

PLATFORM

VOOR

DUURZAAM

STADSVERKEER

12

12

VERKEER EN LEEFBAARHEID

Op weg naar IN leefbare wijken

NAOORLOGSE WIJKEN



PLATFORM

VOOR

DUURZAAM

STADSVERKEER

Op weg naar leefbare wijken

VERKEER EN LEEFBAARHEID IN NAOORLOGSE WIJKEN

C·R·O·W

98/96

Afzender

Deze brochure is tot stand gekomen onder verantwoordelijkheid van het Platform voor Duurzaam Stadsverkeer en heeft tot onderwerp de rol van verkeer in de (toekomstige) herinrichtingsplannen voor leefbare naoorlogse woonwijken. De uitgave maakt onderdeel uit van een reeks.

Het Platform stimuleert gemeenten om vanuit het verkeers- en vervoersbeleid bij te dragen aan een leefbare en bereikbare stad. Dat wil zeggen: zoeken naar evenwicht tussen de gevolgen van het verkeer en vervoer op het woon- en verblijfsklimaat in de stad enerzijds en het sociaal en economisch functioneren van de stad anderzijds.

Het Platform functioneert als een centrum voor de ontwikkeling en uitwisseling van kennis, ideeën en ervaringen voor en tussen gemeenten. De vaste deelnemers aan dit Platform zijn vertegenwoordigers van gemeenten en van de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat. CROW voert het secretariaat. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer adviseert en ondersteunt het Platform bij het ontwikkelen van kennisproducten. Het Platform komt in principe vier keer per jaar bijeen.

Het Platform maakt deel uit van het programma svv Stad van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het programma stimuleert en faciliteert samenhangend stedelijk verkeers- en vervoersbeleid dat een bijdrage kan leveren aan het behalen van de rijksdoelstellingen in het kader van svv-II.

Programma

'Op weg naar leefbare wijken' gaat over de bijdrage die de inrichting van de verkeersruimte kan hebben aan het verbeteren van de leefbaarheid van naoorlogse woonwijken. De brochure maakt met praktijkvoorbeelden duidelijk dat er voor verkeer een prominente plaats is weggelegd bij de herinrichting van deze wijken, waarbij de spin-off van verkeersmaatregelen op de leefbaarheid niet mag worden onderschat.

Nadere informatie

CROW

ir. E.C. Westdijk
Postbus 37
6710 BA Ede

telefoon (0318) 62 04 10
fax (0318) 62 11 12
e-mail crow@crow.nl

2 Inleiding

1

6 Verkeer en leefbaarheid

2

12 Verkeersmaatregelen en spin-off

3

34 Slaaghwijk Leiden

4

44 Vrijheidswijk Leeuwarden

5

52 Wielwijk Dordrecht

6

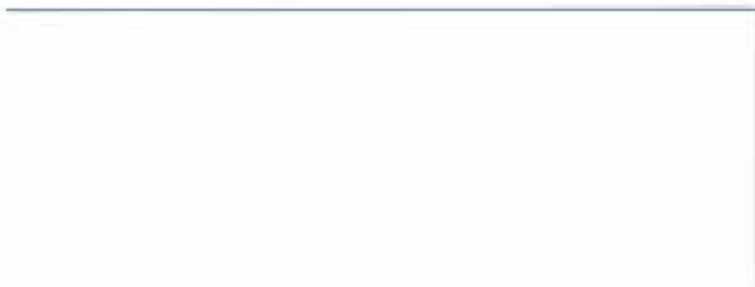
60 Lessen voor leefbare naoorlogse wijken

66 Typologie van naoorlogse woonwijken

70 Geraadpleegde literatuur

72 Verantwoording

Inleiding



Een stad is nooit af. Zelfs al is het laatste stukje gemeentegrond volgebouwd, dan nog biedt de stad steeds weer nieuwe en uitdagende opgaven om te zorgen dat bewoners en gebruikers er zich prettig en thuis voelen. Het gaat dan om opgaven op velerlei terreinen, zoals wonen, werken, welzijn, winkelen, recreëren en het verkeer.

Na de stadsvernieuwingsgolf in de 70-er en 80-er jaren, waarbij met name de vooroorlogse wijken in en rond het stadshart zijn aangepakt, verschuift nu de aandacht naar de meer perifeer liggende (naoorlogse) wijken. Daar ligt een enorme herstructureringsopgave, die ertoe moet leiden dat deze wijken (weer) leefbaar worden en ook blijven, liefst tot ver in de volgende eeuw. Een opgave met een duidelijk integraal karakter, waarin een belangrijke rol is weggelegd voor bewoners, woningcorporaties en gemeente.

Voor de herstructureringsopgave staan speciale fondsen en budgetten ter beschikking. Als belangrijkste instrumenten kunnen worden genoemd het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV), Het Grote-stedenbeleid (GSB) en de tijdelijke regeling herstructurering goedkope woningvoorraad. Daarnaast zijn ICES-gelden beschikbaar die de stadseconomie een nieuwe impuls moeten geven. Bijvoorbeeld door revitalisering en herstructurering van bedrijfsterreinen, bedrijfsgebouwen, winkelcentra en door het stimuleren van nieuwe bedrijvigheid.

Deze brochure gaat in op de leefbaarheid van naoorlogse woonwijken en de rol die verkeer daarin heeft of kan hebben. Daarbij staan niet zozeer de verkeersmaatregelen centraal, maar veel meer de impact of spin-off ervan op de leefbaarheid in naoorlogse wijken. De centrale vraag in deze brochure luidt als volgt:

Hoe kan de inrichting van de verkeersruimte bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid van naoorlogse woonwijken, en welke ervaringen met verkeersmaatregelen zijn er in dit verband al opgedaan?

De brochure hoopt, onder meer door het tonen van praktijkvoorbeelden en drie projectbeschrijvingen van een integrale aanpak, betrokkenen te inspireren om verkeer een prominente plaats te geven in de komende herstructurering(splannen) van naoorlogse wijken. Dat de huidige rol van verkeerskundigen daarin nog vrij beperkt en vooral reactief van aard is, heeft de speurtocht naar geschikte praktijkvoorbeelden wel duidelijk gemaakt. De op stapel staande (integrale) herinrichtingsplannen voor naoorlogse wijken vormen dan ook de kans voor verkeerskundigen, om vooraf in te grijpen en niet pas halverwege of achteraf, wanneer een wijk al grotendeels is aangepakt. En daarbij mag het initiatief best wat meer bij verkeerskundigen komen te liggen.

De brochure maakt tevens duidelijk dat de leefbaarheid in naoorlogse woonwijken deels samenhangt met een aantal specifieke verkeerskundige problemen. Voor die problemen draagt de brochure creatieve oplossingen aan.

Voor verkeerskundigen ligt er derhalve een dankbare taak een wezenlijke bijdrage te leveren aan leefbare naoorlogse wijken. Onderliggende brochure is dan ook vooral bedoeld om betrokkenen te stimuleren om - op tijd - aan de slag te gaan!

Hoewel in eerste instantie bedoeld voor verkeerskundigen, vormt de brochure ook voor stedenbouwkundigen, projectleiders stedelijke ontwikkeling, verantwoordelijke wethouders en samenwerkingspartners, zoals corporaties en bewonersorganisaties, een bron van inspiratie.

De opbouw van de brochure is als volgt. In hoofdstuk 1 wordt in een algemeen kader uiteengezet wat leefbaarheid is en wat verkeer daaraan bijdraagt en kan bijdragen. Daarbij vormen zes breed aanvaarde, gangbare taakstellingen van verkeer een belangrijke ingang.

Hoofdstuk 2 geeft, naast een beeld van de verkeerssituatie in verschillende typen naoorlogse wijken, een overzicht van verkeersmaatregelen en hun (bewuste en onbewuste) betekenis voor de leefbaarheid. Voor iedere taakstelling is gezocht naar één of meer innovatieve praktijkvoorbeelden.

In hoofdstuk 3, 4 en 5 staat beschreven hoe achtereenvolgens Slaaghwijk in Leiden, Vrijheidswijk in Leeuwarden en Wielwijk in Dordrecht op een integrale wijze is aangepakt. De drie hoofdstukken worden steeds afgesloten met enkele belangrijke tips die uit de projecten naar voren komen.

Hoofdstuk 6 sluit de brochure af met procesmatige lessen voor verkeerskundigen in hun bijdrage aan leefbare naoorlogse wijken.

1

Verkeer en leefbaarheid





Op naar een leefbare wijk

De toenemende sociale en fysieke problemen van naoorlogse woonwijken nopen veel gemeenten tot maatregelen. Nu de stadsvernieuwingsgolf in de centrale delen van steden over haar hoogtepunt heen is, verschuift de aandacht naar de meer perifere naoorlogse wijken. Die moeten weer leefbaar worden, zo klinkt het uit hoofde van gemeentebestuurders, woningcorporaties, bewoners en andere betrokken partijen. Maar wat is een leefbare wijk? Daarover bestaan tal van ideeën, inzichten en definities, die allemaal verschillend luiden.

Leefbaarheid

Leefbaarheid, wat is dat eigenlijk?

- 'Leefbaarheid is de afwezigheid van werkloosheid, maatschappelijk isolement, armoede, criminaliteit en leegstand' (Grote Steden Beleid)
- 'Een leefbare wijk omvat een duurzaam samenstel van woning, woonomgeving, bewoner en directe sociale omgeving, met ruimte voor individuele ontplooiing en verantwoordelijkheid en waarbij... geen categorieën zijn uitgesloten' (DGVH = Directoraat Generaal voor de Volkshuisvesting)
- 'Leefbaarheid is een breed begrip. Het richt zich op de kwaliteit van de directe woon- en leefomstandigheden van mensen' (BBSH = Besluit beheer sociale huursector)
- 'Leefbaar is goed, schoon en veilig' (Grote Steden Beleid)

Naast statistische gegevens over de leefbaarheid is ook belangrijk hoe bewoners hier zelf tegenaan kijken. Daarvoor bestaan tegenwoordig diverse leefbaarheidsmonitoren. De meest bekende is ongetwijfeld de GSB-leefbaarheids thermometer die tweejaarlijks wordt gehouden in de vier grote en 21 middelgrote gemeenten. Naast demografische en sociaal-economische ontwikkelingen meet de monitor aan de hand van leefbaarheidsindicatoren de ontwikkeling van de leefbaarheid in wijken (zie kader volgende pagina).

Overzicht Leefbaarheidsindicatoren

- fysieke en sociale kwaliteit van de woonomgeving
- woningvoorraad
- verkeers- en sociale veiligheid
- voorzieningenniveau
- verhuisbewegingen
- buurtproblemen
- overlast
- criminaliteit
- structurele leegstand

Voor de verkeersaspecten wordt, verdeeld over verschillende indicatoren, de tevredenheid gemeten over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, veilige oversteekplaatsen, de parkeermogelijkheden en veilige fietspaden. Indien gewenst kunnen gemeenten zelf nog extra vragen toevoegen, bijvoorbeeld over verkeerslawaaï en verkeersveiligheid in het algemeen.

Hoewel verkeer dus aandacht heeft in de leefbaarheidsmonitor, is invulling ervan afhankelijk van de prioriteit die gemeenten eraan geven. En die prioriteit wordt weer voor een belangrijk deel bepaald door de inzichten en inspanningen van een gemeentelijke verkeersafdeling.

Verkeer en leefbaarheid

Leefbaarheid in wijken is afhankelijk van uiteenlopende factoren. De woning zelf, de inrichting van de openbare ruimte, veiligheid, de bewoners c.q. burens, het onderhoud aan woning en woonomgeving zijn daar enkele voorbeelden van. Ook de verkeerssituatie in een wijk draagt bij aan een al of niet leefbare wijk. Zo drukken onder meer te hard rijden, te weinig parkeerplaatsen en onveilige fiets- en voetpaden een negatief stempel op de leefbaarheid in de wijk. Uit ervaringen met wijkbeheer blijkt, dat dergelijke verkeersproblemen bij bewoners zwaar wegen in hun oordeel over een leefbare buurt. Het impliceert daarmee dat verkeersmaatregelen een belangrijke bijdrage leveren aan de leefbaarheid. Die bijdrage kan tweeledig zijn:

- verkeersmaatregelen verhogen de leefbaarheid door een bestaand verkeersprobleem op te lossen. Een voorbeeld hiervan is het toepassen van drempels in straten waar te hard wordt gereden;
- verkeersmaatregelen verhogen de leefbaarheid zonder dat er sprake is van een duidelijk aanwezig verkeersprobleem. Hierbij kan gedacht worden aan het clusteren van parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen blijft



hetzelfde, maar door herschikking ontstaat vrije ruimte die weer voor andere, leefbaarheidsverhogende doeleinden gebruikt kan worden. Zoals bijvoorbeeld aanvullende woningbouw of meer groen in de wijk.

Verkeerskundigen houden zich doorgaans vooral bezig met eerstgenoemde bijdrage, waarbij men zich veelal volgend opstelt. Pas wanneer er door derden - bewoners, stedenbouwkundigen, woningcorporaties, etc. - geroepen wordt dat er iets gedaan moet worden aan de verkeerskundige situatie, grijpt men in. Deze 'strategie' voldoet in de praktijk, maar zal veel meer dan nu het geval is aangevuld kunnen worden met een (pro-)actieve benaderingswijze of bijdrage aan de leefbaarheid. Hierdoor komt tevens het initiatief mede bij verkeerskundigen te liggen.

Ongeacht welke bijdrage de verkeerskundige levert, van essentieel belang is het besef dat soms ogenschijnlijk eenvoudige verkeersingrepen grote impact kunnen hebben op de leefbaarheid. Het volgende fictieve voorbeeld maakt dat duidelijk (zie kader).

Spin-off verkeersmaatregel

Door een rustige woonwijk loopt een brede straat, waar bewoners al jaren over klagen. Er wordt veel te hard gereden, en dat levert vooral voor kinderen gevaarlijke situaties op. Als vervolgens een verkeersongeval plaatsvindt waar twee spelende kinderen bij betrokken zijn, is de maat vol. Bewoners organiseren zich en sluiten zich aan bij de reeds in de wijk aanwezige wijkbeheerorganisatie. De gemeente ziet de ernst van de situatie nu ook in en besluit de weg aan te passen middels wegversmallingen en asverspringingen. Hierdoor wordt de gewenste snelheidsvermindering bereikt. Maar er gebeurt meer. Door de ruimtewinst die de wegversmalling oplevert, kan tevens een aangrenzende kinderspeelplaats worden vergroot. En ook voor het gewenste groen in de straat ontstaat nu ruimte, mits bewoners zelf zorg dragen voor onderhoud. Gevolg is de oprichting van een groencommissie en aanstelling van een werkloze buurtbewoner als toezichthouder. Het onderhoud draagt er toe bij dat bewoners meer met elkaar in contact komen, waardoor de sociale controle in de wijk toeneemt, vernielingen en dergelijke afnemen, kortom, op diverse fronten wordt winst geboekt die de leefbaarheid in de wijk ten goede komt.

Verkeer en herinrichting (naoorlogse) wijken

Verkeer oefent dus invloed uit op de leefbaarheid in wijken. In tegenstelling tot nieuwbouwwijken in ontwikkeling, waar in het planproces zoveel mogelijk rekening gehouden kan worden met leefbaarheid, is dat voor bestaande wijken moeilijker. Daar liggen verkeersstructuren veelal zodanig vast dat ze slechts met veel geld en moeite te veranderen zijn. De ontwerpvrijheid in bestaande wijken is derhalve duidelijk minder. Ook staan in bestaande wijken verkeersingrepen vaak niet op zichzelf, maar vormen ze onderdeel van een breder veranderingsproces in

de wijk, met bijvoorbeeld ook woningrenovatie, ingrepen in de openbare ruimte en een pakket aan sociale maatregelen. Herinrichting van wijken is daarmee veel diverser dan de ontwikkeling van nieuwbouwwijken. En dat maakt het voor verkeerskundigen zeker zo interessant, of zelfs interessanter om hier een actieve bijdrage aan te leveren.

Net als bij de ontwikkeling van nieuwbouwlocaties, waar rijk, provincie en gemeenten uitgaan van leefbare, verkeersduurzame wijken, zullen ook de bestaande (naoorlogse) wijken volgens dit principe aangepakt moeten worden. Dit houdt in, dat de herinrichting van de verkeerssituatie in bestaande wijken zoveel mogelijk gericht moet zijn op het verbeteren van de leefbaarheid in dergelijke wijken. Daarbij valt te denken aan verkeersmaatregelen die inspelen op de verkeersveiligheid in de wijk, op de sociale veiligheid, op de beperking van verkeersoverlast door geluidshinder, luchtvervuiling en parkeren, op de bereikbaarheid met alle vormen van vervoer en zeker ook op de ruimtelijke kwaliteit. Dit zijn niet alleen aspecten die bewoners in verband brengen met het begrip leefbaarheid, maar die ook binnen het gemeentelijk apparaat leven. Belangrijk hierbij is, dat bij het nemen van verkeersmaatregelen rekening gehouden wordt met alle aspecten. Een snelle busbaan door de wijk, die de bereikbaarheid vergroot, moet tevens veilig zijn, geen verkeersoverlast opleveren en goed ingepast worden in de omgeving. Het totale effect van de maatregel op de leefbaarheid in de wijk zal op die manier zeker groter zijn.



Leefbaarheid, ook in aangrenzende wijken

Wanneer een wijk in aanmerking komt voor herinrichting, wordt vaak gekozen voor een projectgerichte organisatie en zijn de maatregelen hoofdzakelijk wijkgericht. Dit mag echter niet leiden tot het afschuiven van problemen op aangrenzende wijken. Met name verkeersmaatregelen zijn daar gevoelig voor. Denk alleen al aan het effect van parkeerregulering op de naastgelegen gebieden. Maar ook minder ingrijpende verkeersmaatregelen, zoals het plaatsen van verkeerslichten in een straat of het afsluiten van een bepaalde straat, kunnen elders problemen veroorzaken. Bij herinrichting zal dus niet alleen naar het samenhangende pakket aan maatregelen in de eigen wijk, maar ook naar de consequenties ervan voor de aangrenzende wijken gekeken moeten worden. Dit vereist naast een integrale wijkvisie tevens een visie op stadsdeel- of stedelijke schaal. Temeer omdat uit een soms bredere visie ook kan blijken, dat bepaalde verkeersproblemen in een wijk beter met externe dan met interne verkeersmaatregelen opgelost kunnen worden.

Herinrichting en Duurzaam veilig

De ontwikkelingen in Duurzaam Veilig gaan momenteel hard. Steeds meer gemeenten gaan met de principes van Duurzaam Veilig aan de slag, zeker nu ook het Rijk daar middelen voor heeft vrijgemaakt. Ook de naoorlogse wijken zijn daarbij in beeld. Snelheidsremmers in de vorm van verkeersdrempels en -plateaus verschijnen in het straatbeeld. Daarnaast buigt een toenemend aantal gemeenten zich over categorisering van wegen, al dan niet conform het onderscheid in wegen met een stroom-, gebiedsontsluitings- en erftoegangsfunctie. Dit alles met als primair doel het wegnemen van de oorzaken van verkeersongevallen die voortkomen uit de opbouw en inrichting van het wegennet.



De principes van Duurzaam Veilig zijn goed bruikbaar bij de herinrichting van wijken. In een leefbare naoorlogse woonwijk is een veilige infrastructuur die is aangepast aan de menselijke maat haast een noodzakelijke voorwaarde. Daarnaast passen ook andere onderdelen van Duurzaam Veilig, zoals educatie, communicatie, handhaving en flankerende maatregelen, prima in een wijk-gerichte herinrichtingsaanpak.

Taakstellingen verkeer

De eerder aangehaalde aspecten veiligheid, bereikbaarheid, beperking verkeersoverlast en ruimtelijke kwaliteit kunnen worden vertaald naar algemene taakstellingen, waar binnen bestaande programma's alsmede binnen het gemeentelijke vak-apparaat opvallende consensus over bestaat. Het gaat dan om programma's als Duurzaam Veilig, Energiebesparing in verkeer en vervoer door ruimtelijke ordening (Novem) en Stedelijke Luchtkwaliteit (Wegwijzer verkeerssituaties).

De algemene taakstellingen zijn:

- 1 verbeter de ruimtelijke kwaliteit en het voorzieningenniveau van verblijfsgebieden, zodat deze ruimten aantrekkelijk worden voor voetgangers;
- 2 verbeter de concurrentiepositie van de fiets, zowel in de wijk zelf op de verbinding met andere delen van de stad;
- 3 verbeter de ontsluiting van de wijk door openbaar vervoer;
- 4 ontmoedig het gebruik van de auto, met name voor korte ritten in de wijk zelf;
- 5 verlaag de snelheid van het autoverkeer in woonbuurten;
- 6 reduceer de parkeerverlast.

De concrete vormgeving van deze taakstellingen is een zaak die sterk afhangt van de bestaande situatie in de wijk. In de drie projectvoorbeelden in deze brochure staat telkens de samenhang aangegeven tussen de integrale aanpak in de betreffende wijken en de hier beschreven (zes) taakstellingen. Daarnaast zien we de taakstellingen ook terug in het volgende hoofdstuk.

2

Verkeersmaatregelen en spin-off



Portiek- en hoogbouwwijken: de aanpakwijken

In woonplaatsen met meer dan 30.000 inwoners staat meer dan de helft van de woningvoorraad in naoorlogse wijken. Daarbij gaat het om wijken die gebouwd zijn tussen 1946 en 1980. Deze periode van woningbouw kenmerkt zich door de begrippen 'wederopbouw' en 'groekernenbeleid'.

Vergeleken met vooroorlogse wijken en nieuwbouwwijken zijn naoorlogse wijken vaak groot, mono-functioneel en ruim van opzet. Maar liefst een derde van de woningvoorraad wordt ingenomen door flats. Daarnaast staan er veel rijtjeswoningen. De woonomgeving is vooral groen, en dat maakt het voor bewoners aantrekkelijk om in naoorlogse wijken te wonen. Er is dan ook sprake van een relatief geringe verhuismobiliteit.

Naoorlogse wijken zijn er in alle soorten en maten. In 'Typologie van naoorlogse wijken' (achter in deze brochure) zijn zeven typen onderscheiden zoals die ook worden gehanteerd in de nota Stedelijke vernieuwing van het ministerie van VROM. Daaruit blijkt dat met name de portiek- en hoogbouwwijken een duidelijke teruggang in kwaliteit en toename van sociaal-economische en culturele problemen kennen. Ook de verkeerssituatie is in dergelijke wijken het slechtst, zo blijkt uit de tabel op de volgende pagina. Ten opzichte van de andere wijken spitsen de problemen zich hoofdzakelijk toe op de (on)aantrekkelijkheid van het verblijfsgebied voor voetgangers, het veelvuldig gebruik van de auto en te hard rijden.



In de laagbouwwijken is de verkeerssituatie rooskleuriger, behalve dan de matige ontsluiting van het openbaar vervoer in de avonden en in het weekend. En net als in de meeste andere wijken wordt ook hier vaak te hard gereden.

Verkeerssituatie conform taakstellingen in de wijken

		2	3	4	5	6
	ruimtelijke kwaliteit verblijfs- gebieden voetgangers	concurrentiepositie fiets, vooral in de wijk	ontsluiting openbaar vervoer	gebruik auto, met name in de wijk zelf	snelheid verkeer in de woon- buurt	parkeer- overlast
type naoorlogse wijk						
Vergrijsde portiekwijk	-	0	+	-	-	-
Verschraalde portiekwijk	-	0	+	-	-	-
Recente hoogbouw doorgangswijk	-	-	0	-	-	0
Recente laagbouw gezinswijk	0	0	-	0	0	+
Welvarende laagbouwwijk	+	0	-	0	0	+
Centrale vroeg-naoorlogse rijtjeswijk	0	-	+	+	0	-
gemiddelde naoorlogse wijk	0	0	0	0	-	0

+ = goed, 0 = redelijk, - = matig/slecht

Verkeersproblemen en -maatregelen

In het vorige hoofdstuk is duidelijk geworden, dat de verkeerssituatie van invloed is op de leefbaarheid in wijken. Tevens is aangegeven, dat bij het wegnemen van bepaalde verkeersproblemen niet alleen de ingreep sec zorgt voor een meer leefbare wijk, maar ook de meer onbewuste, minder zichtbare effecten een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de leefbaarheid in een wijk. In feite gaat het dan om de spin-off van verkeersmaatregelen.

Dit hoofdstuk toont praktijkvoorbeelden van verkeersmaatregelen die een duidelijk stempel op de leefbaarheid in naoorlogse wijken hebben gedrukt. Daarbij is vooral gekeken naar (creatieve/innovatieve) maatregelen, die enerzijds zijn gericht op verkeersproblemen die kenmerkend zijn voor naoorlogse woonwijken en anderzijds inspelen op de (zes) algemeen aanvaarde taakstellingen voor verkeer. De tabel op de volgende pagina geeft een overzicht.

Taakstelling, verkeersprobleem en oplossing(-srichting) in naoorlogse wijken

	probleem	maatregel	locatie
1 verbeteren ruimtelijke kwaliteit verblijfsgebied	A: ruimtelijke barrière	verlaging weg	Amsterdam (Zuid-Oost)
	B: geluidsoverlast	geluidswalwoningen	Utrecht (Lunetten)
	C: overgedimensioneerde wegen	herbestemmen tot woon/-groengebied	Haarlem (Schalkwijk)
2 verbeteren concurrentiepositie fiets (in de wijk)	sociaal onveilige (fiets)tunnels	aanbrengen kunstschilderingen en betere verlichting	Amsterdam (door gehele stad)
3 verbeteren ontsluiting openbaar vervoer	ontsluiting openbaar vervoer matig, met name 's avonds en in het weekend	stadsbus aan huis	Harderwijk (o.a. Stadsweiden)
4 ontmoedigen autoverkeer in/door de wijk	sluipverkeer	push en pull maatregelen	Rotterdam (Pendrecht)
5 verlagen snelheid autoverkeer	te hard rijden	visuele wegversmalling door bebouwing	Groningen (Vinkhuizen)
6 reduceren parkeeroverlast	ongeordend parkeren	spelen op de parkeerplaats	Zwolle (Holtenbroek)
		clusteren parkeerplaatsen	Hoorn (Westfriese Hof)

Taakstelling 1 A



verbeteren ruimtelijke kwaliteit verblijfsgebieden

Probleem: aanwezigheid ruimtelijke barrières

Maatregel: afgraven verhoogde weg

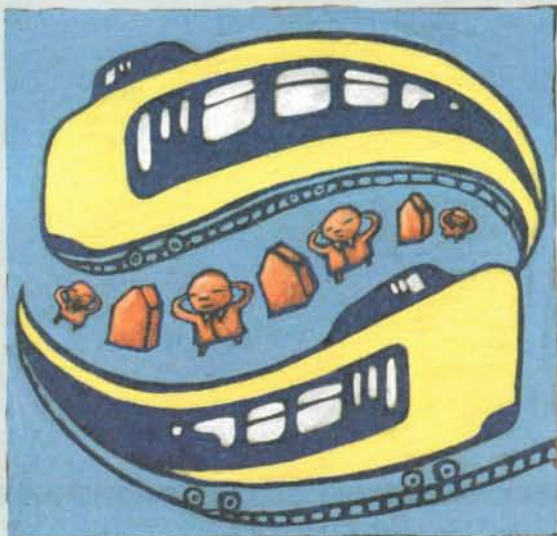
Locatie: Amsterdam Zuid-Oost

Status: in uitvoering

Een veel voorkomend stedenbouwkundig/verkeerskundig probleem bij naoorlogse wijken is de geïsoleerde ligging. De wijken worden van de rest van de stad gescheiden door een snelweg, een drukke verkeersweg, een spoorbaan of water. Daarnaast kan ook een eenvoudige stadsweg bewoners al een gevoel van isolement geven.

Amsterdam Zuid-Oost - een recente hoogbouw doorgangswijk - kenmerkt zich stedenbouwkundig door de hoge honingraat flats met daartussen veel groen en een strikte scheiding tussen de diverse verkeersfuncties. De verkeerswegen zijn gelegen op een verhoogd talud en de routes voor voetgangers en fietsers op maaiveldniveau. De taluds vormen duidelijke barrières in de wijk. Tevens voelen fietsers en voetgangers zich in de avonduren niet veilig vanwege een gebrek aan sociale controle, zowel vanaf de hoger gelegen weg als vanaf de etageflats. Ook de tunnels onder de verhoogde wegen worden als onveilig ervaren. Onder meer deze problematiek heeft het stadsdeel doen besluiten om een van de wegen, te weten de Bijlmerdreef, terug te brengen op maaiveldniveau. De maatregel vormt onderdeel van een ingrijpend, integraal pakket van maatregelen voor de Vernieuwing Bijlmermeer, met ruimtelijke, sociaal-economische en beheer(s)matige ingrepen. Van de ongeveer twee kilometer lange Bijlmerdreef wordt ongeveer de helft verlaagd. Daarvan is inmiddels circa 500 meter gereed. Voor effecten is het nog te vroeg, maar verwacht wordt dat de sociale veiligheid flink zal toeneemen. Daarentegen zal paradoxaal genoeg de verkeersveiligheid enigszins afnemen; snel- en langzaam verkeer worden immers weer met elkaar geconfronteerd. De belangen van sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit wegen daarmee zwaarder dan de feitelijk bestaande, verkeersveiligheid. Het middel is daarmee dus erger dan de kwaal.

Taakstelling 1 B



**verbeteren ruimtelijke kwaliteit
verblijfsgebieden**

Probleem: geluidsoverlast

Maatregel: geluidswalwoningen

Locatie: Utrecht (Lunetten)

Status: uitgevoerd

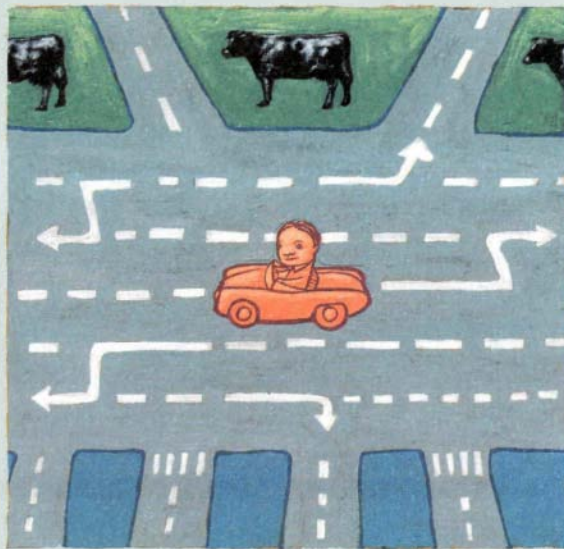
De ligging van wijken aan drukke wegen of spoorwegen brengt naast isolement ook meer dan gemiddelde overlast voor bewoners in aangrenzende woningen met zich mee. Overlast die bestaat uit een combinatie van geluidshinder, luchtvervuiling en trillingen, waarbij geluidshinder door bewoners als meest storend wordt ervaren.

In de Utrechtse wijk Lunetten - een recente laagbouw gezinswijk - zorgde het drukke spoor op het tracé Utrecht-Arnhem/Den Bosch voor veel geluidsoverlast bij zestig, haaks op de spoorlijn staande eengezinswoningen. Om de geluidsbelasting voor deze woningen te verminderen, zijn in 1995 de eerste 18 geluidswalwoningen in Nederland opgeleverd, evenwijdig aan en op twintig meter afstand van het spoor. Een schuine aarden wal direct tegen de betonnen achtergevel van de woning beschermt de woningen in de wijk tegen geluidsoverlast.

Uit bewonersonderzoek blijkt dat de geluidswal aan het spoor goed functioneert. Binnen de geluidswalwoningen stoort men zich nauwelijks meer aan het treinverkeer en ook binnen de bestaande eengezinswoningen is de geluidsoverlast afgenomen.

Groot voordeel van het bouwen van woningen tegen een geluidswal is dat op locaties gebouwd kan worden waar dat voorheen niet mogelijk was. De woningen kunnen in naoorlogse woonwijken tevens zorgen voor een gedifferentieerder woningaanbod in de wijk.

Taakstelling 1C



**verbeteren ruimtelijke kwaliteit
verblijfsgebieden**

Probleem: overgedimensioneerde wegen

Maatregel: herbestemmen tot woongebied

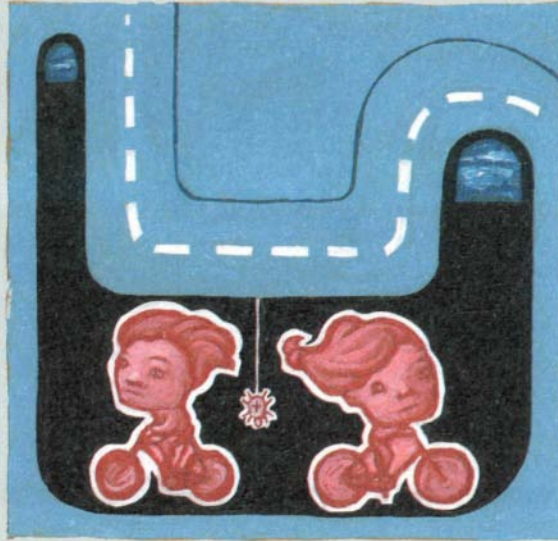
Locatie: Haarlem (Schalkwijk)

Status: planstadium

Bij de wijken die eind jaren 60, begin jaren 70 zijn aangelegd, is veelal rekening gehouden met een te verwachten forse toename van het autogebruik in de toekomst. De wegenstructuur is daar dan ook op afgestemd. Hoewel de voorspelde groei van het autoverkeer heeft doorgezet is die in de betreffende wijken, mede door een veranderende bevolkingssamenstelling, achtergebleven bij de verwachtingen. Hierdoor kenmerken de wijken zich door brede, overgedimensioneerde wegen, al dan niet 'doodlopend' in een weiland of op een smalle straat. De brede wegen zorgen voor een relatief groot verhard oppervlak in de wijken die daardoor nogal stenig of asfalt-achtig ogen.

In de Haarlemse wijk Schalkwijk - een gemiddelde naoorlogse wijk - is deze ontwikkeling onderkend. In het herstructureringsplan Schalkwijk 2000+ wordt voorgesteld om het autoverkeer door de wijk te concentreren op één route, de Europaweg. Daarmee komt de minder herkenbare doorgaande route over de Amerikaweg te vervallen. Verder dienen alle overgedimensioneerde wegen te worden teruggebracht naar een maatvoering die aansluit bij het karakter van de woonwijk. Op de plek van de Amerikaweg en aangrenzende omgeving ontstaat vervolgens ruimte voor 300 koopwoningen, die een welkome aanvulling vormen in een gedeelte van de wijk met veel sociale huurwoningen. Het voorstel uit het plan heeft veel voordelen. Niet alleen wordt de verkeersstructuur helderder, ook maakt de nieuwbouw van koopwoningen de exploitatie van het totale herstructureringsplan voor een belangrijk deel haalbaar. Verder ontstaat er een meer gedifferentieerd woningaanbod in het wijkdeel, dat het draagvlak van de langzaam wegwijnende voorzieningen in de wijk naar verwachting gunstig zal beïnvloeden.

Taakstelling 2



verbeteren concurrentiepositie van de fiets

Probleem: sociaal onveilige (fiets)tunnels

Maatregel: aanbrengen kunstschilderingen en betere verlichting

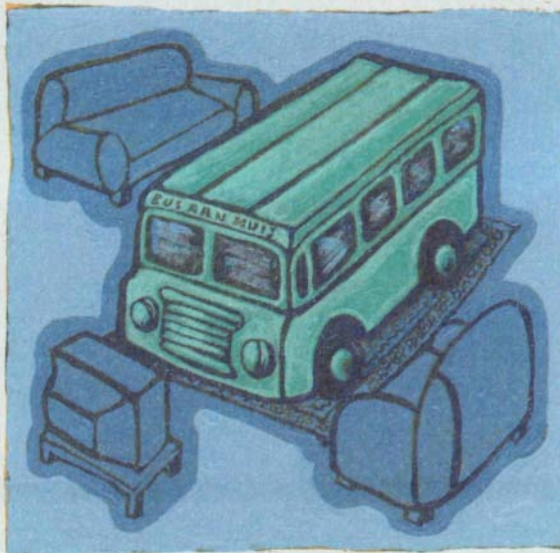
Locatie: Amsterdam (meerdere locaties)

Status: uitgevoerd

Fietsroutes die sociaal onveilig zijn komen in naoorlogse wijken veel voor, onder meer als gevolg van de ruime opzet van de wijken. Dat geldt ook voor de ontsluitingswegen richting centrum met de daarin opgenomen fiets- en voetgangerstunnels. Bewoners kiezen, met name in de avonduren, liever voor de auto dan voor de fiets, zelfs wanneer het om (zeer) korte ritten gaat. Aangezien bij bewoners veiligheidsbeleving en leefbaarheid sterk aan elkaar zijn gerelateerd, verdienen alleen al uit dat oogpunt sociaal onveilige fietsroutes meer aandacht dan thans wordt gegeven.

In Amsterdam zijn, net als in veel andere steden, naoorlogse wijken van andere delen van de stad gescheiden door hoger gelegen snelwegen. Waar fietsers en voetgangers gebruik maken van tunnels, klagen bewoners regelmatig over onvoldoende verlichting en achterstallig onderhoud. De gemeente Amsterdam heeft voor dit probleem de oplossing gezocht in kunstschilderingen. Verschillende kunstschilders zijn benaderd om de tunnelwanden op te fleuren. Het resultaat is, samen met verbeteringen aan de verlichting, een aansprekend voorbeeld hoe je onveilige tunnels kunt aanpakken. De aanpak heeft geleid tot meer gebruik en een hogere veiligheidsbeleving.

Taakstelling 3



verbeteren ontsluiting openbaar vervoer

Probleem: slechte ontsluiting openbaar vervoer

Maatregel: stadsbus aan huis

Locatie: Harderwijk (o.a. Stadsweiden)

Status: uitgevoerd

Door het opheffen van buslijnen of het terugbrengen van ritfrequenties, vooral in de avonden en op zondagen, is het openbaar vervoer voor bewoners van ondermeer naoorlogse laagbouw wijken geen goed alternatief meer. Om de ontsluiting van dergelijke wijken door het openbaar vervoer toch voldoende te kunnen waarborgen, spitsen de initiatieven zich toe op het strekken van hoofdlijnen van openbaar vervoer of het verschijnsel openbaar vervoer op maat. Het eerste initiatief staat nog in de kinderschoenen, maar met het tweede initiatief is al wel enige ervaring opgedaan.

In Harderwijk rijdt sinds eind 1994 de Stadsbus aan huis (SaH). De SaH is overdag aanvullend op de reguliere stadsbus en 's avonds en zondags vervangend. Daarbij is de SaH vraagafhankelijk op elke halte van de reguliere (stads)bus te bestellen of, tegen een geringe extra vergoeding, gewoon voor de deur. De SaH biedt plaats aan acht personen en is naast lokaal openbaar vervoer ook collectief aanvullend vervoer in het kader van de Wet voorzieningen gehandicapten. Daarmee vormt het een vrij unieke combinatie.

De SaH blijkt een efficiënt en openbaar systeem zonder stigmatiserende werking, dat zorgt voor instandhouding van een kwalitatief goed openbaar vervoersysteem in de gemeente. Door de SaH zijn nu ook de wijken Stadsweiden en Frankrijk - beide recente laagbouw rijtjeswijken zonder goede openbaar vervoervoorziening - weer ontsloten.

Voor herinrichting van naoorlogse woonwijken kan openbaar vervoer op maat uitkomst bieden. De kleine busjes (op afroep) produceren minder geluids- en stankoverlast in vergelijking tot de grote stadsbussen en ze vragen minder (verkeers-)ruimte. In het kader van leefbare wijken zijn dat zeker belangrijke winstpunten.

Taakstelling 4



ontmoedigen gebruik auto in/door de wijk

Probleem: sluipverkeer

Maatregel: push en pull maatregelen

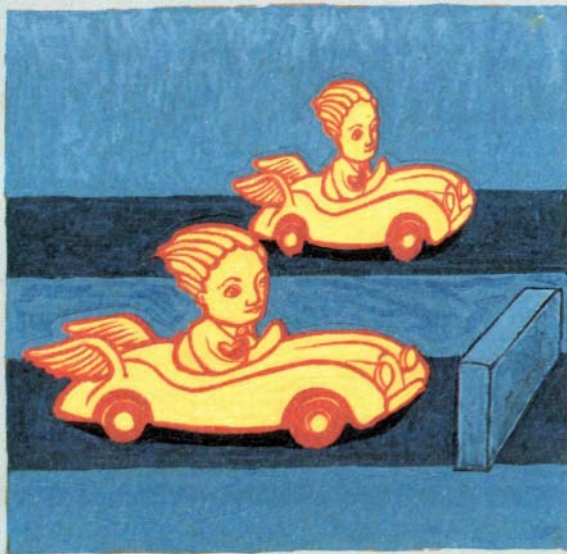
Locatie: Rotterdam (Pendrecht)

Status: uitgevoerd

Daar waar elders wegen dichtslibben, geven de brede wegen in de naoorlogse wijken vaak nog ruimte. Ruimte die momenteel steeds meer wordt ingenomen door sluiptverkeer of niet-bestemmingsverkeer. Voor wijkbewoners een situatie die de leefbaarheid in de wijk niet ten goede komt.

In Rotterdam loopt door de wijken Pendrecht en Zuidwijk - beide gemiddelde naoorlogse wijken - de Slinge, een buurtweg met voorheen twee keer twee rijstroken. Parallel aan deze weg loopt de Oldengarde, een wijkontsluitingsweg met eveneens twee keer twee rijstroken. In plaats van gebruik te maken van de wijkontsluitingsweg koos steeds meer autoverkeer voor de buurtweg. Hierdoor kwam de leefbaarheid in de wijk sterk onder druk te staan. In samenspraak met bewoners heeft de deelgemeente voor een 'push en pull' aanpak gekozen. Om het vele verkeer door de wijk te weren, is op de buurtweg een rotonde aangelegd waarvan de capaciteit bewust laag gehouden is. Tevens is een deel van de weg teruggebracht tot twee rijstroken. De vrijgekomen ruimte is vervolgens gebruikt voor de aanleg van parkeerplaatsen ter hoogte van winkels en voor een deel als groen herbestemd. Om het sluiptverkeer weer richting wijkontsluitingsweg te trekken, zijn ook veranderingen op het traject aangebracht. Zo zijn bijvoorbeeld enkele afslagen verdubbeld, wat zorg draagt voor een betere doorstroming en de wegcapaciteit vergroot. In de huidige situatie kan het sluiptverkeer nog wel gebruik maken van de Slinge, maar door de capaciteitsreducerende maatregelen is dat een stuk minder aantrekkelijk geworden. De weg is druk gebleven, alleen met veel minder auto's en dito sluiptverkeer. Door de wegversmalling is de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer vergemakkelijkt. Verder zijn de winkels via de Slinge bereikbaar gebleven alsmede beter toegankelijk door uitbreiding van het parkeerareaal. Voor het bestaansrecht van de winkels, die onder meer van belang zijn voor de buurt, is dat een positieve ontwikkeling.

Taakstelling 5



verlagen snelheid autoverkeer

Probleem: te hard rijden

Maatregel: visuele wegversmalling door bebouwing

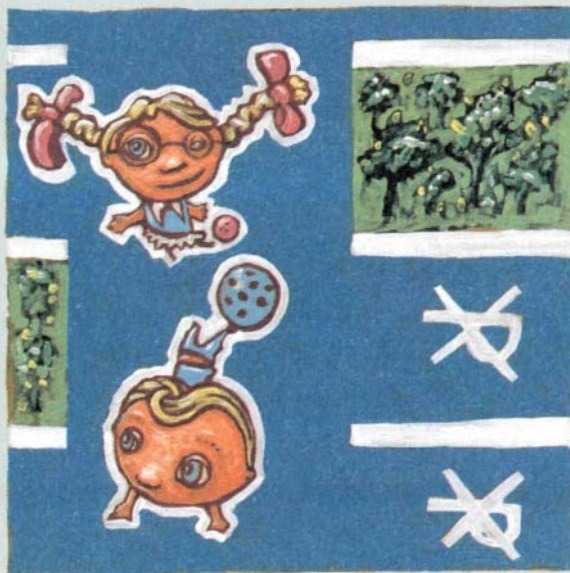
Locatie: Groningen (Vinkhuizen)

Status: in uitvoering

Brede, lange en rechte wegen, al dan niet met middenberm, nodigen het gemotoriseerd verkeer onbedoeld uit tot hard rijden. Vooral bij kruispunten en oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers levert dat gevaarlijke situaties op. Daar wordt momenteel in veel gemeenten, al dan niet in het kader van Duurzaam Veilig, met snelheidsremmende maatregelen op ingegrepen. Het meest bekend zijn ongetwijfeld de verkeersdrempels en verkeersplateaus. Deze relatief eenvoudige maatregelen, zo blijkt uit ervaringen, zien bewoners vaak als het middel om hard rijden tegen te gaan en daarmee de leefbaarheid in de wijk te verhogen. Maar ook andere maatregelen zijn mogelijk, zoals asverspringingen, het vervangen van asfalt door klinkers en (visuele) versmalling van de rijbaan. Van belang bij het toepassen van deze maatregelen is niet alleen de technische uitvoering, maar ook de inpassing ervan in de (woon)omgeving. En juist daarbij kunnen bewoners, als de kenners van de eigen buurt/wijk bij uitstek, een inhoudelijke bijdrage leveren.

Een voorbeeld van een visuele wegversmalling vinden we in de Groningse wijk Vinkhuizen. In deze verschraalde portiekwijk worden momenteel doorgangen naar zijwegen verkleind door het optoppen - toevoegen van een of meerdere bouwlagen op een bestaand gebouw - en het uitbouwen van drie-hoog portiekflats. Op deze manier wordt het verschil tussen hoofd- en zijweg duidelijker geaccentueerd, waardoor de snelheid van het autoverkeer op de zijwegen, ter hoogte van de hoofdweg, zal afnemen. Aangezien met deze maatregel ook een gedifferentieerder woningaanbod in de wijk wordt gecreëerd, snijdt het mes hier dus aan twee kanten.

Taakstelling 6



reduceren parkeeroverlast

Probleem: parkeeroverlast

Maatregel: geclusterd parkeren

Locatie: Hoorl (Westfrieso Hof)

Status: uitgeoerd

Bij de bouw van naoorlogse wijken heeft niet zozeer de kwaliteit als wel de kwantiteit voorop gestaan. Dit geldt niet alleen voor woningen, maar ook voor parkeerplaatsen. Belangrijk was dat iedereen zijn auto kwijt kon, het liefst zo dicht mogelijk bij de deur. Als gevolg van een toename van het autobezit en minder sociale controle kregen met name de portiekwijken te maken met overlast van geparkeerde auto's. Zo zijn veel stoepen, groenstroken en veldjes al snel tot parkeerplek gedegradeerd.

In Hoorn bestaat de Westfriese Hof, als onderdeel van een vergrijsde portiekwijk, uit vier evenwijdig staande flatblokken en een haaks daarop staand bejaardentehuis. De verkeersontsluiting geschiedt door een weg die aan één kant langs de kopse kanten van de flats loopt. Vanaf deze weg takt bij iedere flat een doodlopende weg af, die vervolgens uitmondt in een klein (parkeer)plein. Tussen de flats bevindt zich verder een monotone groenstrook met enkele speeltoestellen. Het parkeren in dit deel van de wijk was onduidelijk aangegeven. Zowel in de doodlopende straten, op de pleinen alsmede op de stoep langs de ontsluitingsweg van de flats stonden her en der auto's van bewoners geparkeerd.

Ongeveer vijf jaar geleden heeft de gemeente besloten een einde te maken aan de chaotische parkeersituatie. Gekozen is voor een totale herinrichting van het gebied, waarbij de rechte doodlopende straten en pleinen plaats hebben gemaakt voor licht gebogen fiets- en voetpaden. Het parkeren is geclusterd langs de ontsluitingsweg en de kopse kanten van de flats. Verder zijn de groenstroken tussen de flats fraaier vormgegeven en vormen ze samen met het voet- en fietspad een geheel. Bij uitzondering, zoals verhuizingen en dergelijke, mogen bewoners gebruik maken van het pad tussen de flats. Het verwijderen van 'het blik' tussen de flats maakt het geheel overzichtelijk en geeft het langzaam verkeer meer aandacht. De betrokkenheid van bewoners bij hun woonomgeving is als gevolg van de herinrichting toegenomen en de omgeving van de flats is zichtbaar schoner geworden. Al met al is op verschillende leefbaarheidsindicatoren winst geboekt, waardoor in navolging van bewoners gesproken kan worden van een toegenomen leefbaarheid in de Westfriese Hof.

Taakstelling 6



reduceren parkeeroverlast

Probleem: parkeeroverlast

Maatregel: spelen op de parkeerplaats

Locatie: Zwolle (Holtenbroek)

Status: uitgevoerd

In de Zwolse wijk Holtenbroek - een gemiddelde naoorlogse woonwijk - is de openbare ruimte tussen de woningen ingericht als ruimte die gebruikt kan worden als parkeerplaats en/of als speelplaats. Door de ruimte en de toeleidende straten te bestraten met stoeptegels, staan en rijden auto's als het ware over de stoep. Bij afwezigheid van (een deel van de) geparkeerde auto's kan het parkeer- en straatmeubilair door kinderen gebruikt worden als speelattribuut. Op deze manier is een aardige vorm van dubbel grondgebruik gecreëerd. Bovendien nodigen zowel de parkeer- en speelfjes als de toeleidende 'straten' uit tot aangepast verkeersgedrag en ontstaat er een (semi-) openbare ruimte met een eigen, besloten karakter.

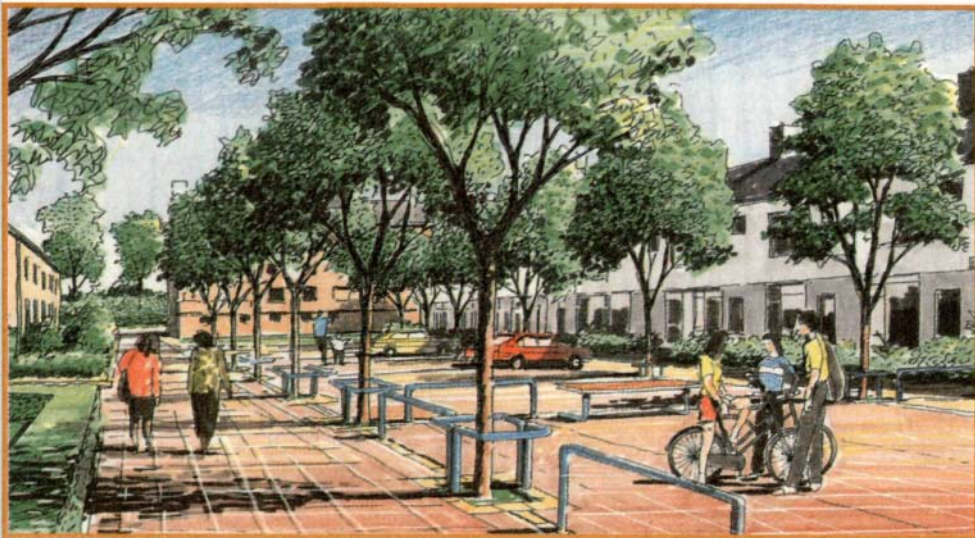
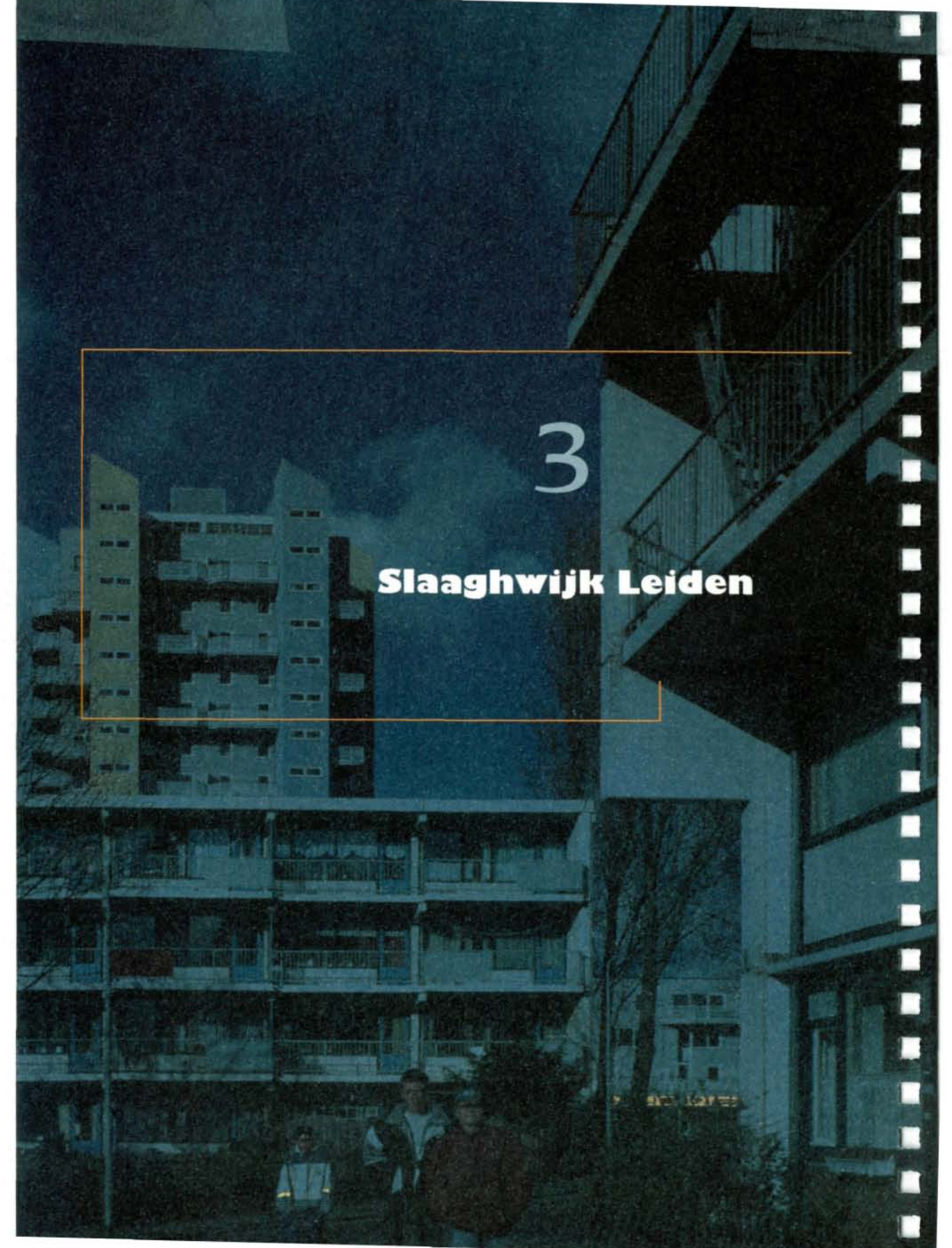


Illustration of a city street scene



3

Slaaghwijk Leiden

“Stoep en straat lopen nooit recht, altijd ligt er wel een tegel scheef”. Deze uitspraak van een bewoner was en is nog steeds van toepassing op Slaaghwijk. De zinsnede geeft daarmee impliciet aan dat een buurt in het algemeen, en haar verkeersaders in het bijzonder, continue zorg behoeven. Zelfs wanneer de buurt een geslaagde bypass-operatie heeft ondergaan, zoals in Slaaghwijk het geval is geweest. De ‘patiënt’ kan daardoor weer lopen, maar heeft nog wel ondersteuning.

Kenmerken

Slaaghwijk is als onderdeel van Merenwijk begin jaren zeventig gebouwd. De wijk bestaat voornamelijk uit flats, die monotoon en in verstrooide opstelling zijn neergezet op een stuk grond, dat ingeklemd ligt tussen brede wijkontsluitingswegen. Alle - riante - etagewoningen zijn in het bezit van twee woningbouwverenigingen. Direct ten noorden van Slaaghwijk ligt winkelcentrum Kopermolen en wat meer centraal gelegen in de wijk bevindt zich buurtcentrum ‘Op eigen Wieken’ met daaromheen laagbouwwooningen. De ontsluiting voor de auto bestaat uit één grote lus dwars door de wijk. De ontsluiting met het openbaar vervoer is goed.



Diagnose

Slaaghwijk is een wijk met problemen geweest, maar eigenlijk nooit een echte probleemwijk.

De wijk kreeg al snel het karakter van een doorgangswijk. Begin jaren tachtig veranderde jaarlijks 17% van de flatwoningen van bewoner. De meeste bewoners waren wel tevreden over de woning, maar allerm minst over de verloederde woonomgeving waar niemand zich verantwoordelijk voor voelde. Vervuiling, vandalisme en onveiligheid staken de kop op. Het resultaat was dat de flats meer en meer bevolkt raakten door mensen met een zwakke sociaal economische status. Hiermee kreeg de wijk niet de meer draagkrachtige bewoners waarvoor ze oorspronkelijk gebouwd was. De hoge woonlasten bleven echter en vormden een zware last voor de zittende bewoners. In 1987 leefde bijna de helft van de bewoners van een uitkering en ontving 60% huursubsidie.

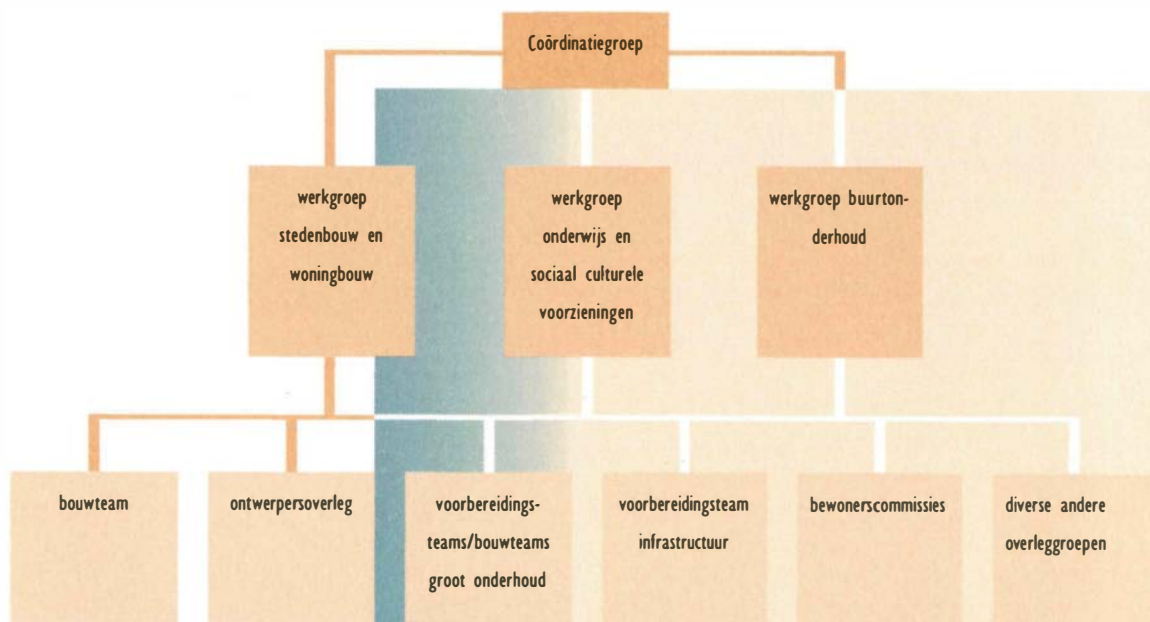
Vreemd genoeg deden zich nauwelijks problemen voor in stedenbouwkundig vergelijkbare delen van Merenwijk. De oorzaken van de leefbaarheidsproblemen lieten zich dan ook niet zo goed aanwijzen, maar de gevolgen daarentegen waren wel goed zichtbaar. En die bleken eind jaren tachtig op een punt beland dat er wat moest gebeuren. Gezamenlijk, en integraal.

Operatieplan

Slaaghwijk werd in 1986 gebombardeerd tot Probleem Cumulatie-Gebied en in 1990 tot sociale vernieuwingswijk. Beide actieprogramma's hadden maar weinig effect op de problemen in de wijk, maar zorgden wel voor een betere bewonersorganisatie. Concreet ontstaat in 1987 de Werkgroep Beheer Slaaghwijk, die van start gaat met een beheerplan voor de wijk. Drie aparte bewonerswerkgroepen komen in het jaar daarop met een verlanglijst met wensen dat verder gaat onder de naam Plan van aanpak voor de Slaaghwijk. Voor een van de twee woningbouwvereni-

gingen is dit aanleiding om architectenbureau Verheijen/Verkoren/de Haan in te schakelen om een totaalplan voor de wijk op te stellen. De gemeente neemt een afwachtende houding aan en besluit voorlopig af te zien van wijkbeheer, in afwachting van het plan van het architectenbureau. Dat plan is eind 1988 gereed, waarna de gemeente voorstelt om het plan, samen met het beheerplan van de werkgroep Beheer Slaaghwijk en het plan van aanpak van de bewonerswerkgroepen, om te smeden tot een stedenbouwkundig verbeteringsplan. Het architectenbureau krijgt hiervoor de opdracht. Eind 1989 is het plan definitief, na op kleine onderdelen via de gebruikelijke inspraakprocedures te zijn aangepast. Beide woningbouwverenigingen zijn bereid om flink in de wijk te investeren, mits het woningtoewijzingssysteem wordt aangepast. Hierdoor moet het weer mogelijk zijn voor mensen om bewust voor Slaaghwijk te kiezen. De gemeente reserveert uit de gemeentelijke begroting eveneens geld voor het integrale verbeteringsplan. Begin 1991 is het zover en nemen de werkzaamheden aanvang. Vier jaar later is het plan grotendeels uitgevoerd.

Organisatiestructuur



De coördinatiegroep bestaat uit twee wethouders, de projectleider gemeente, de projectarchitect, vertegenwoordigers van beide woningcorporaties, bewoners en een bewonersondersteuner.

De directie verkeer neemt deel aan de werkgroep stedenbouw en woningbouw en is tevens vertegenwoordigd in het voorbereidingsteam infrastructuur.

Ingreep

Het integrale verbeteringsplan is een stedenbouwkundig plan c.q. ontwerpopgave en is daarmee vooral een fysiek plan. Daarnaast loopt een traject van sociale maatregelen, die er vooral toe moeten bijdragen dat de (beoogde) kwaliteitsverhoging van de wijk gehandhaafd blijft. Zodoende zijn ontwerp, inrichting, beheer en onderhoud aan elkaar gekoppeld, en kan er met recht gesproken worden van een integrale aanpak.

Slaaghwijk, oude en nieuwe situatie

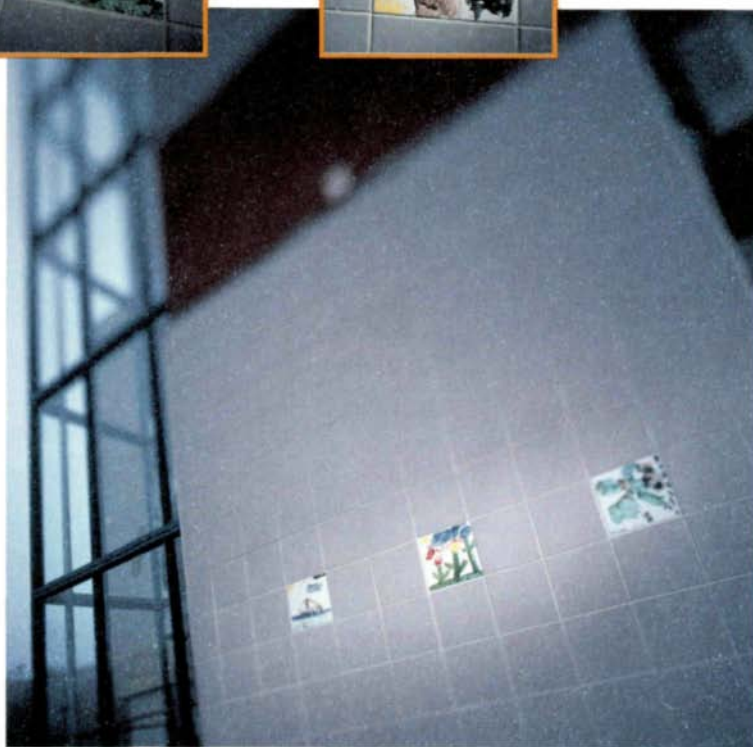


- bebouwing
- wegen
- water
- overig
- nieuwe voetgangersroutes
- evenementenplein

De belangrijkste stedenbouwkundige ingrepen hebben betrekking op het gesloten karakter van de wijk. Om de wijk uit haar isolement te halen, is de verhoogde Ketelmeerlaan als wijkontsluitingsweg afgegraven en versmald. Hierdoor kreeg de wijk een open verbinding met het er naast gelegen winkelcentrum Kopermolen. Samen met het realiseren van een meer naar buiten toe gericht winkelcentrum, een nieuwe hoge woontoren als oriëntatiepunt voor de wijk en een plein tussen wijk en winkelcentrum, is een nieuw hart van de wijk ontstaan. Om de bereikbaarheid van dit hart vanuit de wijk verder te vergroten, is in het midden van de aan het plein gelegen flat een twee-verdiepingshoge onderdoorgang gerealiseerd. Tevens heeft dezelfde flat op de begane grond een winkelstrook gekregen, zodat deze flat nu ook functioneel met het winkelcentrum is verbonden.



*Ingrepen hoeven niet altijd grootschalig te zijn.
Kinderen uit Slaaghwijk hebben tegels
beschilderd die zijn aangebracht in de
betegelde buitengevels op de begane grond.
Hierdoor zullen de kinderen zich meer verbon-
den voelen met hun wijk, hun flat, hun kunst-
werk. De buitengevels worden zo minder
gevoelig voor graffiti.*



Verdere ingrepen zijn onder meer de bouw van extra woningen op de koppen van de flats, nieuwe ruime en transparante entrees, compartimentering en extra liften, verhuurbare ruimten en begane grondwoningen in plaats van bergingen en aanleg van privétuinen voor bewoners van één-hoog op de moeilijk te beheren groenstroken. Aan de woningen zelf zijn nauwelijks veranderingen aangebracht. Wel zijn ze aangesloten op stadsverwarming.

De verkeerstechnische ingrepen behelzen, naast de ontmanteling van de Ketelmeerlaan en de extra doorgang onder de flat aan het plein, het aanpassen van de interne verkeersafwikkeling in de wijk. Zo is de grote lus door de wijk op enkele plaatsen ingeknipt zodat doorgaand verkeer door de wijk niet meer mogelijk is. Hierdoor is tevens een onderdoorgang onder een flat komen te vervallen, die vervolgens is bebouwd met een ruimte voor naschoolse kinderopvang. Voorts zijn er in de wijk op verzoek van bewoners enkele verkeersdrempels aangelegd en is het officieel een 30km-gebied geworden. Daarnaast zijn de kronkelige, onduidelijke woonerfverbindingen bij de laagbouw woningen in het middengebied rechtgetrokken en lopen er nieuwe, aantrekkelijke wandelroutes door de wijk.



Geslaagde operatie

De gekozen integrale aanpak voor Slaaghwijk is succesvol geweest en heeft in binnen- en buitenland veel waardering gekregen. Zo kreeg de wijk in 1995 de Nationale Renovatieprijs en behoorde het tot de runners up bij de toekenning van de Bronzen Bever, een prijs voor aansprekende plannen in onder meer de ruimtelijke ordening. Het succes van de ingreep laat zich het meest treffend omschrijven door de jury van de Bronzen Bever.

“De integrale aanpak van de vernieuwing ziet de jury als de sleutel van het bereikte resultaat... Slaaghwijk/Kopermolen heeft in enkele jaren een ware metamorfose doorgemaakt. De trefzekerheid van ingrepen is frappant. Het compleet verwijderen van de verhoogd liggende doorgaande weg en het ter plekke ontwerpen van

een plein met een communicatiefunctie, is een stedenbouwkundige voltreffer... Uit alle ingrepen blijkt interesse en inzicht in het functioneren van de wijk als leefruimte”

Het is duidelijk dat het afgraven en deels afsluiten van de Ketelmeerlaan een toonaangevende ingreep is geweest die een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de leefbaarheid van de wijk. Maar duidelijk is ook dat het bereikte resultaat het gevolg is van alle maatregelen tezamen, dus zowel fysiek als sociaal.

Nazorg

De wijk is nog niet af. Het buurtcentrum ‘Op eigen Wieken’ moet gaan functioneren als centrum voor nog te bouwen en op te knappen wijkvoorzieningen en enkele flats dienen nog te worden aangepakt. ‘Omgevingsvaklieden’ uit de banenpool zorgen ervoor dat de woonomgeving er netjes uit blijft zien. Daarnaast dienen zorgvuldige intakegesprekken alsmede intensief sociaal beheer door huismeesters en speciaal daarvoor benoemde bewoners er toe bij te dragen, dat ‘oude’ en nieuwe bewoners in goede harmonie samenwonen. Verder blijven armoede, werkloosheid en eenzaamheid problemen die continue zorg vragen.



Hoewel er geen sprake meer is van leegstand, kost het beide woningbouwverenigingen wel moeite om de flats volledig verhuurd te krijgen.

De Leidenaren willen nog niet zo, zodat nieuwe bewoners uit de regio of verder aangetrokken worden met reclame in regionale en landelijke dagbladen.

Drie belangrijke tips

Uitvoeren plan van a tot z In een integrale aanpak van na-oorlogse wijken is het van groot belang, dat het betreffende plan van a tot z wordt uitgevoerd. Dit geldt ook voor de verkeersmaatregelen in de wijk. Het mag niet zo zijn dat er enkele rotte appels in de mand achterblijven, zeker niet in een wijk waar de woonomgeving gevoelig is voor problemen.

Compromissen zijn zelden goed In het verlengde van voorgaande les leiden compromissen zelden tot het beoogde resultaat. Zo zou in het oorspronkelijke plan de Ketelmeerlaan door het plein geheel worden afgesloten. Vanwege de 'harde' eis om de route voor het openbaar vervoer open te houden, kunnen bussen en auto's toch nog via een (gekunstelde) lus langs de rand van het plein de Ketelmeerlaan volgen. Dit compromis komt de leefbaarheid op het plein zeker niet ten goede en had achteraf gezien beter niet aangegaan kunnen worden.

Rigoureuze aanpak spreekt aan Bij het opknappen van een wijk spreken rigoureuze ingrepen bewoners vaak het meest aan. Dit geldt ook voor verkeersmaatregelen. Het afgraven van de Ketelmeerlaan en het openbreken van een flat voor een nieuwe verbinding zijn spectaculaire maatregelen die bewoners het gevoel geven dat er ook echt iets aan hun buurt gedaan wordt.



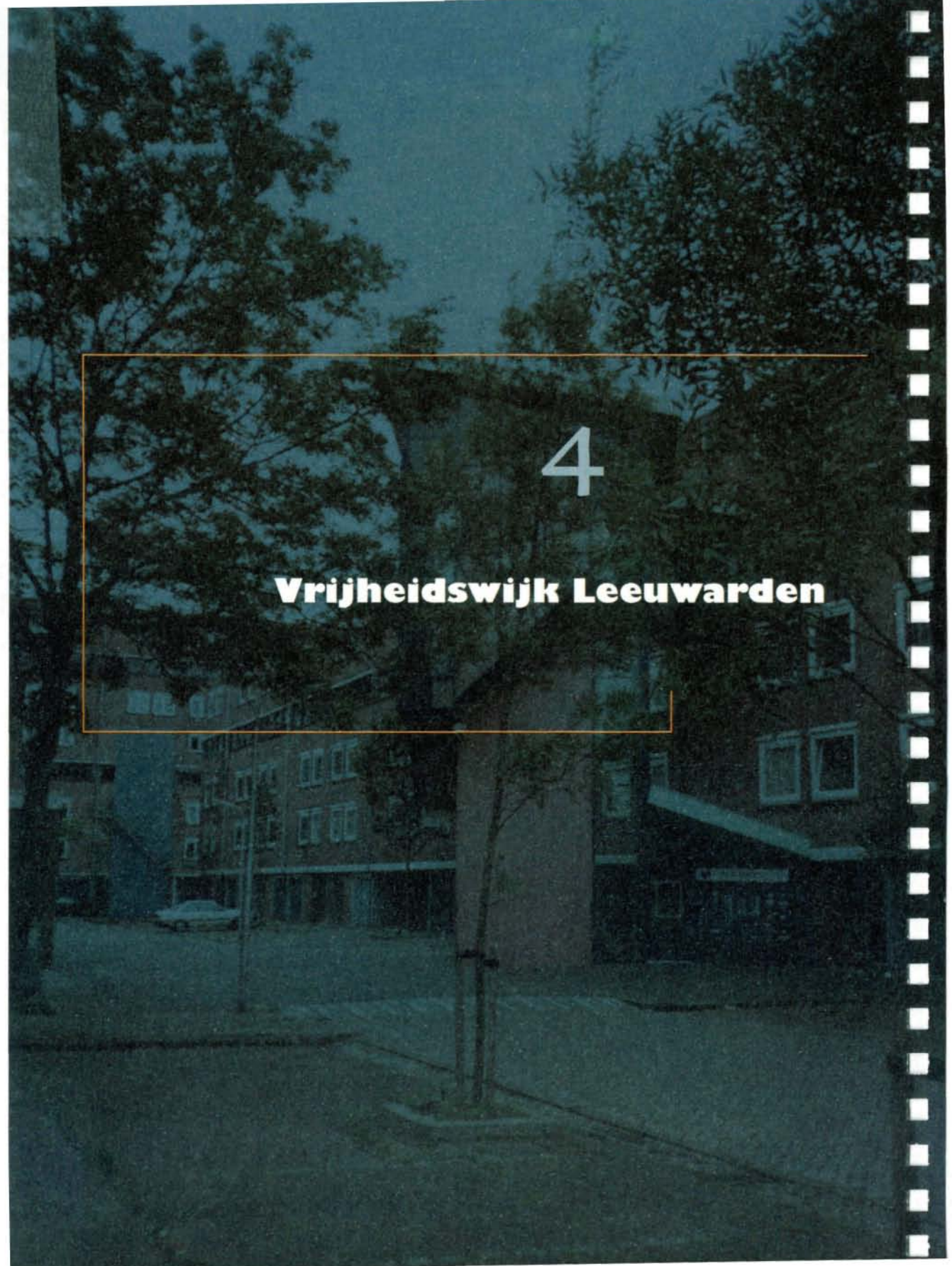
F. Verheijen
stedenbouwkundige/
architect bij bureau
Verheijen/Verkoren/
de Haan

De stedenbouwkundige:

"Sommige fouten zijn bijvoorbeeld al op de tekentafel gemaakt. Door goed naar de wegenstructuur in en rond Slaaghwijk te kijken, bleek dat die verhoogde verbindingsweg er gewoon uit kon. En dat zonder de verkeersafwikkeling daar of elders geweld aan te doen"

Feiten en cijfers over Slaaghwijk

type wijk	recente hoogbouw doorgangswijk
omvang	circa 40 hectare
aantal woningen	1.716
inwoners (1-1-1996)	4.386
verhouding huur/koop	100/0
voorzieningen	winkelcentrum + buurtcentrum
verkeersmaatregelen	ontmanteling wijkontsluitingsweg 30km-gebied nieuwe looproutes doorgaand verkeer door wijk onmogelijk nieuwe twee-hoog onderdoorgang bij flat rechtstrekken kronkelige woonerfverbindingen
overige maatregelen	herinrichting plein en winkelcentrum bouw nieuwe woning (kopse bebouwing flats, woontoren) herbestemming bergingen flats (verhuurbare werkruimten) aanstellen omgevingsvaklieden aanstellen huismeesters
beoordeling case op algemene taakstellingen (Hoe meer +++, hoe meer verbeterd; 0 = geen verbetering; - = verslechterd)	
verbeteren ruimt. kwal. verblijfsgebieden voetgangers:	+++
verbeteren concurrentiepositie fiets in wijk/stad:	+
verbeteren ontsluiting openbaar vervoer:	0
ontmoedigen gebruik auto, met name in wijk zelf:	+++
verlagen snelheid auto in woonbuurt:	+++
reducen parkeerverlast:	n.v.t.
status	totale uitvoeringsduur circa 8 jaar (1987 - 1995)



4

Vrijheidswijk Leeuwarden

“Uiteenlopende problemen en een negatief imago van de wijk, daar kom je niet zo snel vanaf.

De keuze voor een integrale aanpak, waarbij de strijd wordt aangegaan op alle fronten, is dan ook logisch”. Met deze uitspraak geeft de verkeerskundige aan, dat het proces van integrale wijkontwikkeling in de Vrijheidswijk wordt gezien als de strategie in de aanpak van de wijk.

Kenmerken

De Vrijheidswijk in Leeuwarden is volgens het gedachtengoed van ‘Het nieuwe bouwen’ in de jaren 1965-1970 gebouwd als reactie op het grote woningtekort in de stad. De wijk kent een systematische opzet met portiekflats en galerijflats afgewisseld door laagbouwwoningen. De wijk laat zich het beste typeren als een verschaalde portiekwijk. Afgezien van een aantal vooroorlogse koopwoningen zijn de naoorlogse woningen bijna allemaal in het bezit van woningcorporaties. Aan de rand van de wijk ligt een winkelcentrum. De wijk ligt behoorlijk geïsoleerd ten opzichte van de rest van de stad en de omgeving. Zowel ten westen als ten noorden wordt de wijk omsloten door water: de Dokkumer Ee en de Bonkevaart. Aan de zuidkant wordt de wijk begrensd door de Gerbrandyweg, een brede drukke wijkontsluitingsweg. Alleen aan de oostkant is nauwelijks sprake van een barrière. Daar vormt de Lekkumerweg de grens. Door de wijk loopt een busverbinding.



Diagnose

De wijk Lekkumerend West - de oorspronkelijke naam van de wijk - stond na oplevering hoog aangeschreven. Mensen wilden graag in deze wijk wonen. Daarna transformeerde de wijk al snel tot doorgangswijk met vooral jonge gezinnen en lagere inkomensgroepen. “De mensen kregen steeds minder binding met de buurt”, aldus de verkeersambtenaar: “als de bewoners de kans kregen, verhuisden zij naar andere delen van de stad”. Hierdoor raakte de wijk in een ‘neerwaartse spiraal’.

Verkeerskundig deden zich met name twee grote problemen voor. In de lange, brede straten van de wijk werd te hard gereden en het parkeren op de pleinen in de wijk was ronduit chaotisch; overal stonden auto's geparkeerd. Om de neerwaartse spiraal om te buigen, besluit de gemeente in 1990 om de verschillende problemen in de wijk integraal aan te pakken.



Operatieplan

In september 1990 start een brede werkgroep, met afgevaardigden van gemeente, corporaties, bewoners, een welzijnsstichting en een coöperatieve architectenwerkplaats, met het maken van een plan van aanpak Stadsvernieuwing in Lekkumerend-west. Ongeveer een jaar later is het plan gereed en volgt presentatie aan de raadscommissie. Deze geeft het groene licht voor uitwerking van het plan. Tevens wordt het plan, in het kader van het streven naar een integrale aanpak van problemen in de leefomgeving, als onderdeel opgenomen in het 'leefbaarheidsplan sociale vernieuwing'.

Om de verdere uitwerking vorm te geven, wordt de projectgroep Stadsvernieuwing in het leven geroepen. Hierin hebben gemeente, corporaties en bewoners zitting op basis van een gelijke stem. De gemeente levert de projectleider die afkomstig is van de afdeling Volkshuisvesting en Stadsvernieuwing. Afhankelijk van het onderwerp neemt de afdeling Verkeer deel aan de projectgroep. De projectgroep is na voltooiing van de werkzaamheden in de wijk opgeheven.

Ingrepen

Het integrale plan is in de jaren 1993, 1994 en 1995 uitgevoerd, waarbij de naam Lekkumerend is omgezet in Vrijheidswijk. In de wijk vinden dan vooral fysieke maatregelen plaats. In de wijk is veel gedaan aan de buitenkant van de woningen. De meeste flats zijn voorzien van een nieuw kleurtje, deuren zijn vervangen en op sommige plaatsen zijn nieuwe ruime entrees aangebracht waardoor de trappenhuisen niet meer voor iedereen, maar alleen nog voor de bewoners toegankelijk zijn. Voor wat betreft de woonomgeving is een aantal sportvelden en speelplekken (op-)nieuw ingericht.

De belangrijkste, overkoepelende maatregelen op verkeerskundig vlak zijn de aanmerking van een hoofdroute door de wijk en het inrichten van de hele wijk als 30-km-zone. Daarnaast is, voornamelijk als toegangsweg voor de bedrijven in de noordwest hoek van de wijk, een nevenroute aangewezen. Het openbaar vervoer door de wijk gaat via de hoofdroute, waar gekozen is voor wegversmallingen om de snelheid af te remmen.



In de overige straten is geprobeerd het autoverkeer zo veel mogelijk te ontmoedigen door het aanleggen van drempels en plateaus, enkele wegversmallingen en het afsluiten van straten voor doorgaand autoverkeer. Verder zijn nieuwe fiets- en wandelpaden aangelegd in en langs groenstroken.

Een schoolvoorbeeld

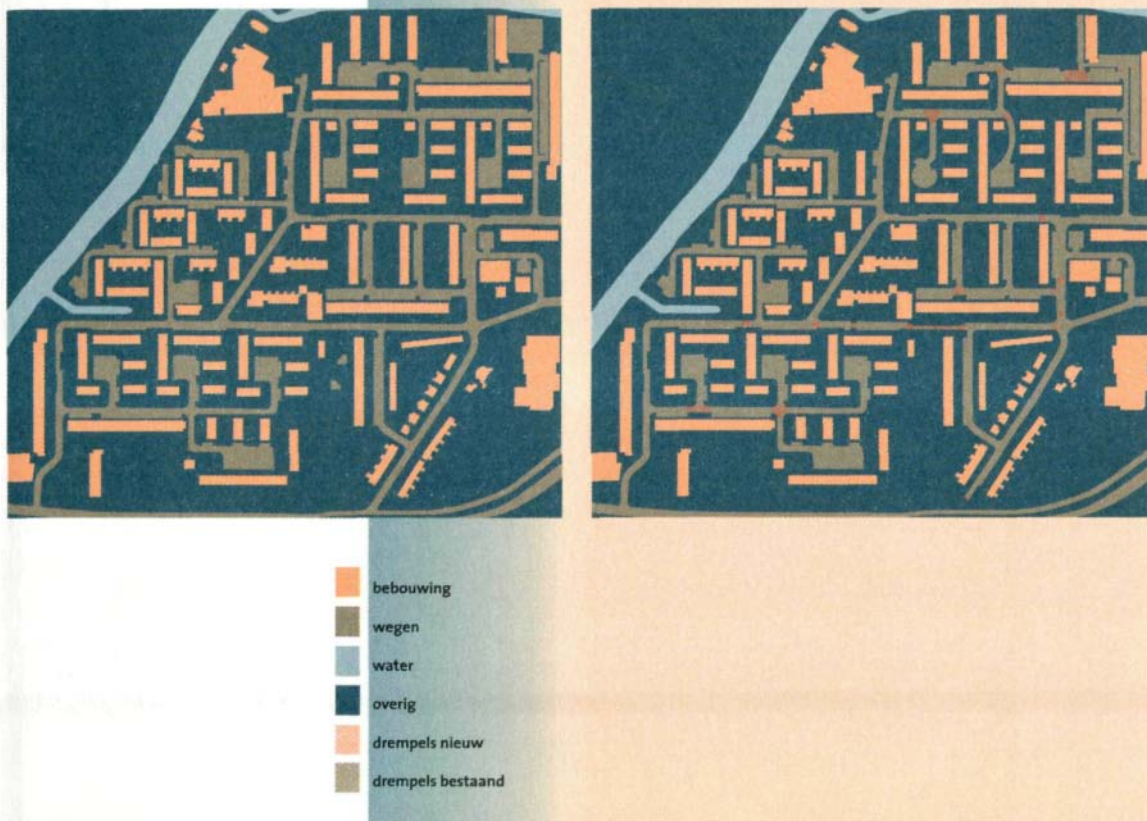
De van den Helmstraat is een doorgaande, rechte en drukke weg in de wijk waar regelmatig te hard wordt gereden. De aan de weg gelegen basisschool heeft dan ook te maken met gevaarlijke verkeerssituaties, met name bij het uitgaan van de school.

In de nieuwe verkeersopzet is de weg op ongeveer 100 meter van de school afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Hierdoor blijft de weg toegankelijk voor auto's van bewoners van de tegenover de school gelegen woningen alsmede voor fietsers en voetgangers. Bij de school zelf is de weg versmald en voorzien van een drempel. Door deze maatregelen is er nauwelijks meer sprake van gevaarlijke verkeerssituaties bij de school, hetgeen volgens de ouders de leefbaarheid in de wijk duidelijk ten goede komt.

Het chaotisch parkeren op de pleinen en veldjes is eveneens aangepakt. In samenspraak met bewoners is gekozen om de ruimte voor het parkeren duidelijk af te bakenen. De resterende ruimte is per plein naar eigen inzicht van bewoners ingericht. De gemeente bepaalde wel de hoofdlijnen, maar de concrete invulling lag bij de bewoners. Dit heeft bijvoorbeeld geresulteerd in een basketbalveld op het ene plein en een algemeen speelveldje op het andere plein.



Vrijheidswijk, oude en nieuwe situatie



Geslaagde operatie

Uit de jaarlijkse leefbaarheidsonderzoeken van de gemeente, waarin bewoners worden onder-
vraagd over onder meer de woning en de woonomgeving, en uit gesprekken
tussen het College van B&W en wijkorganisaties blijkt, dat bewoners hoofd-
zakelijk tevreden zijn over de nieuwe verkeerssituatie in de wijk. De keuze voor
de hoofdroute heeft er wel toe geleid, dat het een stuk drukker is geworden op
die route. Daarover zijn de bewoners minder te spreken.

Nazorg

De gemeente Leeuwarden heeft zich gerealiseerd dat een integrale herinrichting van de wijk wel
mooi is, maar dat je er dan nog niet bent. De wijk vraagt om continu
onderhoud en beheer om niet weer in de negatieve spiraal te komen. Daartoe
is een buurtonderhoudsploeg ingesteld die vanuit de wijk opereert. Bij het
minste of geringste teken van 'verval' komen zij in actie. Hiermee laat de
gemeente aan bewoners zien dat er echt wat wordt gedaan om de wijk
leefbaar te houden.

Drie belangrijke tips

Bewoners als co-planners Een belangrijk middel om bewoners (weer) meer bij hun buurt/wijk te betrekken, is bewonersparticipatie. In Leeuwarden lagen de hoofdlijnen van de plannen wel vast maar de concrete invulling lag nog open. Bewoners krijgen hierdoor het gevoel dat zij invloed hebben op de inrichting van hun eigen woonomgeving, zeker als ze na de uitvoering hun eigen ideeën terugzien, zoals bijvoorbeeld op de pleinen in de buurt het geval was.

Metten is weten Een wijk en haar bewoners vormen geen statisch geheel. Veranderingen in de wijk of elders in de stad kunnen de situatie in de wijk in een kort tijdsbestek soms flink veranderen. Het is daarom goed de vinger aan de pols van de wijk te houden. De gemeente Leeuwarden doet dit middels jaarlijkse leefbaarheidsmonitoren en gesprekken tussen wijkorganisaties en het College van B&W. Hierdoor kan snel ingespeeld worden op veranderende situaties, zoals bijvoorbeeld de toename van (over)last van het verkeer op de hoofdroute van de wijk.

Groen voor grijs Wegversmallingen, het afsluiten van straten en het opheffen van parkeerplaatsen in een wijk zijn geschikte maatregelen voor het creëren van meer groen in de wijk, een wens van bewoners die in veel naoorlogse woonwijken doorklinkt. Bij de presentatie van verkeersplannen met dergelijke maatregelen is het goed om bewoners te wijzen op dit soort neveneffecten. De acceptatie van verkeersplannen kan er zeker mee bespoedigd worden.





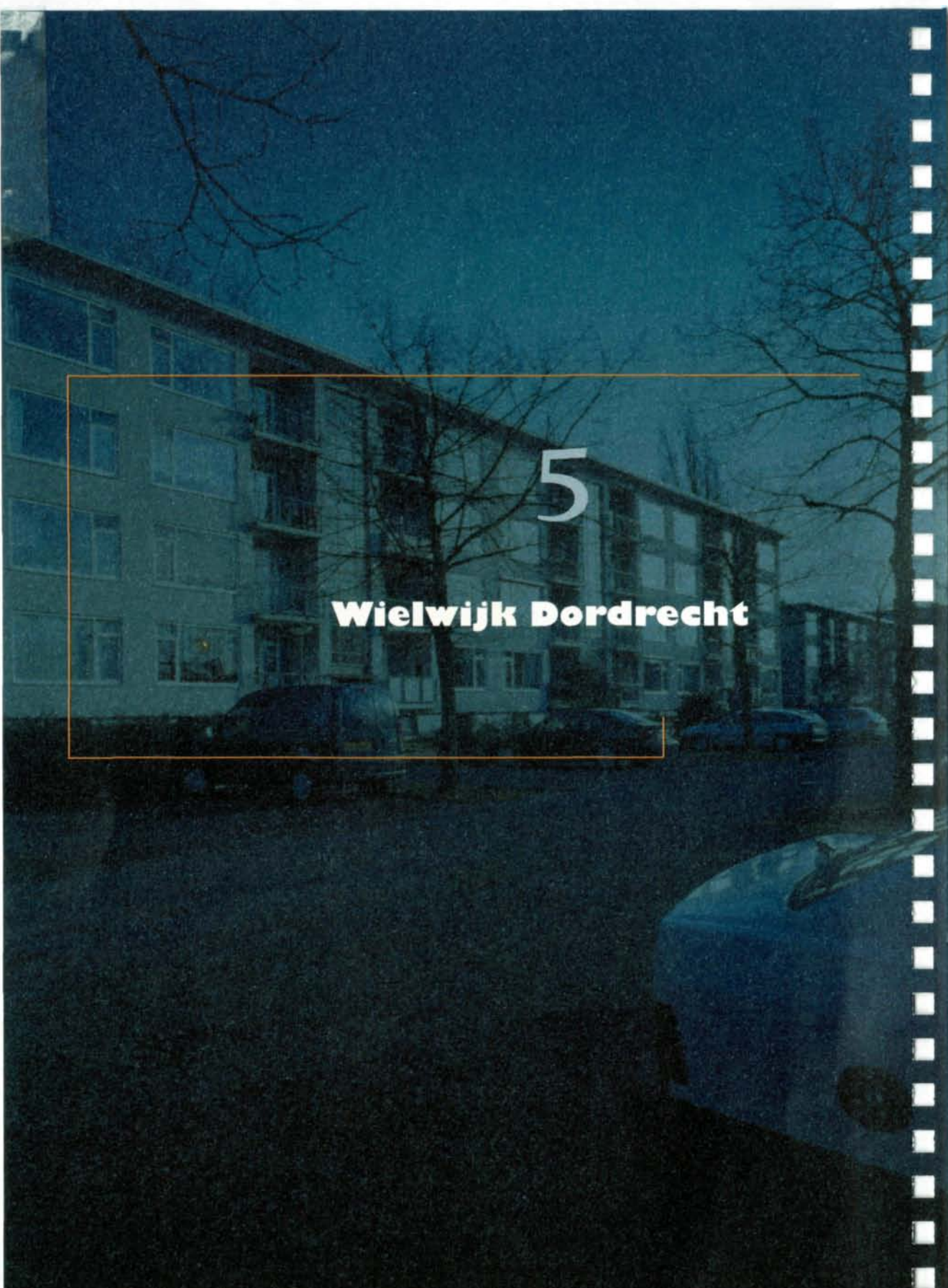
H. van Riezen
verkeerskundige
gemeente Leeuwarden

De verkeerskundige

"Door bewoners te betrekken bij planvorming op straatniveau, creëer je draagvlak en enthousiasme. Dit versnelt het planproces en levert bovendien maatwerk op."

Felten en cijfers over Vrijheidswijk

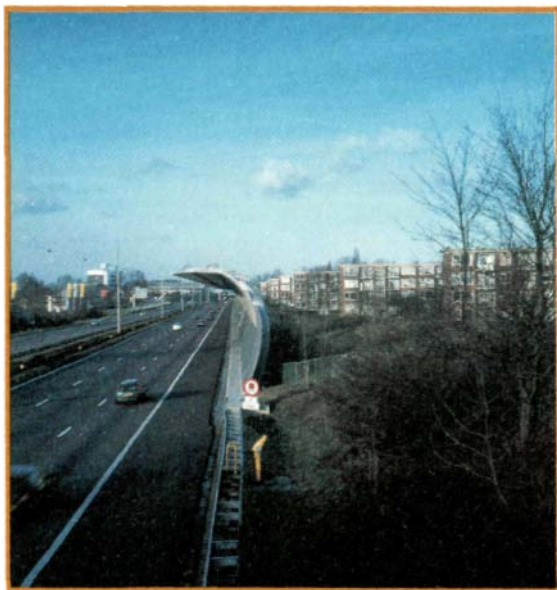
type wijk	verschaalde portiekwijk
omvang	circa 30 hectare
aantal woningen	1.296
inwoners (1-1-1996)	2.601
verhouding huur/koop	95/5
voorzieningen	winkelcentrum
verkeersmaatregelen	wegversmallingen 30km-gebied (inclusief drempels en plateaus) nieuwe fiets- en wandelpaden afsluiten wegen voor doorgaand verkeer herinrichting pleinen
overige maatregelen	opknappen woningen aanstellen buurtonderhoudsploeg
beoordeling case op algemene taakstellingen! (Hoe meer +++, hoe meer verbeterd; 0 = geen verbetering; - = verslechterd)	
verbeteren ruimt. kwal. verblijfsgebieden voetgangers:	+++
verbeteren concurrentiepositie fiets in wijk/stad:	+
verbeteren ontsluiting openbaar vervoer:	0
ontmoedigen gebruik auto, met name in wijk zelf:	+++
verlagen snelheid auto in woonbuurt:	+++
reducen parkeerverlast:	++
status	totale uitvoeringsduur circa 6 jaar (1990 - 1995)



5

Wielwijk Dordrecht

"Je moet zoiets doen met z'n allen, dat kan ik niet genoeg benadrukken". Deze uitspraak van een lid van de bewonersorganisatie geeft kernachtig weer hoe er in Dordtse Wielwijk wordt gedacht over de aanpak van de verschillende problemen die speelden in de wijk. En dat er problemen in de wijk waren daar was iedereen het begin jaren negentig wel over eens. Het met vereende krachten te lijf gaan van de problemen heeft in Wielwijk een aantal interessante maatregelen opgeleverd, die momenteel in uitvoering of reeds uitgevoerd zijn.



Kenmerken

Wielwijk is in de jaren vijftig ontworpen volgens de gedachte van licht, lucht en ruimte. Het dominante woningtype is de portiek-etageflat van drie of vier hoog, zonder lift. Verder bestaat de woningvoorraad voor eenderde uit eengezinswoningen.

Ongeveer 90% van de woningen is eigendom van de enige woningcorporatie die bezit heeft in de wijk, Woondrecht. Wielwijk ligt ingeklemd tussen de wijken Crabbefhof en Oud-Krispijn, de A16 en het Wielwijkpark. In de wijk bevindt zich het winkelcentrum Admiraalsplein. De wijk kent geen belangrijke doorgaande routes, wel zijn er ontsluitingsroutes voor het winkelcentrum en de woonbuurten. Volgens de typologie van naoorlogse woonwijken is Wielwijk een verschaalde portiekwijk. Of beter was, want om met de woorden van de coördinator wijkbeheer te spreken: "Hoezo een verschaalde portiekwijk? Je moet maar eens komen kijken!"

Diagnose



Een eenzijdige woningvoorraad, instroom van lagere inkomensgroepen, toenemende criminaliteit en onveiligheid en bovenal, veel geluidsoverlast van de al maar breder wordende A16 hebben er toe bijgedragen, dat het imago van Wielwijk zich in ongunstige zin ontwikkelde. Begin jaren negentig was het voor gemeente, corporatie en bewoners duidelijk dat forse ingrepen noodzakelijk waren.

Operatieplan

In 1990 is door de projectgroep Wielwijk een integrale visie op Wielwijk geformuleerd onder de naam 'Wielwijk vernieuwt'. Een belangrijk onderdeel van het plan is, naast revitalisering van het Admiraalsplein midden in de wijk, de sloop van woningen die grenzen aan de A16. Door de enorme geluidsbelasting lijkt renovatie van de woningen namelijk uitgesloten. De bewoners van de woningen keren zich echter massaal tegen de sloopplannen. Zij zien veel meer in een geluidsscherm waar de hele wijk van kan profiteren. Door zowel druk uit te oefenen op de plaatselijke als landelijke politiek - zelfs een minister en een tweede kamerlid zijn een nachtje komen 'slapen' - is besloten af te zien van sloop en over te gaan tot de aanleg van een kilometer lang geluidsscherm (kosten: circa 30 miljoen). De aanleg, waar in 1996 mee is begonnen, vormt tevens het 'startschot' van talrijke vernieuwingsplannen elders in de wijk, die eindelijk verlost zijn van de druk van geluidsbelasting. Corporatie, gemeente, bewoners en wijkinstellingen slaan vervolgens de handen ineen om echt iets van de wijk te maken. Dat resulteert in het plan 'Wielwijk vernieuwt verder' waarin wordt nagegaan wat er van de eerder beschreven aanbevelingen terecht is gekomen en waar de toekomstplannen moeten worden bijgesteld.

Ingrepen

Alle projecten die worden uitgevoerd zijn integraal en onderdeel van het plan 'Wielwijk vernieuwt verder'. De meeste ingrepen in de wijk zijn fysiek van aard, maar er loopt ook een aantal sociale projecten met betrekking tot werkgelegenheid en scholing. Het enthousiasme onder de betrokken partijen is groot. Plannen lokken

nieuwe plannen uit en marktpartijen krijgen (weer) interesse in de wijk. Ook (ecologisch) beheer staat hoog in het vaandel.

Er zijn verschillende fysieke ingrepen gedaan. Een belangrijke pijler van de herinrichting van Wielwijk is de zogenaamde hoog-laag aanpak die gericht is op het bereiken van differentiatie en variatie in het woningaanbod. Veel flatgebouwen zijn of worden opgeknapt, maar dit pakt voor iedere flat anders uit. Daarnaast gaat aandacht uit naar het opknappen van de ruimte tussen de flats. De uniforme veldjes worden in overleg met bewoners heringericht en door bewoners beheerd.

Ook bij de uniforme laagbouwoningen bepalen bewoners in belangrijke mate hoe hun huis er uit gaat zien. Zij kunnen daarbij kiezen uit verschillende opties: uitbouw van de badkamer, opbouw van een extra verdieping, aanbouw van een serre of een balkon.



Aan het winkelcentrum Admiraalsplein wordt nog hard gewerkt. De gemeente heeft er onlangs het winkelgedeelte 'de Koophoek' opgekocht. Ook is op het plein een woon-zorgcomplex gerealiseerd en zijn twee flats die in een vervalspiraal zaten, opgeknapt.

De belangrijkste verkeerstechnische ingreep betreft de aanleg van het geluidsscherm langs de A16. Dit gebogen, voor de helft doorzichtig scherm zorgt ervoor dat de geluidsbelasting in de aangrenzende woningen op een acceptabel niveau komt. Ook dringt het geluid van de weg nauwelijks meer door in de wijk. Om het verharde oppervlak in de wijk terug te dringen, zal de bestrating van

parkeerplaatsen en toeleidende wegen vervangen worden door speciaal (schelpen)zand. Aanvullend komt er, ten koste van een aantal parkeerplaatsen, meer groen en een waterloop. Hierdoor krijgt het geheel een parkachtige uitstraling wat de beleving van de wijk zeker ten goede gaat komen. Verder liggen er nog plannen om het sluipverkeer en het niet wijkgebonden verkeer tegen te gaan, om een fietsviaduct aan te leggen en om per buurt een verkeerscirculatieplan op te stellen.



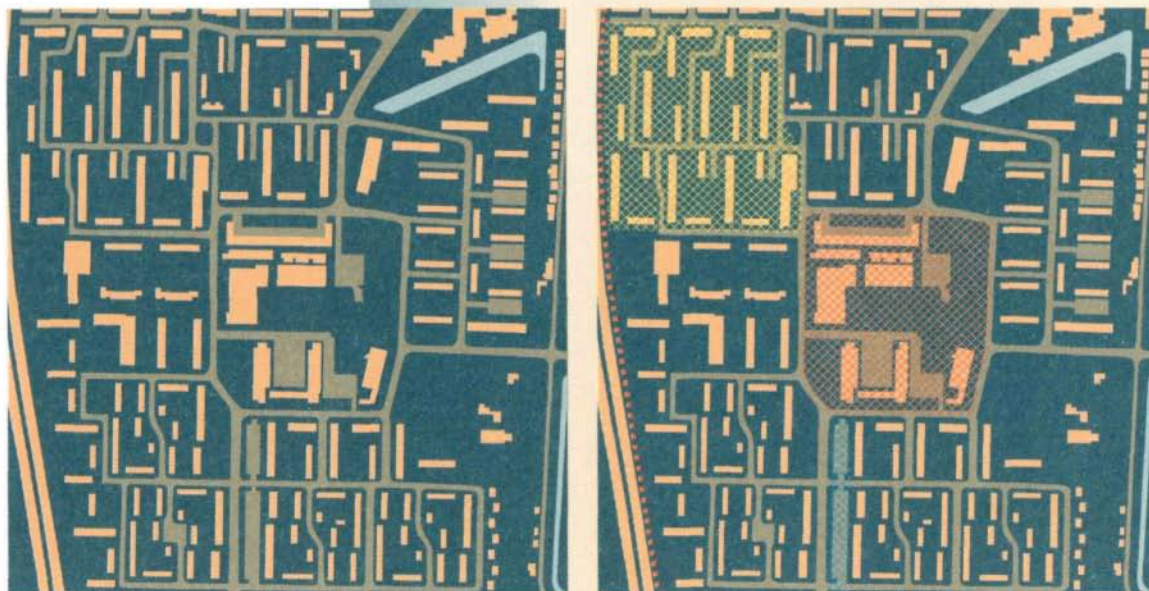
Geslaagde operatie

De Landelijke Stadsvernieuwingsprijs voor 1997 is toegekend aan Wielwijk. De jury sprak van een 'vliegwieleffect': het enthousiasme voor het ene plan lokt initiatieven voor een volgende stap uit en zo verder. Naast de herinrichting van het Admiraalsplein heeft met name het geluidsscherm enorm bijgedragen aan een leefbare wijk. Niet alleen door het terugbrengen van de geluidsoverlast van de A16 in de wijk. Ook het feit dat het scherm er op aandringen van bewoners (eerder) gekomen is, draagt volgens bewoners bij aan de leefbaarheid. "Bewoners zijn serieus genomen, en dat betaalt zich uit in andere projecten", aldus de coördinator wijkbeheer.

Nazorg

Via integraal wijkbeheer, en met behulp van instrumenten als wijkbeheeroverleggen, jaarplannen, wijkschetsen en wijkontwikkelingsplannen blijft Wielwijk continu aan de slag om de leefbaarheid in de wijk te behouden en te verbeteren. Daarin heeft verkeer als onderdeel van wonen/woonomgeving zijn plaats naast welzijn, weten (=onderwijs), werken en wetten (= integrale veiligheid). Deze 5 W's vormen een goed voorbeeld van een integrale aanpak voor een leefbare wijk.

Wielwijk, oude en nieuwe situatie



- bebouwing
- wegen
- water
- overig
- herinrichting winkelcentrum
- ecologisch herinrichten / beheer i.s.m. bewoners
- vervangen parkeerterrein door water
- geluidsscherm langs A16

Drie belangrijke tips

Inzet verkeersmaatregelen voor leefbaarheidsdoelen Verkeersmaatregelen in bestaande wijken zijn veelal primair gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast is ook het terugdringen van verkeersoverlast een belangrijk doel van verkeersingrepen. Hoewel beide doelen nauw samenhangen met het vergroten van de leefbaarheid, wordt die relatie momenteel maar weinig in breder verband gelegd. Het geluidsscherm langs de A16 in Wielwijk is daar een mooi voorbeeld van. Oorspronkelijk bedoeld om de geluidsoverlast van de aangrenzende woningen tot aanvaardbare proporties terug te brengen, bleek de maatregel een veel grotere impact op de leefbaarheid in de wijk te hebben dan gedacht. Het scherm heeft namelijk niet alleen de bewoners verlost van overmatig verkeerslawaaï, maar bleek tevens katalysator voor diverse andere, leefbaarheidsverhogende projecten in de wijk.

Verkeer en milieu gaan samen Steeds vaker dringt bij gemeenten het besef door dat ook bestaande (naoorlogse) wijken duurzaam kunnen worden 'ontwikkeld'. In Dordrecht is de gemeente bezig met het realiseren van een stadsecologisch beheerplan. Op het gebied van verkeer zal dit in Wielwijk leiden tot het verminderen van het verhard oppervlak van overgedimensioneerde straten en parkeerplaatsen. Daarvoor in de plaats komen groen, schelpenpaden en waterlopen. De parkeerplaatsen zullen vervolgens worden afgekoppeld van het riool, zodat het (schone) regenwater wordt opgevangen in een eigen waternetwerk van de wijk. Dit komt niet alleen de milieukwaliteit ten goede, maar draagt bovendien bij aan het doorbreken van de saai ingerichte openbare ruimte in de wijk.

Verkeer in integrale aanpak De integrale aanpak van Wielwijk blijkt een geschikte en bewezen aanpak voor wijkverbetering. De deelname van verkeer is ook hier, zoals wel vaker het geval bij vergelijkbare processen, geregeld op ad-hoc basis. Gezien de betekenis van de verkeersmaatregelen voor de leefbaarheid ligt een vaste vertegenwoordiging in een projectgroep of vergelijkbare overlegvorm echter meer voor de hand. Hierdoor kan een gemeentelijke verkeersafdeling het initiatief meer naar zich toe trekken en zien ook de andere disciplines, dat verkeer de leefbaarheid in de wijk serieus neemt.



K. P. De Boon
coördinator wijkbeheer
Wielwijk

De coördinator wijkbeheer

"Hoezo een verschraalde portiekwijk? Je moet er maar eens komen kijken"

"Bewoners zijn serieus genomen, en dat betaalt zich uit in andere projecten"

Feiten en cijfers over Wielwijk

type wijk	(ex) verschraalde portiekwijk
omvang	circa 70 hectare
aantal woningen	2.554
inwoners (1-1-1998)	5.965
verhouding huur/koop	90/10
voorzieningen	wijkwinkelcentrum en woonzorgcomplex
verkeersmaatregelen	geluidsscherm herinrichting parkeerplaatsen
overige maatregelen	herinrichting Admiraalsplein (inclusief winkelcentrum) aanbrengen differentiatie in woningvoorraad (HOLA-aanpak) realisatie woonzorgcomplex herinrichting openbare ruimte tussen flats werkgelegenheids- en scholingsprojecten

beoordeling case op algemene taakstellingen (Hoe meer +++, hoe meer verbeterd; 0 = geen verbetering; - = verslechterd)

verbeteren ruimt. kwal. verblijfsgebieden voetgangers:	+++
verbeteren concurrentiepositie fiets in wijk/stad:	+
verbeteren ontsluiting openbaar vervoer:	0
ontmoedigen gebruik auto, met name in wijk zelf:	0
verlagen snelheid auto in woonbuurt:	0
reducen parkeer'overlast':	+

status	totale uitvoeringsduur 8 jaar (1990 - 1998 en verder)
--------	---

6

Lessen voor leefbare naoorlogse wijken



De leefbaarheid in veel naoorlogse (portiek- en hoogbouw-)wijken is met name in de afgelopen 10 à 15 jaar onder druk komen staan. Daarvoor zijn uiteenlopende oorzaken aan te wijzen, zoals een matige en eenzijdige woningvoorraad, uitstroom van draagkrachtige bewoners en instroom van groepen met een zwakke sociaal-economische status, verloedering van de (woon)omgeving, problemen met (allochtone) jongeren, criminaliteit en hoge werkloosheid. Ook op het gebied van verkeer komen in de wijken specifieke problemen voor, zoals overgedimensioneerde wegen, (mede daardoor) te hard rijden, matige bereikbaarheid met het openbaar vervoer en onveilige fiets- en voetpaden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de (politieke) aandacht momenteel uitgaat naar de aanpak van naoorlogse wijken. Een integrale aanpak wel te verstaan, die ertoe moet leiden dat door een gezamenlijke inzet van alle betrokken partijen de wijken weer leefbaar en aantrekkelijk voor (toekomstige) investeerders en bewoners worden, liefst tot ver in de volgende eeuw. Verkeerskundigen zijn vanzelfsprekend een belangrijke partij.

Deze brochure probeert duidelijk te maken dat verkeersmaatregelen van (grote) invloed kunnen zijn op de leefbaarheid in wijken. Niet alleen door het oplossen van een verkeersprobleem zelf, maar vooral ook door de spin-off ervan. Daarnaast blijken, in het kader van leefbaarheid, verkeersingrepen ook nog eens toegepast te kunnen worden zonder dat er sprake is van een evident verkeersprobleem. Kortom, verkeer en leefbaarheid zijn nauw met elkaar verbonden in de herstructureringsopgave van naoorlogse wijken. De praktijkvoorbeelden in de brochure vormen dan ook een inspiratiebron voor verkeerskundigen. Onderstaande lessen, die meer procesmatig van aard zijn, kunnen daarbij behulpzaam zijn.

Wees er op tijd bij

Ervaringen uit het verleden wijzen uit, dat verkeerskundigen veelal een rol in het planproces hebben of krijgen als het (ontwerp)plan reeds op tafel ligt. De komende integrale herstructureringsplannen voor naoorlogse woonwijken bieden verkeerskundigen de gelegenheid tijdig in het planproces te stappen. Zeker gezien de invloed van verkeer op de leefbaarheid in deze wijken is het niet meer dan logisch, dat een verkeersafdeling niet alleen vertegenwoordigd is in werkgroepen, maar ook deel uitmaakt van een project- of stuurgroep. Met een goed opgezette organisatiestructuur ontstaat bovendien een waardevol netwerk van participanten, dat ook na voltooiing van het werk zijn waarde houdt. Zo krijgt bijvoorbeeld een verkeersafdeling door afvaardiging in project- en/of werkgroep een naam en gezicht, wat korte lijnen en daardoor slagvaardiger handelen oplevert. Dit soort ogenschijnlijk onbenullige zaken blijken van groot belang, niet alleen tijdens maar ook na het planproces. Wel moet de afvaardiging beschikken over voldoende beslissingsbevoegdheid, want alleen meepraten en weinig kunnen doen werkt averechts.

Verder mag een afdeling verkeer, meer dan nu het geval is, best het voortouw nemen bij het verbeteren van de leefbaarheid in naoorlogse wijken. Een integrale wijk-aanpak biedt verkeerskundigen dan ook de mogelijkheid om preventief of pro-actief aan de slag te gaan. Op die manier kan gebroken worden met de 'traditie' dat de put pas gedempt wordt nadat het kalf is verdronken. Wanneer er al initiatieven of planprocessen in een wijk operationeel zijn, dan kan verkeer daar het beste bij aansluiten. Zo kan worden meegelift met bijvoorbeeld de herinrichting van de openbare ruimte of nieuwbouw van woningen.

Op naar een wijkgericht verkeersbeleid

Integraal wijkgericht werken komt doorgaans het best tot uiting wanneer betrokken partijen opereren vanuit hun eigen wijkgericht beleid. Voor een verkeersafdeling kan dit, voorzover nog niet van toepassing, aanleiding zijn om over te gaan naar een wijkgericht verkeersbeleid. Concreet betekent dit bijvoorbeeld, dat per wijk wordt aangegeven waar de problemen liggen, welke ingrepen reeds genomen zijn en welke in aanmerking komen, welke financiële middelen open staan en hoe de planning er uitziet.

Vooruitlopend op deze ontwikkeling verdient het aanbeveling om nu al voor die wijken aan de slag te gaan, waarvan bekend is dat ze (op onderdelen) zullen worden heringericht. Zodat u als verkeerskundige beslagen ten ijs komt!

Wijkgericht werken betekent niet dat de ontwikkelingen in een wijk los gezien worden van de ontwikkelingen elders in de stad of regio. De wijk is geen eiland, maar vormt een onlosmakelijk geheel met haar omgeving. In wijkgericht verkeersbeleid komt minimaal tot uitdrukking hoe de problematiek van de wijk zich verhoudt tot de rest van de stad. Want soms ligt de beste oplossing voor wijkproblemen buiten de wijk.

De wijk aan de monitor

In het verlengde van voorgaand punt kan niet genoeg benadrukt worden, dat een goede monitoring van essentieel belang is voor (wijkgericht) verkeersbeleid. Het verdient dan ook aanbeveling om zowel voor als na de uitwerking van plannen de mening van bewoners te peilen. Zij weten immers precies wat er mis is in de wijk en wat er moet gebeuren. Bij zo'n meting kan vaak aangesloten worden bij bestaande peilingen of monitoronderzoeken. Een daarvan is bijvoorbeeld de GSB-leefbaarheidsmonitor. Hoewel in de monitor enkele verkeersaspecten zijn opgenomen, blijft het echter vrij summier. Om meer te weten te komen, zullen extra (lokaal specifieke) vragen opgenomen moeten worden. Daarvoor bestaat ruimte, dus verkeerskundigen, grijp uw kans!

Monitoring is niet alleen zinvol ten tijde van een planproces, maar dient met zekere regelmaat plaats te vinden. De gegevens uit een monitor zorgen er immers voor dat een continue evaluatie mogelijk is, zodat tijdig ingespeeld kan worden op voor de wijk cruciale ontwikkelingen.

Draagvlak en communicatie: neem bewoners serieus

Een belangrijke voorwaarde voor succesvol ingrijpen in een buurt is, dat alle partijen het beseft hebben dat er iets moet gebeuren en dat de gekozen aanpak ook de juiste is. Investeren in draagvlak vooraf bespoedigt het verdere planproces aanzienlijk. Realiseer dat bewoners 24 uur per dag in de wijk wonen en daarmee de kenners bij uitstek zijn. Maak daarom zoveel mogelijk gebruik van deze kennis en de contacten van bewoners met bijvoorbeeld opbouwwerk en welzijnsinstellingen. En zorg dat plannen een co-productie zijn, want dat vergroot het draagvlak voor uitvoering aanzienlijk.



Een goede communicatie richting betrokken partijen, en dan vooral richting bewoners, is van cruciaal belang voor een breed draagvlak voor de plannen. Daar mag absoluut niet op 'bezuinigd' worden. Als de communicatie niet goed is, dan kan zelfs het beste plan sneuvelen. Een uitdrager van het plan moet dan ook beschikken over een zekere zendingsdrang.

Samenhang in maatregelen

Bij een integrale aanpak dienen verkeersmaatregelen zoveel mogelijk in samenhang ontwikkeld te worden. Het geïsoleerd inbrengen van maatregelen kan namelijk tot gevolg hebben, dat het beoogde effect niet wordt verkregen, aangezien het een ook het ander kan beïnvloeden. Wanneer verkeersmaatregelen in een samenhangend pakket worden ingebracht, voorkomt dat symptoombestrijding en kies voor structurele oplossingen. Herinrichtingsplannen lenen zich daar immers goed voor. En besef dat er met een integraal plan meer mogelijk is dan met afzonderlijke plannen, alleen al door het bij elkaar brengen van financiële middelen.

Tenslotte is het van belang, dat integrale plannen van a tot z worden uitgevoerd, waarbij (tussentijdse) compromissen of 'halve maatregelen' zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Er mogen geen rotte appels in de mand achterblijven.

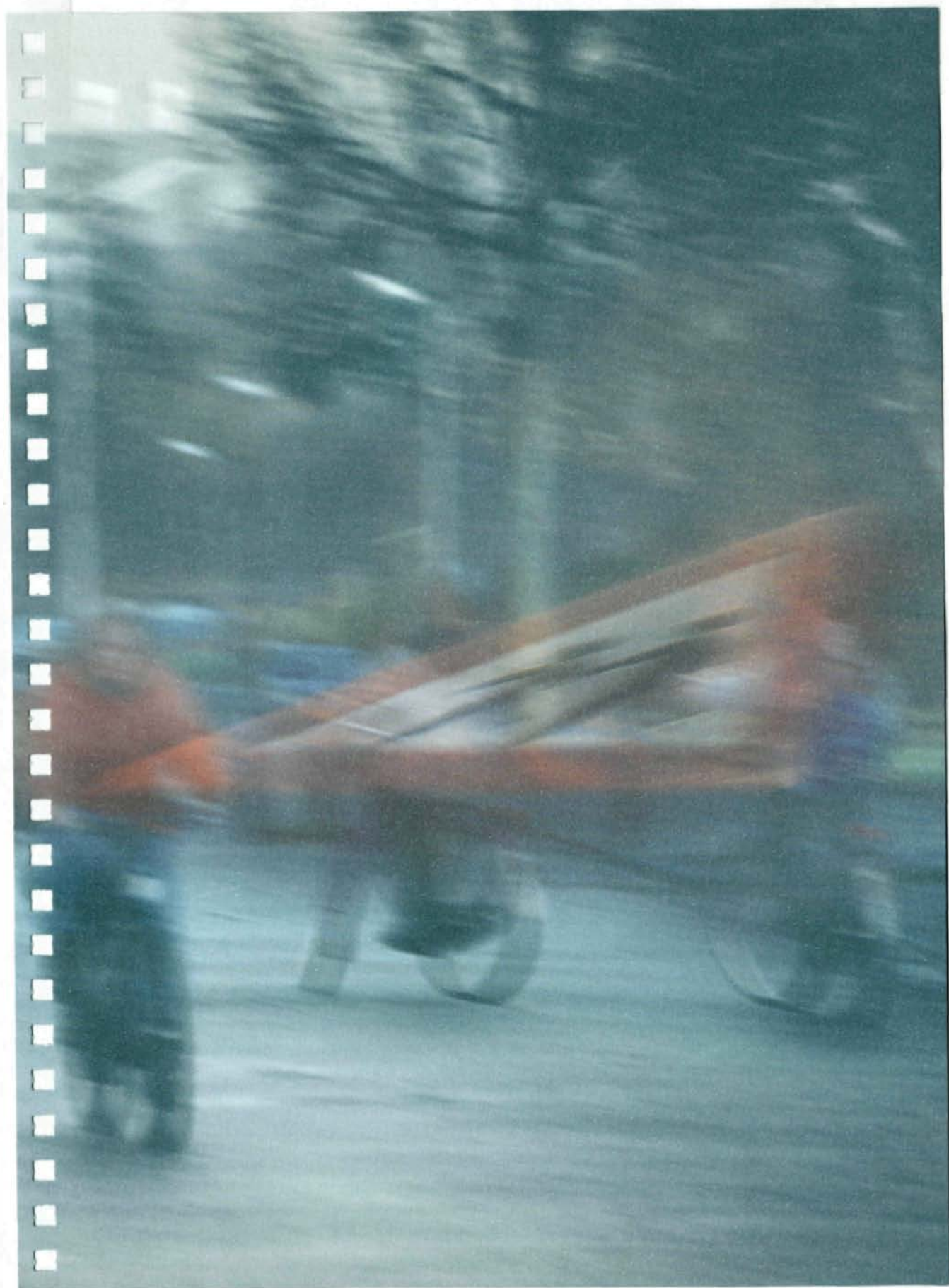
Minder prominente plaats voor de auto ten gunste van andere functies en vervoersconcepten

In vergelijking met stedenbouwkundigen kiezen verkeerskundigen bij verkeersproblemen nogal eens voor technische maatregelen, zoals meer wegen of herinrichting ervan. In het kader van leefbaarheid kan met die 'traditie' gebroken worden. Vooral in naoorlogse wijken kan de leefbaarheid gediend zijn met minder wegen en asfalt, zonder daarbij de verkeersveiligheid en doorstroming geweld aan te doen. Zo kan bijvoorbeeld het verhard oppervlak van parkeerplaatsen worden teruggedrongen door gebruik te maken van een meer natuurlijke bedekking, kunnen overbodige wegen worden herbestemd tot groen- of woongebied, of kunnen parkeerplaatsen geclusterd worden, waardoor de vrijkomende ruimte kan worden herbestemd.

Daarnaast gaan verkeerskundige maatregelen prima samen met stedenbouwkundige ingrepen, zoals in het geval dat geluidsoverlast door verkeer wordt tegengegaan met geluidswalwoningen, of de snelheid van het autoverkeer in de wijk wordt gereduceerd door een visuele wegversmalling, verkregen middels aanvullende bebouwing.

Tenslotte passen ook nieuwe vervoersconcepten, zoals bijvoorbeeld openbaar vervoer op maat, prima in een integrale aanpak van wijken. Door gebruik te maken van kleine, vraagafhankelijke busjes, kan de geluids- en stankoverlast van zwaar busverkeer door de wijk worden teruggedrongen. Bovendien kunnen hiermee wijken, die slecht of niet door het openbaar vervoer zijn ontsloten, beter bediend worden.





**Typologie
van naoorlogse wijken**



Dè naoorlogse wijk bestaat niet; ze zijn er in soorten en maten. In navolging van de nota Stedelijke vernieuwing is in deze brochure aangesloten bij de volgende typologie:

Vergrijsde portiekwijk In deze wijk domineren de meergezinswoningen het beeld. Ruim de helft ervan bestaat uit (lage) portiekflats. Het voorzieningenniveau is doorgaans goed. De wijk wordt voornamelijk bewoond door ouderen, telt weinig jongeren en komt vooral voor in de vier grote steden.

Verschraalde portiekwijk Dit type wijk is voornamelijk terug te vinden in de grote en middelgrote steden. Het aandeel lage (portiek)woningen is er het hoogst, evenals het percentage huurwoningen en het percentage buitenlanders en werklozen. De woningen zijn klein en de huren laag. De wijk wordt door bewoners het minst aantrekkelijk gevonden.

Recente hoogbouw doorgangswijk In deze wijk domineren met name de hoge flats en de maisonnette-woningen. De wijk komt veel voor in middelgrote steden, maar ook in kleine en grote steden staat dit type wijk. Het is een echte doorstroomwijk. Er zijn relatief weinig voorzieningen. Het aandeel huurwoningen, evenals het aandeel jongeren (met een hoog opleidingsniveau), buitenlanders en werklozen is hoog.

Recente laagbouw gezinswijk Deze wijk bestaat voor maar liefst tweederde uit rijtjeswoningen en komt voornamelijk voor in de kleinere woonplaatsen. De kwaliteit van de woning alsmede de woonomgeving is goed. De huren en koopprijzen liggen relatief hoog en er wonen voornamelijk gezinnen.

Welvarende laagbouwwijk Dit type wijk is ook overwegend terug te vinden in de kleinere woonplaatsen. Koopwoningen zijn dominant, waarvan het merendeel valt in de

categorie 'twee-onder-één-kap-woning' en vrijstaande woning. Er wordt weinig verhuisd. De tevredenheid onder de mensen is groot, ondanks een laag niveau aan voorzieningen.

Centrale vroeg-naoorlogse rijtjeswijk Deze dicht bij centrum liggende woonwijk kenmerkt zich door een mix van voornamelijk rijtjeswoningen, lage flats en 'tweekappers'. Het aandeel huurwoningen, met overwegend lage huren, is vrij laag. Er wonen veel gezinnen met oudere kinderen en ouderen. Verder telt de wijk veel bedrijvigheid en het aandeel winkels ligt er het hoogst.

Gemiddelde naoorlogse wijk Dit type wijk heeft weinig karakteristieke kenmerken. Het is een doorsnee naoorlogse wijk die veel voorkomt in middelgrote en kleine gemeenten. Het aandeel etagewoningen is wat kleiner dan in andere naoorlogse wijken terwijl het aandeel 'twee-kappers' en vrijstaande woningen wat groter is. Er wonen vrij veel gezinnen met oudere kinderen.

Bovenstaande typologie is afkomstig uit 'naoorlogse wijken in beeld, wijktypologie en analyse lokale aanpakstrategieën voor woonwijken uit 1946-1980', RIGO, november 1995.

Geraadpleegde literatuur

- (Verkeers)duurzame herinrichting van woonwijken. Verkenning van de kennisbehoefte aan de hand van drie voorbeelden; bureau Goudappel Coffeng, 27 maart 1997
- Verkeer en leefbaarheid bij herinrichting woonwijken. Inventarisatieonderzoek onder gemeenten; RIGO Research en Advies BV, februari 1998
- Naoorlogse wijken in beeld. Wijktypologie en analyse lokale aanpakstrategieën voor woonwijken uit 1946 -1980; RIGO Research en Advies BV, november 1995
- Ontwerpnota Stedelijke vernieuwing; VROM, projectgroep herijking BELSTATO, april 1997
- Reader leefbaarheidsdialoog; projectgroep Leefbaarheid Inspectie Volkshuisvesting, oktober 1998
- (concept) Handleiding startprogramma Duurzaam Veilig; CROW, februari 1998
- Marktverkenning 'autoarme gebieden' in bestaande woonwijken. Naar een wijkgericht verkeersbeleid; bureau CEA, maart 1995
- Project draagvlak. Een onderzoek naar open planprocessen; Eva Pel en Jeroen Verbart, Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies, oktober 1997
- Stadsbus-aan-Huis gemeente Harderwijk; Bestuur en Management Consultants, Leusden, mei 1996
- Holtenbroek, eindrapport 1^e fase; gemeente Zwolle, 1989
- Bouwen op geluidsbelaste locaties. Ruimte voor nieuwe woningtypen; Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting, Rotterdam, 1998
- (concept) Uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+. Een nieuwe visie op de toekomst; gemeente Haarlem, februari 1998
- Voorbereiding plan van aanpak Slaaghwijk; gemeente Leiden, maart 1989
- Logboek Slaaghwijk 1986 - 1997; gemeente Leiden, 1997
- Plan van aanpak stadsvernieuwing Lekkumerend-west; gemeente Leeuwarden, oktober 1991
- Wielwijk vernieuwt; gemeente Dordrecht, maart 1992
- Wielwijk vernieuwt verder; gemeente Dordrecht, april 1996

Verantwoording

De tekst van deze brochure is tot stand gekomen op basis van schriftelijke, telefonische en mondelinge informatie van sleutelpersonen (met name verkeerskundigen en stedenbouwkundigen) in diverse steden van Nederland. Verder hebben aan deze brochure hun medewerking verleend:

Leiden:

F. Verheijen (stedenbouwkundige/architect bij
bureau Verheijen/Verkoren/de Haan)

Leeuwarden:

H. van Riezen (verkeerskundige gemeente Leeuwarden)

Dordrecht:

K. P. de Boon (coördinator wijkbeheer Wielwijk)

Begeleidingscommissie:

M. de Graaf (ministerie van Verkeer en Waterstaat, AVV)

C. Harteveld (ministerie van Verkeer en Waterstaat, AVV)

B. Zinn (ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGP)

H. Bergman (ministerie van VROM, bestuursdienst)

J. Rùigrok (NIROV)

J. Koetsenruijter (gemeente Delft)

Colofon

Deze uitgave is tot stand gekomen onder toezicht van het Platform voor Duurzaam Stadsverkeer in samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Uitgever:

CROW, Ede

Tekst brochure

Van Dijk, Van Soomer en Partners B.V., Amsterdam

(Han Bruinink, Martin van der Gugten, Erik Hagens)

Vormgeving, lithografie en productie:

(Eric van Casteren) Grafische Vormgeving, Den Haag (Auke Holwerda)

Fotografie:

Marsel Loermans, Den Haag

Robert Schilder, Den Haag (omslag)

Ger van der Vlucht, Leiden

Gemeente Zwolle, Gemeente Leeuwarden en Gemeente Groningen

Illustraties pag. 16 t/m 31

Pepijn van den Nieuwendijk, Den Haag

Kaartmateriaal:

Han Jansen, Doesburg

Druk:

vanGrinsven drukkers bv, Venlo

© december 1998

ISBN 90-6628-295-9

Eerdere uitgaven in deze reeks zijn:

- 1 Steden die lang meegaan**
ONTMOETINGEN VAN VERKEERSPLANOLOGEN MET STEDENBOUWKUNDIGEN OP VINEX-LOCATIES
CROW, Ede • augustus 1996
- 2 Gedrag belicht**
HET NUT VAN GEDRAGSKUNDE IN GEMEENTELIJK VERKEERSBELEID
CROW, Ede • september 1996
- 3 Binnenstadsmonitoring Economie en Verkeer**
WERKEN AAN EEN BETERE BINNENSTAD DOOR EEN BETERE BEREIKBAARHEID
CROW, Ede • september 1996
- 4 Structuren naar de toekomst**
KANSEN VOOR OPENBAAR VERVOER IN DE STAD
CROW, Ede • november 1996
- 4^a Kansen voor openbaar vervoer in de stad**
INVESTEREN MET MEERWAARDE
CROW, Ede • november 1996
- 5^a Hart voor de stad**
GEMEENTEN EN BEDRIJFSLEVEN WERKEN SAMEN AAN BEREIKBARE BINNENSTEDEN
CROW, Ede • december 1997
- 5^b Samen bijdragen aan een gezond stadshart**
FINANCIËLE INSTRUMENTEN VOOR PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING AAN BEREIKBARE BINNENSTEDEN
CROW, Ede • december 1997
- 6 Woonomgeving en verkeersruimte**
OMGEVINGSKWALITEIT ALS UITGANGSPUNT BIJ HET VERKEERSONTWERP VAN NIEUWE WOONWIJKEN
CROW, Ede • april 1998
- 7 Draagvlak voor verkeersbeleid**
HET GRONINGSE OPEN PLANPROCES ALS VOORBEELD
CROW, Ede • december 1998
- 8 Markt voor woonparken**
MARKTVERKENNINGEN NAAR DE BEHOEFTE AAN WOONPARKEN OP EEN RIJ GEZET
CROW, Ede • december 1998
- 9 Sturen in de stad**
DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT IN STEDELIJKE GEBIEDEN
CROW, Ede • december 1998
- 10 Stadsgesprekken economie en verkeer binnensteden**
VISIEVORMING ALS BASIS VOOR VERKEERSMAATREGELEN
CROW, Ede • december 1998
- 11 Samen meten, samen regelen**
DE BINNENSTADSMONITOR: ACHTERGROND, OPZET EN ERVARINGEN
CROW, Ede • december 1998