

DE MOBILITEITSTRANSITIE ALS HEFBOOM
VOOR NAOORLOGSE WIJKEN



Afstuderen Stedenbouw RAVB
Jodie Joossen
2023 - 2024



Noord-Brabant

"De naoorlogse wijk - toekomstbestendig en verbonden".

DE MOBILITEITSTRANSITIE ALS HEFBOOM VOOR NAOORLOGSE WIJKEN

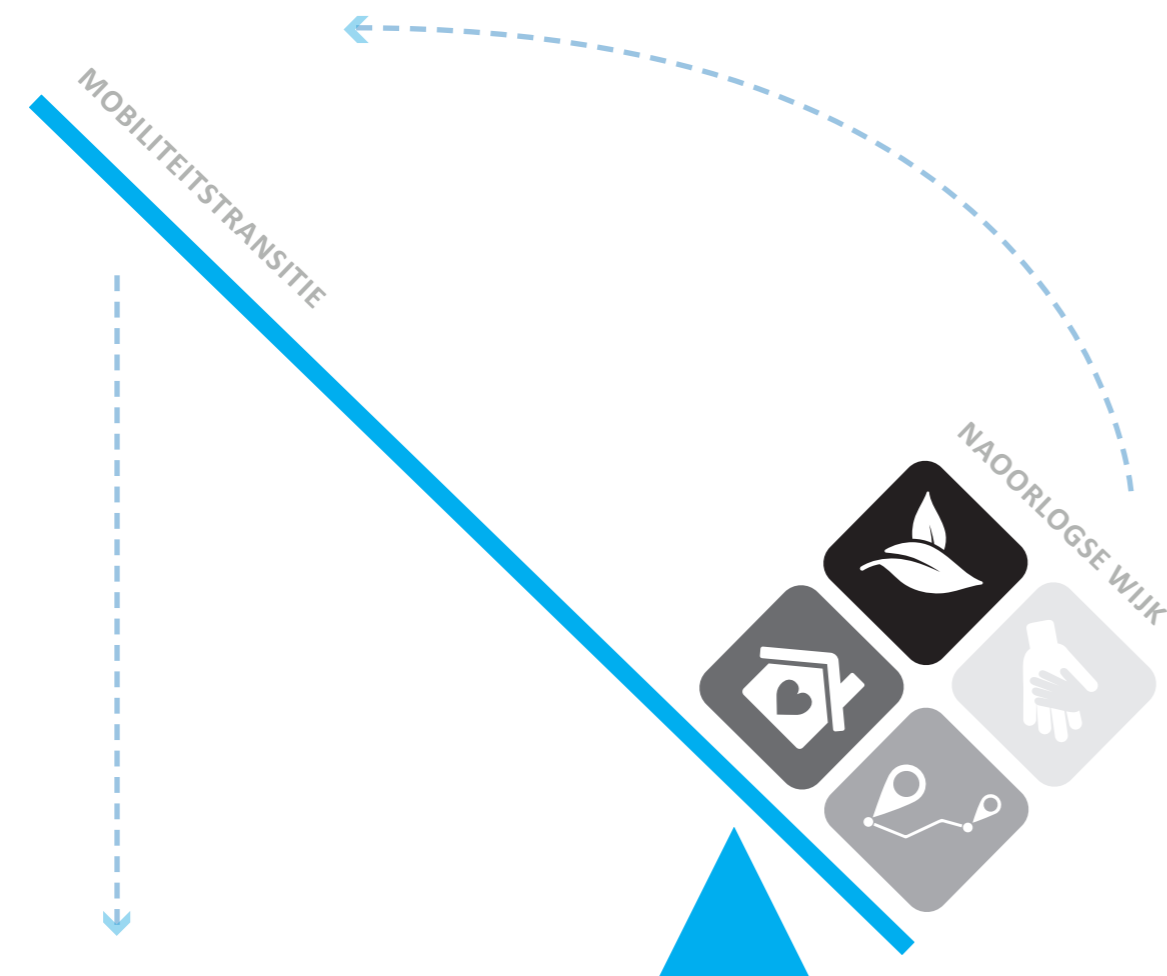
Jodie Joossen
jodie_joossen@hotmail.com

Master Stedenbouw
Rotterdamse Academie van Bouwkunst
december 2023 - juni 2024

afstudeercommissie:
Carolien Schippers (mentor)
Riëtte Bosch (externe criticus)
Margit Schuster (voorzitter RAvB)
Jos Hartman (toegevoegd lid t.b.v examen)

BEGRIJSBEPALING

VERBETEREN NAOORLOGSE WIJKEN



DE MOBILITEITSTRANSITIE ALS HEFBOOM

VOOR NAOORLOGSE WIJKEN

mobiliteitstransitie

Met de mobiliteitstransitie doel ik op de overgang van (de derde) vervuilendste sector van Nederland naar een klimaat-neutrale sector in 2050.

- Hierbij gaat het over personentransport in plaats van goederentransport;
- Het betreft alledaagse vormen van mobiliteit (geen vakanties) met een lokaal (geen internationaal) karakter;
- Vliegverkeer en scheepvaart zijn geen onderdeel van dit onderzoek omdat ze vaak internationaal opereren en met name gebruikt worden voor goederentransport.

hefboom

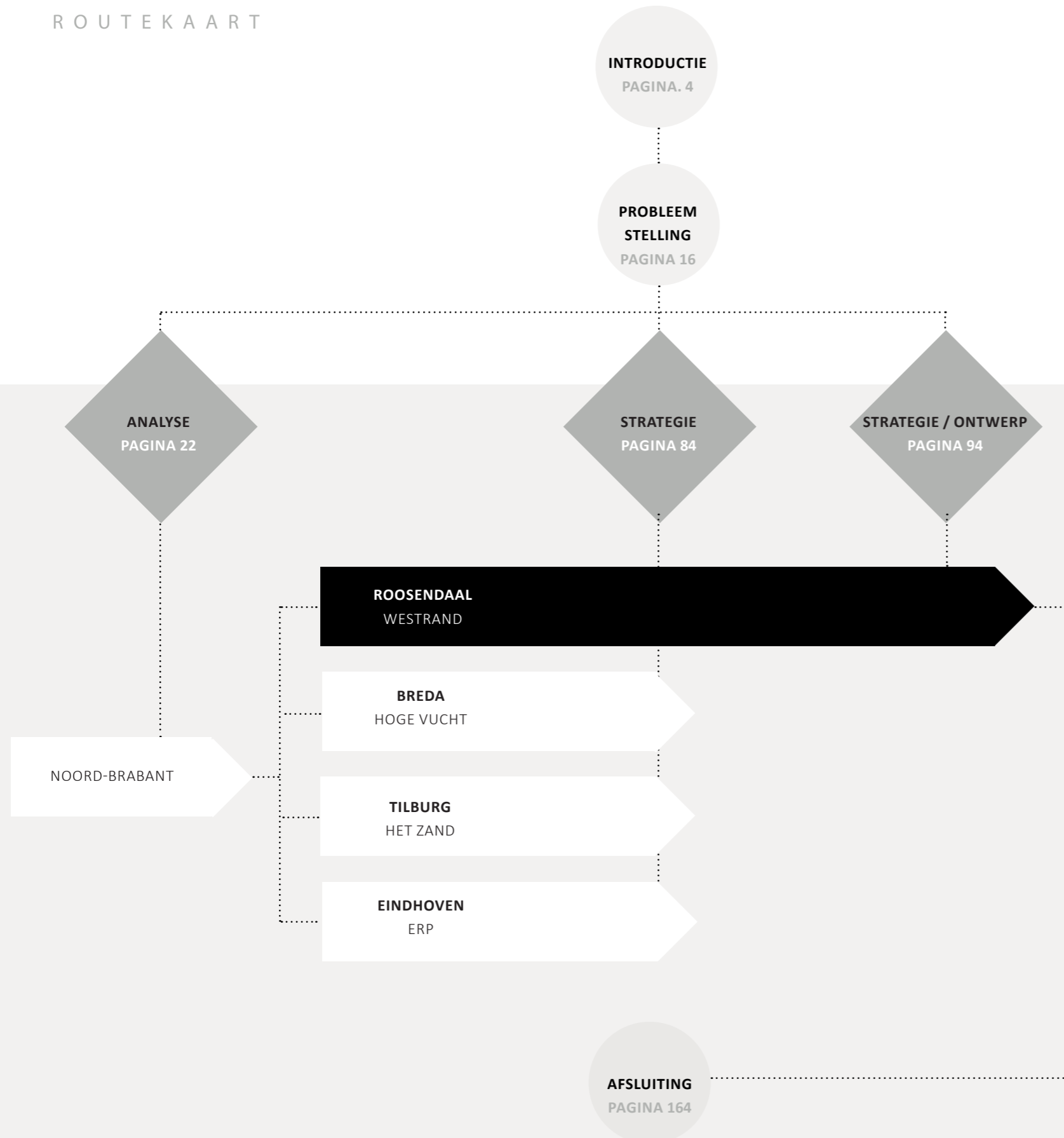
In de stedenbouw draait het om integraliteit en koppelkansen tussen meerdere disciplines en noden. Een hefboom zet een beweging in gang waarbij met een kleine kracht een grote beweging wordt gecreëerd. Met de hefboomwerking wordt bedoeld dat de naoorlogse wijken mee kunnen liften op de mobiliteitstransitie. Hierdoor wordt bredere maatschappelijke meerwaarde gecreëerd.

naoorlogse wijken

Van 1945 tot 1965 was er een aanzienlijke toename van de woningbouw (d.m.v naoorlogse wijken) in Nederland en andere Europese landen. Deze periode wordt vaak aangeduid als de 'wederopbouwperiode' na de Tweede Wereldoorlog. De naoorlogse wijken zijn een product van deze verzorgingsstaat. Middels systematische bouw en prefab elementen konden in relatief korte tijd hele woonwijken worden gebouwd. Vanuit de 'wijkgedachte' ontstonden overal in Nederland verspreid naoorlogse uitbreidingswijken waarbij het scheiden van functies en de clustering van voorzieningen op een goed bereikbare plek in de wijk gekoppeld werden aan groen en infrastructuur.

In dit onderzoek ligt de focus specifiek op de vroeg naoorlogse wijken (1945-1965).

"Bewoners van stadswijken die vlak na de Tweede Wereldoorlog zijn gebouwd, zitten vaker in de bijstand, moeten vaker rondkomen van een laag inkomen en zijn vaker alleenstaand dan huishoudens in andere stadswijken en heel Nederland (CBS, 2018)." Er ligt hier dus de opgave om de sociale en fysieke gesteldheid van deze wijken te verbeteren.



Opbouw van het onderzoek

Dit afstudeeronderzoek bestaat uit verschillende onderdelen die elkaar ondersteunen. Ze kunnen samen en separaat van elkaar worden gelezen en vormen tezamen het afstudeeronderzoek.

Analyse

Het eerste deel van dit afstudeeronderzoek is opgebouwd uit verschillende dossiers op verschillende schaalniveau's. Deze zijn aan dit onderzoek toegevoegd als achtergrondinformatie. Het onderzoekt mobiliteit en de effecten op de verstedelijkingsstructuur. Bezien vanuit een andere modal shift (verandering van vervoerswijze) worden kansen voor de naoorlogse wijk in beeld gebracht. Ieder dossier wordt afgerond met een concluderende schematische overzichtspagina.

Strategie

In het tweede deel van het afstudeeronderzoek zijn ingrepen in het mobiliteitsnetwerk in beeld gebracht op het schaalniveau van de regio, stad en wijk. De volgtijdelijkheidsstrategie benoemt de verschillende fase waarin de strategie geïmplementeerd kan worden in de naoorlogse wijken.

Implementatie strategie en ontwerp

Het ontwerp is een samensmelting van de twee voorgaande fases, geïmplementeerd op Rosendaal Westrand. Het is bewust geen keurslijf voor alle andere naoorlogse wijken. Het dient als inspiratie en laat zien hoe de mobiliteitstransitie kan landen in een specifieke context met eigen gebiedskarakteristieken. Stap voor stap wordt inzichtelijk gemaakt wat de implementatie concreet betekent.

SAMENVATTING

Mijn aansluiting net gemist en dus weer een half uur langer onderweg, een goed begin. Eindelijk aangekomen op het perron zie ik in de verte een voetgangersbrug over het spooreplacement. Ik moet naar de andere stadszijde en ga ervanuit dat ik hier de oversteek kan maken. Hoe dichterbij ik kom, hoe verder het besef indaalt, dat dit niet het geval is. Ik keer me om loop terug richting het station waar het rumoer van de straat en de voorbij sjezende auto's me al tegemoet tredt. Ik loop het station uit en kan nog net op tijd, opzij springen voor een luid toeterende buschauffeur. Al wandelend over de parkeerplaats nader ik dan eindelijk de voetgangersbrug en maak de oversteek naar de andere kant van de stad.

Om de klimaatdoelen te kunnen behalen moet Nederland in 2050 klimaatneutraal zijn (De Rijksoverheid, 2023).

Analyse

Noord-Brabant is een regio met veel versnipperde verstedelijking. Uitgespreid over het gebied vind je grote steden, middelgrote steden, kleine steden, dorpen en alles daartussenin. Met de geprognoseerde groei van zo'n 300.000 nieuwe inwoners in de regio tot 2050, rest ons de vraag hoe we deze verstedelijking vorm willen geven? Langs een centrale verstedelijkingsband die als ruggengraad door de regio loopt, worden de kansen voor verdere verstedelijking met gezonde vormen van mobiliteit in beeld gebracht.

Een jarenlange inzet op bereikbaarheid tussen de steden heeft ervoor gezorgd dat de bereikbaarheid in de bestaande stad is achtergebleven. De winst van de toename in de reissnelheid heeft ervoor

gezorgd dat we dagelijks een grotere afstand afleggen.

Met de grootschalige ontwikkeling van het weggennet (in de periode na WOII) is er een verstedelijkingsstructuur ontstaan van suburbanisatie (groter ruimtebeslag waar minder inwoners per hectare wonen). Met als gevolg een dagelijkse pendeling (grotere autoafhankelijkheid) vanuit de naoorlogse wijken naar het werk en vice versa. De naoorlogse wijk vormt daarmee het boegbeeld van het auto ideaal.

Met de daling van de gemiddelde gezinsgrootte zijn de naoorlogse wijken de afgelopen eeuw verder uitgedund. Hiermee is het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer bijna gehalveerd. "Bewoners van stadswijken die vlak na de Tweede Wereldoorlog zijn gebouwd, zitten vaker in de bijstand, moeten vaker rondkomen van een laag inkomen en zijn vaker alleenstaand dan huishoudens in andere stadswijken en heel Nederland (CBS, 2018)."

Langs de centrale verstedelijkingsband in Noord-Brabant zijn vier naoorlogse wijken onderzocht: Roosendaal Westrand, Breda Hoge Vucht, Tilburg Het Zand en Eindhoven Erp. Een groot deel van de mobiliteitsopgaven komen overeen in de geselecteerde wijken, echter zijn er ook specifieke opgaven die vaak te maken hebben met de ligging van de wijk in de stad.



FIGUUR 01: ritmisch en eentonig bebouwingsbeeld in de naoorlogse wijken



FIGUUR 02: voetgangersbrug over het sporencapitaal in Roosendaal

Implementatie strategie en ontwerp

Om de transitie naar gezonde vormen van mobiliteit te kunnen bewerkstelligen is ingrijpen noodzakelijk. Afhankelijk van het schaalniveau (de regio, stad en wijk) zijn de kansen en overstapmogelijkheden per modaliteit in beeld gebracht. In hoofdlijnen gaat dit over een andere prioritering tussen de modaliteiten waarbij langzaam verkeer en openbaar vervoer verder worden versterkt en autoverkeer wordt ontmoedigd.

Het doel is om de naoorlogse wijken mee te laten liften op de hefboomwerking van de mobiliteitstransitie wat resulteert in de herinrichting van de straatprofielen. Met meer ruimte voor langzaam verkeer en openbaar vervoer en minder verharding. Als de straat toch opengaat voor herinrichting dan biedt dit koppelkansen voor: collectieve warmtevoorzieningen, vergroening, ontmoeting en waterberging/infiltratie. Met de mobiliteitstransitie wordt niet alleen de publieke ruimte aangepakt maar door middel van verdichting ontstaat ook een nieuwe programmatische balans in de wijken. Het woonprogramma dat wordt toegevoegd vervult specifieke woonbehoeftes en zorgt voor meer diversiteit in de bevolkingssamenstelling, met meer levendigheid op straatniveau. Met de toevoeging van nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken in de wijk wordt de naoorlogse wijk weer toekomstbestendig gemaakt.

De mobiliteitsstransitie als hefboom voor naoorlogse wijken.

Ontwerp

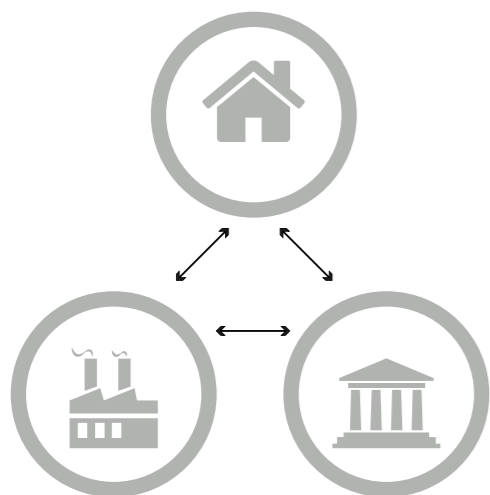
Ik hoef mezelf niet te haasten want er vertrekt ieder kwartier een trein. Eenmaal aangekomen in Roosendaal op het perron bevindt ik mezelf middenin de stad. Er zijn twee opties: via de voetgangersbrug of de tunnel naar de westelijke station zijde. Ik zat in de achterste treincoupé dus kies voor de tunnel, dat is het snelste. In het station kom ik uit in een groene oase die zich gevuld heeft met de rumoer van pratende mensen.

Het voorjaar is begonnen, het zonnetje schijnt dus vandaag ga ik lekker te voet. Via de nieuwbouw in de spoorzone kom ik uit op het centrale pleintje met terrasjes, horeca en werkplekken. Het gele bruggetje over de Roosendaalse Vliet lacht me al tegemoet. Altijd wanneer ik hier loop, irriteer ik me aan het net iets te hoge torentje van het werkgebouw, het herinnert me eraan dat ik bijna thuis ben.

Via het doorsteekje kom ik terecht in de meanderende watergangen van de Roosendaalse Vliet. Het is bizar hoe snel de natuur zich hier ontwikkeld heeft. Via een schakering aan bruggetjes loop ik net iets verder door, via mijn favoriete hofje. Op de hoek tussen de bestaande en nieuwe bebouwing bevindt zich een collectieve ruimte voor de buurt. Via de subtiele onderdoorgang kom ik terecht in het groentje van de ouderwetse stemperverkaveling. Mijn buurvrouw loopt me hier toevallig net tegemoet. Ik steek het voetgangers pad over en ben thuis, midden in de stad.

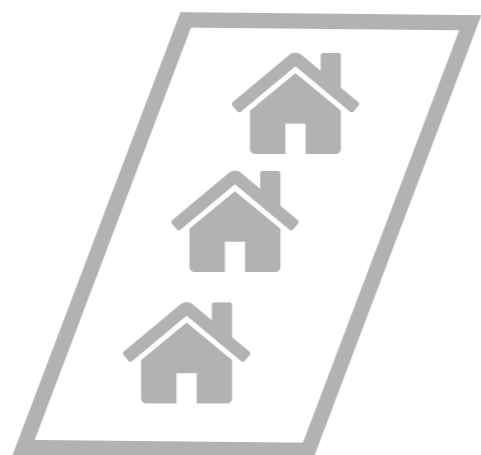
DE MOBILITEITSTRANSITIE GAAT OVER:

Doel: naar een klimaatneutrale mobiliteitssector in 2050.



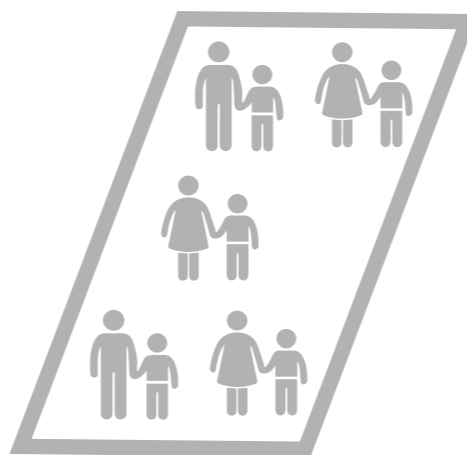
AFSTAND

Tussen wonen, werken en voorzieningen.



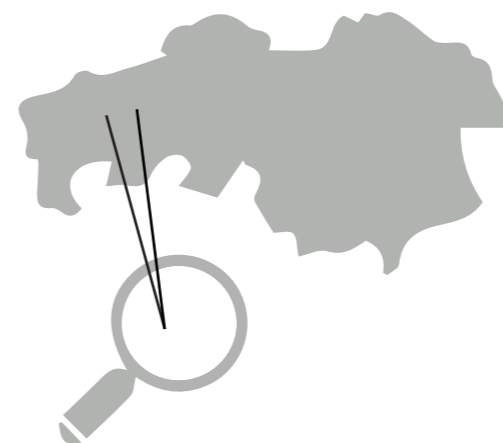
DICHTHEID

Aantal woningen per hectare.



INTENSITEIT

Aantal inwoners per hectare.



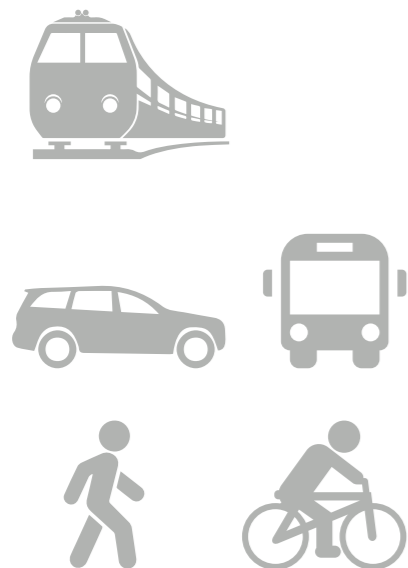
SCHAALNIVEAU

Relatie tussen regio, stad, wijk en buurt.



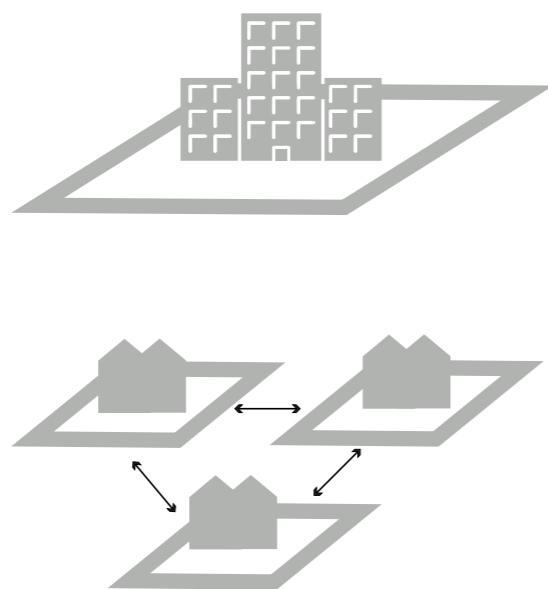
INCLUSIVITEIT

Toegang tot mobiliteit voor iedereen.



MODALITEIT

Het type vervoersmiddel.



TYPE VERSTEDELIJING

Bijvoorbeeld: naoorlogse wijken, groeikernen, VINEX.



VERPLAATSING

Reden van verplaatsing, verplaatsingsduur en afstand.



REISCOMFORT

Gemak, kwaliteit, prijs en uitstoot.



LEEFBAARHEID

Omgevingskwaliteit.