. Graag zelfs. Dus ga mee op weg en sla nieuwe wegen in.

Dit verhaal is gemaakt door de deelnemers van de transitie-arena mobiliteit, een proces dat werd gefaciliteerd door gemeente Rotterdam met ondersteuning van DRIFT en Meneer de Leeuw.

Laurenz van Gaalen en Fleur Bakker deden de vormgeving, Robedrijf zorgde voor de reproductie. Rotterdam, 2015.

Wil je meer weten over dit verhaal of een idee verder brengen? Mail naar mobiliteitsarena@rotterdam.nl
Gebruik van fragmenten wordt aangemoedigd, mits voorzien van bronvermelding.

DIT IS HET VERHAAL VAN Wim van Aalst, José Besselink, Irma Bijl-Rodenburg, Marco Boender, Martin van der Does de Bye, Marjolein van Doorn, Aldo Dorsman, Shurdon Faneyte, Melissa Groen in 't Wout, Martin Guit, Dries Gysels, Daan van der Have, Alicia Hobbel, Louis Kooyman, Adriaan Korthuis, Stella Leijten, Derk Loorbach, Vincent Luyendijk, Guiliano Mingardo, Quinten Passchier, Bertus Postma, Mano Radema, Jeldau Rieff, Eelco Rietveld, Chris Roorda, Matthijs van Ruijven, Cemile Sezer, Sjaak Smeins, Steven Somsen, Jorn Wemmenhove en Frank van Wijngaarden.



