

A photograph of a busy city street intersection. In the foreground, several people are walking, some pushing strollers. A man is riding a bicycle. In the background, a purple tram is visible with the text 'boodschappen binnen minuten' and 'getir' on its side. A traffic light pole with a black and white striped section is in the center. The overall scene depicts a diverse and active urban environment.

NAAREEN DUURZAME STAD: FOCUS OP MOBILITEIT

Benut de kansen van inbreiding voor de mobiliteitstransitie

Inhoudsopgave

Samenvatting

3

1. Inbreiding als duurzame keuze

4

- 1.1 Inleiding 5
- 1.2 Inbreiden is duurzaam 5
- 1.3 Duurzame verstedelijking: twee vliegen in één klap 6

2. Smart mobility wheel: 5 duurzame mobiliteitsprincipes voor verstedelijking

7

- 2.1 Verstedelijkingskeuzes: combineer inbreiding met functiemenging 8
- 2.2 Multimodale netwerken: het transformeren van mobiliteitsnetwerken 9
- 2.3 Inrichting openbare ruimte: voorrang aan wandelaars en fietsers 10
- 2.4 Hubs en mobiliteitsservices: geef invulling aan de ketenreis 11
- 2.5 Vraagbeïnvloeding: naar een ander mobiliteitsgedrag 12

3. De visie van Goudappel: een integrale aanpak

14

- 3.1 Eerst mobiliteit voorkomen, dan pas veranderen 15
- 3.2 Zet de mens centraal 16
- 3.3 Werk vanuit een integrale benadering 16
- 3.4 Gebruik de kracht van data 17

4. Verstedelijking: dit levert het op

18

- 4.1 De klimaatadaptieve stad 19
- 4.2 Brede welvaart: een gezondere en socialere stad 19
- 4.3 Het betrekken van stakeholders 19
- 4.4 Meteen aan de slag 20

Samenvatting

Nederland heeft een grote woningbouwopgave. Tot aan 2030 is de ambitie om 900.000 woningen bij te bouwen. Dit willen we vooral binnen stedelijk gebied doen: via inbreiding. Ten opzichte van uitbreiding – bouwen in het groen – heeft inbreiding als groot voordeel dat wonen, werken en de belangrijkste voorzieningen dicht bij elkaar liggen.

In het ideale scenario versterkt verstedelijking de [15-minutenstad](#). Binnen 15 minuten reizen te voet of per fiets, vinden bewoners alles wat ze nodig hebben. Het autogebruik neemt af, waardoor een duurzamere stad ontstaat. Inbreiding zorgt er bovendien voor dat alle mensen makkelijker mee kunnen doen aan de samenleving, ook als zij geen auto hebben of geen geld voor een ov-abonnement. Kortom, inbreiding, duurzaamheid en mobiliteit versterken elkaar.

Duurzame verstedelijking vanuit mobiliteit vraagt om een integrale benadering. Wij komen tot 5 principes die hieraan bijdragen. Het begint met het maken van verstedelijkingskeuzes: denk na over de vraag hoe je inbreiding combineert met functiemenging. Vervolgens gaat het erom hoe je de openbare ruimte

inricht: geef voorrang aan wandelaars en fietsers en zet de auto zoveel mogelijk buiten spel. Het derde principe draait om het veranderen van mobiliteitsgedrag. Denk na over manieren om mensen meer te laten wandelen en fietsen. De transformatie van mobiliteitsnetwerken waarbij meer aandacht is voor de (veiligheid van de) fietser en voetganger is een volgende stap. Geef tot slot invulling aan de ketenreis – een mix van vervoerswijzen – door hubs en mobiliteitsservices.

De woningbouwopgave vormt een kans om de duurzame mobiliteitstransitie te versnellen: de wandelaar, fietser en het openbaar vervoer vormen de voornaamste vervoerswijzen. Het vraagt om een duidelijk beleid en een visie die inhoudelijk en integraal is. ●



INBREIDING ALS DUURZAME KEUZE

Nederland heeft een enorme woningbouwopgave. Tot aan 2030 moeten er 900.000 woningen bij komen. Dat is een flinke uitdaging, maar ook meteen een kans. De verstedelijkingsopgave is hét moment om Nederlandse steden duurzamer, klimaatadaptief, sociaal inclusiever en leefbaarder te maken. Een nieuwe kijk op ons mobiliteitssysteem gaat helpen om de gewenste veranderingen op gang te brengen.

1.1 Inleiding

De woningbouwopgave is in Nederland vooral in de stad voelbaar. Veel mensen zoeken een woning. En steden (van groot tot klein) proberen hun woningbouw te versnellen. Amsterdam, Almere, Delft, Den Haag, Eindhoven, Rotterdam en Utrecht zullen naar verwachting in 2040 tot 20% meer inwoners tellen. Ook steden zoals Arnhem, Leeuwarden, Groningen en Deventer groeien snel.

De grote vraag is hoe steden woningbouw vorm gaan geven. De traditionele manier is **uitbreiden**: bouwen in het groen, ofwel aan de randen van de stad. Doordat die nieuwe wijken ver van bestaande voorzieningen en vaak dichtbij de snelweg liggen, leidt dat in de praktijk tot een grotere auto-afhankelijkheid en langere mobiliteitsbewegingen. De andere optie is **inbreiden**. Bestaande stedelijke gebieden transformeren tot gebieden met gemengde functies: woon, werk én voorzieningen liggen op



loop- of fietsafstand van elkaar. De auto-afhankelijkheid wordt kleiner.

1.2 Inbreiden is duurzaam

Steden kiezen steeds vaker voor inbreiding. Verstedelijking via inbreiding geeft immers invulling aan de voornaamste beleidsdoelen van steden: duurzaamheid én sociale inclusiviteit.

In de stad hebben bewoners al hun behoeften dichtbij: werk, de supermarkt, onderwijs en meer. Bouwen in steden stimuleert tot minder en kortere ritten. Met alles dichtbij is een wandeling of de fiets de meest vanzelfsprekende optie. Inbreiding zorgt eveneens voor sociale inclusiviteit. Door de nabijheid van werk en voorzieningen kan

CIRCA 80% VAN DE VERPLAATSINGEN IS KORTER DAN 10 KILOMETER. DAT ZIJN AFSTANDEN DIE PRIMA MET DE FIETS, E-BIKE EN REGIONAAL OPENBAAR VERVOER KUNNEN WORDEN AFGELEGD.



UTRECHT: NIEUWE, DUURZAME STADSWIJK

Een goed voorbeeld van verdichting is de Utrechtse [Merwedekanaalzone](#): een duurzame stadswijk waar 6.000 tot 9.000 nieuwe woningen komen. De uitdaging: de wijk dreigt zoveel autoverkeer te veroorzaken dat de omgeving minder bereikbaar wordt. Goudappel schreef mee aan de mobiliteitsvisie om dat te voorkomen. Pijlers: een lage parkeernorm (0,3), veel groen en een centrale rol voor mobiliteitshubs en deelmobiliteit.

iedereen (makkelijker) meedoen aan de samenleving. Bovendien zorgt bouwen in de stad automatisch voor meer draagvlak van bestaande voorzieningen, zoals winkels, horeca en cultuurvoorzieningen.

1.3 Duurzame verstedelijking: twee vliegen in één klap

Via inbreiding pak je de wijk aan én voorzie je in de woningbouwopgave. Dat zijn twee vliegen in één klap. Bij bouwen in het groen creëer je meer woningen maar doe je niets met de oude stadswijken, waardoor dubbele investeringen worden gevraagd.

Duurzame inbreiding vanuit mobiliteit vraagt wel om een totaal nieuwe –

integrale – kijk op mobiliteit. Het tot stand brengen van die [mobiliteitstransitie](#) is een aanzienlijke opgave. Het vraagt om aanpassingen in zowel beleidskeuzes en de inrichting van de openbare ruimte, als om gedragsverandering bij bewoners en bezoekers van de stad.

WONINGBOUW TOT NU TOE: VOORAL UITBREIDING

Tot de eeuwwisseling groeiden steden vooral door middel van uitbreiding. Landschap werd opgeofferd voor Vinex-wijken, zoals Utrecht Leidsche Rijn en Amsterdam IJburg. Steden werden steeds groter. Dat bouwen in het groen ging meestal samen met een grote afstand tot belangrijke voorzieningen en een hoge parkeernorm. Beide stimuleren autobezit- én gebruik. Tegenwoordig kiezen steden vaker voor inbreiding of verdichting. De woningbouwopgave wordt deels binnen de bestaande stadsgrenzen opgelost, bij voorkeur door het herinrichten van bestaande woonwijken of door het transformeren van industriegebied. •

Beeld: Gemeente Utrecht



5 DUURZAME MOBILITEITSPRINCIPES VOOR VERSTEDELIJING

Om een integrale kijk op mobiliteit in relatie tot inbreiding concreet te maken, werken we bij Goudappel vanuit 5 duurzame mobiliteitsprincipes voor verstedelijking. Die 5 principes of stappen hebben we gevat in het Smart Mobility Wheel; een visuele representatie van onze unieke werkwijze. Steden die deze stappen doorlopen, vergroten hun kans op een succesvolle mobiliteitstransitie. Elk onderdeel van het Wheel is belangrijk en moet in balans zijn met de andere onderdelen.



2.1 Mobiliteitsprincipe #1: verdichten

VERSTEDELIJKINGSKEUZES: COMBINEER INBREIDING MET FUNCTIEMENGING

Het beste mobiliteitsbeleid is nog altijd

ruimtelijk beleid. De woningbouwopgave in Nederland biedt kansen om inbreiding in de stad te combineren met een andere inrichting van ons mobiliteitssysteem. Het streven is de [15-minutenstad](#). Dat is

een stedelijke omgeving waarin mensen binnen een kwartier fietsen of wandelen de belangrijkste bestemmingen kunnen bereiken. Combineert u inbreiding met functiemenging, dan stimuleert u mobiliteit die actief en gezond is. Dus geen woonwijken bouwen, maar stadswijken met winkels en andere voorzieningen. Bovendien biedt u mensen zonder auto of ov-abonnement de kans om makkelijker mee te doen aan de samenleving: sociale inclusiviteit. De 15-minutenstad is meteen een meer gezonde en duurzame stad: met meer actieve mobiliteit en minder CO₂-uitstoot.

Inbreiding met functiemenging draagt ook bij aan efficiëntere en betaalbare parkeeroplossingen. Immers, in een woonwijk zonder voorzieningen staan overdag veel parkeerplaatsen leeg. Maar in een wijk met menging van wonen, werken en voorzieningen, kunnen parkeerplaatsen voor bewoners overdag (deels) worden gebruikt door werkers en bezoekers. Dit bespaart ruimte.

2.2 Mobiliteitsprincipe #2: verbinden

HET TRANSFORMEREN VAN MOBILITEITSNETWERKEN

Woningbouw is een uitstekende aanleiding om mobiliteitsnetwerken voor wandelen, fietsen, ov en auto verder te transformeren en optimaliseren. Dit vraagt om integraal denken: om wandelen en fietsen te stimuleren, is het vaak nodig om juist in het autonetwerk aanpassingen te doen. De maximumsnelheid voor veel bestaande verkeerswegen kan bijvoorbeeld terug van 50 km/u naar 30 km/u, volgens de filosofie van Het Nieuwe 30. 30 km/u-wegen dragen bij aan de veiligheid (makkelijker oversteken bijvoorbeeld) en leefbaarheid. Ook helpt het bij het weren van sluipverkeer. Het afweegkader '30 km/u als leidend principe' (waaraan Goudappel meeschreef) helpt u als gemeente te bepalen welke wegen een maximumsnelheid van 30 km/u kunnen krijgen.



Bron: Dmitry Eliuseev

Andere voorbeelden van de transformatie van mobiliteitsnetwerken zijn het opwaarderen van het openbaar vervoersnetwerk bij de aanleg van een nieuwe wijk, en het ontwerp van stedelijke mobiliteitsnetwerken vanuit de [STOMP-filosofie](#). De prioriteitsvolgorde in het ontwerpen is dan: Stappen (wandelen), Trappen (fietsen), ov, Mobility as a Service en autoverkeer.

CID DEN HAAG: INBREIDING IN HARTJE STAD

Rondom de stations Den Haag Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI ligt het Central Innovation District (CID). Het is het economische centrum van Den Haag, waar 80.000 mensen werken. Ook wonen er 45.000 mensen en studeren er nog eens 30.000 aan onderwijsinstellingen. De Hofstad wil het gebied flink inbreiden met nog eens 20.500 woningen en zo'n 900.000 vierkante meter aan kantoren, winkels en maatschappelijke voorzieningen. Om het gebied bereikbaar te houden, wordt ingezet op versterking van het openbaar vervoer en meer ruimte voor fietsen en wandelen. Door middel van modelberekeningen gaven we inzicht in de meest geschikte hoogwaardige openbaar vervoer-verbinding.

RENAISSANCE VAN DE VELPERWEG ARNHEM

De [Arnhemse Velperweg](#) is een van de oudste wegen van de stad en van oudsher een belangrijke verbindingroute. Fietzers en voetgangers ervaren de Velperweg als onveilig en ongevallencijfers bevestigen dat gevoel. Bovendien verdween de afgelopen decennia het statige karakter van de laan: groen maakte plaats voor stenen en asfalt. In het nieuwe ontwerp krijgt de Velperweg een deel van dat groen weer terug, waardoor de weg beter bestemd is tegen hittestress en hevige regenval. De klimaatadaptieve bomenlaan moet bovendien een stuk veiliger worden.

2.3 Mobiliteitsprincipe #3: veraangenamen

GEEF VOORRANG AAN WANDELAARS EN FIETSERS

Na mobiliteitsprincipe 2 ontstaan kansen voor een nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Bij stadsontwikkeling is lang geredeneerd vanuit de 'machinelogica': infrastructuur voor de auto kreeg zonder twijfel voorrang boven openbare ruimte voor de mens en actieve vormen van mobiliteit (fietsen en wandelen). Bij nieuwe verstedelijking bekijken ontwikkelaars de stad als woon- en leefomgeving van de mens: menslogica. Wie de deur uitloopt, ziet als eerste niet langer een drukke autoweg of de geparkeerde auto, maar een fietspad of aantrekkelijke wandelroute.



HAMERKWARTIER AMSTERDAM - VAN BEDRIJVENTERREIN NAAR PLEK VOOR WONEN EN WERKEN

Het Amsterdamse bedrijventerrein [Hamerkwartier](#) maakt de transformatie naar een 400.000 vierkante meter groot woon-, werk- en leefgebied. Daarmee is het een van de meest ambitieuze verdichtingslocaties van de hoofdstad. Er komen 6.100 woningen en er is 270.000 vierkante meter gereserveerd voor werken en voorzieningen. Goudappel schreef het mobiliteitsplan voor de nieuwe wijk, waarin duurzaamheid en leefbaarheid centraal staan. Wonen, werken en voorzieningen vinden plaats in elkaars nabijheid, het gebied wordt autoluw en er komen hoogwaardige loop- en fietsverbindingen.

2.4 Mobiliteitsprincipe #4: verknopen

ZET IN OP LAGERE PARKEERNORMEN VIA HUBS EN DEELMOBILITEIT

Mensen willen het snelst, schoonst, goedkoopst en meest comfortabel van A naar B reizen. Dit kan ook een zogenaamde ketenreis zijn, waarin



reizigers meerdere vervoerswijzen gebruiken binnen één reis. Het is wel van belang dat de overstap van de ene op de andere snel en goed verloopt. Dat kan via mobiliteitshubs: plekken waar het openbaar vervoer, deelmobiliteit en P+R voorzieningen gegroepeerd zijn.

De mobiliteitshub is ook een prettige verblijfsplek met nut voor de gemeenschap: het biedt bijvoorbeeld

SMART MOBILITY IN GEBIEDSONTWIKKELINGEN

[Rondom gebiedsontwikkeling](#) heeft u vast veel vragen. Want hoe vangt u de mobiliteitsbehoefte die ontstaat goed op? En hoe zet u gebiedsontwikkeling zo in dat u de mobiliteitstransitie stimuleert? Bovendien merken wij in de praktijk dat veel gemeenten het lastig vinden om te bepalen of de besluiten die het neemt toekomstbestendig zijn. Bij Goudappel helpen we u deze en andere urgente vragen rondom gebiedsontwikkelingen graag beantwoorden.

onderdak aan kinderopvang of een pakketophaalpunt. Bij een ketenreis biedt MaaS, Mobility-as-a-Service, ook kansen. Hierin is [deelmobiliteit](#) een aanvulling op andere vervoerwijzen. De vervoermiddelen die een reiziger inzet zijn niet in bezit, maar in gebruik. MaaS kan bijdragen aan CO₂-reductie, bereikbaarheid en leefbaarheid van uw stad.

2.5 Mobiliteitsprincipe #5: verleiden

VRAAGBEÏNVLOEDING: NAAR ANDER MOBILITEITSGEDRAG

Ons reisgedrag wordt bepaald door allerlei bewuste én onbewuste keuzes. Als overheid kunt u dat gedrag beïnvloeden, faciliteren en stimuleren. Voor het beïnvloeden van de vraag naar bepaalde (langzamere, schone en gezonde) mobiliteit bestaan allerlei instrumenten: van verleiden tot nudging ofwel gedragsbeïnvloeding, en van prijsprikkels tot regelgeving ([parkeerbeleid](#)). Als de alternatieven voor de auto op orde zijn (vorige



IN 2022 GROEIDE
DE BEVOLKING VAN
NEDERLAND MET
GEMIDDELD 604
PERSONENPERDAG.

mobilitateisprincipes), kun je ook anders omgaan met parkeernormen. Een passende parkeernorm verlaagt de parkeerdruk, maakt ruimte vrij voor verblijven en spelen, en stimuleert

wandelen, fietsen en ov-gebruik.

Het blijft altijd maatwerk: niet alles is overal mogelijk. Via onze dynamische parkeerbalans geven we door



Beeld: Kondor Wessels Vastgoed

SCHIEOEVERS DELFT: DUURZAAM EN GOED BEREIKBAAR

De gemeente Delft wil het bedrijventerrein Schieoevers Noord transformeren naar een gemengd stedelijk gebied waarin werken, wonen en recreëren, naast elkaar kan bestaan. De nieuwe stadswijk moet duurzaam goed bereikbaar zijn. Goudappel onderzocht de invloed van mobiliteitsconcepten zoals een lage parkeernorm op het aantal voertuigbewegingen en de keuze voor de vervoerswijze, en adviseerde hoe ov- en fietsgebruik te stimuleren zijn.

scenario's inzicht in de balans tussen parkeervraag- en aanbod in een gebied. Ook beschikken we over data over de verhouding tussen bestaande parkeerkencijfers en het daadwerkelijke autobezit per buurt in Nederland. In onze advisering combineren we die inzichten met kennis over de parkeerbehoeften van verschillende doelgroepen. En of zij openstaan voor alternatieve oplossingen zoals deelmobiliteit en parkeren op afstand in bijvoorbeeld hubs. Dat biedt kansen om extra te verdichten met minder parkeerplaatsen. En dit helpt weer bij de woningbouwopgave. •



ONZE VISIE: EEN INTEGRALE AANPAK

Bij Goudappel geloven we dat mobiliteit een belangrijke rol heeft in duurzame verstedelijking. Een mobiliteitstransitie helpt steden bij een inbreiding waarbij duurzaamheid, sociale inclusiviteit en leefbaarheid, kortom brede welvaart, voorop staan.

De volgende 4 aspecten bepalen onze visie:

- 1) eerst mobiliteit voorkomen, dan pas veranderen,
- 2) zet de mens centraal, 3) werk vanuit een integrale benadering, 4) gebruik de kracht van data.



3.1 Eerst mobiliteit voorkomen, dan pas veranderen

De 5 duurzame mobiliteitsprincipes voor verstedelijking – die ook de basis vormen voor het onderzoek Mobiliteitsvernieuwing en Slimme, Duurzame Verstedelijking waar we aan meeschreven – vormen een integrale benadering. De vijf principes kunnen niet los van elkaar worden gezien en versterken elkaar. Daarom kijken wij verder dan alleen het bekende [STOMP-principe](#): Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en de Privéauto. Het (her)inrichten van stedelijke mobiliteit volgens de STOMP-filosofie gaat ervan uit dat langzaam, schoon verkeer voorrang krijgt boven autoverkeer.

In onze visie heeft het praten over meer wandel- en fietskilometers en intensiever

NOORDOOSTPOLDER: KANSEN VOOR DEELMOBILITEIT EN MOBILITEITSHUBS

De gemeente Noordoostpolder wilde een [mobiliteitsplan](#) dat beter aansluit op het veranderende ruimtegebruik in de polder. De gemeente vroeg ons mee te denken welke mobiliteitsaanpassingen er nodig zijn rondom de nieuwbouw van maar liefst 5.000 woningen. De gemeente ziet veel kansen voor deelmobiliteit en mobiliteitshubs en heeft bijzondere interesse in de aanleg van aantrekkelijke fietsroutes in het buitengebied.

ov-gebruik pas zin als u het aanpakt vanuit de bron: de verstedelijkingskeuzes. U kijkt eerst of u het aantal verplaatsingen in de stad kunt verminderen. Ofwel: kun je mobiliteit voorkomen? Mensen gaan pas meer wandelen en fietsen als de openbare ruimte daartoe uitnodigt. De aanpak en verbetering van bestaande mobiliteitssystemen – het veranderen van mobiliteit – past eveneens binnen de integrale benadering.

3.2 Zet de mens centraal

Wat ons betreft is het hoofdprincipe bij de mobiliteitstransitie – die idealiter gelijktijdig plaatsvindt met duurzame verstedelijking door inbreiden – het centraal stellen van de mens. Het gedrag



Beeld: Gemeente Noordoostpolder

van mensen beïnvloedt immers in grote mate hun mobiliteitskeuzes.

3.3 Werk vanuit een integrale benadering

We werken via een integrale benadering: het zogeheten Smart Mobility Wheel.

**STEDELIJK GEBIED
IS (WERELDWIJD)
GOED VOOR 60%
TOT 80% VAN ALLE
ENERGIECONSUMPTIE
EN ONGEVEER
DRIEKWART VAN DE
CO₂-EMISSIONS.**

Deze Goudappel-aanpak is met succes toegepast in tal van Nederlandse gemeenten. De essentie van deze aanpak is het breed benaderen en integraal verbinden van meerdere onderdelen binnen mobiliteit. Zo plaatsen we nieuwe trends en nieuwe manieren van denken



GOUDA: AUTOLUW EN HET NIEUWE 30

Gouda is ambitieus. De Zuid-Hollandse gemeente wil de leefbaarheid voor haar inwoners vergroten, een aantrekkelijke binnenstad bieden, duurzame en [multimodale mobiliteit](#) stimuleren én economisch beter bereikbaar zijn. Goudappel hielp Gouda bij het plan met als voornaamste maatregelen het op grote schaal invoeren van Het Nieuwe 30 en het verder autoluw maken van de historische binnenstad. Ook worden de Goudse grachten straks weer in oude luister hersteld: het verbetert het verblijfsklimaat in de binnenstad en maakt de stad aantrekkelijker.

– STOMP, GOW30 en de 15-minutenstad
– in een groter, samenhangend handelingskader. We combineren en integreren maatregelen op het gebied van infrastructuur én gedragsbeïnvloeding én parkeerbeleid én mobiliteitshubs én openbare ruimte met elkaar.

3.4. Gebruik de kracht van data

Goudappel heeft veel data-expertise in huis. We maken onder meer gebruik van data uit waardevolle databases zoals het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN), het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) en ons eigen [Nederlands Verplaatsingspanel](#) om analyses uit te voeren. De data

worden verzameld in [OmniTRANS Spectrum](#), een landelijke databron ontwikkeld door Goudappel. Deze levert alle benodigde data voor het opstellen van verkeersmodellen. Onze verkeersmodellen geven inzicht in de huidige en in verwachte verkeersstromen. Zo kunnen we letterlijk decennia vooruitkijken.

Een verkeersmodel maakt meteen inzichtelijk welke gevolgen een beslissing of maatregel heeft voor de verkeersstromen. En wat er gebeurt als er voor een andere maatregel wordt gekozen. Met onze aanpak op basis van [systeemdenken](#) is het mogelijk om verschillende scenario's door te rekenen. Verkeersmodellen helpen zo om beleid bij te sturen, te onderbouwen en concretiseren. En om te bepalen hoe we de gewenste toekomst dichterbij brengen: wat helpt wel en wat helpt niet. Verkeersmodellen kunnen ook beleidsplannen betaalbaar houden. Het is op voorhand immers al duidelijk wat wél werkt en wat niet. •



VERSTEDELIJING: DIT LEVERT HET OP

De woningbouwopgave via inbreiding biedt kansen die verder gaan dan de mobiliteitstransitie. Het is dé uitgelezen mogelijkheid om steden klimaatadaptief te maken en draagt bij aan de brede welvaart.

4.1 Een meer klimaatadaptieve stad

Een klimaatadaptieve openbare ruimte verbetert de leefbaarheid. Meer groen in plaats van (te) brede asfaltwegen maken de stad beter hittebestendig. Overvloedig regenwater kan ook beter zijn uitweg vinden. En zo zijn er meer klimaatadaptieve aanpassingen. Daarom ontwikkelden we een speciaal [Klimaatadaptatielabel](#). Dat is een methode om te zien hoe klimaatadaptief uw openbare ruimte is, en hoe u het klimaatadaptieve vermogen kunt verbeteren.

4.2 Brede welvaart: een gezondere en socialere stad

Hoewel de effecten van duurzame verstedelijking niet altijd in geld zijn uit te drukken, draagt het duidelijk bij aan de [brede welvaart](#). Het indichten in combinatie met de mobiliteitstransitie (een fijnmaziger mobiliteitsnetwerk met meer ruimte voor voetgangers en fietsers) kan bijdragen aan:

- de economische vitaliteit
- de sociale inclusiviteit: meer sociale cohesie, terugdringen vervoersarmoede



Beeld: Gemeente Amersfoort

- de gezondheid: meer bewegen, minder geluidsoverlast, schonere lucht
 - de kwaliteit van de leefomgeving: meer groen, meer plek voor recreatie
 - de energietransitie (klimaatmitigatie)
- Zeker bij een integrale benadering – via de 5 stappenmethode – kunnen de maatschappelijke en financiële effecten indrukwekkend zijn, laat onderzoek zien.

4.3 Voor een maximale opbrengst: stakeholders betrekken

Duurzame verstedelijking doet u als gemeente niet alleen. Om de neuzen van de verschillende belangenbehartigers dezelfde kant op te krijgen, is het belangrijk

HOEFKWARTIER AMERSFOORT: DE SOCIAAL INCLUSIEVE WIJK

Op 10 minuten fietsen van de Amersfoortse binnenstad verandert de wijk De Hoef West in het Hoefkwartier: een plek waar het prettig wonen, werken, leren en ontspannen is. Dicht bij het groen staat leefbaarheid in het Hoefkwartier voorop. De wijk zal zich daarnaast sterk richten op sociale inclusie. Zeker één op de drie woningen is beschikbaar voor sociale huur. Wij onderzochten het effect van parkeernormen en deelmobiliteit in het gebied op de hoeveelheid verkeer.

om duidelijk te maken dat iedereen erop vooruitgaat. Daarbij geldt ook: goed voorbeeld doet volgen. Er zijn diverse zogenaamde 'koploperwijken': wijken die al succesvol zijn getransformeerd en leefbaarder en duurzamer zijn geworden. Die succesverhalen kunnen als belangrijke motivatie dienen. Bij het betrekken van stakeholders is het van belang dat alle partijen zich realiseren dat de huidige woningbouwopgave dé uitgelezen kans is om het op grote schaal anders te gaan doen.

4.4 Meteen aan de slag

Geïnspireerd door dit whitepaper? Wilt u meteen aan de slag met duurzame verstedelijking vanuit mobiliteit? We geven u nog graag een aantal afsluitende speerpunten mee, voor een goede start:

- Vanwege de grote invloed van ruimtelijke keuzes op mobiliteit, is het verstandig om eerst om de tafel te gaan met de stedenbouwkundigen in uw gemeente. Vaak werken zij al intensief aan inbreiding en functiemenging. Vraag aan hen hoe zij kijken naar [duurzame mobiliteit](#). En of



- ze begrijpen hoe belangrijk inbreiding en functiemenging zijn voor mobiliteit. Door ze bij uw mobiliteitsverhaal te betrekken creëert u een stevig draagvlak.
- Bezie verkeerskundige ingrepen altijd vanuit het grotere plaatje. Of het nu de herinrichting van straten is of de aanleg van een fietspad of nieuwe autoweg.

**IN 2030
WOONT
ONGEVEER
60% VAN
ALLE
MENSEN
WERELDWIJD
IN DE STAD.**

Een simpele ingreep zoals de fietser voorrang geven kan grote, positieve gevolgen hebben voor uw stad.

- Ga in een vroeg stadium het gesprek aan met ov-beheerders en vervoerders. Een mobiliteitstransitie betekent dat het openbaar vervoer steeds belangrijker wordt. Bespreek met hen de uitdagingen. Het Nieuwe

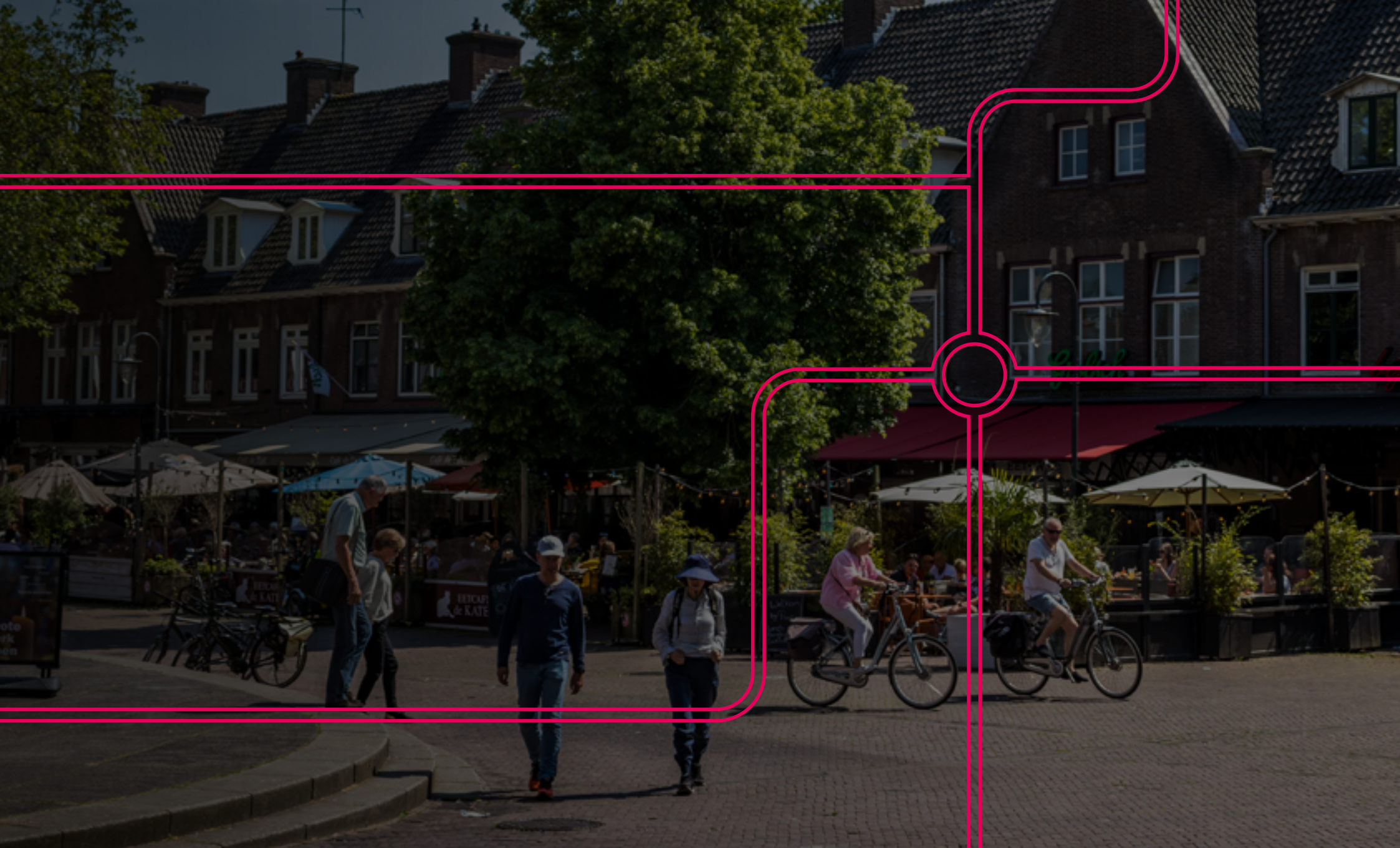


30 betekent bijvoorbeeld dat bussen langzamer moeten rijden.

- Klimaatadaptatie is belangrijk, maar daar in de praktijk mee aan de slag gaan vraagt om concrete ontwerptools. Goudappel heeft het [klimaatadaptatie-label](#). Hiermee kan het klimaatadaptieve vermogen van een gebied worden beoordeeld en in hoeverre deze verbetert dankzij een nieuw ontwerp. Het label draagt zo ook bij aan het draagvlak van ontwerpen die zijn bedacht vanuit leefkwaliteit en duurzaamheid.

NEEM CONTACT MET ONS OP

Onze expertise is mobiliteit in de volle breedte. Dat gaat verder dan verkeer en vervoer. We kijken ook naar de rol die mobiliteit speelt in de duurzame ontwikkeling van de samenleving. Bij duurzame verstedelijking vanuit mobiliteit hanteren we een integrale benadering waarbij we uitgaan van onze 5 duurzame mobiliteitsprincipes voor verstedelijking. We helpen u graag bij het verduurzamen van uw stad vanuit mobiliteit. •



We helpen u graag bij het verduurzamen van uw stad vanuit mobiliteit.

Neem contact op
met een van onze
adviseurs:

Christiaan Kwantes
ckwantes@goudappel.nl
+31 (0)6 51 36 03 74

Lennert Bonnier
lbonnier@goudappel.nl
+31 (0)6 11 70 49 92

Bas Govers
bgovers@goudappel.nl
+31 (0)6 51 40 20 81

Thomas Straatemeier
tstraatemeier@goudappel.nl
+31 (0)6 51 31 58 29

Bas Alferink
balferink@goudappel.nl
+31 (0)6 15 30 00 023

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS