

Een leefbare bloemkoolwijk



Ontwerpend onderzoek naar de herinrichting
van de openbare ruimte in Tuikwerd (Delfzijl)



Colofon

Afstudeeronderzoek
Bachelor Built Environment
Major Ruimtelijke Ontwikkeling
Institute of Future Environments

Onderzoeker/student

Noah Hancke
Studentnummer: 415828
n.b.hancke@st.hanze.nl
hancke@hkbs.nl
+49 1575 0746919

Opdrachtgevers



HKB Stedenbouw & Landschap
www.hkbs.nl
Boterdiep 63
9712 LK Groningen
Nederland

Contactpersoon

Jeroen Leemans
leemans@hkbs.nl
+31 6 15074913



Hanzehogeschool Groningen
www.hanze.nl
Zernikeplein 7
9747 AS Groningen
Nederland

Contactpersoon

Bert van der Moolen
b.van.der.moolen@pl.hanze.nl
+31 6 51788171

Voorwoord

Wanneer ik mijn Duitse vrienden en familieleden vertelde dat mijn afstudeeronderzoek over een bloemkoolwijk gaat, was heel wat uitleg nodig. De bloemkoolwijk is een typisch Nederlands fenomeen en de naam draagt alleen maar bij aan het unieke karakter. Het lijkt mij niet waarschijnlijk dat er in de wereld nog meer typen woonwijken vernoemd zijn naar een lokale groentesoort. In de lange reeks afstudeerprojecten over bloemkoolwijken – ik kon er maar liefst zes vinden¹ – neemt mijn onderzoek dan ook een bijzondere positie in. Veel studenten en onderzoekers hebben het type wijk onderzocht vanuit een persoonlijke binding. Ze zijn er opgegroeid, hebben er lange tijd gewoond en droegen de wijken altijd al een warm hart toe. Ikzelf kwam voor de eerste keer in aanraking met bloemkoolwijken tijdens mijn studie. Ik heb nooit in een bloemkoolwijk gewoond en kijk als internationale student veel meer met de blik van een buitenstaander. Toch is deze blik uiteraard gekleurd. Als student Ruimtelijke Ontwikkeling is het mijn voornaamste motivatie om een bijdrage te leveren aan duurzame en leefbare steden. Duurzaamheid en leefbaarheid zijn twee begrippen die in de ontstaansgeschiedenis van de bloemkoolwijken van groot belang waren. Het fascineert mij dat de architecten en stedenbouwkundigen in de jaren '70 hebben gewerkt vanuit dezelfde idealen die vandaag de dag weer in toenemende mate worden nagestreefd. Het idee van autoluwe woonerven waar kinderen spelen en burens elkaar ontmoeten, omgeven door kwaliteitsvol groen, spreekt mij heel erg aan. Ook al is het idee van een maakbare samenleving inmiddels achterhaald, leek het mij erg uitdagend om een keer dieper in de ontwerpfilosofie van de bloemkoolwijk te duiken en te kijken hoe de potentie die erin zit beter kan worden benut. Ik hoefde dan ook niet lang na te denken toen er bij HKB Stedenbouw & Landschap behoefte bleek te zijn aan onderzoek naar een bloemkoolwijk, namelijk de wijk Tuikwerd in Delfzijl. Vanaf het moment dat mijn begeleiders en ik het over het onderwerp eens werden, kon ik het niet meer loslaten. Naast de werkzaamheden voor dit onderzoek die ik met veel motivatie en enthousiasme heb uitgevoerd, ben ik ook in mijn vrije tijd bewust gaan fietsen en wandelen door bloemkoolwijken. Het was een leuke onderzoeksperiode die voor mij veel inzichten heeft opgeleverd, niet alleen met betrekking tot de specifieke wijk. Ik heb mij kunnen verdiepen in de grondslagen van het stedenbouwkundig ontwerp en heb op een brede manier mijn onderzoeks- en ontwerpvaardigheden kunnen verbeteren.

Graag wil ik iedereen bedanken die heeft bijgedragen aan dit onderzoek. Ten eerste zijn dit de mensen die de tijd hebben genomen om mij een interview te geven: Reinier Gerritsen, Ruben Ferwerda, Mark Sekuur, Karin Peeters, Jerzy Kasemier en Jasper Benus. Ten tweede zijn dit mijn twee begeleiders die mij telkens hebben geholpen toen ik even verdwaald was in de roosjes van de bloemkool: Bert van der Moolen als mijn docentbegeleider en Jeroen Leemans als mijn praktijkbegeleider. Ten derde wil ik mijn reviewgroep bedanken: het gaf mij veel steun om met Anouk Kuipers, Maarten Eggenkamp en Hein Kroodasma regelmatig waardevol feedback te kunnen uitwisselen. Tenslotte bedank ik mijn collega's bij HKB Stedenbouw & Landschap met wie ik een plezierige samenwerking heb gehad. Naast Jeroen Leemans die mij heeft begeleid en Jasper Benus die ik heb mogen interviewen, hebben vooral Mark Venema en Suzy Leemans bijgedragen aan dit onderzoek door mij feedback te geven.

Groningen, 21 mei 2024

Noah Hancke

¹ (Koch, 2022; Meulendijks, 2010; Nijhuis, 2010; Peppelenbosch, 2011; Sanders, 1999; Steinvooort, 2011)

Samenvatting

Tuikwerd is een woonwijk tussen Delfzijl en Appingedam in de gemeente Eemsdelta. Het heeft grotendeels het karakter van een bloemkoolwijk, een type wijk dat in de jaren '70 vaak is gebouwd. De leefbaarheid in Tuikwerd is de afgelopen jaren afgenomen en heeft een zorgwekkend laag niveau bereikt. Er zijn plannen om de wijk te gaan vernieuwen. Dit onderzoek kijkt naar de bijdrage die de herinrichting van de openbare ruimte kan leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid in Tuikwerd. Het bouwt voort op een stedenbouwkundige visie van HKB Stedenbouw & Landschap.

Op basis van literatuuronderzoek zijn de begrippen openbare ruimte en leefbaarheid gedefinieerd. Leefbaarheid wordt in dit onderzoek opgevat als een verzamelbegrip voor tien thema's die de ruimtelijke en sociale kwaliteit in een wijk beïnvloeden.

Een analyse van de openbare ruimte in Tuikwerd laat zien dat de inrichting niet optimaal bijdraagt aan de leefbaarheid in de wijk. Er zijn veel kwaliteiten aanwezig. De meeste woonerven hebben de potentie tot hoogwaardige speel- en ontmoetingsplekken. De wijk kent veel groen en mooie wandelroutes. Maar er zijn ook kwetsbaarheden. Deze hebben te maken met een dominante aanwezigheid van de auto, onaantrekkelijke achterkanten en ontoegankelijk groen. Op veel plekken in de wijk is geen toezicht.

Op basis van referentieonderzoek en expertinterviews zijn oplossingsrichtingen verzameld. Hiermee is een gereedschapskist samengesteld voor de herinrichting van de openbare ruimte in een bloemkoolwijk. Er kwamen uiteenlopende ingrepen naar voren, die vervolgens vertaald zijn naar een concreet ontwerp voor Tuikwerd.

Door op een slimme manier om te gaan met voor- en achterkanten ontstaan enerzijds aantrekkelijke speel- en ontmoetingsplekken en anderzijds plekken waar bergingen, schuttingen en parkeren in gebundelde vorm de minste negatieve impact hebben op de openbare ruimte. Dit vereist wel dat ook in het groen tussen de woonerven parkeerplekken worden gecreëerd, maar de ruimte is er. Het conflict tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer kan op deze manier worden opgelost. Tegelijkertijd kan de identiteit van de bloemkoolwijk overeind worden gehouden. Noch het ruime groen, noch de intieme sfeer op de woonerven wordt helemaal opgeofferd voor parkeren. De aanpak kan worden aangevuld door op een passende manier om te gaan met bergingen en erfscheidingen. De meest aantrekkelijke kanten van de woningen en de meest aantrekkelijke openbare ruimtes kunnen elkaar op deze manier versterken, terwijl de minder aantrekkelijke plekken minder zwaar wegen.

De inzichten uit dit onderzoek kunnen worden gebruikt tijdens de vernieuwing van Tuikwerd en ter inspiratie voor andere projecten in bloemkoolwijken. Er is verder onderzoek vereist naar het draagvlak van de voorgestelde ingrepen onder de bewoners van de wijk.

Inhoud

1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Onderzoeksopdracht	7
1.3 Onderzoeksgebied	8
1.4 Leeswijzer	8
2 Theorie	9
2.1 Leefbaarheid: een dynamisch begrip	9
2.2 De openbare ruimte: een graadmeter voor leefbaarheid	9
2.3 De bloemkoolwijk: een concept voor leefbaarheid in de jaren '70	10
2.4 Het woonerf en de openbare ruimte in bloemkoolwijken	10
2.5 Maatschappelijke ontwikkelingen in de openbare ruimte	11
2.6 Herinterpretatie: naar een leefbare openbare ruimte anno 2024	12
3 Methodiek	14
3.1 Analyse	14
3.2 Oplossingsrichtingen	15
3.3 Ontwerp	16
4 Analyse	17
4.1 Ontstaansgeschiedenis	17
4.2 Inventarisatie en typering	18
4.3 Ruimtelijke analyse: inrichting van de openbare ruimte	19
4.4 Sociaalruimtelijke analyse: gebruik van de openbare ruimte	25
4.5 Bewonersavonden	26
4.6 Deskresearch	26
4.7 Kwaliteiten en kwetsbaarheden: leefbaarheid in de openbare ruimte in Tuikwerd	26
5 Oplossingsrichtingen	29
5.1 Referentieonderzoek bloemkoolwijken	29
5.2 Referentieonderzoek De Pas	29
5.3 Interviews	31
5.4 Deskresearch	33
5.5 Bewonersavonden	34
5.6 Gereedschapskist voor de herinrichting van de openbare ruimte	34
6 Ontwerp	35
6.1 Ontwerpopgave	35
6.2 Variantenstudie	36
6.3 Uitwerking	37

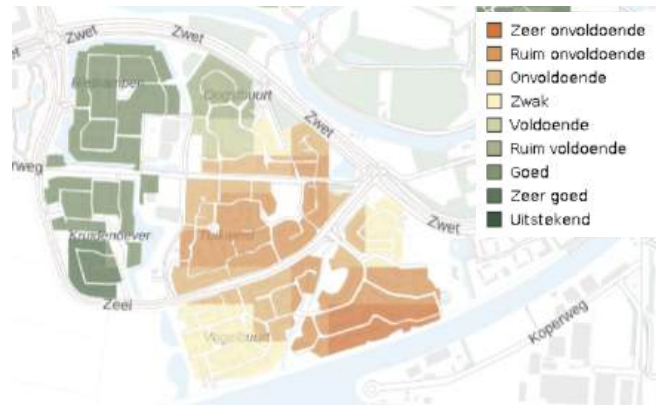
7 Conclusie	41
8 Discussie	42
9 Evaluatie	43
Literatuur	44
Bijlagen	49
Bijlage A: Vergrote versies inventarisatie- en analysekaarten	50
Bijlage B: Fotoanalyse van plekken met een specifieke functie	60
Bijlage C: Observaties	66
Bijlage D: Deskresearch analysefase	73
Bijlage E: Beschrijvingen referentieprojecten	75
Bijlage F: Fotoanalyse De Pas	80
Bijlage G: Gereedschapskist voor de openbare ruimte in een bloemkoolwijk	86
Bijlage H: Variantenstudie	95
Bijlage I: Ontwerptekeningen	105
Bijlage J1: Lijst met geïnterviewde personen	113
Bijlage J2: Interview met Reinier Gerritsen	114
Bijlage J3: Interview met Ruben Ferwerda	121
Bijlage J4: Interview met Mark Sekuur	126
Bijlage J5: Interview met Karin Peeters	130
Bijlage J6: Interview met Jerzy Kasemier	132
Bijlage J7: Interview met Jasper Benus	134
Bijlage J8: Straatinterviews met bewoners in De Pas (Winterswijk)	136
Bijlage J9: Aantekeningen bewonersavond 1	138
Bijlage J10: Aantekeningen bewonersavond 2	139

1 Inleiding

Voor u ligt het eindrapport van een onderzoek naar de herinrichting van de openbare ruimte in de wijk Tuikwerd in Delfzijl. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van HKB Stedenbouw & Landschap in het kader van het afstudeerproject in het vierde jaar van de opleiding Built Environment – Ruimtelijke Ontwikkeling aan de Hanzehogeschool.

1.1 Aanleiding

Volgens de leefbarometer van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2022) wordt de leefbaarheid in grote delen van Tuikwerd als onvoldoende ervaren en is de afgelopen jaren afgenomen (zie figuur 1). Dit komt overeen met de situatie van vergelijkbare wijken uit de jaren '70, zogenoemde bloemkoolwijken. Al meer dan tien jaar geleden is door onderzoekers geconstateerd dat de leefbaarheid in deze wijken onder druk staat (Wasenberg & Lupi, 2011). Het rapport heeft de sprekende titel "Voorkomen is beter dan herstructureren". Sindsdien is in de bloemkoolwijken echter niet veel gebeurd. De inspanningen waren voornamelijk gericht op de wijken uit de jaren '50 en '60. In Tuikwerd is het nu te laat voor een preventieve aanpak. De gemeente Eemsdelta maakt inmiddels plannen om de wijk in de komende jaren grondig te gaan vernieuwen. Het proces wordt multidisciplinair en kent een hoog ambitieniveau (Hoekstra et al., 2023). HKB Stedenbouw & Landschap (2024) heeft voor de vernieuwing van Tuikwerd een stedenbouwkundige visie uitgewerkt.



Figuur 1: Leefbaarheid in Tuikwerd. Overgenomen uit de de leefbarometer van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2022)

Een belangrijke bouwsteen in de stedenbouwkundige vernieuwing van een wijk is de openbare ruimte. "De openbare ruimte is geen restruimte of tussenruimte, maar een essentiële conditie voor de stad om als stedelijke samenleving te kunnen functioneren", schrijven Meyer et. al (2020) in 'Stedenbouw: Kern en perspectieven' (p. 145). Naast de functie voor verkeer en nutsvoorzieningen verwijzen zij naar de betekenis voor de identiteit van een stad. Dit vormt een sterk contrast met de beschrijving van de openbare ruimte in bloemkoolwijken door Ubink & Van der Steeg (2011). Volgens hen is de openbare ruimte vaak juist een "restruimte" en slechts een "afgeleide van de verkavelingsstructuur" (p. 94). Hoe zit dit in Tuikwerd? Doet de openbare ruimte in Tuikwerd recht aan zijn belangrijke maatschappelijke functie of is er sprake van een "restruimte"? Hoe kan de potentie van de openbare worden benut optimaal worden benut om de leefbaarheid te verbeteren? En wat kunnen we leren van de herinrichting van de openbare ruimte in andere bloemkoolwijken? Deze vragen vormen de aanleiding tot dit onderzoek.

1.2 Onderzoeksopdracht

Het onderzoek kan worden gezien als vervolg en verdieping op de stedenbouwkundige visie die HKB Stedenbouw & Landschap (2024) heeft gemaakt. Dit document met de naam "Kansrijk Tuikwerd" bevat ruimtelijke en procesmatige uitgangspunten voor mogelijke stedenbouwkundige ingrepen. Er wordt voorgesteld om "van klein naar groot" te werken: begin met kleine experimenten en schaal deze in het geval van succes op naar de hele wijk. Echter ontbreekt in het document een concrete uitwerking van kleine projecten waarmee kan worden geëxperimenteerd. Ook blijft onduidelijk hoe een brede toepassing ervan zou kunnen leiden tot een verbeterde leefbaarheid in de wijk.

Om deze vervolgvragen te kunnen beantwoorden, is grondig onderzoek nodig. Een aanpak van de openbare ruimte in een bloemkoolwijk heeft in het noorden van het land nog niet plaatsgevonden en de voorbeelden in andere delen van het land zijn schaars. Wat betekenen de specifieke kenmerken van bloemkoolwijken voor het vernieuwen van de openbare ruimte? Welke concrete ingrepen passen bij deze context?

Het doel van dit onderzoek is dan ook om op zoek te gaan naar ingrepen in de openbare ruimte die geschikt zijn om de leefbaarheid in Tuikwerd te verbeteren. Deze kennis dient als voorbereiding op concrete projecten in Tuikwerd in het kader van de vernieuwing van de wijk, maar ook als inspiratie voor de talrijke transformaties van andere bloemkoolwijken in de komende jaren (Blom, 2023, p. 24). Hieruit is de hoofdvraag afgeleid:

Hoe kan de herinrichting van de openbare ruimte een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid in de wijk Tuikwerd (Delfzijl)?

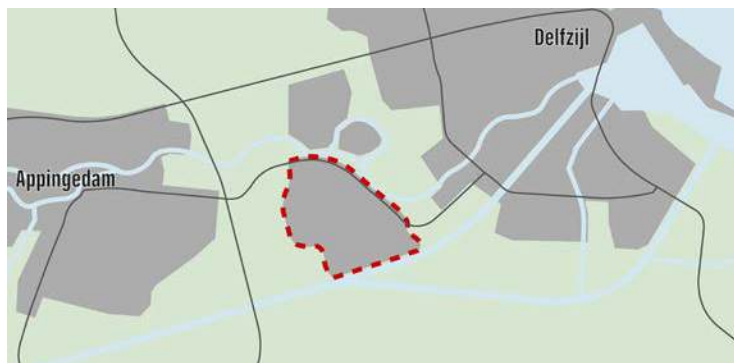
Om deze vraag te kunnen beantwoorden, wordt ten eerste aandacht besteed aan de kwaliteiten en kwetsbaarheden van de openbare ruimte in Tuikwerd met betrekking tot leefbaarheid. Ten tweede wordt onderzoek verricht naar mogelijke oplossingsrichtingen met het doel een gereedschapskist samen te stellen voor de openbare ruimte in bloemkoolwijken. Deze wordt tenslotte toegepast en getest in de wijk Tuikwerd door middel van het ontwerpen van een voorbeelduitwerking.

1.3 Onderzoeksgebied

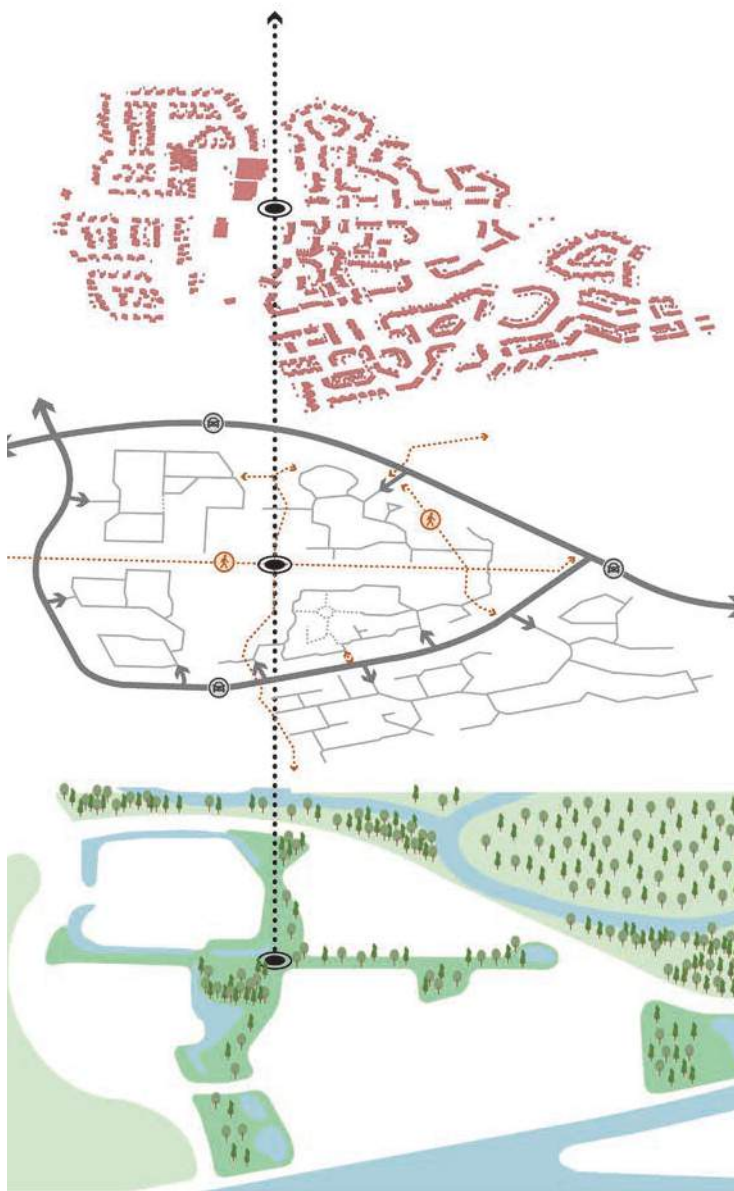
Het onderzoeksgebied omvat de wijk Tuikwerd. De wijk hoort bij Delfzijl en is gelegen in het groen tussen Delfzijl en Appingedam. Figuur 2 laat de ligging van Tuikwerd zien in verhouding tot de twee steden. Figuur 3 laat de structuur van de wijk zien aan de hand van de lagenbenadering. De groenstructuur bestaat uit een kruis van twee groene linten. De verkeersstructuur kenmerkt zich door twee rondwegen die de wijk ontsluiten. Binnen de wijk is sprake van een slingerend wegenpatroon. De bebouwing bestaat uit vijf buurten, waarvan één Tuikwerd heet. Met alleen de aanduiding "Tuikwerd" wordt in dit rapport doorgaans de wijk bedoelt. Als de buurt bedoeld wordt, zal dit door een toevoeging worden vermeld.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk twee een beschrijving van de theoretische uitgangspunten van dit onderzoek. Hoofdstuk drie gaat in op de methodologie. Vervolgens beschrijven de hoofdstukken vier, vijf en zes de resultaten van het onderzoek. Hoofdstuk vier gaat in op de analyse van de openbare ruimte in Tuikwerd. Hoofdstuk vijf beschrijft de ontwikkeling van de gereedschapskist met mogelijke oplossingen. In hoofdstuk zes wordt het ontwerp besproken. De drie laatste hoofdstukken blikken terug op het onderzoek. Hoofdstuk zeven bevat een korte evaluatie. Hoofdstuk acht geeft een verantwoording. Tenslotte beschrijft hoofdstuk negen de keuzes die tijdens het onderzoeksproces zijn gemaakt.



Figuur 2: Ligging Tuikwerd



Figuur 3: Hoofdstructuur Tuikwerd

2 Theorie

Dit hoofdstuk beschrijft het theoretisch kader van dit onderzoek. Paragraaf 2.1 geeft een definitie van leefbaarheid en laat zien dat voor dit onderzoek een eigentijdse invulling van het begrip nodig is. Paragraaf 2.1 definieert de openbare ruimte en beschrijft het belang ervan voor de leefbaarheid. Paragraaf 2.3 beschrijft de ontstaansgeschiedenis en de kenmerken van bloemkoolwijken als een uitwerking van de opvattingen over leefbaarheid in de jaren '70. Vervolgens kijkt paragraaf 2.4 naar de rol van de openbare ruimte in de bloemkoolwijken en introduceert het idee van heet woonerf. Paragraaf 2.5 geeft een overzicht over de maatschappelijke ontwikkelingen die sinds de aanleg van de bloemkoolwijken van invloed zijn geweest op de leefbaarheid in de openbare ruimte. Tenslotte beschrijft paragraaf 2.6 een aantal uitgangspunten voor het onderzoek.

2.1 Leefbaarheid: een dynamisch begrip

Leefbaarheid is een breed begrip dat veel raakvlak heeft met termen als “kwaliteit van de leefomgeving”, “leefkwaliteit”, “woonsatisfactie” en “duurzaamheid” (Leidelmeijer & Van Kamp, 2004, p.10). Veenhoven (2000) definieert leefbaarheid als “de mate waarin een omgeving aansluit op het adaptief repertoire van een wezen” (p. 6). Leidelmeijer en Van Kamp (2004) noemen een aantal domeinen die van belang zijn voor leefbaarheid, waaronder menselijke en omgevingsfactoren (pp. 61-64), zoals weergegeven in figuur 4. In de praktijk van het Nederlandse wijkenbeleid beweegt de invulling van leefbaarheid mee met de eigentijdse politieke opvattingen (Uyterlinde & Snel, 2022, p.10). Kaal (2011) geeft een overzicht over de historie van leefbaarheid in relatie tot verschillende stromingen in beleid en onderzoek. Net als beleidsmakers hebben stedenbouwkundige ontwerpers vaak hun eigen visie op leefbaarheid. Deze proberen ze op uiteenlopende manieren in projecten te realiseren (Leidelmeijer & Van Kamp, 2004, pp. 42-43). Ondanks de verschillende interpretaties is de betekenis van leefbaarheid volgens Uyterlinde en Snel (2022) altijd samengesteld uit dezelfde elementen: “de samenstelling en kenmerken van de bevolking, de kwaliteit van woningen, de aanwezige voorzieningen, de kwaliteit van de buitenruimte en de beleving van de veiligheid” (p. 13). In dit onderzoek ligt de focus op de inrichting van de openbare ruimte, gebruik makend van een eigentijdse invulling van leefbaarheid (zie paragraaf 2.6).



Figuur 4: Factoren van leefbaarheid. Overgenomen uit Leidelmeijer en Van Kamp (2004, p.63)

2.2 De openbare ruimte: een graadmeter voor leefbaarheid

Afhankelijk van het vakgebied zijn verschillende definities mogelijk van de openbare ruimte. Architecten en stedenbouwkundigen bedoelen ermee doorgaans een fysieke ruimte (Hui-Min & Ding, 2021, pp. 541-542). Deze kan worden onderscheiden naar eigenaarschap, controle, toegang en gebruik (Mehta, 2013, p. 54). Voor dit onderzoek ligt het voor de hand om de definitie te koppelen aan toegang: openbare ruimte is de ruimte waartoe iedereen toegang heeft. In de context van een Nederlandse woonwijk kan ervan worden uitgegaan dat dit grotendeels overeenkomt met publiek eigenaarschap en controle door de overheid. Het gebruik brengt een nuance aan in de definitie: er kan onderscheid worden gemaakt in openbare ruimte waarvan iedereen gebruik maakt en openbare ruimte die alleen bestemd is voor direct omwonenden. De laatste wordt ook wel aangeduid als ‘collectieve ruimte’ (Nio, 2018).

De openbare ruimte vervult een cruciale rol voor de leefbaarheid in een wijk. Binken et al. (2012) noemen de openbare ruimte een “marker van stedelijke leefkwaliteit” en schrijven: “De woon- en verblijfskwaliteit van buurten en wijken kan, met andere woorden, worden afgelezen van het gebruik van en de betekenisgeving aan hun openbare ruimten” (p. 6). Volgens Carmona (2018) zijn lokale gemeenschappen op sociaal, economisch en ecologisch gebied enorm gebaat bij een goed ontworpen openbare ruimte (p. 47). Mehta (2013) benoemt het belang van de openbare ruimte voor uiteenlopende sociale activiteiten (pp. 55-56). Volgens Gehl (2011) is het gebruik van de openbare ruimte voor deze activiteiten sterk afhankelijk van de kwaliteit van de inrichting.

2.3 De bloemkoolwijk: een concept voor leefbaarheid in de jaren '70

De bloemkoolwijk, ook wel woonerfwijk genoemd, is een type woonwijk dat in Nederland in de tijdspanne van 1970 tot 1985 veel is gebouwd. Rond een miljoen Nederlandse woningen staan in bloemkoolwijken (Uyterlinde & Oude Ophuis, 2012, p. 15). Haar naam dankt de bloemkoolwijk aan de stedenbouwkundige opzet: kleine woonbuurten zijn georganiseerd rond woonerven die als de roosjes van een bloemkool aansluiten op een vertakte wegenstructuur (Quaedflieg & Mooij, 2013, p. 13). In de literatuur¹ worden als kenmerken van bloemkoolwijken het meest benoemd:

- Laagbouwoningen georganiseerd rond collectieve woonerven
- Variatie in woningtypen en architectonische vormgeving
- Verkeersstructuur met een hoofdontsluiting en daarvan aftakkend een systeem van slingerende straatjes

De bloemkoolwijken zijn gebouwd als antwoord op de modernistische stedenbouw (Wasenberg & Lupi, 2011, p.10). Deze was gekenmerkt door blauwdrukplanning volgens de idealen van de CIAM: licht, lucht en ruimte. Grote wijken, in toenemende mate gekenmerkt door hoogbouw, verrezen in de jaren '50 en '60 in het landschap, dat onder een laag ophoogzand werd begraven (Blom, 2023, p. 22). Abrahamse (2019) beschrijft de toenemende kritiek hierop vanaf eind jaren '50. Bewoners en later ook architecten en bestuurders vonden de wijken te grootschalig, te eentonig en te anoniem. Geïnspireerd door denkers als Jane Jacobs en de Nederlandse architectengroep 'Forum' ontstond in de stedenbouw een nieuwe ideologie. Ubink & Van der Steeg (2011) noemen als kernbegrippen: kleinschaligheid, menselijke maat, diversiteit, variatie en herbergzaamheid (p. 14). Het bevorderen van ontmoeting en de sociale cohesie werden belangrijke doelstellingen (Wekker, 2016, p. 149). Er werd gezocht naar meer vrijheid voor het individu en tegelijkertijd nieuwe vormen van collectiviteit (Uyterlinde & Oude Ophuis, 2012, p.23). Verder moest de nieuwe stedenbouw meer aandacht tonen voor de historie (Blom, 2023, p. 22).

Deze ontwerpfilosofie kan worden gezien als een vertaling van de eigentijdse opvattingen over leefbaarheid. Leidelmeijer en Van Kamp (2004) schrijven met oog op de jaren '70: "Openbaarheid, herbergzaamheid, kleinschaligheid en afwisseling werden als factoren van 'leefbaarheid' beschouwd, zelfs als synoniemen ervan" (pp. 21-22). Kaal (2011) beschrijft verder dat leefbaarheid in de jaren '70 en '80 vaak in verband werd gebracht met burgerparticipatie (p. 541). Typisch voor bloemkoolwijken is dat men (toekomstige) bewoners in het ontwerpproces meer inspraak wilde bieden (Abrahamse, 2019, pp. 12-13; Nio et al., 2011, pp. 9-14).

2.4 Het woonerf en de openbare ruimte in bloemkoolwijken

Volgens Ubink en Van der Steeg (2011) is de openbare ruimte in bloemkoolwijken veelal een "res-truimte" en een "afgeleide van de verkavelingsstructuur". Zij beschrijven deze ruimte als "niet eenduidig gedefinieerd, amorf en moeilijk afleesbaar voor gebruikers" (p. 94). Er bestonden echter wel concrete ideeën op basis waarvan de openbare ruimte in de bloemkoolwijken is ontworpen, met name het idee van het woonerf (Colenbrander, 2011).

De term woonerf is voor het eerst gebruikt door Niek de Boer in 1965 (Nio, 2018, p. 5). Als stedenbouwkundige van de gemeente Emmen paste hij in de wijk Emmerhout een verkaveling toe die een autovrije woonomgeving mogelijk maakte. Auto's moesten worden geparkeerd aan de entree van een autovrije ruimte waaromheen de woningen werden gegroepeerd (Hendriks & Van der Hoeven, 2016, p. 23). Naast deze benadering ontstonden ook woonerven waarin sprake was van "het zodanig mengen van parkeerplaatsen en andere gebieden dat beide naast elkaar konden bestaan" (Van Gameren & Mooij, 2018, p. 24). Figuur 5 laat een woonerf zien met menging van verkeerssoorten. Deze tweede opvatting van het woonerf werd het uitgangspunt van de meeste bloemkoolwijken, maar is niet in lijn met de idealen van de bedenker van het begrip, Niek de Boer (Verkade, 2020).

Nio (2018) beschrijft de beginselen die ten grondslag liggen aan woonerven. Er werd gestreefd naar "revitalisering van het buurtleven dat door de opmars van de auto was verschaald en het vergroten van de herkenbaarheid en identificatie met de directe woonomgeving" (p. 6). Kinderen moesten weer op straat kunnen spelen. Men wilde de direct omwonenden een



Figuur 5: Woonerf in Beijum (Groningen)

¹ (Ubink & Van der Steeg, 2011; Abrahamse, 2019; Wasenberg & Lupi, 2011; Quaedflieg & Mooij, 2013; Bijlsma & Van Dam, 2014; Uyterlinde & Oude Ophuis, 2012; Blom, 2022)

collectieve ruimte bieden, ontworpen voor “zelfontplooiing, zelfbeschikking, toeëigening en ontmoeting” (p. 8). Het is echter belangrijk om hierbij een kanttekening te plaatsen. In de sociologie is nooit bewezen dat de woonomgeving direct invloed heeft op het menselijk gedrag. Volgens de socioloog Herbert Gans is er hooguit sprake van een conditionerende rol (p. 11).

Ondanks de gebrekkige sociologische onderbouwing vertaalden stedenbouwkundigen hun idealen op verschillende manieren naar het ontwerp voor woonerven in bloemkoolwijken. Ubink & Van der Steeg (2011) beschrijven een bandbreedte van gedetailleerde woonerven uit de jaren '70 tot sobere, stenige woonerven uit de jaren '80 (pp. 108-109). De wegen kennen geen stoepranden zodat sprake is van een gedeelde ruimte voor spelende kinderen en langzaam en gemotoriseerd verkeer. Straatmeubilair zoals plantenbakken en muren versterken het karakter van de straat als spel- en ontmoetingsruimte. Parkeren is zowel langs de wegen als op de woonerven gerealiseerd, in de ene wijk meer geclusterd dan in de andere. Het groen op de woonerven heeft de gestalte van kleine vakjes, denigrerend aangeduid als 'snippergroen' (Nio et al., 2011, p. 7). Het collectieve karakter van de woonerven uit zich door het plaatsen van picknicktafels, trampolines en andere elementen door bewoners.

Naast het woonerf vormt de groene hoofdstructuur een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte in bloemkoolwijken. In tegenstelling tot de collectieve woonerven is deze de plek van de echte openbaarheid en biedt ruimte aan het netwerk van voet- en fietspaden waarmee de voorzieningen in de wijk kunnen worden bereikt (Nio, 2018, p. 8). De groenstructuur moest de wijken een subuurbaan karakter verlenen en aansluiten bij het omliggende landschap.

De oriëntatie van de woningen is van grote betekenis voor het karakter van de openbare ruimte in bloemkoolwijken. Om de privacy te waarborgen, zijn de keuken en de berging vaak aan de voorkant geplaatst. Op de woonerven kan hierdoor sprake zijn van een gebrek aan sociale controle (Uyterlinde & Oude Ophuis, 2012, p. 25). De woonkamer ligt aan de achterkant en biedt uitzicht op het openbaar, dat als verlengde van de tuin kan worden gezien. Vergeleken met de doorzonwoningen uit de naoorlogse stedenbouw moest deze nieuwe woningplattegrond meer uitzicht en minder in-kijk bieden (Ubink & Van der Steeg, 2011, pp. 135-138). Volgens Van Gameren & Mooij (2018) krijgen de woningen daardoor “twee voorkanten, of, afhankelijk van vormgeving en interpretatie, twee achterkanten” (p. 21).

Tenslotte zijn ook de overgangen tussen privé en openbaar van belang. Naar aanleiding van een artikel van in het tijdschrift Forum uit 1959 groeide de aandacht voor margegebieden tussen de voordeur en de straat, die belangrijk zijn voor ontmoeting en comfort (Van Ulden et al., 2015, p.14). Er zijn dan ook veel patio's en voortuinen te vinden in bloemkoolwijken. Ubink & Van der Steeg (2011) beschrijven echter dat de grenzen tussen de verschillende zones vaak onduidelijk zijn gemarkeerd (p. 139). Een oude foto uit Tuikwerd laat bijvoorbeeld een erfafscheiding zien van kleine paaltjes waarlangs een touwtje is gespannen (figuur 6). Er ontstond in veel bloemkoolwijken al snel de behoefte om de grenzen te verscherpen (p. 141).



Figuur 6: Erfafscheidingen in Tuikwerd. Overgenomen uit Gemeente Eemsdelta (1984)

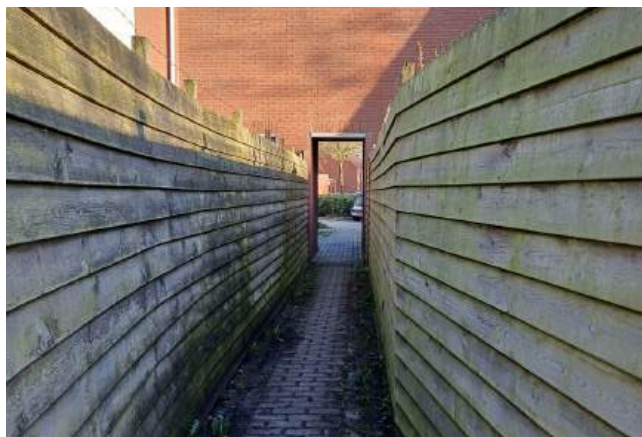
2.5 Maatschappelijke ontwikkelingen in de openbare ruimte

Verschillende maatschappelijke ontwikkelingen zijn sinds de aanleg van de bloemkoolwijken van grote invloed geweest op de inrichting, de beleving en het gebruik van de openbare ruimte, met gevolgen voor de leefbaarheid.

Ten eerste is de rol van de auto dominant geworden in de mobiliteit. In 1975 bezaten 1000 Nederlanders gemiddeld 227 auto's. Inmiddels is dit meer dan verdubbeld (Molnár-in 't Veld, 2019). Het groeiende autobezit leidt tot een grote ruimtebehoefte voor geparkeerde auto's. In bloemkoolwijken is vaak weinig ruimte voor parkeren op eigen erf. Hierdoor ontstaat een parkeerdruk in de openbare ruimte. Door het creëren van meer parkeerplekken probeert men deze druk te verzachten. Hierdoor neemt echter de verstening toe en wordt het groen nog meer versnipperd. Daarnaast gaat de dominante positie van de auto ten koste van de oorspronkelijke gedachten van het autoluwe woonerf. In hun boek “Het recht van de snelste” schetsen Verkade en Te Brömmelstroet (2020) hoe het woonerf, ooit een aanduiding voor de straat als verblijfsgebied, zich heeft ontwikkeld tot een louter verkeerstechnische maatregel (pp. 181-187). Oorspronkelijk had de auto een ondergeschikte rol op

het woonerf en moest men stapvoets rijden. Inmiddels mag men 15 rijden en op veel plekken is het woonerf-gedachte vervangen door de 30-kilometerzone. Het kindvriendelijke karakter van de bloemkoolwijken komt onder druk te staan en ontmoetingen in de openbare ruimte worden moeilijker.

Ten tweede is er een toenemende behoefte aan privacy in de woonomgeving. In een publicatie over erfafscheidingen beschrijven Nio et al. (2022) dat in de jaren '50 en '60 vaak lage scheidingen voldeden. "Dat werkte destijds goed voor een bevolking die een sterk gevoel van gemeenschappelijkheid had, en dezelfde waarden had met betrekking tot de wooncultuur" (p. 6). Belangrijke waarden waren openheid en collectiviteit. Rond de tijd dat de bloemkoolwijken zijn gebouwd, kwam hier volgens Nio (2016) verandering in: "Het tegenstrijdige van het woonerf is dat op het moment van aanleg van deze collectieve ruimten, het privédomein voor het gemiddelde huishouden steeds belangrijker wordt" (p. 11). Ontmoetingen en activiteiten in de vrije tijd worden steeds vaker in de eigen woning of tuin georganiseerd. Daarnaast gaat de "wijkgedachte" gaat steeds minder op. De Klerk en Van der Wouden (2021) schrijven: "Volgens sociologen hadden territoriale kaders van gemeenschapsvorming in de moderne maatschappij plaatsgemaakt voor functionele kaders op basis van beroep, status, interesses en opvattingen. Met de toenemende scholing verschuiven functionele relaties steeds verder buiten het eigen woongebied" (p. 155). Als gevolg wordt het contrast tussen het openbare en het private domein wordt scherper en de betekenis van het woonerf als collectieve ruimte verdwijnt (Ubink & Van der Steeg, 2011, pp. 118-122). Veel bewoners plaatsen schuttingen om zich af te schermen van de openbare ruimte (figuur 7).



Figuur 7: Schuttingen in Beijum (Groningen)

Wekker (2016) legt een verband tussen de toegenomen behoefte aan privacy en een veranderde bewonerssamenstelling in de bloemkoolwijken (pp. 163-164). De eerste bewoners waren vaak gezinnen met kinderen. Voor deze doelgroep zijn de wijken ontworpen. Echter blijven vandaag vaak zogenoemde "emptynesters" achter omdat de kinderen uit huis zijn. Dit leidt tot een "mismatch" tussen de woonomgeving en haar gebruikers wat een reden kan zijn van verloedering en verval (Uyterlinde & Oude Ophuis, 2012, p. 24). Verder is er in veel bloemkoolwijken een instroom van nieuwe bewoners met uiteenlopende leefstijlen. De toegenomen heterogeniteit heeft tot gevolg dat de sociale cohesie en het collectieve gebruik van de openbare ruimte afnemen (Ubink & Van der Steeg, 2011, pp. 122-124).

2.6 Herinterpretatie: naar een leefbare openbare ruimte anno 2024

Ondanks een negatief imago in de vakwereld zijn bloemkoolwijken bij veel bewoners nog steeds geliefd. Ze waarderen de groene opzet, de sociale cohesie en de bereikbaarheid (Bijlsma & Van Dam, 2014, p. 33). Er is zelfs onderzoek verricht naar de mogelijke toepassing van kenmerken van bloemkoolwijken in toekomstige woningbouw (Quaedflieg & Mooij, 2013). Maatschappelijke veranderingen hebben echter ertoe geleid dat de leefbaarheid in de bloemkoolwijken onder druk is komen te staan (Wekker, 2016, p. 165). De openbare ruimte speelt hierin een belangrijke rol. Volgens landschapsarchitect Reinier Gerritsen is deze de afgelopen decennia niet meegegroeid met de mens (zie interview, bijlage J2, p. 114). Er is een herinterpretatie nodig van de openbare ruimte in bloemkoolwijken, zodat deze zijn cruciale rol voor de leefbaarheid weer voldoende kan vervullen. Aan de hand van een case study tracht dit onderzoek tracht hieraan een bijdrage te leveren.

Naast het praktische uitgangspunt om met dit onderzoek invulling te geven aan de stedenbouwkundige visie (zie 1.2), zijn twee theoretische uitgangspunten zijn belangrijk. Ten eerste moet rekening worden gehouden met de veranderde samenleving, zoals beschreven in de voorgaande paragraaf. Reinier Gerritsen verwoordt dit als volgt: "Men wil nou eenmaal de auto voor de deur. Men heeft niet meer zo veel behoefte aan contact met de burens. De sociale structuur in zulke wijken is aan het veranderen. Daar kun je je tegen verzetten, maar dat heeft geen nut. Dat moet je accepteren. Dat moet één van je nieuwe ontwerpkeuzes zijn" (zie interview, bijlage J2, p. 114). Ten tweede moet worden gekomen tot een hedendaagse invulling van het begrip leefbaarheid. Op basis van de ontwerpbeleidraad voor de openbare ruimte van de gemeente Groningen (Felixx & Gemeente Groningen, 2021) zijn tien thema's geïdentificeerd waar de aandacht van beleidsmakers en stedenbouwkundigen vandaag naar uitgaat als zij het hebben over leefbaarheid (tabel 1).

Ten opzichte van de ontwerpbeleidraad van de gemeente Groningen is het thema veiligheid opgesplitst in verkeers- en sociale veiligheid omdat de twee thema's zeer verschillende oplossingen

vragen. Gezondheid is veranderd in sport en spelen om het thema concreter te maken. Beleving is veranderd in verblijfskwaliteit om naast het creëren van prikkelende routes ook het verblijven op woonerven mee te kunnen nemen. Verder is het thema economie achterwege gelaten omdat dit in een stedelijke context zoals Groningen veel relevanter is dan in een woonwijk met een lage dichtheid.

Het valt op dat mobiliteit maar één uitgangspunt is en thema's rond verblijf en recreatie een veel groter deel uitmaken van de lijst. Dit verwijst naar het spanningsveld tussen de straat als verkeers- versus verblijfsruimte (Von Schönfeld & Bertolini, 2017). Net als Te Brömmelstroet (2021) dit in zijn essay in de ontwerpleidraad van de gemeente Groningen beschrijft, zal dit onderwerp een belangrijke focus zijn van dit onderzoek. Ten tweede valt op dat veel van de leefbaarheidsthe-ma's overeenkomen met de ontwerpfilosofie van de bloemkoolwijken uit de jaren '70. Ontmoeting, spelen, veiligheid en identiteit stonden toen hoog in het vaandel en er was al aandacht voor eco-logische aspecten (Bijlsma & Van Dam, 2014). Er zal dan ook expliciet worden onderzocht in welke mate het zinvol kan zijn om oude kwaliteiten weer terug te brengen.

Tabel 1: tien aspecten van leefbaarheid. Ontleent aan de ontwerpleidraad voor de openbare ruimte van de gemeente Groningen (Felixx & Gemeente Groningen, 2021)



Verblijfskwaliteit

De openbare ruimte is een plek die uitnodigt tot recreatieve en sociale activiteiten.



Ontmoeting

De openbare ruimte draagt eraan bij dat bewoners elkaar tegenkomen en met elkaar deelnemen aan activiteiten.



Sport en spel

De openbare ruimte ondersteunt een actieve leefstijl en biedt voor alle leeftijdsgroepen ruimte om te spelen en te sporten.



Mobiliteit

De openbare biedt de mogelijkheid om met verschillende vervoerswijzen veilig en snel van A naar B te komen.



Klimaatadaptatie

De openbare ruimte draagt door klimaatadaptieve maatregelen bij aan het verminderen van hittestress, droogte en wateroverlast.



Biodiversiteit

De openbare ruimte biedt een ongestoorde leefruimte voor dieren en planten en schept de condities voor een rijkdom aan soorten.



Identiteit

De openbare ruimte is goed leesbaar en versterkt de identiteit van de wijk als geheel en van de verschillende deelbu-urten.



Sociale veiligheid

De openbare ruimte voelt veilig voor iedereen die ervan gebruik maakt of zich erdoorheen verplaatst.



Inclusiviteit

De openbare ruimte is vrij van obstakels voor mensen met een beperkte mobiliteit en zorgt ervoor dat iedereen kan participeren in de samenleving.



Verkeersveiligheid

De openbare ruimte voorkomt gevaarlijke verkeerssituaties en beschermt voetgangers, fietsers en spelende kinderen voor het gemotoriseerd verkeer.

3 Methodiek

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt:

Hoe kan de herinrichting van de openbare ruimte een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid in de wijk Tuikwerd (Delfzijl)?

Deze vraag is opgesplitst in drie deelvragen die in verschillende onderzoeksfases worden behandeld: een analyse van de openbare ruimte in Tuikwerd, een referentiestudie naar mogelijke oplossingsrichtingen en het uitwerken van een ontwerp. Per fase wordt hierna beschreven welke onderzoeksmethoden zijn gebruikt. Ten opzichte van het onderzoeksplan (Hancke, 2024) zijn enkele aspecten toegevoegd en gewijzigd. Dit wordt besproken in hoofdstuk negen.

3.1 Analyse

Tabel 2 laat de operationalisering van de eerste onderzoeksfase zien.

Tabel 2: Eerste onderzoeksfase

Fase 1: Analyse		
Deelvraag 1: Wat zijn de kwaliteiten en kwetsbaarheden van de openbare ruimte in Tuikwerd met betrekking tot leefbaarheid?		
Onderzoeksmethode	Inhoudelijke focus	Resultaten in §
Literatuuronderzoek	Ontwerpfilosofie van bloemkoolwijken, ontstaansgeschiedenis van Tuikwerd en ontwikkelingen in de openbare ruimte	4.1
Ruimtelijke analyse: kaartstudie	Inventarisatie van groen, water en parkeren, typering van de openbare ruimte	4.2
Ruimtelijke analyse: fotoanalyse (veldwerk)	Inrichting van de openbare ruimte en vormgeving van de overgangszones	4.3
Sociaalruimtelijke analyse: observaties (veldwerk)	Gebruik van de openbare ruimte, activiteiten in de overgangszones	4.4
Aantekeningen tijdens bewonersavonden	Waardering van de openbare ruimte	4.5
Deskresearch	Aanvullende informatie	4.6
Eindproduct: Kwaliteits- en kwetsbaarhedenkaart		4.7

De analysefase is begonnen met literatuuronderzoek. Ter oriëntatie op het onderwerp bloemkoolwijken zijn het boek 'Bloemkoolwijken: Analyse en perspectief' (Ubink & Van der Steeg, 2011) en de publicatie 'Opkomst en ontwikkeling van de bloemkoolwijk' (Abrahamse, 2019) bestudeerd. Deze gaven aanleiding tot verdieping van het literatuuronderzoek. Er is voornamelijk gekeken naar de rol van de openbare ruimte in bloemkoolwijken en de achterliggende gedachtes waarmee de openbare ruimte is ontworpen. Er zijn verbanden gelegd tussen de algemene ontwikkeling van de openbare ruimte in bloemkoolwijken en de ontstaansgeschiedenis van Tuikwerd in het bijzonder. Hiervoor zijn oude foto's, ontwerpdocumenten en krantenartikelen bestudeerd. Als belangrijke bouwsteen van de openbare ruimte is het idee van het woonerf onderzocht. Verder is gekeken naar maatschappelijke ontwikkelingen die door de jaren heen invloed hebben gehad op de openbare ruimte.

Na het literatuuronderzoek is een inventarisatie verricht op basis van kaartstudie. Hiervoor is de methode van Gianbattista Nolli gebruikt. De manier waarop hij in 1748 de openbare ruimte van Rome in kaart bracht, is nog steeds een handig tool voor inventarisatie en analyse, ook al moeten enkele legenda-eenheden aan de kaart worden toegevoegd (Hui-Min & Ding, 2021). De inventarisatie geeft een overzicht van het geheel aan openbare ruimte in Tuikwerd. Zij kon worden gebruikt om een typering uit te werken. De vijf gedefinieerde typen openbare ruimte zijn vervolgens geanalyseerd door middel van een fotoanalyse. Alle straten, woonerven en groenstructuren zijn bezocht. Per type openbare ruimte zijn profielen getekend en analytische bevindingen vastgelegd. De focus lag hierbij op de inrichting van de openbare ruimte (ruimtelijke analyse). Vervolgens is ingezoomd op de overgangen tussen openbaar-privé. Met behulp van de theorie uit het boek "De Stoep" (Van Ulden et al., 2015) kon een classificatie worden uitgewerkt van acht typen overgangen in Tuikwerd.

Tijdens de fotoanalyse werd duidelijk dat er een aantal plekken in Tuikwerd zijn die specifiek voor een bepaald ruimtegebruik zijn ingericht: speel-, sport- en ontmoetingsplekken van uiteenlopende aard en kwaliteit. De fotoanalyse is verdiept door deze plekken systematisch in beeld te brengen.

Om het gebruik van de plekken te onderzoeken, is gebruik gemaakt van observaties, geïnspireerd door de methode van sociaalruimtelijke analyse zoals beschreven door Van den Goorbergh (2019). Tijdens twee wandelingen op verschillende dagen is vastgelegd welke activiteiten door personen in de openbare ruimte zijn uitgeoefend. Ook de activiteiten in de overgangszones zijn meegenomen omdat deze belangrijk zijn voor de interactie met de openbare ruimte (Van Eijk, 2015). De looproute voor de observatiewandelingen is zodanig bepaald dat alle speel-, sport en ontmoetingsplekken konden worden bezocht.

De waardering van de openbare ruimte door bewoners is achterhaald door deel te nemen aan twee bewonersavonden. Deze zijn georganiseerd door de gemeente en HKB Stedenbouw & Landschap in verband met het opstellen van de stedenbouwkundige visie en dus niet specifiek voor dit onderzoek. Tijdens de avonden zijn aantekeningen gemaakt met betrekking tot de waardering van de openbare ruimte door bewoners.

Het bleek dat door de genoemde onderzoeksmethoden nog niet alle gewenste informatie kon worden achterhaald. Er is aanvullend deskresearch uitgevoerd om een aantal thema's verder te verdiepen. Als resultaat van de analysefase zijn analysekaarten gemaakt voor alle tien leefbaarheidsthema's. Deze zijn samengevoegd in een kwaliteits- en een kwetsbaarhedenkaart.

3.2 Oplossingsrichtingen

Tabel 3 laat de operationalisering van de tweede onderzoeksfase zien.

Tabel 3: Tweede onderzoeksfase

Fase 2: Oplossingsrichtingen		
Deelvraag 2: Welke ingrepen zijn geschikt om de openbare ruimte in bloemkoolwijken te benutten voor het verbeteren van de leefbaarheid?		
Onderzoeksmethode	Inhoudelijke focus	Resultaten in §
Referentieonderzoek: deskresearch	Toegepaste ontwerpbouwstenen in vergelijkbare projecten in bloemkoolwijken	5.1
Referentieonderzoek: fotoanalyse (veldwerk)	Toegepaste ontwerpbouwstenen in een specifiek project (herinrichting van de openbare ruimte in de bloemkoolwijk De Pas, Winterswijk)	5.2
Referentieonderzoek: gesprekken met bewoners	Waardering van de herinrichting van de openbare ruimte in een specifiek project (herinrichting van de openbare ruimte in de bloemkoolwijk De Pas, Winterswijk).	5.2
Expertinterviews en gesprekken	Uitgangspunten voor de herinrichting van de openbare ruimte in bloemkoolwijken en concrete ontwerp oplossingen, koppeling met de tien aspecten van leefbaarheid.	5.3
Deskresearch	Uitgangspunten en concrete ontwerp oplossingen	5.4
Aantekeningen tijdens bewonersavonden	Wensen van bewoners voor de openbare ruimte in Tuikwerd	5.5
Eindproduct: gereedschapskist voor de herinrichting van de openbare ruimte in een bloemkoolwijk		5.6

De kern van de tweede onderzoeksfase bestaat uit referentieonderzoek en expertinterviews. In het begin is door middel van deskresearch gekeken naar referentieprojecten. Referentieonderzoek is een geschikte onderzoeksmethode om inspiratie op te doen voor een ontwerp opgave (Noortman, 2014). Er zijn ontwerpdocumenten bestudeerd en door middel van foto's op internet kon de situatie voor en na de ingrepen worden vergeleken. Op basis van de deskresearch konden conclusies worden getrokken met betrekking tot de toegepaste ontwerpbouwstenen en de achterliggende gedachten van de ontwerpers.

Er kwam echter maar één project naar voren dat in schaal en omvang vergelijkbaar is met de vernieuwing van Tuikwerd en al voor een groot deel is uitgevoerd: de herinrichting van de openbare ruimte in de bloemkoolwijk De Pas (Winterswijk). Er is dan ook gekozen om dit project nader te onderzoeken. Tijdens een locatiebezoek is een fotoanalyse gemaakt van de wijk. Op straat zijn vijf bewoners erover bevraagd of de aanpak van de openbare ruimte naar hun mening heeft geleid tot een leefbaardere wijk. Verder is de landschapsarchitect geïnterviewd die het ontwerp heeft gemaakt voor de herinrichting van de openbare ruimte in De Pas: Reinier Gerritsen van Buro Topia. Dit interview was een onderdeel van een reeks expertinterviews en -gesprekken. Deze zijn gehouden met het doel uitgangspunten en concrete ontwerp oplossingen voor de herinrichting van de open-

bare ruimte in bloemkoolwijken beter te kunnen onderbouwen in relatie tot de tien aspecten van leefbaarheid.

In totaal zijn zes interviews afgenomen. Een lijst met de geïnterviewde personen is te vinden in bijlage J1 (p. 113). Afhankelijk van de specifieke kennis en invalshoek van de geïnterviewden is tijdens de interviews ingezoomd op een of meer aspecten van leefbaarheid. Met Reinier Gerritsen is aan de hand van het project De Pas een aantal aspecten van leefbaarheid besproken. Er is specifiek ingezoomd op het thema identiteit omdat hij in het ontwerp expliciet de erfgoedwaarde van de wijk heeft meegenomen. Met Ruben Ferwerda is over bijna alle aspecten van leefbaarheid gesproken vanwege zijn brede kennis over bloemkoolwijken. Ook met Mark Sekuur is gesproken over meerdere aspecten van leefbaarheid. Vervolgens is met hem ingezoomd op het aspect van verkeersveiligheid vanwege zijn vakkennis als voorzitter van de Adviescommissie Verkeer en Vervoer van de gemeente Groningen. Met Karin Peeters is gesproken over spelen en ontmoeten in de openbare ruimte omdat zij hierover heeft gepubliceerd. Jerzy Kasemier is geïnterviewd over sport en beweging in de openbare ruimte omdat hij op het snijvlak van architectuur en sport werkzaam was. Tenslotte is met Jasper Benus gesproken over ontmoeting in de openbare ruimte omdat hij op dit onderwerp is afgestudeerd (Benus, 2023).

Uit de interviews kon veel input worden opgehaald. Om alle leefbaarheidsthema's goed in beeld te krijgen, was echter nog aanvullend deskresearch nodig. Deels is hiervoor door de experts aanbevolen literatuur geraadpleegd. Vooral het aspect inclusiviteit is door middel van deskresearch onderzocht.

Verder is input opgehaald tijdens twee bewonersavonden. Deze zijn georganiseerd door de gemeente en HKB Stedenbouw & Landschap in verband met het opstellen van de stedenbouwkundige visie en dus niet specifiek voor dit onderzoek. Tijdens de avonden zijn aantekeningen gemaakt met betrekking tot wensen en ideeën van bewoners voor de openbare ruimte in Tuikwerd.

3.3 Ontwerp

Tabel 4 laat de operationalisering van de derde onderzoeksfase zien, de ontwerpfase.

Tabel 4: Derde onderzoeksfase

Fase 3: Ontwerp		
Deelvraag 3: Hoe kan de openbare ruimte in Tuikwerd op verschillende schaalniveaus zodanig worden heringericht dat zij een grotere bijdrage levert aan de leefbaarheid in de wijk?		
Onderzoeksmethode	Inhoudelijke focus	Resultaten in §
Ontwerpend onderzoek (variantenstudie en uitwerking)	Varianten op het schaalniveau van het woonerf, de buurt en de wijk.	6.1-6.3
Eindproduct: Ontwerptekeningen (plattegronden, doorsnedes en sfeerimpressies)		6.3

Aan het begin van de ontwerpfase is een ontwerpogave gedefinieerd. Hiervoor is gebruik gemaakt van de analyse en is aansluiting gezocht bij de stedenbouwkundige visie van HKB Stedenbouw & Landschap (2024). Vervolgens is schetsmatig verkend welke mogelijkheden er zijn om de openbare ruimte in Tuikwerd opnieuw in te richten. Dit heeft geleid tot drie varianten. Elke variant is schetsmatig uitgewerkt op drie schaalniveaus: het woonerf, de buurt en de wijk. De drie varianten zijn met elkaar vergeleken door ze te scoren op de tien aspecten van leefbaarheid. Hierbij zijn voor elk van de tien thema's zes punten verdeeld: een keer drie punten, een keer twee punten en een keer een punt. De drie varianten zijn dus per thema gerangschikt. Als elfde categorie zijn punten toegekend voor aansluiting bij de stedenbouwkundige visie van HKB Stedenbouw & Landschap. Uit de variantenstudie is een voorkeursvariant voortgekomen. Deze is aangepast en nader uitgewerkt op alle drie de schaalniveaus.

In de ontwerpfase is geen gebruik gemaakt van input van bewoners. Ook in de eerste twee onderzoeksfases was deze input beperkt en zijn geen bijeenkomsten of wandelingen met bewoners specifiek voor dit onderzoek georganiseerd. Dit heeft te maken met een zekere gevoeligheid van sociaal-ruimtelijke vraagstukken binnen de wijk. Bewoners zien dat steeds wisselende professionals zich bezighouden met hun wijk, terwijl er weinig fysieke veranderingen plaatsvinden. Dit heeft geleid tot wantrouwen tegenover de gemeente en andere instanties (Hoekstra et al., 2023). Het verkennende en experimentele karakter van dit onderzoek sluit niet goed aan bij deze omgeving. Er is dan ook gekozen om gebruik te maken van de bewonersavonden die in verband met het opstellen van de stedenbouwkundige visie zijn georganiseerd.

4 Analyse

Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van de analysefase. Paragraaf 4.1 is gebaseerd op literatuuronderzoek en gaat in op de ontstaansgeschiedenis van Tuikwerd. Hierbij wordt aandacht besteed aan de ontwerpprincipes en de maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn geweest op de openbare ruimte. Paragraaf 4.2 is gebaseerd op een korte inventarisatie van de openbare ruimte aan de hand van vijf typen. In paragraaf 4.3 wordt op basis van fotoanalyses gekeken naar de inrichting van de vijf typen openbare ruimtes en naar hun bijdrage aan de leefbaarheid. Paragraaf 4.4 beschrijft het gebruik van de openbare ruimte op basis van observaties. Tenslotte geeft paragraaf 4.5 de belangrijkste conclusies aan de hand van de tien aspecten van leefbaarheid. In dit hoofdstuk wordt veel gebruik gemaakt van kaarten. Alle kaarten zijn als vergrote versie te vinden in bijlage A (p. 50). Door middel van het nummer in het figuuronderschrift zijn de kaarten in bijlage A terug te vinden.

4.1 Ontstaansgeschiedenis

Eind jaren '60 was sprake van een brede maatschappelijke consensus over de stedenbouwkundige idealen die geleid hebben tot de bloemkoolwijken. Er was toen echter onduidelijkheid over de vertaling naar concrete ontwerpprincipes (Ubink & Van der Steeg, 2011, p. 22). De zoektocht naar een nieuwe manier van ontwerpen werd gesteund door het programma Experimentele Woningbouw van minister Schut. Vernieuwende woningbouwprojecten kon vanaf 1968 een subsidie worden toegekend als zij "een grotere variatie in de visuele en functionele vormgeving van woningen en meer aandacht voor de woonomgeving" nastreefden (Barzilay et al., 2018, p. 20). Eén van de projecten met het predicaat Experimenteel Woningbouwproject is het plan "Tuikwerd I", de huidige buurt Tuikwerd (zie figuur 8 en 9). Het project kreeg de subsidie toegekend vanwege de menging van nieuwe woningtypen en de stedenbouwkundige opzet rond een centrale ontmoetingsruimte ("Experimentele woningbouw te Delfzijl", 1974). In een onderzoeksrapport over alle 64 experimentele woningbouwprojecten in Nederland constateren Barzilay et al. (2018) over Tuikwerd I: "Van de experimentele woningbouwprojecten lijkt dit de meest 'normale' wijk, in die zin dat het te beschouwen valt als prototype van bloemkoolwijken, die gedomineerd door baksteen- en pan-nenarchitectuur in de schrale jaren '80 overal in Nederland werden gebouwd" (factsheet Tuikwerd). Ruben Ferwerda, een van de auteurs van de studie, noemt het programma een "katalysator" voor de ontwikkeling van de bloemkoolwijken (interview, zie bijlage J3, p.121).

In de buurt Tuikwerd kunnen alle typische kenmerken van een bloemkoolwijk worden teruggevonden (zie 2.3). Het plan bestaat alleen uit laagbouw, maar kent een grote variatie aan woningplattelingen en architectonische vormgeving ("Experimentele woningbouw te Delfzijl", 1974). De verkaveling is gericht op sociale binding en het bevorderen van ontmoeting in de wijk (Gemeente Delfzijl, 2011, pp. 10-11). De verkeersstructuur is kenmerkend met de Zeel en de Zwet als hoofdontsluiting en daarnaast een vertakte structuur van woonerven. Verder is in het stedenbouwkundig ontwerp de Farmsumerweg behouden als belangrijke as in het landschap, evenals een dichtbijgelegen boerderij (Barzilay et al., 2018, factsheet Tuikwerd). De groenstructuur gaat op in het wierdelandschap. In het Nieuwsblad van het Noorden beschrijft Swanenburg (1975) het contrast tussen de woonerven en de groenstructuur: "In de plantoelichting wordt vermeld dat het ontwerp zich kenmerkt door een duidelijke tweepoligheid. De ene pool is te omschrijven als een gebied dat kleinschalig, steenachtig en stedelijk is; de andere pool als 'de wijde groene wereld'."

De wijk Tuikwerd bestaat naast de buurt Tuikwerd uit de Oogstbuurt, de Vogelbuurt en de buurten Kruidenoever en Rietkampen. De Oogstbuurt is als "Tuikwerd II" eind jaren '70 gebouwd. Een adver-



Figuur 8: Situatie Tuikwerd I. Overgenomen uit Barzilay (2016)



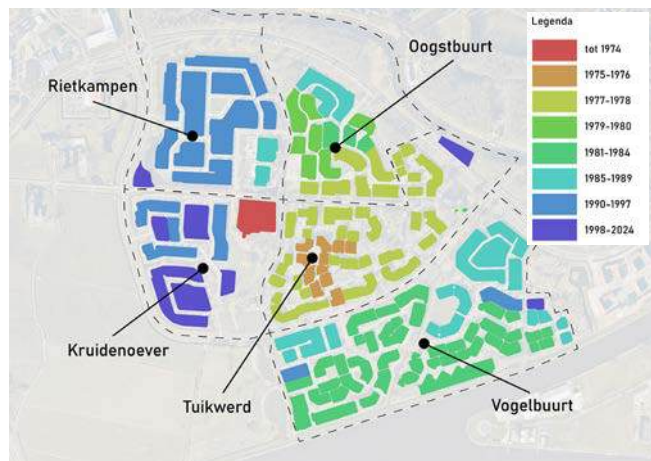
Figuur 9: Maquette Tuikwerd I. Overgenomen uit Gemeente Eemshaven (1975)

tentie van de Makelaardij Groningen (1979) beschrijft het plan als “een zeer gevarieerde schakering van huizen in een fris open landschap temidden van slingerende weggetjes in een oude historische omgeving”. Dit laat een duidelijk verband zien met de typische uitgangspunten van bloemkoolwijken. Ook de Vogelbuurt is gebaseerd op vergelijkbare ontwerpprincipes. Zij is gebouwd in de jaren '80. In deze periode was sprake van stijgende bouwkosten en een recessie, wat vaak ten koste ging van de beoogde variatie en kleinschaligheid in bloemkoolwijken (Ubink & Van der Steeg, 2011, p. 35). De buurten uit de jaren '80 zijn soberder uitgevoerd en mede daardoor kwetsbaarder voor een afname van de leefbaarheid (RIGO & Atlas voor gemeenten, 2012 pp. 78-79; Bijlsma & Van Dam, 2014). Dit is terug te zien in de Vogelbuurt (Hoekstra et al., 2023, p. 7). De buurten Rietlanden en Kruidenoever zijn in de jaren '90 ontstaan. Ze zijn op andere ontwerpprincipes gebaseerd dan de rest van Tuikwerd en veel meer een uitdrukking van individualisme (Gemeente Delfzijl, 2011, p. 11). Toch zijn de twee buurten goed ingepast in de stedenbouwkundige hoofdstructuur van Tuikwerd. Figuur 10 geeft een overzicht van de deelbuurten in Tuikwerd inclusief de bouwperiodes.

De eerder beschreven maatschappelijke ontwikkelingen zijn allemaal terug te zien in Tuikwerd. De auto heeft een dominante positie ingenomen in de openbare ruimte en er komen steeds meer parkeerplekken bij (figuur 11). De hele wijk is een 30-kilometerzone en van het woonerf-idee is niet meer veel te zien. In 1979 is in de tijdschrift BOUW over het plan Tuikwerd I te lezen: “Opmerkelijk is dat alle bewoners lid zijn geworden van de buurtvereniging die bijeenkomsten heeft in het buurtcentrum aan het centrale plein en 's zomers vaak buiten op het plein” (“Experimenteel woningbouwproject te Delfzijl”, 1979). Een wijkvereniging bestaat nog steeds, maar er is geen buurtcentrum meer en de sociale cohesie is enorm achteruitgegaan (Hoekstra et al., 2023, p. 9). Er verzeen steeds meer schuttingen in de overgangszones.

4.2 Inventarisatie en typering

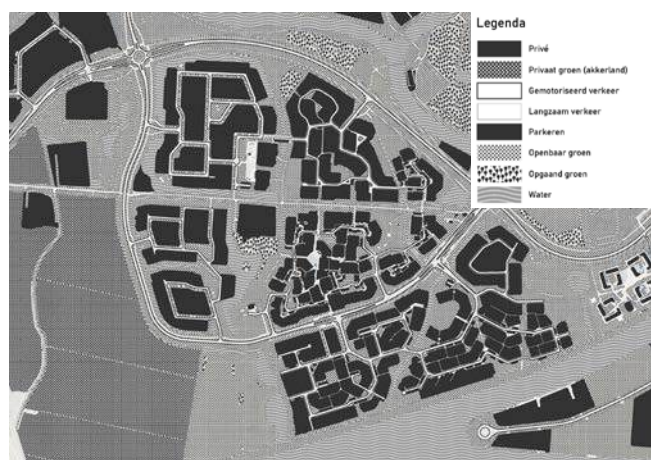
De meest bekende inventarisatie van de openbare ruimte is waarschijnlijk Giovanni Battista Nolli's kaart van Rome uit 1748. Door de openbare ruimte wit weer te geven op een zwarte ondergrond, lijkt het alsof de openbare ruimte uit een massieve bebouwingsstructuur is gesneden (Hui-Min & Ding, 2021). Een vergelijkbare kaart voor Tuikwerd laat het tegenovergestelde effect zien. Hier lijken de gebouwen en private kavels uitgesneden uit een eindeloze zee van openbare ruimte (zie figuur 12). Dit verwijst naar de ruime stedenbouwkundige opzet en landschappelijke ligging van Tuikwerd. Ob basis van de Nolli-kaart, verdere kaartstudies en een locatiebezoek is de openbare ruimte en verdeeld in vijf categorieën (figuur 13).



Figuur 10: Bouwjaren van de huidige bebouwing in Tuikwerd >A1



Figuur 11: Groenvak wordt parkeerplek (Google, 2009; Google, 2023)



Figuur 12: Nolli-kaart van de openbare ruimte in Tuikwerd >A2

De hoofdontsluiting omvat de twee rondwegen inclusief de entrees naar de wijk. De beleving van

deze ruimte wordt gekenmerkt door brede wegprofielen en achterkanten met schuttingen. De straten en woonerven hebben een ander karakter. Ze zijn smaller, kronkelend en begrensd door voortuinen of voorgevels. Een duidelijk verschil tussen straat en woonerf kan meestal niet worden gemaakt omdat de woonerven zijn vormgegeven als verbredingen langs de straten. De groene hoofdstructuur heeft een natuurlijk karakter en verschilt van de overige groene ruimte. Deze als 'buurtgroen' aangeduide plekken zijn vaak grasvelden zonder functie of gericht op spelen en ontmoeten. Ze zijn versnipperd en hangen samen met een netwerk van achterpaden. Het water in Tuikwerd is niet makkelijk toegankelijk, maar is wel meegenomen als apart onderdeel van de openbare ruimte. Het valt vaak, maar niet altijd samen met de hoofdgroenstructuur.



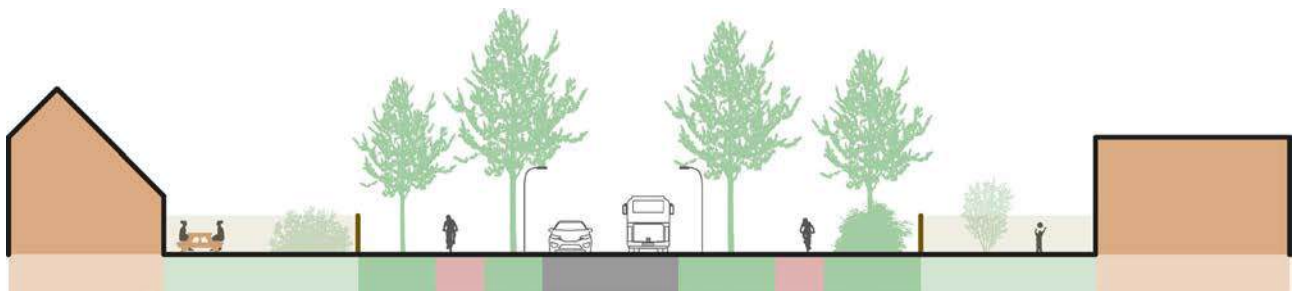
Figuur 13: Typering van de openbare ruimte in Tuikwerd >A3

4.3 Ruimtelijke analyse: inrichting van de openbare ruimte

Hierna worden de kwaliteiten en kwetsbaarheden van de vijf typen openbare ruimtes in beeld gebracht met betrekking tot leefbaarheid. Vervolgens wordt ingegaan op de overgangen openbaar-privé.

Hoofdontsluiting

De hoofdontsluiting van Tuikwerd bestaat uit de Zwet en de Zeel als rondwegen en de hiervan aftakende entreewegen tot de wijk. De hoofdwegen vervullen een belangrijke mobiliteitsfunctie doordat ze het autoverkeer bundelen en buiten de wijk houden. In de beleving van de openbare ruimte



Figuur 14: Profiel hoofdweg (Zeel)



Figuur 15: Uitnodiging tot snel rijden



Figuur 16: Oversteken is gevaarlijk



Figuur 17: Functieloos groen



Figuur 18: Parkachtige sfeer



Figuur 19: Achterkanten aan hoofdweg



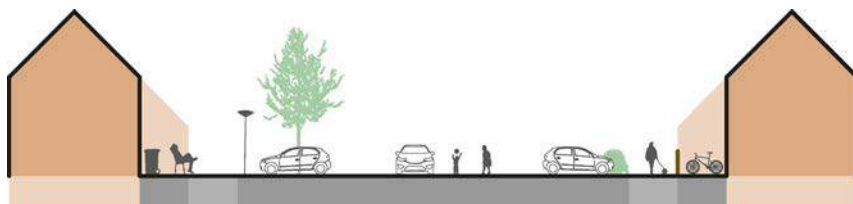
Figuur 20: Moeilijk afleesbare wijkentrees

ovewegen echter negatieve aspecten. Figuur 14 laat een typisch profiel zien van de Zeel. De totale breedte van 30-50m nodigt uit tot snel rijden en heeft een barrièrewerking tot gevolg. De Zwet bemoeilijkt de toegang tot het Reitdiep en de Zeel zorgt voor een scheiding tussen de buurt Tuikwerd en de Vogelbuurt. Er zijn weinig overstekpunten voor langzaam verkeer en het oversteken is gevaarlijk. Voetgangers en fietsers hebben op veel plekken geen voorrang. De situatie is ongunstig voor de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid. Verder is er veel functieloos gras langs de hoofdwegen. Water kan hier in de grond infiltreren, maar de waarde voor de biodiversiteit is beperkt. Langs de Zeel zijn op enkele plekken bomen geplant wat een parkachtige sfeer tot gevolg heeft en hittestress vermindert. Aan de hoofdwegen grenzen doorgaans de achterkanten van kavels, meestal in de vorm van achtertuinen met schuttingen. Dit geeft een onveilig gevoel voor voetgangers en fietsers door gebrek aan toezicht. De wijkentrees zijn niet gemarkeerd, waardoor ze moeilijk af te lezen zijn. De figuren 14 tot en met 20 brengen de bevindingen in beeld.

Straten en woonerven

De straten en woonerven vormen in Tuikwerd een eenheid. Op de meeste plekken begeleiden de woonerven de straten in de vorm van groen- en parkeervakken. In de straten Wendakker, Zeis en Zicht zijn besloten hofjes gecreëerd die verwant zijn aan het oorspronkelijke woonerf-concept van Niek de Boer. Figuur 21 laat een profiel van zo'n woonerf zien. Het is grotendeels verhard en heeft een intiem karakter. Het biedt een goede basis voor een ontmoetingsruimte waar burens elkaar tegenkomen. In de buurten Rietkampen en Kruidenoever is geen sprake van woonerven. De straatprofielen kennen hier alleen groen en geen parkeervakken.

Ondanks grote verschillen in beslotenheid, bebouwingsdichtheid en afmetingen, hebben de straten en woonerven gemeen dat de auto dominant aanwezig is. In tegenstrijd met het woonerf-idee van



Figuur 21: Profiel woonerf (Wendakker)



Figuur 22: Hofje (Zeis)



Figuur 23: Auto's domineren straatbeeld



Figuur 24: Versteende verkeersruimte



Figuur 25: Smal profiel met shared space



Figuur 26: Breed profiel met trottoir



Figuur 27: Versnipperd groen



Figuur 28: Parkeren in kleine haventjes



Figuur 29: Versnipperde materialisering



Figuur 30: Speeltoestellen in restruimte



Figuur 31: Voorkanten met bergingen

Niek de Boer nemen rijdende en geparkeerde auto's veel ruimte in beslag. Dit leidt tot een flinke verstening met negatieve gevolgen voor de verblijfskwaliteit en de klimaatbestendigheid. Op enkele plekken na (Strekel, Rolblok, Egge, deels Ploeg) zijn de straten vormgegeven als rijbanen met trottoirs. Dit heeft een ondergeschikte positie van voetgangers tot gevolg. Maar ook op de plekken met een shared-space-inrichting staat de voetganger niet (meer) centraal. Met betrekking tot verkeersveiligheid en toegankelijk hebben beide inrichtingsvarianten voor- en nadelen. Een shared space kan plaatselijk de verkeersveiligheid verhogen, maar gaat ten koste van de inclusiviteit omdat stressvolle situaties kunnen ontstaan voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Echter is ook de aanwezigheid van stoepranden niet optimaal voor de toegankelijkheid. Behalve hier en daar een oprit op het trottoir zijn er weinig maatregelen getroffen voor een toegankelijke wijk.

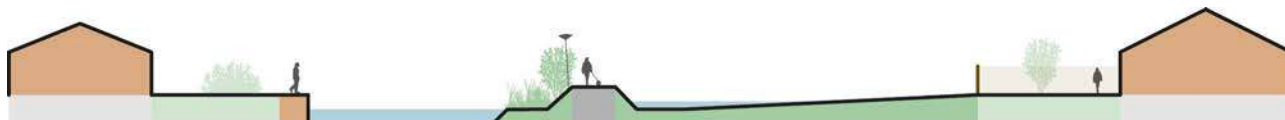
In de buurten Rietkampen, Kruidenoever en Oogstbuurt wordt veel op eigen erf geparkeerd of langs de straat. In Tuikwerd en de Vogelbuurt is het parkeren vaak georganiseerd in kleine haventjes van twee tot acht parkeerplekken. Hierdoor en door de verkavelingsstructuur in verband met de brede profielen van sommige straten en woonerven ontstaat veel rest- of tussenruimte. Deze heeft meestal de vorm van grasvelden en is ingevuld met speeltoestellen of blijft onbenut. Dit leidt tot een eentonige uitstraling en een beperkte waarde voor de biodiversiteit. Naast deze ruimtelijke versnippering is er sprake van een versnipperde materialisering. In veel straten is een lappendeken aan te treffen van betonstraatstenen, stoeptegels en asfalt. De openbare ruimte heeft daardoor geen duidelijke identiteit en is moeilijk leesbaar. De oriëntatie van de bebouwing met de voorkant op de straat heeft een positief effect op de beleving en de sociale veiligheid. Dit wordt in veel buurten weer tenietgedaan door de plaatsing van bergingen aan de voorkanten en in enkele gevallen schuttingen. De figuren 22 tot en met 31 brengen de bevindingen in beeld.

Groene hoofdstructuur

De groene hoofdstructuur in Tuikwerd bestaat uit een noord-zuid-groenzone, de Farmsumerweg, een groene zone langs het Reitdiep en een park ten oosten van de wijk. Figuur 32 laat een typisch profiel van de noord-zuidzone zien en figuur 33 een profiel van de Farmsumerweg. De elementen zijn deels restanten van het wierdelandschap waarin Tuikwerd is gebouwd. De Farmsumerweg is



Figuur 32: Profiel noord-zuid-groenzone



Figuur 33: Profiel Farmsumerweg



Figuur 34: Behouden wierdelandschap



Figuur 35: Achterkanten aan groen



Figuur 36: Slingerend pad noord-zuidzone



Figuur 37: Afwisseling open en besloten



Figuur 38: Insectenhotel



Figuur 39: Functieloos gras

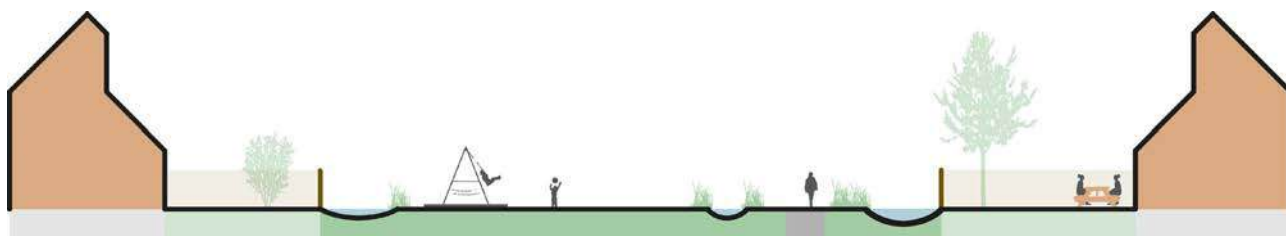
een historische verbinding tussen Appingedam en Delfzijl. Langs de weg zijn enkele boerderijen gelegen, waarvan er een in het hart van Tuikwerd staat. Dit draagt bij aan de identiteit van de wijk. Er zijn veel mogelijkheden om te fietsen en te wandelen. De Farmsumerweg is een belangrijke fietsverbinding. Door de slingerende paden en de afwisseling van open en besloten plekken zijn de wandelroutes langs het Reitdiep en in de noord-zuidzone prikkelend. Een rondwandeling ligt echter niet voor de hand. Het zuidelijke einde van de noord-zuidzone, ook wel het "Patrijzenpark" genoemd, en het park ten oosten van de wijk hebben veel potentie als recreatiegebieden. De gebieden zijn drassig en bieden een goede leefruimte voor de flora en fauna. In het Patrijzenpark zijn enkele insectenhôtels geplaatst voor de biodiversiteit. De twee gebieden zijn echter slecht toegankelijk en alleen via graspaden bereikbaar. Dit geldt ook voor de dijk langs het Eemskanaal.

Behalve voetballen hebben geen andere activiteiten een aangewezen plek in de groenstructuur. Enkele grasvelden lijken nauwelijks een functie te vervullen. Dit biedt kansen voor het vergoten van de biodiversiteit. De ruime opzet van het groen in combinatie met een aantal grote vijvers zorgt voor waterberging en voor verkoeling op hete dagen. Doordat de woningen met de achterkanten naar het groen georiënteerd staan, krijgt het een anoniem karakter. Dit wordt versterkt door de plaatsing van schuttingen door veel bewoners. Het idee van het groen als verlengde van de tuin is niet meer terug te zien en de sociale veiligheid laat te wensen over. De figuren 34 tot en met 39 brengen de bevindingen in beeld.

Buurtgroen en achterpaden

Het buurtgroen heeft grotendeels het karakter van grasvelden. Meestal is het begrensd door zijkanten en achterkanten met schuttingen en ligt het als een rest- of tussenruimte ingeklemd tussen private kavels. Dit kan achter de bebouwing zijn of op een straathoek. In een enkel geval in de buurt Kruidenoever wordt het buurtgroen helemaal omsloten door straten. Figuur 40 laat een typisch profiel zien.

Grotendeels heeft het buurtgroen geen duidelijke functie. Bovendien is door gebrek aan erfafscheidingen soms niet afleesbaar of het tot het openbaar of het privaat domein behoort. Op enkele plekken zijn speeltoestellen of voetbaldoelen aan te treffen. De speeltoestellen hebben echter niet het karakter van een ontworpen speeltuin, ze lijken willekeurig in het gras geplaatst. Hierdoor spelen kinderen op een open veld zonder beschutting. Vaak zijn de toestellen verouderd en hebben de plekken een eentonige uitstraling. Er zijn bijvoorbeeld plekken waar alleen een enkele wipkip staat. De trapvelden zijn op dezelfde manier in het groen geplaatst en nodigen niet uit tot gebruik.



Figuur 40: Profiel buurtgroen met speeltuin



Figuur 41: Eentonig grasveld



Figuur 42: Onduidelijke functie



Figuur 43: Onduidelijk eigenaarschap



Figuur 44: Onaantrekkelijke speelplek



Figuur 45: Onaantrekkelijke sportplek



Figuur 46: Achterpad tussen schuttingen

Dit geldt ook voor een basketbalveld in de buurt Tuikwerd.

Behalve twee groene linten in de Vogelbuurt, is het buurtgroen niet aaneengesloten. De isolatie ten koste van de gebruiks- en de ecologische waarde. Ubink & Van der Steeg (2011) beschrijven bovendien dat de versnipperde groenstructuur in bloemkoolwijken het onderhoud moeilijk maakt (p.78). De ruimtes zijn wel verbonden met de omliggende straten via een netwerk van achterpaden. Deze paden zijn nog meer dan het buurtgroen gekenmerkt door schuttingen. Op veel plekken loopt men door een 'kloof' van schuttingen, wat een onprettig en onveilig gevoel tot gevolg heeft. De figuren 41 tot en met 46 brengen de bevindingen in beeld.

Water

Het water heeft een positief effect op de beleving van de groenstructuren waarin het zich bevindt. Het is echter maar op weinig plekken toegankelijk. Er zijn in de hele wijk drie verblijfsplekken aan het water. Rond de hoofdvijver bevinden zich geen wandelroutes. De potentie voor gebruik en beleving blijft grotendeels onbenut. De figuren 47 tot en met 49 brengen de bevindingen in beeld.



Figuur 47: Water versterkt beleving



Figuur 48: Ontoegankelijk water



Figuur 49: Verblijfsplek aan het water

Overgangen openbaar-privé

Tijdens de analyse viel het belang van de overgangen tussen openbaar en privé op. Ze hebben een grote invloed op de openbare ruimte. Volgens Meyer et al. (2020) zijn de overgangen een belangrijke opgave in het ontwerp van de openbare ruimte (p. 148). Van Ulden et al. (2015) benadrukken het belang van overgangszones voor een succesvolle interactie tussen het openbaar en het privaat domein. Van Eijk (2015) laat zien hoe overgangszones bijdragen aan contact en ontmoeting. Ook Gehl (2011) benadrukt het belang van 'soft edges'. Er is gekozen om de overgangen in Tuikwerd nader te analyseren. Op basis van veldwerk zijn acht typen uitgewerkt. Figuur 50 toont een kaart van Tuikwerd met de typen overgangszones per bouwblok. De figuren 51 tot en met 58 laten modellen van de acht typen zien. Type 1 tot en met 5 zijn voorkanten, type 6 en 7 zijn zij- of achterkanten. Type 8 is een zijkant.

Type 1 komt het meest voor in de buurten Rietkampen en Kruidenoever. De vrijstaande woningen hebben allemaal een voortuin. Ook bij de rijtjeshuizen in de Vogelbuurt komt type 1 voor. De aanwezigheid van een voortuin is positief te beoordelen (Van Ulden et al., 2015, pp. 20-21). De overgangszone biedt privacy en mogelijkheden voor personalisering en contact. Veel voortuinen in Tuikwerd zijn echter dieper dan de door Van Ulden et al. (2015) aanbevolen 2m. Volgens hen "behandelen [bewoners] de ruimte dan anders en sluiten deze vaker af met hagen, hekwerken of schuttingen" (p. 90). Type 2 kent als overgangszone alleen een inham in het bouwblok. Deze heeft een diepte van ca. 3m en bevindt zich tussen bergingen. Bergingen aan voorkanten zijn typisch voor bloemkoolwijken. Ze creëren privacy, maar hebben een negatieve uitstraling op de openbare ruimte door een blinde muur en gebrek aan toezicht. De overgangszones tussen de bergingen zijn in veel gevallen versteend en worden gebruikt voor de opslag van fietsen of afvalcontainers. Ze zijn niet uitnodigend voor verblijf, maar bieden wel kansen voor een gepersonaliseerde inrichting.

Type 3 is een combinatie van type 1 en 2. Deze situatie biedt veel voordelen doordat er twee zones ontstaan met verschillende gradaties van privacy. Er kan echter snel een grote afstand tot de openbare ruimte ontstaan. Type 4 lijkt op type 3, maar de berging staat in dit geval los aan de straat. Hierdoor wordt meer privacy in de voortuin gecreëerd. Dit kan het gebruik van de voortuin waarschijnlijker maken, maar het



Figuur 50: Overgangen openbaar-privé in Tuikwerd >A4

lopen langs het trottoir wordt er niet aantrekkelijker van. Type 5 lijkt eveneens op type 3, maar er is een carport toegevoegd. De geparkeerde auto maakt het gebruik van de overgangszone onwaarschijnlijk en heeft een negatieve uitstraling op de openbare ruimte. Doordat de voordeuren achter auto's verstopt komen te liggen, voelt deze situatie bijzonder anoniem. Type 6 is een achterkant aan het water, zoals deze bij de vrijstaande huizen in de buurten Rietkampen en Kruidenoever te vinden is, maar ook in de Vogelbuurt in de straat Valkenhorst. In deze situatie biedt het water een



Figuur 51: Type 1 - Voortuin



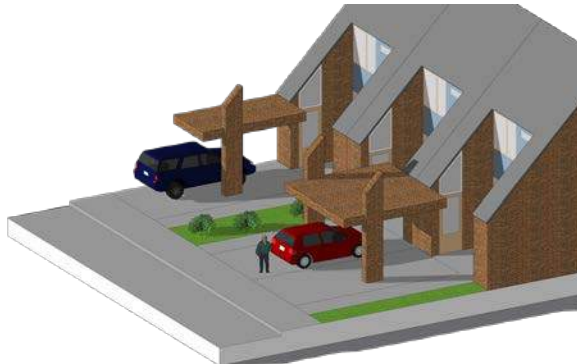
Figuur 52: Type 2 - Bergingen aan voorkant



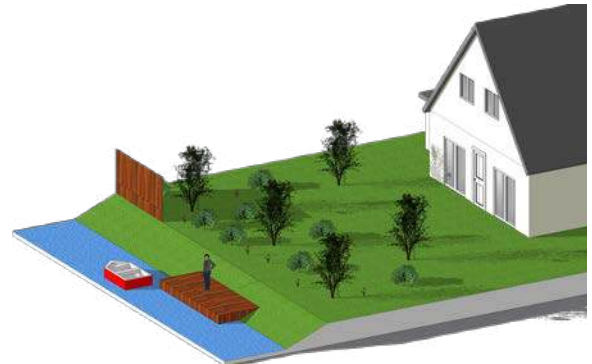
Figuur 53: Type 3 - Bergingen aan voorkant en voortuin



Figuur 54: Type 4 - Voortuin met vrijstaande bergingen



Figuur 55: Type 5 - Bergingen en carport aan voorkant en voortuin



Figuur 56: Type 6 - Achter- of zijtuin aan water



Figuur 57: Type 7 - Achter- of zijtuin aan straat of groen



Figuur 58: Type 8 - Zijgevel aan straat of groen

natuurlijke bufferzone, waardoor bewoners nog maar zelden behoefte hebben om een schutting te plaatsen. Het tegenovergestelde is het geval bij type 7. Als achtertuinen aan het groen of aan een weg liggen, is er vaak sprake van harde overgangen. Ter wille van privacy hebben bewoners schuttingen geplaatst, soms van 1m, maar vaker van 2m hoog. In de openbare ruimte zijn in deze situatie geen ogen op straat, waardoor de sociale veiligheid achteruitgaat. Dit effect is ook bij type 8 aanwezig. Op enkele plekken grenst een gesloten zijmuur van een woning direct aan de openbare ruimte.

Plekken met een specifieke functie

In Tuikwerd bevinden zich een aantal plekken in de openbare ruimte die zijn ontworpen voor een specifieke activiteit in de openbare ruimte (verblijven, spelen, sporten, ontmoeten). Figuur 59 toont een overzicht van deze plekken. Er is te zien dat er veel speelplekken zijn, maar weinig verblijfs- en ontmoetingsplekken. In de wijk zijn in totaal twaalf bankjes geteld. Volgens Gehl (2011, p. 162) zijn voor een goede woonomgeving echter bankjes om de 100m nodig zodat ouderen regelmatig kunnen uitrusten tijdens een wandeling. Hieraan wordt in Tuikwerd niet voldaan. Door middel van locatiebezoeken en een fotoanalyse zijn alle verblijfsplekken nader onderzocht. De complete analyse is te vinden in bijlage B (p. 60). Hierna worden de bevindingen samengevat.



Figuur 59: Plekken met een afleesbare functie in de openbare ruimte in Tuikwerd >A5

De speelplekken hebben vaak een eentonige uitstraling en zijn niet als geheel ontworpen. Meestal hebben ze de vorm van enkele speeltoestellen die willekeurig over een grasveld lijken te zijn verspreid. Veel van de toestellen zijn verouderd. Er zijn vaak dezelfde elementen aangetroffen (schommel, wipkip, glijbaan). Deze zijn grotendeels gericht op kleuters. Voor andere leeftijden is er vrijwel geen aanbod. Het gebrek aan variatie valt ook op met betrekking tot de sportplekken. Er zijn twee trapvelden, een basketbalkorf en een pingpongtafel aangetroffen. Het is aannemelijk dat met dit aanbod veel doelgroepen niet bereikt kunnen worden, waaronder vooral vrouwen. Veel van de onderzochte plekken voelen onveilig, enerzijds door nabijheid van gemotoriseerd verkeer en anderzijds door gebrek aan toezicht. Vaak liggen de plekken ingeklemd tussen achtertuinen die met schuttingen zijn afgescheiden. Figuur 60 laat een typische speeltuin zien.



Figuur 60: Speeltuin Valkenhorst

Er zijn in de wijk veel locaties met de potentie tot een aantrekkelijke verblijfsplek. De Farmsumerweg en de groene hoofdstructuur bieden een mooie setting voor activiteiten in de openbare ruimte. De woonerven bieden een intiem karakter waar men beschut samen met de burens zou kunnen verblijven. De potentie blijft echter onbenut. Dit geldt ook voor de plekken die al voor een verblijfsfunctie zijn ingericht. Het centrale plein in de buurt Tuikwerd (figuur 61), een vijver in diezelfde buurt en twee plekken aan het water in de buurten Rietkampen en Kruidenoever zijn gemiste kansen voor een hoge verblijfskwaliteit.



Figuur 61: Centraal ontmoetingsplein

4.4 Sociaalruimtelijke analyse: gebruik van de openbare ruimte

Om het daadwerkelijke gebruik van de openbare ruimte te onderzoeken, zijn tijdens twee wandelingen personen geobserveerd. Op een route langs alle verblijfs-, speel-, sport- en ontmoetingsplekken zijn de eerste keer in totaal 77 en de tweede keer 79 personen aangetroffen. Geslacht, geschatte leeftijd, locatie en activiteiten zijn vastgelegd (zie bijlage C, p. 66). De resultaten worden hierna samengevat.

Van de meer dan 150 personen hebben er maar twee gebruik gemaakt van een speeltuin. Een enkele keer zaten twee personen op een bankje. Verder is geen gebruik genoteerd van de aangevoerde speel-, sport-, verblijfs- en ontmoetingsplekken. Er zijn veel wandelaars geteld, waarvan opvallend veel personen met honden (zestien in totaal), en veel mensen maakten gebruik van de Farmsumerweg als fietsroute (zeven personen, terwijl de looproute de Farmsumerweg maar op

enkele plekken kruist). Dit kan worden verklaard met de goede connecties voor langzaam verkeer en de landschappelijke kwaliteiten van de omgeving. Het viel op dat er vaak hard werd gefietst. Verder waren de meeste activiteiten gekoppeld aan het naar huis komen met de auto. Personen liepen van de parkeerplaats naar de voordeur met een minimaal oponthoud in de openbare ruimte en de overgangszone. Maar vier personen maakten gebruik van de overgangszone voor verblijf (meestal om te roken). Op een woonerf aan de straat Egge speelden een aantal kinderen. Ook aan de Zwaluwever zijn spelende kinderen op een woonerf aangetroffen. Verder zijn op de woonerven echter weinig activiteiten genoteerd die niet met gemotoriseerd vervoer te maken hebben.

De observaties steunen de bevinding dat Tuikwerd mooi in het landschap gelegen is met enkele aantrekkelijke fiets- en wandelroutes, maar dat de openbare ruimte niet uitnodigt tot verblijven. De potentie van de woonerven voor spelen en van de overgangszones voor verblijven werd tijdens de wandelingen echter wel zichtbaar.

4.5 Bewonersavonden

Tijdens de twee bewonersavonden zijn bevindingen geuit met betrekking tot de openbare ruimte in Tuikwerd (aantekeningen zie bijlage J9 en bijlage J10, pp. 138-139). Volgens de bewoners is hard rijden een probleem voor de verkeersveiligheid op veel plekken in de wijk. Er is gezegd dat het groen in de wijk vaak een "niemandsland" zou zijn. Het park ten oosten van de wijk zou veel potentie hebben om een aantrekkelijke verblijfsplek te worden, maar heeft op dit moment geen functie en wordt niet onderhouden. Verder worden de speeltuinen als onveilig ervaren omdat er vaak geen toezicht is.

4.6 Deskresearch

Een aantal thema's konden door de analyse van de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte nog niet voldoende inzichtelijk worden gemaakt. Er is aanvullend deskresearch gedaan naar verkeersveiligheid. Er kon worden achterhaald dat er in Tuikwerd de afgelopen vijf jaar tien verkeersongelukken waren en waar deze hebben plaatsgevonden (Actueel Ongevallenbeeld, 2024). Daarnaast is de klimaateffectatlas geraadpleegd waardoor een kans op hittestress in Tuikwerd kon worden aangetoond (Kaartviewer, 2024). Verder zijn gegevens over de sociale structuur verzameld die relevant zijn voor de inrichting van de openbare ruimte (Statistieken Wijk Tuikwerd, 2024). Hieruit blijkt dat Tuikwerd een relatief jonge en laagopgeleide wijk is. De resultaten van de deskresearch zijn te vinden in bijlage D (p. 73).

4.7 Kwaliteiten en kwetsbaarheden: leefbaarheid in de openbare ruimte in Tuikwerd

Op basis van de ruimtelijke analyse en de analyse van het gebruik van de openbare ruimte kan voor alle leefbaarheidsthema's een conclusie worden getrokken. De figuren 62 tot en met 71 illustreren deze conclusies. De tien thema's zijn tenslotte samengevoegd zodat een kwaliteits- en een kwetsbaarhedenkaart kon worden gemaakt voor de leefbaarheid in Tuikwerd (figuur 72 en figuur 73).



Figuur 62: Analysekaart verblijfskwaliteit

De analyse laat zien dat er weinig plekken zijn die uitnodigen tot verblijf in de openbare ruimte. Er staan niet genoeg bankjes en de potentie van de woonerven, het groen en de plekken aan het water wordt nauwelijks benut voor het creëren van aangename verblijfsplekken. De dominante positie van de auto op de straten en woonerven maakt verblijven in de buurt onaantrekkelijk. >A6



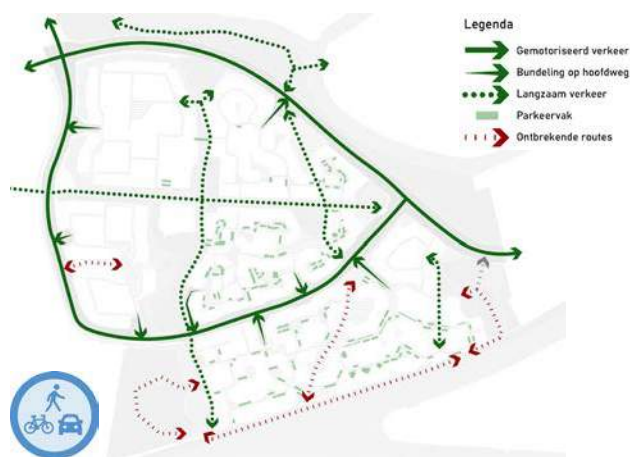
Figuur 63: Analysekaart ontmoeting

De woonerven en het groen hebben de potentie tot ontmoetingsplekken, maar de slechte verblijfskwaliteit nodigt niet uit tot sociale activiteiten. De overgangszones zijn door de aanwezigheid van bergingen aan de voorkanten vaak gesloten en belemmeren interactie. Als men elkaar tegenkomt, dan tijdens een wandeling door het groen en het uitlaten van de hond. >A7



Figuur 64: Analysekaart sport en spelen

Er zijn enkele sportplekken en veel speelplekken te vinden. Grotendeels zijn deze verouderd en hebben ze een eentonige uitstraling. De speelplekken gericht op kleuters en steeds uit dezelfde speeltoestellen samengesteld. De sportplekken zijn gericht op balsport. Voor veel doelgroepen is er geen aanbod. Door de dominante aanwezigheid van de auto is het onveilig om op straat of op het woonerf te sporten of te spelen. >A8



Figuur 65: Analysekaart mobiliteit

De brede hoofdwegen bundelen het gemotoriseerd verkeer en houden het buiten de wijk. Met name in de buurt Tuikwerd en de Vogelbuurt zijn veel parkeervakken in de openbare ruimte aanwezig, in de andere buurten kan op straat worden geparkeerd. Er bestaan enkele aantrekkelijke verbindingen voor langzaam verkeer zoals de Farmsumerweg. Er is echter geen rondwandeling mogelijk. >A9



Figuur 66: Analysekaart klimaatadaptatie

Er is een ruime groenstructuur aanwezig die bijdraagt aan waterberging en verkoeling. De straten en woonerven zijn echter versteend, zodat hier in toenemende mate wateroverlast en hittestress zullen optreden. Specifieke klimaatadaptatieve maatregelen zijn nog nergens in de wijk genomen. >A10



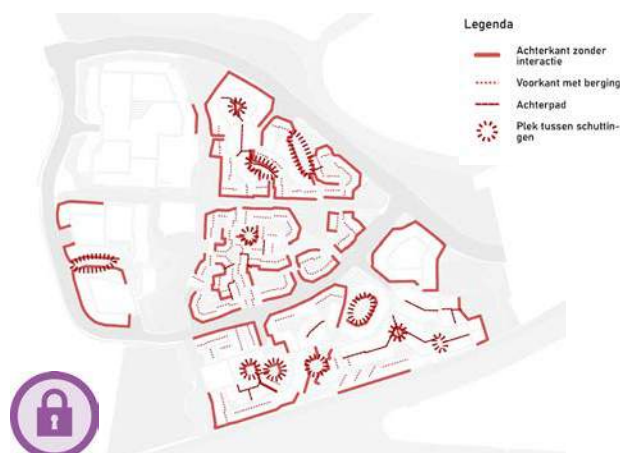
Figuur 67: Analysekaart biodiversiteit

De hoofdgroenstructuur vormt een aaneengesloten netwerk wat ten goede komt aan de biodiversiteit. In het Patrijzenpark zijn een aantal insectenhotels te vinden. Het buurtgroen en het groen langs de straten en woonerven is echter versnipperd en heeft vaak de vorm van grasvelden. De ecologische waarde hiervan is erg beperkt. >A11



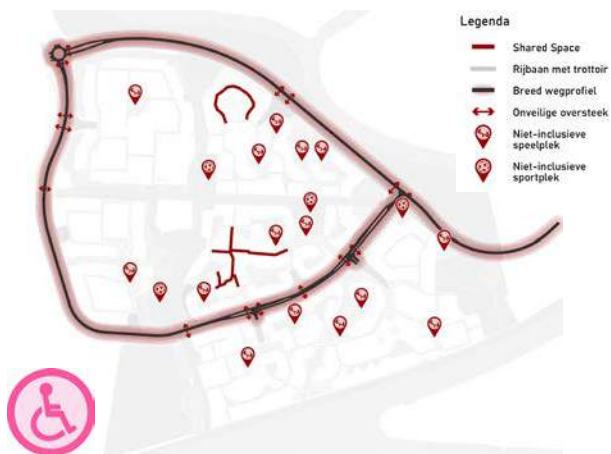
Figuur 68: Analysekaart identiteit

In de groene hoofdstructuur is het wierdelandschap behouden, wat bijdraagt aan de identiteit van de wijk. De vormgeving van de straten en woonerven is echter vaak eentonig en functioneel. >A12



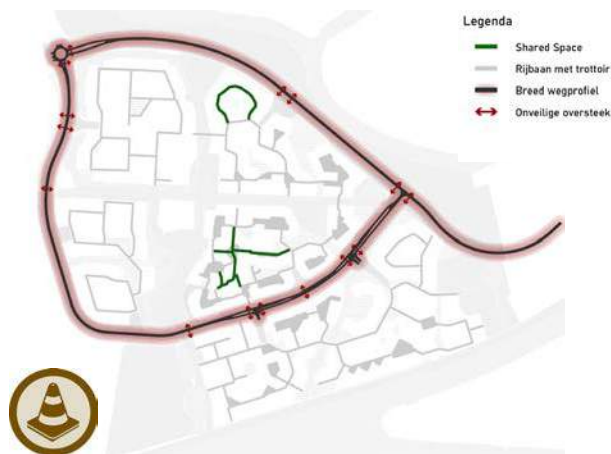
Figuur 69: Analysekaart sociale veiligheid

De achterkanten van de bebouwing zijn vaak op het groen georiënteerd. Doordat bewoners hier hoge schuttingen neerzetten, is er op veel plekken geen toezicht. Ook op de straten en woonerven is het toezicht beperkt door de plaatsing van bergingen aan de voorkanten. >A13



Figuur 70: Analysekaart inclusiviteit

Enkele straten in Tuikwerd hebben een gelijkvloerse inrichting. Dit kan voordelen hebben met betrekking tot de toegankelijkheid. Er zijn hier echter geen aanvullende maatregelen getroffen om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen. In het overgrote deel van de wijk zijn verhoogde trottoirs aanwezig die de toegankelijkheid voor mindervaliden beperken, ook al zijn op veel plekken opritten aangelegd. De speel- en sportplekken zijn niet inclusief ingericht. >A14



Figuur 71: Analysekaart verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid laat te wensen over. De hele wijk is een 30-kilometerzone en heeft geen woonerf-status. De verkeersremmende werking van de kronkels in de wegenstructuur wordt deels weer tenietgedaan door de scheiding van verkeersstromen. De hoofdwegen hebben een breed profiel dat uitnodigt tot snel rijden. Ze zijn de plekken met de meeste verkeersongevallen. Oversteken is gevaarlijk en maar op weinig plekken mogelijk. >A15



Figuur 72: Kwaliteitskaart

De kwaliteitskaart laat alle positieve aspecten van de tien thema's in een oogopslag zien. Voor de legenda zie de themakaarten. De kwaliteitskaart laat de ruimtelijke verdeling van de kwaliteiten in de wijk zien. Er is te zien dat de groenstructuur zeer waardevol is voor de wijk en dat de openbare ruimte in de buurt Tuikwerd door de woonerfstructuur veel kwaliteiten kent. >A16



Figuur 73: Kwetsbaarhedenkaart

De kwetsbaarhedenkaart laat alle negatieve aspecten van de tien thema's in een oogopslag zien. Voor de legenda zie de themakaarten. De ruimtelijke verdeling van de kwetsbaarheden is geconcentreerd in de buurt Tuikwerd, de Vogelbuurt en in mindere mate in de Oogstbuurt. In deze buurten zijn veel situaties met achterkanten en schuttingen die aan de openbare ruimte grenzen. De auto heeft in deze buurten een dominante positie in de openbare ruimte, met name op de woonerven. In de buurten Rietkampen en Kruidenoever kent de openbare ruimte minder kwetsbaarheden. Echter zijn er in deze buurten ook niet veel kwaliteiten die in het oog springen. >A17

5 Oplossingsrichtingen

Zoals in hoofdstuk drie beschreven, zijn op verschillende manieren oplossingsrichtingen verzameld voor de openbare ruimte in bloemkoolwijken. Ten eerste zijn een aantal referentieprojecten onderzocht. Paragraaf 5.1 geeft een overzicht over projecten in de openbare ruimte in bloemkoolwijken. Paragraaf 5.2 beschrijft het meest relevante project voor dit onderzoek, de herinrichting van de openbare ruimte in de wijk De Pas, op basis van een interview, een locatiebezoek en gesprekken. Paragraaf 5.3 beschrijft een aantal referentieprojecten die zich niet in een bloemkoolwijk bevinden. Paragraaf 5.4 gaat in op overige inspiratie die opgedaan is door middel van deskresearch. Vervolgens worden in paragraaf 5.5 de resultaten van de interviews met experts samengevat. Deze bieden voor alle leefbaarheidsthema's inzicht in de mogelijkheden om door middel van de herinrichting van de openbare ruimte verbeteringen teweeg te brengen. Paragraaf 5.6 beschrijft hoe aanvullende kennis is verworven tijdens interne gesprekken. Tenslotte beschrijft paragraaf 5.7 de gereedschapskist voor de openbare ruimte die het resultaat is van de tweede onderzoeksfase.

5.1 Referentieonderzoek bloemkoolwijken

Het referentieonderzoek laat zien dat er nog maar weinig ervaring is opgedaan met de herinrichting van de openbare ruimte in bloemkoolwijken. Wasenberg en Lupi (2011) verzamelen negentien voorbeelden van bloemkoolwijken waar gewerkt is aan verbeteringen. Veel van deze projecten hebben echter weinig betrekking op de openbare ruimte. De tijdsperiode is bovendien al meer dan twaalf jaar geleden en er is weinig informatie over deze projecten te vinden. Een vergelijking van de huidige met de oude situatie is meestal niet mogelijk.

Door middel van deskresearch zijn vijf projecten geïdentificeerd uit de periode na 2010 waarover voldoende informatie beschikbaar is. Vier van deze projecten zijn alleen beknopt geanalyseerd. In de Rijtuigenbuurt en de wijk Bornholm is de inrichting van de openbare ruimte maar op bepaalde plekken veranderd en het is onduidelijk in hoeverre de leefbaarheid daardoor is verbeterd. Voor De Bijvanck en de Mosterdhof zijn omvattende plannen gemaakt, maar nog niet uitgevoerd. De ontwerpdocumenten bieden wel veel inspiratie. Tabel 5 geeft een overzicht van de vier projecten en laat zien op welke manier is ingegrepen in de openbare ruimte. In bijlage E (p. 75) is per project een korte beschrijving opgenomen. Het enige project dat al bijna volledig is uitgevoerd en waar sprake is van een grootschalige verbetering van de openbare ruimte, is De Pas in Winterswijk. Er is gekozen om deze wijk nader te onderzoeken. De volgende paragraaf is aan dit project gewijd.

Tabel 5: Overzicht van projecten in de openbare ruimte in bloemkoolwijken

Bloemkoolwijk	Periode	Bureau's	Maatregelen in de openbare ruimte
Rijtuigenbuurt (Nieuwegein)	2011-2012	WE architecten, René Kuiken Urbanism	Verzachten overgangen openbaar-privé met plantenbakken, aanpak van de verharding en toepassing van een "loper" door de wijk, verwijderen van bomen en beplanting op ongunstige plekken, nieuwe beplanting langs schuttingen aan achterkanten
Bornholm (Hoofddorp)	2014-2016	VEVAP	Meer eenheid in de verharding door toepassing van een "loper", verwijderen van ongedefinieerd groen, strategisch planten van nieuwe bomen, toevoegen van plantvakken op het woonerf
Mosterdhof (Westervoort)	2020-heden	Barzilay+Ferwerda, Team2, veenenbos en bosch, Diep, Endule	Uniek maken van hofjes als speelplekken en moestuinen, creëren van een duidelijke ringweg met afleesbare wijkentrees, clusteren van parkeren, plekken voor deellauto's, nieuwe looproute als verbinding tussen wijk en landschap
Bijvanck (Blaricum)	2020-heden	SWECO, Roelofs	Meer eenheid in de openbare ruimte door herstructurering van groen en parkeren, vergroenen van parkeerplekken, veilige oversteekplekken voor voetgangers, sportroute langs het randgroen van de wijk, klimaatadaptieve maatregelen (wadi's en verlaagde groenstroken, waterdoorlatende verharding, bloemenweides en natuurlijke oevers)

5.2 Referentieonderzoek De Pas

De Pas is een bloemkoolwijk in het noorden van Winterswijk. Sinds 2020 wordt er gewerkt aan de herinrichting van de openbare ruimte. Het project is onderzocht door middel van een interview

met landschapsarchitect Reinier Gerritsen van Buro Topia, het bureau dat het ontwerp heeft gemaakt. Daarnaast is tijdens een locatiebezoek een fotoanalyse vervaardigd en zijn bewoners bevraagd over de transformatie van de openbare ruimte. Figuur 74 laat een overzichtskaart zien van De Pas.

Interview met Reinier Gerritsen

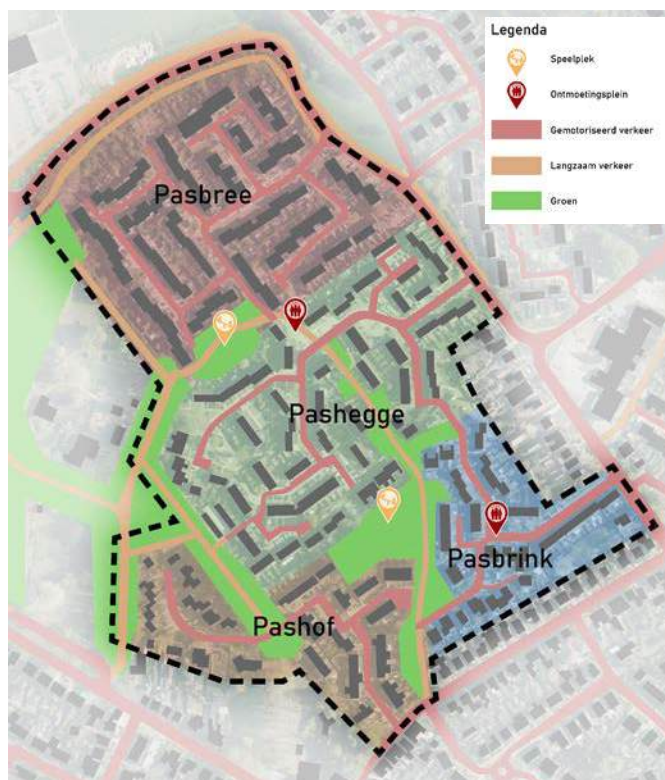
Reinier Gerritsen vertelt in het interview (zie bijlage J2, p. 114) dat De Pas een typische bloemkoolwijk is. De wijk bestaat uit verschillende buurten met een andere uitstraling. De stedenbouwkundige structuur volgt het principe 'van breed naar smal': brede hoofdwegen gaan over tot een breed erf met een shared-space-achtige inrichting. Dit gaat vervolgens weer over tot smalle stegen en paden. De architectuur is gericht op interactie tussen binnen en buiten. De inrichting van de openbare ruimte is gericht op spelen, verblijven en recreëren.

Toen Gerritsen de wijk aantrof, speelden in de wijk problemen op het gebied van biodiversiteit en klimaatadaptatie. Rond de wijk ligt veel groen, maar in de straten was nauwelijks meer groen aanwezig. De auto had de positie van de voetganger ingenomen. De inrichting van de openbare ruimte was verouderd. In opdracht van de gemeente heeft Gerritsen met zijn bureau een plan uitgewerkt voor de openbare ruimte. Het ontwerpproces is gekoppeld aan een actief participatieproces. Dit leidde tot uitdagingen omdat bewoners zich niet bewust waren van de cultuurhistorische waarde van hun wijk en de problemen op het gebied van klimaatadaptatie.

In het ontwerp van Buro Topia is de hele wijk benaderd vanuit de erfgedachte. Er is een pleinachtige bestrating toegepast in plaats van rijbanen met trottoirs. Het kenmerkende verhardingspatroon uit de jaren '70 is in het ontwerp meegenomen en deels met nieuwe materialen vormgegeven. Het parkeren in de openbare ruimte is in aantal behouden, maar geclusterd in parkeerhubs. Deze zijn klimaatadaptief ingericht met waterdoorlatende verharding en ondergrondse waterberging. Door de bundeling van parkeerplekken kon ruimte worden vrijgespeeld voor verblijfsgebieden en enkele grote plantvakken. De beplanting is gebaseerd op wensen van de bewoners en op een zo groot mogelijke biodiversiteit. Volgens Gerritsen is er nu meer groen in de wijk dan er ooit was. Het ontmoeten in de wijk wordt geconcentreerd op twee pleinen die op dit moment worden ontwikkeld. Deze zogenoemde huiskamers van de wijk worden highlights met een verhardingspatroon dat lijkt op een tapijt. Verder zijn er twee grote speeltuinen die een nieuwe inrichting hebben gekregen en een aantal kleine speelplekken die zijn behouden. Ideeën voor een aanpak van de erfafscheidingen en voortuinen zijn in het plan meegenomen, maar niet uitgevoerd.

Fotoanalyse

De fotoanalyse van de wijk (bijlage F, p. 80) brengt de beschreven ontwerpelementen in beeld. De foto's laten zien dat de wijk een aantrekkelijke uitstraling heeft gekregen door toepassing van een samenhangend verhardingspatroon van rode straatklinkers en betontegels. Figuur 75 laat een voorbeeld zien. Het shared-space-gedachte heeft zijn intrede gedaan in de hele wijk. Hierdoor is het prettig wandelen: de ruimte voor voetgangers is niet beperkt tot een smal trottoir. Er zijn verschillende klimaatadaptieve maatregelen gedocumenteerd: wadi's, een waterspeeltuin en verlaagde plantvakken. De fotoanalyse geeft aanleiding om ervan uit te gaan dat de leefbaarheid door de herinrichting van de openbare ruimte is verbeterd. Negatief vielen al-



Figuur 74: Overzichtskaart De Pas



Figuur 75: Heringericht woonerf in De Pas

leen twee punten op. Er zijn weinig maatregelen getroffen om de toegankelijkheid van de shared space voor mindervaliden te waarborgen. Verder is het verschil in de aanpak van de deelgebieden gering, wat ten koste gaat van de eigen identiteit per buurt.

Straatinterviews met bewoners

De gesprekken met bewoners (bijlage J8, p. 136) geven geen duidelijk beeld over de waardering van de nieuwe inrichting. Men is het niet eens of de verkeersveiligheid verbeterd is. Er is meer groen gekomen, maar dit wordt zowel positief als negatief beoordeeld. Over de speelplekken verschillen de volwassene bewoners van mening. Drie kinderen uitten echter tevredenheid. Het valt op dat een negatieve beoordeling van de herinrichting van de wijk vaak gepaard gaat met denken vanuit de auto: men kan nu minder gemakkelijk doorrijden. Dit leidt tot zorgen over de toegankelijkheid voor hulpdiensten. Een bewoner zonder auto was daarentegen zeer tevreden over de herinrichting. Zijn enige bezwaar was het toegenomen aantal officiële parkeerplekken.

5.3 Interviews

Hierna worden de resultaten van de expertinterviews beschreven met betrekking tot oplossingsrichtingen. Met drie personen is concreet gesproken over de kwaliteiten, kwetsbaarheden en mogelijke oplossingsrichtingen voor de openbare ruimte in bloemkoolwijken. Tijdens drie andere interviews zijn, onafhankelijk van de bloemkoolwijk als onderzoeksobject, oplossingsrichtingen voor een aantal leefbaarheidsthema's verdiept.

Reinier Gerritsen

Met landschapsarchitect Reinier Gerritsen is voornamelijk gesproken over de wijk De Pas die als referentieproject is onderzocht (zie 5.2). Tijdens het interview kwamen echter ook een aantal algemene oplossingsrichtingen naar voren die in De Pas om verschillende redenen niet zijn gerealiseerd (interview zie bijlage J2, p. 114). Gerritsen noemt als moderne toevoeging aan het idee van de bloemkoolwijk een lussensysteem van eenrichtingswegen. Dit biedt de kans om rijbanen heel smal te maken, waardoor er meer ruimte voor groen en verblijfsgebieden ontstaat. Er zijn echter wel nieuwe doorbraken voor nodig. Daarnaast noemt hij het benaderen van de bestrating van gevel tot gevel als mogelijkheid om het erfkarakter te versterken. Private opritten zouden kunnen worden meegestraat met hetzelfde materiaal als de openbare ruimte. Verder noemt Gerritsen als oplossing voor de overgang openbaar-privé het toepassen van haagjes op de kavelgrenzen haaks op de gevels. Dit creëert duidelijk afgebakende voortuinen, maar voorkomt het afsluiten ervan met hekken en schuttingen.

Ruben Ferwerda

Met stedenbouwkundig ontwerper, onderzoeker en docent Ruben Ferwerda is gesproken over het programma Experimentele Woningbouw (zie 4.1), de kwaliteiten en kwetsbaarheden van de openbare ruimte in bloemkoolwijken en over oplossingsrichtingen voor een aantal leefbaarheidsthema's (interview zie bijlage J3, p. 121).

Als kwetsbaarheden van de openbare ruimte in bloemkoolwijken noemt Ferwerda het verkrijgen van aandacht voor de aanwezige problemen. Bloemkoolwijken zijn vaak buitenwijken waar het onderhoudsniveau lager is dan in de binnensteden. Daarnaast noemt hij mobiliteit als een belangrijk aandachtspunt. Veel bewoners in bloemkoolwijken zijn afhankelijk van de auto. Verder is de inrichting van de openbare ruimte verouderd. De grijze verharding en de woekerende beplanting geven een onaantrekkelijk beeld. Dit wordt verergerd door de verharding in voortuinen en de plaatsing van schuttingen door bewoners.

Bij het thema ontmoeting zet Ferwerda de kanttekening dat mensen elkaar niet per se altijd willen ontmoeten: het moet een vrije keuze zijn. Hiervoor kan men routes door de wijk zodanig vormgeven dat er op de bepaalde plekken en momenten ontmoetingen mogelijk zijn of juist niet. Verder zou men ontmoeting kunnen stimuleren door het creëren van collectieve ruimtes die door bewoners gezamenlijk beheerd worden. Met betrekking tot sport en spelen stelt Ferwerda voor om het vele groen in bloemkoolwijken beter toegankelijk te maken. Door nieuwe routes te creëren en herkenbaar te maken, bijvoorbeeld door middel van verhardingspatronen, kan het aantrekkelijker worden om te wandelen of te hardlopen. Ook spelen kan in het groen plaatsvinden. De kwaliteit van het groen kan worden ingezet voor natuurlijke speelplekken die gecombineerd kunnen worden met wadi's. Stapstenen en paaltjes kunnen voldoen als speelaanleidingen. De bestaande speelplekken met formele speeltoestellen bieden een kans voor collectief beheer en ontmoeting.

Door het vele groen en oppervlaktewater zijn de problemen op het gebied van klimaatadaptatie in bloemkoolwijken relatief klein. In het kader van de vernieuwing van de openbare ruimte is er volgens Ferwerda vooral de kans om de hittestress op de woonerven tegen te gaan. Het creëren van

duidelijk gedefinieerde zones voor parkeren, spelen langzaam verkeer maakt het mogelijk om de totale hoeveelheid verharding terug te brengen. Wadi's zijn een geschikte oplossing voor waterberging op de woonerven. Om de biodiversiteit te bevorderen moet de beplanting minder eenzijdig worden gemaakt.

De sociale veiligheid zou volgens Ferwerda gebaat zijn bij onderhoud van het groen dat op veel plekken de paden overwoekert. Door de structuur van bloemkoolwijken met veel achterpaden langs schuttingen zijn er veel onveilige plekken. Meer openheid zou de wijken veiliger kunnen maken. Bewoners kunnen bovendien plekken aanwijzen waar de plaatsing van een nieuwe lantaarn of andere maatregelen nodig worden geacht. Met betrekking tot de verkeersveiligheid stelt Ferwerda voor om de hiërarchie die al in de stedenbouwkundige structuur van de bloemkoolwijken zit, zichtbaar te maken: "Dit zorgt ervoor dat het verkeer zijn weg kan vinden en daadwerkelijk wordt afgeremd. De wijkring mag best wat sneller, de buurtring al wat langzamer, maar in de haarvaten moet je echt voelen dat je er als bezoeker of bezorger rustig doorheen gaat. Dat kun je vormgeven, bijvoorbeeld door middel van materialisering."

Tenslotte noemt Ferwerda mogelijke oplossingen voor de overgangen openbaar-privé. Bewoners zouden collectief schuttingen kunnen vervangen voor groene erfafscheidingen. Ook het openbaar domein kan volgens Ferwerda bijdragen aan aantrekkelijkere overgangen door aansluitend op de voortuinen collectieve ruimtes en openbaar groen aan te leggen: "Door een mooie haagblok te maken, maakt het niet zo veel uit wat de bewoner erachter doet."

Mark Sekuur

Met docent ruimtelijke ontwikkeling Mark Sekuur is gesproken over zijn jeugd in een bloemkoolwijk, de kwaliteiten en kwetsbaarheden van de openbare ruimte en over oplossingsrichtingen voor een aantal leefbaarheidsthema's. Het aspect verkeersveiligheid is verdiept door te kijken naar de voor- en nadelen van de shared-space-gedachte in relatie tot het woonerf (interview zie bijlage J4, p. 126).

Sekuur vertelt dat hij het als kind fijn vond om in een groene en autoluwe wijk te wonen. Vandaag de dag ziet hij echter veel uitdagingen om de wijken leefbaar te houden, waaronder de parkeerdruk, de kwaliteit van het groen en het waarborgen van toezicht op de openbare ruimte. Voor de thema's ontmoeting, sport en spelen ziet Sekuur kansen op de woonerven. Door het parkeren te clusteren kunnen autovrije ontmoetingsplekken ontstaan. Met betrekking tot sociale veiligheid ziet Sekuur een dilemma omdat er vaak noch aan de voorkanten noch aan de achterkanten van de woningen toezicht is op de openbare ruimte. Een positief effect op de sociale veiligheid zou kunnen worden bereikt door het aanwezige groen luchtiger te maken en nieuwe zichtlijnen te creëren. Volgens Sekuur laten voorbeelden uit Groningen zien hoe plekken een luchtige beplanting in de openbare ruimte gepaard kan gaan met een hoge biodiversiteit.

Verder is gesproken over verkeersveiligheid en toegankelijkheid aan de hand van het contrast tussen een shared-space-inrichting en een scheiding van verkeersdeelnemers. Sekuur beschrijft de kern van het shared-space-gedachte in relatie als volgt: "langzaam rijdend oogcontact kunnen maken zodat je kunt anticiperen op elkaar." Het principe werkt volgens hem echter alleen bij gratie van bijzonderheid. Het kan leiden tot meer verkeersveiligheid, terwijl bij gebruikers juist het gevoel van onveiligheid toeneemt. Voor een brede toepassing is volgens Sekuur de scheiding van verkeersstromen beter geschikt. Bovendien is een groot nadeel van een shared space het gebrek aan inclusiviteit. Er kunnen stressvolle situaties ontstaan wat kan leiden tot vermijdingsgedrag bij kwetsbare verkeersdeelnemers. Als men het shared-space-principe in bloemkoolwijken toepast, zou dit beperkt moeten blijven tot de woonerven. Soms zijn deze al vormgegeven als een shared space, maar vaak zijn ze een mengvorm met een gedeelde ruimte en toch een trottoir langs de randen.

Met oog op de 21^e eeuw ziet Sekuur kansen om de woonerven weer het hart van de buurten te maken. Naast het terugbrengen van de dominante aanwezigheid van auto's is volgens hem van belang dat er oplossingen worden bedacht voor de overgangszones openbaar privé. Kansen hiervoor ziet hij in het creëren van nieuwe woningtypologieën, het centraliseren van bergingen en het gebruik maken van ondergrondse afvalcontainers waardoor de overgangszones gevrijwaard blijven van vuilnisbakken.

Karin Peeters

Met stadssocioloog en stedenbouwkundige Karin Peeters is gesproken over spelen en ontmoeting in de openbare ruimte (interview zie bijlage J5, p. 130). Volgens haar zijn er vier soorten ontmoetingen in de openbare ruimte: ontmoeting in situaties van transitie, ontmoeting op looproutes, ontmoeting gekoppeld aan consumptie en ontmoeting tijdens verblijf. In het ontwerp van de openbare ruimte moeten bewuste keuzes worden gemaakt welke soorten ontmoetingen waar een plek krijgen. Voor

kinderen is belangrijk dat ze op een plek zowel motorisch, cognitief en sociaal worden uitgedaagd. Hiervoor noemt Peeters een aantal ontwerpprincipes, waaronder multifunctioneel ruimtegebruik, menging van doelgroepen, “veilig risicovol spelen”. Verder kan een interessante speelomgeving worden gecreëerd door te zoeken naar nieuwe standplaatsen en routes, door ook leegte in de openbare ruimte toe te laten, door spelen als uitgangspunt te gebruiken voor het totaalontwerp en door beheer als aanleiding in te zetten voor spelen. Algemeen is het volgens Peeters belangrijk dat er toezicht is op speel- en ontmoetingsplekken, wat in bloemkoolwijken vaak niet het geval is. Door parkeer- en speelplekken te ruilen zou op sommige plekken winst kunnen worden geboekt.

Jerzy Kasemier

Met architect, sporter en docent Jerzy Kasemier is gesproken over sport en beweging in de openbare ruimte (interview zie bijlage J6, p. 132). Hij noemt de openbare ruimte het “speelveld” om te kunnen bewegen. De inrichting van de openbare ruimte kan volgens hem bijdragen aan meer sport en beweging door een aantrekkelijke, vriendelijke en uitnodigende uitstraling. De aanwezigheid van groen speelt hierin een belangrijke rol.

Een beweegvriendelijke openbare ruimte is volgens Kasemier op verschillende schaalniveaus afgestemd op de aanwezige gebruikers. Belangrijk is hierbij dat doelgroepen niet alleen op basis van leeftijd worden onderscheiden, maar ook naar interesses, bewegingsniveau en behoeften. De specifieke behoeften van bewoners in een wijk zijn heel individueel en kunnen door data en gesprekken worden achterhaald. In ieder geval moeten sport-, speel- en ontmoetingsplekken worden gecombineerd zodat er plekken ontstaan met een gedeelde noemer voor verschillende doelgroepen. Op de plekken moet iets te beleven zijn. Bepaalde voorzieningen kunnen het gebruik vergemakkelijken. De aanwezigheid van een kiosk en lockers maakt een plek bijvoorbeeld aantrekkelijker om te sporten en een speeltuin is gebaat bij een mogelijkheid om speelgoed te lenen. Verder is flexibiliteit belangrijk. De nieuwsgierigheid moet door de inrichting van de openbare ruimte worden aangewakkerd. Dat kan alleen als er dingen veranderen en er op een gegeven moment iets nieuws komt. De inrichting van de openbare ruimte is echter vaak heel vast. Een wisselend aanbod door het vervangen en verplaatsen van toestellen zou aantrekkelijk kunnen zijn. Tenslotte is het creëren van routes en netwerken belangrijk om sport en beweging te stimuleren. Hiervoor moet op een groot schaalniveau naar de gebouwde omgeving worden gekeken. Een ronde zoals in het Vondelpark of zelfs een (halve) marathonroute hebben veel potentie om mensen in beweging te krijgen.

Jasper Benus

Met stedenboukundig ontwerper Jasper Benus is gesproken over ontmoeting in de openbare ruimte aan de hand van zijn afstudeerproject over de sociale infrastructuur in Heechterp, een wijk in Leeuwarden (interview zie bijlage J7, p. 134). Uit zijn literatuuronderzoek blijkt dat er in de sociologie een onderscheid wordt gemaakt tussen sterke en zwakke banden tussen mensen. In een wijk met weinig sociale cohesie is het belangrijk dat er meer zwakke banden ontstaan. Dit zorgt ervoor dat mensen met verschillende sociale achtergronden elkaar kunnen helpen. Zwakke banden hebben veel te maken met niet geplande ontmoetingen. Geplande ontmoetingen gebeuren vaak in de private sfeer, maar terloopse ontmoetingen gebeuren veelal in de openbare ruimte. Benus heeft dit soort ontmoetingen in Heechterp onderzocht door personen mental maps te laten tekenen. Met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte heeft hij kunnen concluderen dat meer openbare ruimte en meer groen niet leiden tot meer ontmoeting. Juist door clustering van functies ontstaat volgens Benus een kwalitatieve openbare ruimte. In plaats van veel kleine speel- en ontmoetingsplekken kan een enkele grote plek ervoor zorgen voor interactie tussen mensen die elkaar anders nooit zouden tegenkomen. Ook de menging van doelgroepen kan hierin worden meegenomen. Er moeten geen plekken ontstaan voor een enkele doelgroep waar anderen zich niet welkom voelen.

5.4 Deskresearch

Met behulp van deskresearch is het aspect inclusiviteit verdiept omdat dit tijdens de interviews nog onvoldoende naar voren is gekomen. Er is de Código de accesibilidad de Cataluña bestudeerd (Departamento de derechos sociales, 2023), een wet in de Spaanse provincie Catalonië die bepalingen bevat met betrekking tot toegankelijkheid in de gebouwde omgeving. De wet is wereldwijd vooruitstrevend op dit gebied. Uit de studie van het document blijkt dat voor een toegankelijke openbare ruimte onder andere rekening moet worden gehouden met minimale breedtes van voetpaden, maximale hellingshoeken, verlichting en de plaatsing van bankjes. Verder bevat de wet verschillende eisen aan de inrichting van straten met een verhoogd trottoir en gelijkvloerse straten. Opvallend is dat er met oog op kwetsbare verkeersdeelnemers wordt aanbevolen dat gelijkvloerse straten altijd een visueel en fysiek gescheiden strook moeten hebben waar geen auto's komen. Toepassing van de shared-space-gedacht wordt ontmoedigd.

5.5 Bewonersavonden

Tijdens de twee bewonersavonden zijn kansen benoemd voor de herinrichting van de openbare ruimte in de wijk op kleine en op grote schaal (aantekeningen zie bijlage J9 en bijlage J10, pp. 138-139). Hierdoor is aanvullende inspiratie opgedaan en zijn ideeën zoals een moestuin, een wandelroute langs de dijk en het planten van fruitbomen naar voren gekomen.

5.6 Gereedheidskist voor de herinrichting van de openbare ruimte

Op basis van de resultaten van het referentieonderzoek, de expertinterviews en de overige verzamelde informatie is een gereedheidskist samengesteld voor de herinrichting van de openbare ruimte in een bloemkoolwijk. De gereedheidskist bestaat uit ontwerp oplossingen die de leefbaarheid kunnen vergroten. Elke oplossing is onderbouwd en gekoppeld aan de tien aspecten van leefbaarheid. Tabel 6 geeft een samenvatting. De volledige gereedheidskist is te vinden in bijlage G (p. 86).

Tabel 6: Samenvatting gereedheidskist voor de herinrichting van de openbare ruimte in een bloemkoolwijk

Gereedheidskist voor de openbare ruimte	Schaal										
Eigen karakter	Woonerf	X						X			
Collectieve ruimte	Woonerf	X	X	X							
Shared-space-inrichting	Woonerf	X	X	X							X
Benadering verharding van gevel tot gevel	Woonerf	X	X					X			
Verlaagde plantvakken	Woonerf	X				X	X				
Lage beplanting	Woonerf	X				X	X				
Wadi	Woonerf					X	X				
Gebundelde parkeervakken	Woonerf	X	X	X		X	X				
Groene erfafscheidingen	Woonerf	X	X	X		X	X		X		
Erfafscheidingen haaks op de gevel	Woonerf	X	X	X					X		
Vergroenen van bergingen	Woonerf	X				X	X				
Bergingen naar achterkanten verplaatsen	Woonerf	X	X	X					X		
Centrale bergingen	Woonerf	X	X	X					X		
Veranda's	Woonerf	X	X						X		
Eigen karakter	Buurt	X						X			
Loper door de buurt	Buurt	X						X			
Centrale parkeerhubs	Buurt	X	X	X	X	X	X				
Centrale plantvakken	Buurt	X	X			X	X				
Gebundelde speel- en ontmoetingsplekken	Wijk	X	X	X					X		
Bestaand water toegankelijk maken	Wijk	X		X	X					X	
Waterspeeltuin	Wijk	X		X		X					
Natuurlijk spelen	Wijk			X		X	X				
Hiërarchie in wegprofielen versterken	Wijk				X			X		X	X
Sportroute	Wijk		X	X							
Terugkerend verhardingspatroon	Wijk							X			
Parkeren aan de rand van de wijk	Wijk	X	X	X							
Moestuin/pluktuin	Wijk	X	X			X	X				
Lussensysteem (eenrichtingsverkeer)	Wijk	X			X					X	X

6 Ontwerp

In dit hoofdstuk wordt het ontwerp besproken. Paragraaf 6.1 beschrijft kort de uitgangspunten en de afbakening van de ontwerpogave. Paragraaf 6.2 gaat in op de variantenstudie. Vervolgens bespreekt paragraaf 6.3 de uitwerking van de voorkeursvariant.

6.1 Ontwerpopgave

Uit de theorie, de analyse en het referentieonderzoek komen een aantal uitgangspunten voort die relevant zijn voor de ontwerpogave. Uiteraard moet het ontwerp een positieve bijdrage leveren aan de tien aspecten van leefbaarheid (zie 2.6). Het moet daarnaast recht doen aan de maatschappelijke context en de bestaande situatie in Tuikwerd. Het ontwerp zal voortbouwen op de kwaliteiten en oplossingen zoeken voor de kwetsbaarheden (zie 4.7). Het referentieonderzoek en de gereedschapskist voor de herinrichting van de openbare ruimte bieden inspiratie voor mogelijke oplossingsrichtingen. Verder is het belangrijk dat het ontwerp aansluit bij de stedenbouwkundige visie voor Tuikwerd van HKB Stedenbouw & Landschap (2024). De visie bevat een algemeen procesmatig uitgangspunt: het werken 'van klein naar groot'. Door middel van kleine experimenten op lagere schaalniveaus moeten ervaringen worden opgedaan met ingrepen die kunnen worden opgeschaald naar hogere schaalniveaus. In het dit onderzoek wordt hieraan invulling gegeven door steeds te werken vanuit het laagste schaalniveau, het woonerf, naar het hoogste schaalniveau, de wijk. Zoals te zien op de visiekaart van HKB (figuur 76) bevat de visie daarnaast een aantal ruimtelijke uitgangspunten die in het ontwerp zullen worden meegenomen:

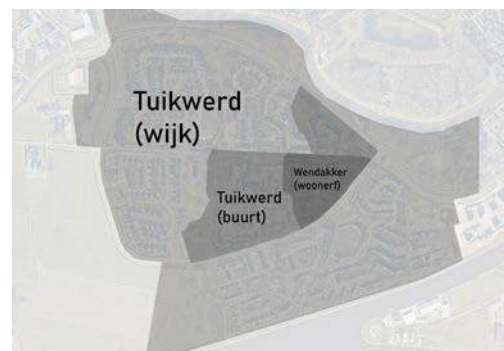
- De woonerven worden de hartjes van de buurten en krijgen een functie als verblijfs- en ontmoetingsplekken
- Elke deelbuurt krijgt haar eigen identiteit, maar er blijft wel samenhang tussen de buurten onderling
- Groene linten verbinden de buurten met elkaar en maken het mogelijk om door en rond de wijk te wandelen, te fietsen of te skeeleren. Er zijn twee linten aangewezen door de wijk.
- De Zeel is op dit moment een belangrijke hoofdweg. De weg wordt afgewaardeerd tot buurtontsluitingsweg met een smaller profiel en een lagere snelheid.
- De bestaande groenzones worden geactiveerd door nieuwe functies. De oostelijke groenzone wordt ruimtelijk versterkt.



Figuur 76: Visiekaart. Overgenomen uit HKB Stedenbouw & Landschap (2024)

Daarnaast is het belangrijk om op alle drie de schaalniveaus een gebied af te bakenen voor het ontwerp. Ook moet een thematische focus per schaalniveau worden bepaald. Het is niet haalbaar om binnen het kader van dit onderzoek aandacht te besteden aan alle thema's op elk schaalniveau en elke plek in de wijk.

Figuur 77 laat de gekozen gebiedsafbakeningen zien voor het ontwerp. Het woonerf aan de Wendakker is gekozen omdat het een typisch is voor een bloemkoolwijk. De voorkanten zijn naar het hofje georiënteerd en de achterkanten naar het groen en de ontsluitingswegen. Verder ligt het woonerf aan een van de groene linten en bevindt zich naast een klein park. Dit maakt het interessant om de relatie van het woonerf met deze groene ruimtes te onderzoeken. Naast de voor- en achterkanten en de oriëntatie van de woningen is dit de thematische focus op het laagste schaalniveau. Op het middelste schaalniveau is de buurt Tuikwerd gekozen als ontwerpgebied. Deze buurt is het meest karakteristiek voor een bloemkoolwijk en de kwetsbaarhedenkaart laat zien dat er veel opgaven liggen. De analyse gaf aanleiding om met name te kijken naar de positie van de auto in de buurt en de verdeling van parkeer- en verblijfsgebieden. Op het hoogste schaalniveau is gekeken naar de wijk als geheel met als focus de uitwerking van de groene linten. Er is onderzocht hoe deze zich zouden kunnen verhouden tot elkaar, tot het landschap en tot de deelbuurten.



Figuur 77: Afbakening ontwerpgebieden

6.2 Variantenstudie

Drie schetsvarianten zijn afgewogen om te komen tot een voorkeursvariant. Elke variant bestaat uit een concept op het kleinste schaalniveau dat vervolgens is uitgewerkt en opgeschaald. De figuren 78 tot en met 89 laten de drie varianten zien.

Variant 1: Introverte woonerven

- Bergingen naar achterkanten verplaatsen
- Collectieve tuinen op de woonerven
- Spelen en ontmoeten op de woonerven
- Parkeren in het groen
- Geen ontsluiting van de woonerven voor gemotoriseerd verkeer
- Groene linten binnen de buurten verbinden de woonerven met elkaar
- Groen lint rond de wijk fungeert als sportroute



Figuur 78: Concept woonerven variant 1



Figuur 79: Plattegrond woonerven variant 1



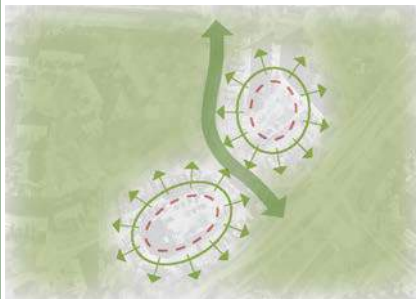
Figuur 80: Plattegrond buurt variant 1



Figuur 81: Plattegrond wijk variant 1

Variant 2: Extraverte woonerven

- Veranda's in plaats van achtertuinen
- Spelen en ontmoeten geconcentreerd op enkele plekken in het groen
- Parkeren op de woonerven
- Ontsluiting van de woonerven voor gemotoriseerd verkeer zo weinig mogelijk door het groen
- Groene linten verbinden de groene ruimtes binnen de wijk met elkaar



Figuur 82: Concept woonerven variant 2



Figuur 83: Plattegrond woonerven variant 2



Figuur 84: Plattegrond buurt variant 2



Figuur 85: Plattegrond wijk variant 2

Variant 3: Woonerven aan groen lint

- Een groen lint als ontmoetingsroute binnen de wijk en een tweede groen lint als sportroute langs de rand
- Splitsing van woonerven in verkeers- en verblijfs gedeelte, afhankelijk van positie ten opzichte van de ontmoetingsroute
- Lussensysteem met eenrichtingsverkeer ontsluit woonerven voor gemotoriseerd verkeer
- Verkeersontsluiting kruist groene linten zo weinig mogelijk
- Sloop/nieuwbouw teneinde voorkeuren aan de groene linten te creëren



Figuur 86: Concept woonerven variant 3



Figuur 87: Plattegrond woonerven variant 3



Figuur 88: Plattegrond buurt variant 3



Figuur 89: Plattegrond wijk variant 3

De drie varianten zijn gescoord op de tien aspecten van leefbaarheid en op aansluiting bij de stedenbouwkundige visie van HKB Stedenbouw & Landschap. Tabel 7 geeft de resultaten van de afweging weer. Variant 3 scoort het hoogst op leefbaarheid en sluit het beste aan bij de stedenbouwkundige visie. Om deze reden is variant 3 verder uitgewerkt. Waar mogelijk zijn de positieve aspecten van variant 1 en 2 zijn meegenomen. Paragraaf 6.3 gaat hierop in.

Een volledige versie van de variantenstudie, inclusief een uitgebreide toelichting van de drie varianten, vergrote tekeningen en een onderbouwing van de toegekende punten, is te vinden in bijlage H (p. 95).

6.3 Uitwerking

De uitwerking van de voorkeursvariant heeft plaatsgevonden op de eerdergenoemde drie schaalniveaus. Op het schaalniveau van het woonerf zijn de volgende ontwerpbeslissingen genomen (zie figuur 90):

1: Het woonerf aan de Wendakker bestaat in de huidige situatie uit twee hofjes waartussen een groenzone ligt met een fietspad. Het fietspad wordt een hoofd fiets- en wandelroute en gaat onderdeel uitmaken van een groen lint dat de buurten met elkaar verbindt. Dit groene lint krijgt het karakter van een kleinschalige route waarlangs tal van speel-, sport en ontmoetingsplekken zijn gelegen. Deze ontwerpbouwsteen is overgenomen uit variant 3 omdat de route uitnodigt tot spelen, sporten en ontmoeten. Zij verbetert de sociale veiligheid en creëert verbindingen tussen de buurten voor personen met beperkte mobiliteit.

2: Aan het oostelijke hofje staat op dit moment een blok rijtjeshuizen met de achterkant naar het fietspad. Het blok wordt verplaatst naar de overkant. Het komt met de voorkant aan het groene lint te staan. Het aantal woningen wordt gereduceerd en kan indien nodig op een andere plek in de wijk worden gecompenseerd. Door de verplaatsing van het bouwblok wordt het hofje opengemaakt zodat het een sterkere relatie kan ontwikkelen met het groene lint. Het westelijke hofje kent al een ruimtelijke verbinding met het groene lint. Deze ontwerpbouwsteen is overgenomen uit variant 3 omdat erdoor de sociale veiligheid in het groen en op de woonerven kan worden verbeterd.

3: Om de voorkanten een aantrekkelijkere uitstraling te geven, is in het ontwerp ervoor gekozen om de bergingen van de voorkanten te verplaatsen naar de achterkanten. Hierdoor ontstaat ruimte voor voortuinen met een vriendelijkere uitstraling dan de gesloten gevels van de bergingen. De aanwezigheid van voortuinen als overgangszones tussen het openbare en het private domein maakt harde erfafscheidingen overbodig. Deze ontwerpbeslissing is overgenomen uit variant 1 omdat hierdoor het toezicht op de woonerven kan worden verbeterd. De voortuinen zorgen bovendien voor meer biodiversiteit en interactie tussen bewoners.

4: In de bestaande situatie zijn de parkeerplekken verspreid over de hele woonerven. In het ontwerp worden zij gebundeld aan de kant van het woonerf die het verst van het groene lint vandaan ligt. Hierdoor wordt de route door het groene lint aantrekkelijk en de aansluiting van de woonerven op de route is voor voetgangers en fietsers optimaal. Dit aspect is overgenomen uit variant 3 omdat hierdoor een aaneengesloten groen netwerk wordt gecreëerd dat voor de biodiversiteit en de toegankelijkheid van de wijk grote voordelen heeft (zie figuur 91).

5: De ontsluiting van de woonerven voor gemotoriseerd verkeer is gewijzigd. De wegen zijn verlegd zodat er zo min mogelijk kruisingen ontstaan met het groene lint (zie figuur 92). Dit wordt mogelijk omdat de Zeel wordt afgewaardeerd tot buurtontsluitingsweg. Er zijn dan meer aantakkingen op deze weg mogelijk, waardoor elders knippen kunnen worden gemaakt in de verkeersstructuur. Dit aspect is overgenomen uit variant 2 omdat het de verkeersveiligheid ten goede komt.

Tabel 7: Afwegingsmatrix

Categorie/thema	V1	V2	V3
Verblijfskwaliteit	3	2	1
Ontmoeting	1	3	2
Sport en spel	1	2	3
Mobiliteit	1	3	2
Biodiversiteit	2	1	3
Klimaatadaptatie	3	1	2
Identiteit	3	1	2
Sociale veiligheid	2	1	3
Inclusiviteit	1	2	3
Verkeersveiligheid	1	3	2
Visie HKB	1	2	3
Totaalscore	19	21	26



Figuur 90: Uitwerking op het schaalniveau van het woonerf >I

6: De relatie van de woonerven met het groene lint wordt gekenmerkt door een gradatie van privé naar openbaar. Het verst van het groene lint vandaan ligt het parkeren. Daarnaast is ruimte gecreëerd voor collectieve tuinen. Deze zijn bestemd voor de direct omwonenden en zorgen voor een groene omgeving waar burens elkaar kunnen ontmoeten. Het dichtst bij het groene lint liggen wadi's en speel- en sportplekken. Op het groene lint ontstaat een openbare sfeer. De verschillende sferen zorgen voor een divers en inclusief aanbod aan speel- en ontmoetingsplekken. Om deze reden is het idee overgenomen uit variant 3.



Figuur 91: Uitwerking op het schaalniveau van de buurt >I

7: Naast het woonerf aan de Wendakker bevindt zich een parkachtige groene ruimte. Door de eerdergenoemde verplaatsing van een bouwblok wordt deze ruimte verschoven. Zij ligt dan niet meer naast, maar op het groene lint. Er komen voorkanten aan te liggen. Het wordt een attractievere en bruikbaarere ruimte waar de bestaande speel- en sportmogelijkheden kunnen worden uitgebreid. Door de nieuwe plaatsing van het bouwblok wordt een deel van de huidige groene ruimte afgebakend en bestemd tot parkeerplek. Dit betekent effectief gebruik van het nu nog overgedimensioneerde groen tussen de woonerven zodat op andere plekken parkeervakken kunnen komen te vervallen. Deze ontwerpbeslissing is overgenomen uit variant 3 omdat erdoor de sociale veiligheid en een aantrekkelijke omgeving voor sport, spelen en ontmoeten worden bevorderd.

8: Ook tussen het oostelijke hofje en de Zeel is gebruik gemaakt van ongebruikte groene ruimte om nieuwe parkeerplekken te creëren. In totaal neemt het aantal parkeerplekken in het ontwerpgebied toe: van 59 naar 71. Dit heeft ermee te maken dat in rond het woonerf aan de Wendakker veel ongebruikte groene ruimte aanwezig is. Deze kan worden gebruikt om andere woonerven te ontlasten van de parkeerdruk zodat er meer ruimte voor groen en verblijfsfuncties ontstaat. De uitwerking op het hogere schaalniveau laat zien dat de dominante positie van de auto in de buurt wordt teruggedrongen en niet uitgebreid. Dit idee is gebaseerd op variant 1. Het levert een bijdrage aan de verblijfskwaliteit en het behoud van de identiteit van de woonerven.



Figuur 92: Groen netwerk

Op het schaalniveau van de buurt zijn de volgende ontwerpkeuzes gemaakt (zie figuur 94):

9: De splitsing van de woonerven in verkeers- en verblijfsgebieden is opgeschaald naar de buurt. Parkeren heeft een plek gekregen waar het zo veel mogelijk grenst aan achterkanten en waar het zo ver mogelijk van de groene linten vandaan ligt. Hierdoor kunnen verblijfsgebieden aan het groene lint en aan de voorkanten van de woningen komen te liggen, waardoor de sociale controle toeneemt (zie figuur 93). Dit principe is afkomstig van variant 3.



Figuur 93: Verkeersstructuur

10: Het totale aantal parkeerplekken wordt van 358 teruggebracht naar 336. In combinatie met de verplaatsing van het parkeren uit het zicht zal de dominante aanwezigheid van de auto in het beeld van de openbare ruimte afnemen. De lichte daling in het aantal parkeerplekken kan worden gecompenseerd door deelauto's en gebruik van de fiets en het OV. Deze ontwerpbeslissing is nieuw ten opzichte van de variantenstudie omdat erdoor meer verblijfskwaliteit ontstaat.



Figuur 94: Parkeren aan achterkanten

11: De verkeersontsluiting bestaat uit twee vertakkende stratenstelsels. Ten opzichte van de huidige situatie zijn knippen gemaakt in de wegenstructuur zodat geen door-

gaand verkeer meer mogelijk is door de buurt (zie figuur 92). Dit biedt de mogelijkheid om de centrale as en het centrale plein in de buurt autovrij te maken. Voor mensen die langs deze as wonen, zijn aan de achterkanten van hun woningen alsnog voldoende parkeerplekken beschikbaar. Deze ontwerpbouwsteen is afkomstig van variant 2 omdat de verkeersveiligheid erdoor toeneemt.

12: Om de centrale as autovrij te kunnen houden, moeten op andere plekken nieuwe parkeerplekken worden gecreëerd. Een plek die in het ontwerp hiervoor is bestemd, is een vijver aan de straat Zaaibak. Deze vijver bevindt zich op een onaantrekkelijke plek aan de achterkanten van de omliggende woningen en wordt niet gebruikt voor recreatieve doeleinden. Het verplaatsen van parkeerplaatsen naar plekken zonder toezicht kwam uit de variantenstudie voort als een manier waarop in variant 3 de sociale veiligheid is geoptimaliseerd. Om deze reden is het overgenomen in de voorkeursvariant. De waterbergingscapaciteit die bij de demping van de vijver verloren gaat, kan op de woonerven terugkomen in de vorm van wadi's.

13: De groene linten verlopen langs de randen van de buurt. Op veel plekken wordt het groen binnen de buurt gehaald door groene verbindingen te creëren tussen de woonerven en de groene linten. Hierdoor kan bijna elke inwoner van Tuikwerd te voet op het groene lint komen zonder een kruising met gemotoriseerd verkeer te hoeven passeren. De toegankelijkheid en de inclusiviteit van de wijk nemen toe, net als de biodiversiteit. Uit de variantenstudie kwam dit voort als een voordeel van variant 3.

14: In het zuidwesten van de buurt is rond het bestaande buurthuis een nieuw centraal speel- en ontmoetingspark ontworpen. Er ontstaat ruimte voor een waterspeeltuin waar kinderen volgens het principe "veilig risicovol" kunnen spelen (zie Daan et al., 2019, p. 239 en interview met Karin Peeters). Dit sluit aan bij bestaande plannen om op de plek een nieuw buurthuis neer te zetten. In de huidige situatie grenzen achterkanten aan de plek. Dit is in het ontwerp veranderd door een nieuw blok erbij te bouwen dat met de voorkanten erop is georiënteerd. Hierdoor kan een levendige plek ontstaan met voldoende sociale controle. Deze ontwerpbouwsteen was een sterk punt van variant 2 vanwege de bundeling van speel- en ontmoetingsplekken, waardoor sociaal contact tussen verschillende doelgroepen ontstaat.

Op het schaalniveau van de wijk zijn de groene linten op de volgende manier vormgegeven als centrale verbindende elementen in de openbare ruimte (zie figuur 95):

15: Er zijn twee groene linten gecreëerd door de wijk met elk een eigen karakter. Ze hebben beide een herkenbaar profiel met in het midden een multifunctioneel pad van ongeveer 5 meter breed. **A:** Een kleinschalig lint verbindt de buurten met elkaar en heeft het karakter van een wandelroute. Het hoofdpad in dit groene lint verloopt langs woonerven, speel- en ontmoetingsplekken en is geschikt om de hond uit te laten en andere wijkbewoners te ontmoeten. **B:** Een grootschalig lint verbindt de buurten met het landschap en verloopt voor een groot deel langs de randen van de wijk. De hoofdroute door dit groene lint heeft het karakter van een sportroute waar men kan fietsen of skeeleren. Er liggen dan ook geen speel- en ontmoetingsplekken langs deze route, maar natuurgebieden, akkers, het Eemskanaal en het Reitdiep. Het creëren van twee verschillende groene linten is overgenomen uit variant 3 omdat het optimale condities schept voor spelen en sporten.

16: De linten kruisen elkaar op twee centrale plekken in de wijk. Het westelijke knooppunt ligt naast het speel- en ontmoetingspark bij het buurthuis. Het oostelijke knooppunt is minder centraal, maar ligt dicht bij de grote groene ruimte aan de Wendakker die in de uitwerking op woonerniveau is behandeld. De linten hebben altijd voorrang op gemotoriseerd verkeer. De kruisingen zijn zodanig vormgegeven dat het lint doorloopt en de wegen voor het gemotoriseerd verkeer zijn onderbroken. Deze ontwerpbeslissing is nieuw toegevoegd ten opzichte van de variantenstudie ten opzichte de bruikbaarheid van de speel-, sport en ontmoetingsroutes te verhogen.

17: Het profiel van de groene linten varieert afhankelijk van de omgeving. Hiervan was al in alle drie de varianten uitgegaan. De route langs het groene lint maakt soms onderdeel uit van het profiel van de Zeel en op een enkele plek verloopt de route via een buurtstraatje. Meestal verloopt de route echter door bestaand wijk- en buurtgroen.

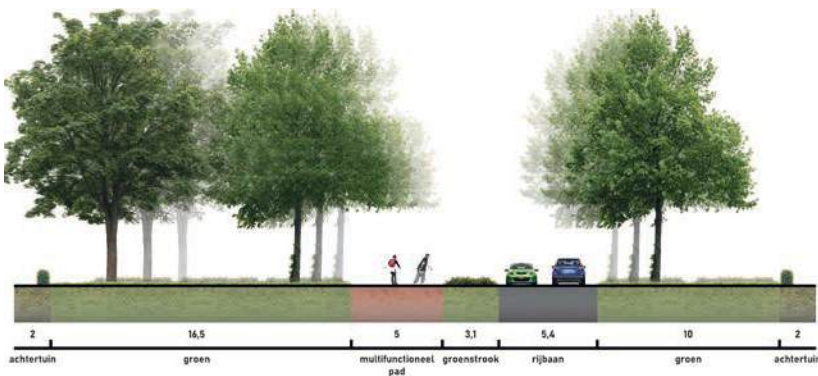


Figuur 95: Uitwerking op het schaalniveau van de wijk >13

Drie plekken in de wijk zijn verder uitgewerkt door middel van doorsneden en sfeerimpressies. Figuur 96 laat een doorsnede zien van de Zeel. In de huidige situatie bevindt zich de rijbaan in het midden van het profiel en is 7,00m breed. De breedte wordt teruggebracht naar 5,40m en de snelheid verlaagd van 50km/h naar 30 km/h. De rijbaan wordt naar de zijkant geschoven waardoor binnen de bomenlaan ruimte vrijkomt voor een 5,00m breed multifunctioneel pad dat onderdeel uitmaakt van het grootschalige groene lint. Ook de sfeerimpressie (figuur 99) laat zien dat de auto zijn dominante positie moet inleveren. Het verhardingspercentage neemt sterk af. De fietspaden aan weerszijden zijn niet meer nodig.

Figuur 97 laat een doorsnede zien van het woonerf aan de Wendakker. In een attractieve ruimte tussen de voorkanten van de omliggende woningen ontstaat ruimte voor een wandelroute die onderdeel uitmaakt van het kleinschalige groene lint, voor collectieve tuinen en speelplekken. De sfeerimpressie (figuur 100) laat zien dat het woonerf een levendig hartje wordt binnen de buurt. Figuur 98 laat een doorsnede zien van het speel- en ontmoetingspark met de waterspeeltuin naast het nieuwe buurthuis. De bebouwing komt vanuit het westen dichter naar het park en is met de voorkant erop gericht. De vijver wordt toegankelijk gemaakt door een steiger aan te leggen. De sfeerimpressie (figuur 101) laat zien dat het een levendige plek wordt waar de hele wijk kan samenkomen en kinderen uitgedaagd worden aan het water te spelen.

In bijlage I (p. 105) zijn de ontwerptekeningen opgenomen als vergrote versies, inclusief referentiebeelden.



Figuur 96: Doorsnede Zeel



Figuur 97: Doorsnede woonerf



Figuur 98: Doorsnede speel- en ontmoetingspark met waterspeeltuin



Figuur 99: Sfeerimpressie Zeel



Figuur 100: Sfeerimpressie woonerf



Figuur 101: Sfeerimpressie waterspeeltuin

7 Conclusie

In de drie voorgaande hoofdstukken zijn de onderzoeksresultaten besproken. Op basis hiervan kunnen de deelvragen en vervolgens de hoofdvraag van het onderzoek worden beantwoord.

Wat zijn de kwaliteiten en kwetsbaarheden van de openbare ruimte in Tuikwerd met betrekking tot leefbaarheid? De analyse (hoofdstuk vier) laat zien dat de inrichting van de openbare ruimte in Tuikwerd niet optimaal bijdraagt aan de leefbaarheid in de wijk. Er zijn veel kwaliteiten aanwezig. De meeste woonerven hebben de potentie tot hoogwaardige speel- en ontmoetingsplekken. De wijk kent veel groen en mooie wandelroutes. Maar er zijn ook kwetsbaarheden. Deze hebben te maken met een dominante aanwezigheid van de auto, onaantrekkelijke achterkanten en ontoegankelijk groen. Op veel plekken in de wijk is geen toezicht.

Welke ingrepen zijn geschikt om de openbare ruimte in bloemkoolwijken te benutten voor het verbeteren van de leefbaarheid? Op basis van referentieonderzoek en expertinterviews zijn oplossingsrichtingen verzameld (hoofdstuk vijf). Hiermee is een gereedschapskist samengesteld voor de herinrichting van de openbare ruimte in een bloemkoolwijk. Er kwamen uiteenlopende ingrepen naar voren, waarvan een groot deel kan worden samengevat door de principes van bundeling en scheiding. Gebundelde speel- en ontmoetingsplekken zorgen voor levendige plekken met veel aantrekkingskracht. Deze kunnen worden gecombineerd met groen-blauwe oplossingen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit, maar moeten worden gescheiden van parkeerplekken. Centrale parkeerhubs spelen elders verblijfsruimte vrij en kunnen worden ingericht op de meest aantrekkelijke plekken aan de achterkanten van de woningen.

Hoe kan de openbare ruimte in Tuikwerd op verschillende schaalniveaus zodanig worden heringericht dat zij een grotere bijdrage levert aan de leefbaarheid in de wijk? De uitwerking van het ontwerp (hoofdstuk zes) heeft belangrijke inzichten opgeleverd. Uit de variantenstudie blijkt dat het introvert of extravert maken van de woonerven geen goede recepten zijn voor het verbeteren van de leefbaarheid. Juist de splitsing van de woonerven in verblijfs- en parkeergebieden en het introduceren van verbindende routes zijn ingrepen die kwaliteit opleveren.

Afsluitend kan de hoofdvraag worden beantwoord. Hoe kan de herinrichting van de openbare ruimte een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid in de wijk Tuikwerd (Delfzijl)? Tabel 8 laat zien hoe het ontwerp de leefbaarheid in Tuikwerd verbeterd.

Tabel 8: Verbeteringen voor de leefbaarheid



Verblijfskwaliteit

Door een nieuwe organisatie van de verkeersontsluiting en het parkeren worden plekken vrijgespeeld waar mensen ongestoord kunnen verblijven en recreëren.



Ontmoeting

Op de woonerven ontstaan collectieve tuinen voor contact tussen buren. Centrale speel- en ontmoetingsplekken langs groene linten maken ontmoetingen met andere wijkbewoners mogelijk.



Sport en spel

Twee groene linten worden aantrekkelijke routes om te wandelen, te fietsen en te skeeleren. Ze verbinden diverse speel- en sportplekken met elkaar.



Mobiliteit

Nieuwe routes door de groene linten maken fietsen en wandelen aantrekkelijker. Tegelijkertijd blijft het aantal parkeerplekken op een hoog niveau.



Klimaatadaptatie

Ontharding en vergroening op de woonerven verminderen hittestress en wateroverlast. Het groen tussen de woonerven houdt ondanks nieuwe parkeerplekken zijn klimaatadaptatieve functie.



Biodiversiteit

Door de herinrichting van de openbare ruimte komt een samenhangend netwerk van groene linten, parken en vergroende woonerven tot stand. Dit komt de flora en fauna ten goede.



Identiteit

Het karakteristieke contrast tussen intieme woonerven en ruim opgezet groen blijft overeind. Dankzij collectieve tuinen en verblijfsplekken kunnen de woonerven een eigen identiteit krijgen.



Sociale veiligheid

Door het verplaatsen van bergingen en parkeerplekken naar de achterkanten ontstaan aan de voorkanten aantrekkelijke verblijfsgebieden met voldoende sociale controle.



Inclusiviteit

De groene linten maken de wijk toegankelijker. Ze verbinden belangrijke plekken met elkaar en vermijden kruisingen met gemotoriseerd verkeer. De speel- en sportplekken worden diverser.



Verkeersveiligheid

Routes langs groene linten minimaliseren interacties tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Door de Zeel een nieuw profiel te geven, wordt de weg veiliger.

8 Discussie

Dit hoofdstuk bespreekt de bruikbaarheid, de betrouwbaarheid en het draagvlak van de onderzoeksresultaten en geeft aanbevelingen voor vervolgonderzoek.

De onderzoeksresultaten zijn op verschillende manieren bruikbaar en relevant. Het onderzoek geeft een doorkijk op de stedenbouwkundige visie die HKB Stedenbouw & Landschap (2024) heeft opgesteld voor Tuikwerd. Het laat zien hoe de woonerven, de buurten en uiteindelijk de wijk kunnen groeien naar het streefbeeld dat is geschetst in de visie. De gedetailleerde analyse van de openbare ruimte in Tuikwerd (hoofdstuk vier) kan door ontwerpers worden gebruikt om hun eigen plannen te onderbouwen. Het referentieonderzoek en de gereedschapskist voor de herinrichting van de openbare ruimte (hoofdstuk vijf) biedt veel inspiratie die direct kan worden gebruikt voor toekomstige ontwerpprocessen. Verder kan het ontwerp (hoofdstuk zes) als voorbeeld dienen voor de vernieuwing van Tuikwerd op verschillende schaalniveaus. Naast de directe bruikbaarheid van de onderzoeksresultaten in de vernieuwing van Tuikwerd is dit onderzoek ook relevant voor projecten in andere bloemkoolwijken. Dit onderzoek bundelt een aanzienlijk deel van de in Nederland beschikbare kennis over de vernieuwing van de openbare ruimte in bloemkoolwijken. Met name de gereedschapskist voor de herinrichting van de openbare ruimte is niet alleen bruikbaar voor Tuikwerd. De verzamelde oplossingsrichtingen zijn handig voor ontwerpers in heel Nederland die in de komende jaren aan de slag gaan met de openbare ruimte in bloemkoolwijken. Naar verwachting zullen dit er steeds meer worden.

De betrouwbaarheid van dit onderzoek wordt beïnvloed door meerdere factoren. Het onderzoek is in belangrijke mate gebaseerd op theorie. De definities van de kernbegrippen zijn onderbouwd met relevante literatuur. Er is gestreefd om het begrip leefbaarheid zo goed mogelijk meetbaar te maken. De tien aspecten die in dit verband zijn gedefinieerd, zijn steeds weer gebruikt in het verloop van dit onderzoek. Dit komt de navolgbaarheid ten goede. De analyse is gebaseerd op uitgebreid en grondig veldwerk. De wijk is op verschillende dagen bezocht en er zijn honderden foto's gemaakt en meer dan 140 personen geobserveerd. De excursies hebben echter allemaal plaatsgevonden op doordeweekse dagen met vergelijkbaar weer: bewolkt en rond de 12°C. Het gebruik van de openbare ruimte kan hierdoor zowel zijn over- als onderschat. Het referentieonderzoek kan als volledig worden gezien. Het is onwaarschijnlijk dat er inspirerende projecten over het hoofd zijn gezien. Er is uitgebreid gesproken met experts, waaronder personen met veel specifieke kennis over de herinrichting van de openbare ruimte in bloemkoolwijken. Dit zorgt voor een hoge betrouwbaarheid van deze onderzoeksfase. Het ontwerp is gebaseerd op een variantenstudie die gebruik maakt van de eerder in het onderzoek gedefinieerde leefbaarheidscriteria. De gemaakte afwegingen zijn navolgbaar, maar niet objectief. In de ontwerpfase is regelmatig feedback gevraagd aan collega's, maar zijn geen externe experts meer geïnterviewd. Ook was de omvang van de feedbacksessies beperkt en had bijvoorbeeld kunnen worden uitgebreid door systematische brainstorming-sessies of focusgroepen te organiseren met meerdere collega's. Dit had de betrouwbaarheid nog kunnen versterken.

Dit onderzoek is in belangrijke mate gebaseerd op expertinterviews. Het heeft daardoor een redelijk draagvlak binnen het vakgebied. Het draagvlak onder bewoners van de wijk is echter beperkt. Er is in de analyse en het ontwerp gebruik gemaakt van input van bewoners, maar de onderzoeksresultaten zijn niet ter terugkoppeling voorgelegd aan bewoners. Met name de variantenstudie en de uitwerking van het ontwerp hadden hierdoor een veel hoger draagvlak kunnen verwerven. Het zou bijvoorbeeld interessant zijn om te achterhalen in welke mate ingrijpende herstructureringen van de parkeer- en verblijfsgebieden op draagvlak kunnen rekenen bij de bewoners.

Deze blinde vlek van dit onderzoek kan een aanleiding zijn voor vervolgonderzoek. Er kan worden gekeken naar participatiemethoden en mogelijkheden om bewoners mee te krijgen in de vernieuwing van de wijk. Dit vereist echter veel fingerspitzengefühl vanwege de gevoeligheid van sociaal-ruimtelijke vraagstukken binnen de wijk. Door de brede definitie van leefbaarheid zijn in dit onderzoek tal van aspecten meegenomen, maar blijft de diepgang per thema beperkt. Vervolgonderzoek kan inzoomen op verschillende vakdisciplines en onder andere kijken naar de sociale, financiële, verkeerstechnische en ecologische implicaties van de herinrichting van de openbare ruimte in Tuikwerd. Wanneer wordt begonnen met de herinrichting van de openbare ruimte op een laag schaalniveau, zoals voorgesteld in de stedenbouwkundige visie van HKB Stedenbouw & Landschap en uitgewerkt in dit onderzoek, zijn bovendien evaluatiestudies nodig voor de verschillende ingrepen. Wat werkt en wat niet? De opschaling van bepaalde maatregelen naar een hele buurt of zelfs heel Tuikwerd moet goed worden onderbouwd door middel van onderzoek.

9 Evaluatie

Dit hoofdstuk gaat in op het procesverloop en de gemaakte keuzes in het totstandkomingsproces. Hierbij wordt aandacht besteed aan de relatie van het onderzoek met het onderzoeksplan zoals dat aan het begin van het onderzoekstraject is opgesteld (Hancke, 2024).

Het vooronderzoek en het begin van de analysefase verliepen geheel volgens de planning. Halverwege de analysefase bleek dat het zinvol zou zijn om de analyse van de inrichting van de openbare ruimte aan te vullen met een analyse van het gebruik. Om deze reden is de observatie van personen en activiteiten in de openbare ruimte is toegevoegd aan de onderzoeksmethodiek. Verder bleek aan het einde van de analysefase dat het handig was geweest om de analyse toe te spitsen op het begrip leefbaarheid. In het onderzoeksplan wordt dit begrip pas in de tweede onderzoeksfase geïntroduceerd. De analyse zou de openbare ruimte in zijn geheel onderzoeken, los van de definitie van leefbaarheid. Pas daarna zou worden gekeken welke bijdrage de openbare ruimte zou kunnen leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid. Om deze reden is de analyse grondig herzien en aangevuld nadat het begrip leefbaarheid was gedefinieerd. De analyse biedt daardoor meer aanknopingspunten voor oplossingsrichtingen en ontwerpvarianten die expliciet aandacht besteden aan leefbaarheid.

Nog tijdens het herzien van het analysewerk is gewerkt aan het referentieonderzoek en de expert-interviews. Het eerste interview vond plaats voordat de definitie van leefbaarheid was afgerond. Hierdoor is de kans gemist om expliciet vragen te stellen over alle tien aspecten van leefbaarheid. Gelukkig kwamen alsnog de meeste onderwerpen aan bod. De rest van de interviews is meer expliciet gebaseerd op de definitie van leefbaarheid. Verder is tijdens het onderzoek de scope van de expertinterviews verbreed. Het was eerst de bedoeling om alleen experts te interviewen die zich specifiek met de herinrichting van de openbare ruimte in bloemkoolwijken hebben beziggehouden. Hiervan bleken er in Nederland echter maar weinig te zijn. Deze zijn geïnterviewd, maar aanvullend zijn ook experts gesproken die met meer algemene kennis over leefbaarheid in de openbare ruimte. Door de verbreding is het gelukt om een diverse groep experts te betrekken. Dit was enorm waardevol voor het onderzoek, maar tegelijkertijd ontstond erdoor meer werk dan gepland.

De extra tijd die nodig bleek voor de interviews ging ten koste van de visualisaties in de tweede onderzoeksfase. Het was oorspronkelijk het idee om de gereedschapskist te illustreren met zelfgemaakte 3D-beelden. Dit bleek niet haalbaar. Ook was de tijd beperkt voor de uitwerking van sfeerimpressies, profielen en 3D-beelden in de ontwerpfase. De 3D-beelden zijn helemaal geschrapt uit de planning. Het ontwerp had hierdoor nog meer diepgang kunnen krijgen. Er is daarentegen meer tijd besteed aan het uitwerken van de variantenstudie. Deze was een waardevolle tool om tot een goed onderbouwd ontwerp te komen en is verdiept ten opzichte van de oorspronkelijke planning.

Het onderzoeksproces verliep dus niet altijd soepel. Dit ging echter nauwelijks ten koste van de inhoudelijke en onderzoekstechnische kwaliteit. De gemaakte keuzes in het onderzoeksproces hebben naast een aangepaste planning geleid tot aanpassingen van de onderzoeksvragen ten opzichte van het onderzoeksplan (Hancke, 2024). Tabel 9 onderbouwt deze aanpassingen.

Tabel 9: Aanpassingen onderzoeksvragen

Oorspronkelijke vraag in onderzoeksplan	Aangepaste vraag tijdens onderzoeksproces	Onderbouwing
Hoofdvraag: Hoe kan de inrichting van de openbare ruimte een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid in de wijk Tuikwerd (Delfzijl)?	Hoofdvraag: Hoe kan de herinrichting van de openbare ruimte een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid in de wijk Tuikwerd (Delfzijl)?	In de hoofdvraag is en fout gecorrigeerd. Het onderzoek gaat uiteraard over de herinrichting van de openbare ruimte en niet over de oorspronkelijke inrichting. Hiervan afgezien bood de hoofdvraag tijdens het hele onderzoeksproces echter veel houvast en hoefde niet te worden aangepast.
Deelvraag 1: Wat zijn de kwaliteiten en kwetsbaarheden van de openbare ruimte in Tuikwerd?	Deelvraag 1: Wat zijn de kwaliteiten en kwetsbaarheden van de openbare ruimte in Tuikwerd met betrekking tot leefbaarheid?	De analyse is expliciet toegespitst op de tien aspecten van leefbaarheid. Hierdoor kunnen meer aanknopingspunten worden ontdekt om uiteindelijk de leefbaarheid te verbeteren door middel van een ontwerp.
Deelvraag 3: Hoe kan de openbare ruimte in Tuikwerd aantrekkelijker worden vormgegeven, zonder de plek-specifieke kwaliteiten van de wijk aan te tasten?	Deelvraag 3: Hoe kan de openbare ruimte in Tuikwerd op verschillende schaalniveaus zodanig worden heringericht dat zij een grotere bijdrage levert aan de leefbaarheid in de wijk?	Leefbaarheid is ook in deze onderzoeksfase meer expliciet meegenomen. Verder zijn drie schaalniveaus geïntroduceerd omdat het ontwerpproces hierdoor beter kon worden gestructureerd. De plek-specifieke kwaliteit is een onderdeel van leefbaarheid (identiteit) en hoeft niet apart benoemd te worden.

Literatuur

- Abrahamse, J. E. (2019). *Opkomst en ontwikkeling van de bloemkoolwijk: Het ontwerp van woonwijken in Nederland en de zoektocht naar identiteit*. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Geraadpleegd op 18 januari 2024, van <https://www.cultureelerfgoed.nl/publicaties/publicaties/2020/01/01/opkomst-en-ontwikkeling-van-de-bloemkoolwijk>
- Actueel ongevallenbeeld. (2024). STAR: Smart Traffic Accident Reporting. Geraadpleegd op 26 maart 2024, van <https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map>
- Architectenweb. (2016, 13 januari). *Bloemkoolwijk Hoofddorp weer fris na renovatie*. Geraadpleegd op 30 maart 2024, van <https://architectenweb.nl/nieuws/artikel.aspx?ID=38191>
- Barzilay+Ferwerda, Team2, veenenbosenbosch, Diep, & Endule. (2020). Kookboek Mosterdhof: Wijk aan de Dijk 2050. In *Mooi+Mosterdhof*. Geraadpleegd op 19 maart 2024, van <https://mooimosterdhof.nl/kookboek/>
- Barzilay, M. (2016, 11 november). *EX 73-163 Delfzijl, Tuikwerd I*. Experimentele Woningbouw '68-'80. Geraadpleegd op 30 maart 2024, van <https://experimentelewoningbouw.nl/portfolio/ex-73-163-delfzijl-tuikwerd-i/>
- Barzilay, M., Ferwerda, R., & Blom, A. (2018). *Predicaat experimentele woningbouw 1968-1980: Verkenning Post 65*. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Geraadpleegd op 2 februari 2024, van <https://www.cultureelerfgoed.nl/publicaties/publicaties/2018/01/01/predicaat-experimentele-woningbouw-1968-1980>
- Beeldmateriaal Nederland. (2023). [Luchtfoto Tuikwerd]. <https://www.beeldmateriaal.nl/data-room>
- Benus, J. (2023). *Een verbonden buurt* [Bachelorscriptie]. Hanzehogeschool Groningen.
- Bijlsma, L., & Van Dam, F. (2014). De eeuwige jeugd van de bloemkoolwijk. *Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening*, 03, 32–35. <https://www.pbl.nl/publicaties/stedelijke-bloemkoolwijken-blijvend-jong>
- Binken, S., Zuiderwijk, L., Burgers, J., & Van der Wilk, D. (2012). *Openbare ruimte als professionele opgave en alledaagse omgeving: Een analyse van zes geselecteerde plekken in Amsterdam, Rotterdam en Utrecht*. Nicis Institute.
- Blom, A. (2023). De Bloemkoolwijk: Dwaallicht of bron van inspiratie? *Bulletin KNOB*, 122(4), 20–25. <https://doi.org/10.48003/knob.122.2023.4.803>
- Building ages in the Netherlands*. (z.d.). Parallel | Maps And Data Visualisation. Geraadpleegd op 13 maart 2024, van <https://parallel.co.uk/netherlands/#10/52.347/4.8471/0/40>
- Carmona, M. (2018). Principles for public space design, planning to do better. *Urban Design International*, 24(1), 47–59. <https://doi.org/10.1057/s41289-018-0070-3>
- Colenbrander, B. (2011). Voorwoord. In M. Ubink & T. Van der Steeg (Reds.), *Bloemkoolwijken: Analyse en perspectief* (pp. 10–12). SUN.
- Daan, B., Peeters, K., & Fink, A. (2019). *Spelen in de stad*. Gemeente Amsterdam.
- De Klerk, L., & Van der Wouden, R. (2021). *Ruimtelijke Ordening: Geschiedenis van de stedelijke en regionale planning in Nederland, 1200-nu*. nai010 uitgevers.
- Den Boer, S. (z.d.). [Houten vlinder in park Prinsenbeek]. BN de Stem. <https://www.bndestem.nl/breda/park-overbos-het-cadeau-waar-prinsenbeek-nog-steeds-blij-mee-is~a5cd9a3a/>
- Departamento de derechos sociales. (2023). Código de accesibilidad de Cataluña. In *Diari Oficial de La Generalitat de Catalunya* (Nr. 9052). Geraadpleegd op 9 april 2024, van <https://dogc.gencat.cat/ca/inici/>
- Echo Urban Design & Management. (2020). [Parkbuurt Hoogvliet]. <https://echo-urbandesign.com/projecten/parkbuurt/>
- Experimenteel woningbouwproject te Delfzijl. (1979). *BOUW*, 26, 69–70.
- Experimentele woningbouw te Delfzijl. (1974). *BOUW*, 50, 1113–1116.

- Felixx & Gemeente Groningen. (2021). *Nieuwe ruimte: Ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte*. Gemeente Groningen. Geraadpleegd op 10 maart 2024, van <https://gemeente.groningen.nl/leefkwaliteit-openbare-ruimte>
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings* (6de editie). Island Press.
- Gemeente Delfzijl. (2011). Bestemmingsplan Tuikwerd. In *Ruimtelijkeplannen.nl*. Geraadpleegd op 7 februari 2024, van https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0010.09BP-OH01/t_NL.IMRO.0010.09BP-OH01.pdf
- Gemeente Eemsdelta. (1976). *Maquette experimentele woningbouw plan Tuikwerd*. Beeldbank Groningen. <https://www.beeldbankgroningen.nl/beelden/detail/ae2981ab-0d40-d020-874a-c0c3a523e73d/media/b921e2f0-d984-8e1d-8bce-7e4766ed8427?mode=detail&view=horizontal&q=tuikwerd&rows=1&page=57>
- Gemeente Eemsdelta. (1985). *Nieuwbouw langs het Eemskanaal in de wijk Tuikwerd*. Beeldbank Groningen. <https://www.beeldbankgroningen.nl/beelden/detail/53369589-0134-2fe3-5dbe-4d209eb1d661/media/6df91b55-d489-49dd-7beb-63260c086099?mode=detail&view=horizontal&q=tuikwerd&rows=1&page=70>
- Google. (2008). *Google Streetview Korsholm*. Google Maps. <https://www.google.de/maps/@52.3104586,4.675808,3a,90y,99h,72.37t/data=!3m7!1e1!3m5!1sNwBVTP6VYAjiawujryQ-pw!2e0!5s20080801T00000!7i13312!8i6656?entry=ttu>
- Google. (2009a). *Google Streetview Landauerdriфт*. Google Maps. <https://www.google.de/maps/@52.0302458,5.0741999,3a,90y,280.75h,80.9t/data=!3m7!1e1!3m5!1sKnUzAOwehFJBUI8glQ1KpQ!2e0!5s20091001T000000!7i13312!8i6656?entry=ttu>
- Google. (2009b). *Google Streetview Ploeg Delfzijl*. Google Maps. https://www.google.de/maps/@53.3167684,6.8956229,3a,75y,355.12h,84.58t/data=!3m7!1e1!3m5!1sB-JAg8BT_YREvD1rEj29rA!2e0!5s20091101T000000!7i13312!8i6656?entry=ttu
- Google. (2022a). *Google Streetview Korsholm*. Google Maps. <https://www.google.de/maps/@52.3104509,4.6758079,3a,90y,96.25h,65.12t/data=!3m7!1e1!3m5!1smJ1Ku02161DNV6k6oclVbPQ!2e0!5s20220901T000000!7i16384!8i8192?entry=ttu>
- Google. (2022b). *Google Streetview Landauerdriфт*. Google Maps. <https://www.google.de/maps/@52.03027,5.0742184,3a,90y,280.38h,76.18t/data=!3m7!1e1!3m5!1shyKEGobJpXep0oHwpbhvsA!2e0!5s20221101T000000!7i16384!8i8192?entry=ttu>
- Google. (2022c). *Google Streetview Mosterdhof*. Google Maps. https://www.google.de/maps/@51.9644407,5.9616369,3a,90y,307.21h,77.04t/data=!3m6!1e1!3m4!1sqwtucRbVwDqREzuXjN-bj_A!2e0!7i16384!8i8192?entry=ttu
- Google. (2022d). *Google Streetview Raat*. Google Maps. <https://www.google.de/maps/@52.2844726,5.268667,3a,90y,230.21h,82.88t/data=!3m6!1e1!3m4!1s4K4QHieobHSmRlrehPkS-lg!2e0!7i16384!8i8192?entry=ttu>
- Google. (2023). *Google Streetview Ploeg Delfzijl*. Google Maps. <https://www.google.de/maps/@53.3167474,6.8956152,3a,75y,355.12h,84.58t/data=!3m7!1e1!3m5!1sTeMoV78tDeefFtJ8CJRaWQ!2e0!5s20230401T000000!7i16384!8i8192?entry=ttu>
- Hendriks, M., & Van der Hoeven, M. (2016). *Emmermeer, Angelslo en Emmerhout: Toonbeeld van de wederopbouw*. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Geraadpleegd op 9 februari 2024, van <https://www.cultureelerfgoed.nl/publicaties/publicaties/2016/01/01/emmermeer-emmerhout-angelslo-een-toonbeeld-van-wederopbouw>
- HKB Stedenbouw & Landschap. (2024). *Kansrijk Tuikwerd*.
- Hoekstra, A. (2021, 14 januari). *Worden het de Roaring Twenties voor de Bloemkoolwijk?* De Erfgoedstem. Geraadpleegd op 8 maart 2024, van <https://erfgoedstem.nl/worden-het-de-roaring-twenties-voor-de-bloemkoolwijk/>
- Hoekstra, H., Klimp, D., & Mijnheer, L. (2023). *Ambitiedocument Tuikwerd*. KAW.
- Hui-Min, J., & Ding, W. (2021). Mapping urban public spaces based on the Nolli Map method. *Frontiers Of Architectural Research*, 10(3), 540–554. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2021.04.001>

- Kaal, H. (2011). A conceptual history of livability. *City: Analysis Of Urban Trends*, 15(5), 532–547. <https://doi.org/10.1080/13604813.2011.595094>
- Kaartviewer. (2024). Klimaateffectatlas. Geraadpleegd op 26 maart 2024, van <https://www.klimaateffectatlas.nl/nl/>
- Koch, M. J. T. (2022). *Leefbaarheid in bloemkoolwijken: een onderzoek naar de relatie tussen stedenbouwkundige kenmerken en leefbaarheid in wijken uit 1970-1985* [Masterscriptie]. Universiteit Utrecht.
- Leidelmeijer, K., & Van Kamp, I. (2004). *Kwaliteit van de leefomgeving en leefbaarheid: Naar een begrippenkader en conceptuele inkadering*. RIVM. Geraadpleegd op 7 maart 2024, van <https://www.rivm.nl/publicaties/kwaliteit-van-leefomgeving-en-leefbaarheid-naar-begrippenkader-en-conceptuele>
- Makelaardij Groningen. (1979, 24 oktober). Wonen in Tuikwerd II te Delfzijl. *Nieuwsblad van het Noorden*, 24.
- Mehta, V. (2013). Evaluating public space. *Journal Of Urban Design*, 19(1), 53–88. <https://doi.org/10.1080/13574809.2013.854698>
- Meulendijks, T. (2010). *De weg terug vinden in de bloemkoolwijk: zoektocht naar een nieuwe stedelijke vernieuwingsroute* [Masterscriptie]. Radboud Universiteit Nijmegen.
- Meyer, H., Westrik, J., & Hoekstra, M. (2020). *Stedenbouw: Kern en perspectieven*. Boom uitgevers.
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2022). *Leefbaarometer 2022*. Leefbaarometer. Geraadpleegd op 26 januari 2024, van <https://www.leefbaarometer.nl/kaart/#kaart>
- Molnár-in 't Veld, H. (2019, 19 december). *De groei van het Nederlandse personenautopark*. Centraal Bureau Voor de Statistiek. Geraadpleegd op 7 februari 2024, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/statistische-trends/2019/de-groei-van-het-nederlandse-personenautopark?onepage=true>
- Network of Architects & Planners. (2015). *Bloemkoolwijk Bornholm: De metamorfose van een woonerfwijk van woningcorporatie Ymere in Hoofddorp*. Geraadpleegd op 12 maart 2024, van https://issuu.com/trevetin/docs/nap_bloemkoolwijk_bornholm
- Nijhuis, B. (2010). *Een nieuw recept voor de bloemkoolwijk?* [Bachelorscriptie]. Hogeschool Van Hall Larenstein.
- Nio, I. (2018). Communal versus Private: The Unfinished Search for the Ideal Woonerf. *DASH | Delft Architectural Studies On Housing*, 2(03), 4–17. <https://journals.open.tudelft.nl/dash/article/view/4579>
- Nio, I., Jutten, N., & Lofvers, W. (2011). *Studie Woonerven Lunetten: Een sociaal-ruimtelijk onderzoek naar de opzet en het gebruik van collectieve buitenruimten in een Utrechtse woonerfwijk*. SEV.
- Nio, I., Treffers, A., & Suurenbroek, F. (2022). *Handboek voor erfafscheidingen: Onderzoek naar de overgang tussen privé en openbaar in de tuinstad*. Hoogeschool van Amsterdam.
- Noortman, A. (2014). Ontwerpgericht onderzoek door referentiestudie. In W. Simons & D. Van Dorp (Reds.), *Praktijkgericht onderzoek in de ruimtelijke planvorming* (pp. 217–243). Uitgeverij Landwerk.
- Peppelenbosch, M. (2011). *Update the bloemkool: spatial interventions for updating the late postwar neighbourhoods in the Netherlands* [Masterscriptie]. TU Delft.
- Quaedflieg, J., & Mooij, H. (2013). *Bloemkoolwijken: een uitgekookt concept: Een onderzoek onder bewoners naar de waardering van ruimtelijke kenmerken voor toepassing in toekomstige woningbouwopgaven*. Geraadpleegd op 7 februari 2024, van <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/bloemkoolwijken-een-uitgekookt-concept/>
- René Kuiken Urbanism. (z.d.-a). *Landauerdrift – Nieuwegein*. Geraadpleegd op 13 maart 2024, van <https://www.renekuiken.nl/portfolio/landauerdrift-nieuwegein/>
- René Kuiken Urbanism. (z.d.-b). *Rijtuigenbuurt – Nieuwegein*. Geraadpleegd op 13 maart 2024, van <https://www.renekuiken.nl/portfolio/rijtuigenbuurt-nieuwegein/>
- René Kuiken Urbanism & WE architecten. (2011). *Revitalisatie Rijtuigenbuurt Nieuwegein: Schetsontwerp fase 2*. Geraadpleegd op 13 maart 2024, van <http://www.woonerven.nl/referenties/>
- René Kuiken Urbanism & WE architecten. (2012). *Revitalisatie woonerven: Placemaking als strategie voor*

- bloemkoolwijken*. Geraadpleegd op 13 maart 2024, van <http://www.woonerven.nl/referenties/>
- RIGO & Atlas voor gemeenten. (2012). *Onderscheid in leefbaarheid: Ontwikkeling van de leefbaarheid 2010-2012*. Geraadpleegd op 17 januari 2024, van https://leefbaarometer.nl/resources/Onderscheid_in_leefbaarheid.pdf
- Sanders, W. (1999). *Easytowns Nederland* [Masterscriptie]. Academie van Bouwkunst Rotterdam.
- SR3. (2024). [Neuer Wasserspielplatz am Bostalsee]. https://www.sr.de/sr/sr3/themen/sr_3-land/neuer_wasserspielplatz_am_bostalsee_100.html
- Statistieken gemeente Eemsdelta*. (2024). AlleCijfers.nl. Geraadpleegd op 20 april 2024, van <https://allecijfers.nl/gemeente/eemsdelta/>
- Statistieken wijk Tuikwerd*. (2024). AlleCijfers.nl. Geraadpleegd op 26 maart 2024, van <https://allecijfers.nl/wijk/tuikwerd-eemsdelta/>
- Steinvoort, J. (2011). *De woonerfenis van een bloemkoolwijk: over de invloed van de stedenbouwkundige structuur op sociale cohesie* [Masterscriptie]. Erasmus Universiteit Rotterdam.
- Struyk Verwo Infra. (z.d.). *Markant karrespoor met drie varianten Novato*. Geraadpleegd op 29 maart 2024, van <https://www.struykverwoinfra.nl/nieuws.html/seocode/N/nieuwsbericht/331>
- Succesvolle metamorfose Bloemkoolwijk Hoofddorp. (2016, 16 februari). *Straatbeeld*. Geraadpleegd op 12 maart 2024, van <https://www.straatbeeld.nl/nieuws/succesvolle-metamorfose-bloemkoolwijk-hoofddorp>
- Swanenburg, P. (1975, 15 oktober). Jubeltonen in Delfzijl over “Tuikwerd”. *Nieuwsblad van het Noorden*, 35.
- SWECO. (2020). *Schetsontwerp Bijvanck*. Geraadpleegd op 30 maart 2024, van <https://www.blaricum.nl/inwoners/Projecten/Bijvanck>
- Te Brömmelstroet, M. C. G. (2021). Essay. In Felixx & Gemeente Groningen (Reds.), *Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte*. Gemeente Groningen. Geraadpleegd op 10 maart 2024, van <https://gemeente.groningen.nl/leefkwaliteit-openbare-ruimte>
- Ter Avest, D., & Helleman, G. (2024, 7 september). Semi-publieke ruimte: inleiding op een themareeks. *Rooilijn*. Geraadpleegd op 10 februari 2024, van <https://www.rooilijn.nl/artikelen/semi-publieke-ruimte-inleiding-op-een-themareeks/>
- Ubink, M., & Van der Steeg, T. (2011). *Bloemkoolwijken: Analyse en perspectief*. SUN.
- Uyterlinde, J. C. M., & Oude Ophuis, R. C. M. (2012). *Bloemkoolwijken toekomstbestendig maken*. SEV.
- Uyterlinde, J. C. M., & Snel, E. (2022). Wat is leefbaarheid? In E. Snel, R. Geurs, & M. Permentier (Reds.), *Zicht op leefbaarheid* (pp. 8–21). Kenniswerkplaats Leefbare Wijken.
- Van den Goorbergh, F. (2019). Sociaalruimtelijke analyse: Het gebruik van de openbare ruimte onderzocht. In W. Simons & D. Van Dorp (Reds.), *Praktijkgericht onderzoek in de ruimtelijke planvorming* (pp. 41–59). Uitgeverij Landwerk.
- Van der Tol, I., Wijngaarden, R., & Boom, H. (2020). *Inspiratiedocument Bijvanck, Blaricum*. SWECO. Geraadpleegd op 19 maart 2024, van <https://www.blaricum.nl/inwoners/Projecten/Bijvanck>
- Van Eijk, G. (2015). Contact en herkenning: De stoep in stadssociologisch perspectief. In E. Eric Van Ulden, D. Heussen, & S. Van der Ham (Reds.), *De Stoep* (pp. 123–139). nai010 uitgevers.
- Van Gameren, D., & Mooij, H. (2018). The Heritage of the Woonerf. *DASH | Delft Architectural Studies On Housing*, 2(03), 18–29. <https://journals.open.tudelft.nl/dash/article/view/4581>
- Van Ulden, E., Heussen, D., & Van Der Ham, S. (2015). *De Stoep: ontmoetingen tussen huis en straat*. nai010 uitgevers.
- Veenhoven, R. (2000). *Leefbaarheid: betekenissen en meetmethoden*. Erasmus Universiteit Rotterdam. Geraadpleegd op 7 maart 2024, van <http://hdl.handle.net/1765/8786>
- Verkade, T. (2020, 19 november). De Bloemkoolwijk: een typisch Hollands fenomeen. Maar de bedenker blijkt een Duitser. *De Correspondent*. Geraadpleegd op 7 februari 2024, van <https://decorrespon->

dent.nl/11818/de-bloemkoolwijk-een-typisch-hollands-fenomeen-maar-de-bedenker-blijkt-een-duitser/4aca324f-3dfa-0d58-36f4-7bc2b4fe233d

Verkade, T., & Brömmelstroet, M. C. G. (2020). *Het recht van de snelste: Hoe ons verkeer steeds asocialer werd*. De Correspondent.

VEVAP Landschapsarchitectuur. (z.d.). *De Korsholm, Hoofddorp*. Geraadpleegd op 12 maart 2024, van <https://www.vevap.nl/NL/148/de-korsholm-hoofddorp.html>

Von Schönfeld, K. C., & Bertolini, L. (2017). Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. *Cities*, 68, 48–55. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.04.012>

Wasenberg, F., & Lupi, T. (2011). *Sterke woonerfwijken: Voorkomen is beter dan herstructureren*. Nicis Institute. Geraadpleegd op 17 januari 2024, van <https://kennisportaal.deventer.nl/kennisbank/wonen/wijken/sterke-woonerfwijken/g32persberichtwoonerfwijken>

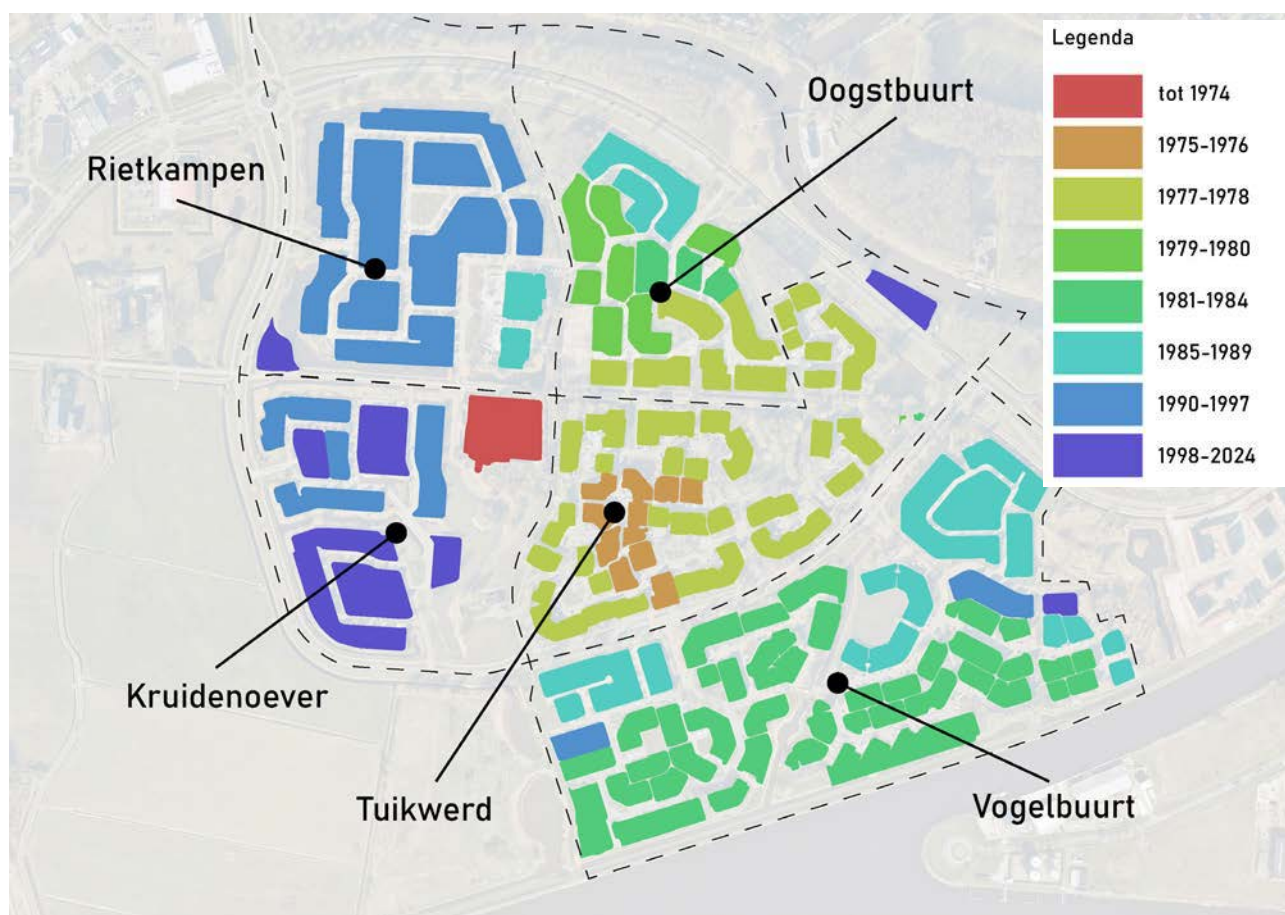
Wekker, F. (2016). Planning of the past: Being out of place in contemporary “cauliflower neighborhoods”. *Home Cultures*, 13(2), 145–167. <https://doi.org/10.1080/17406315.2016.1190587>

Bijlagen

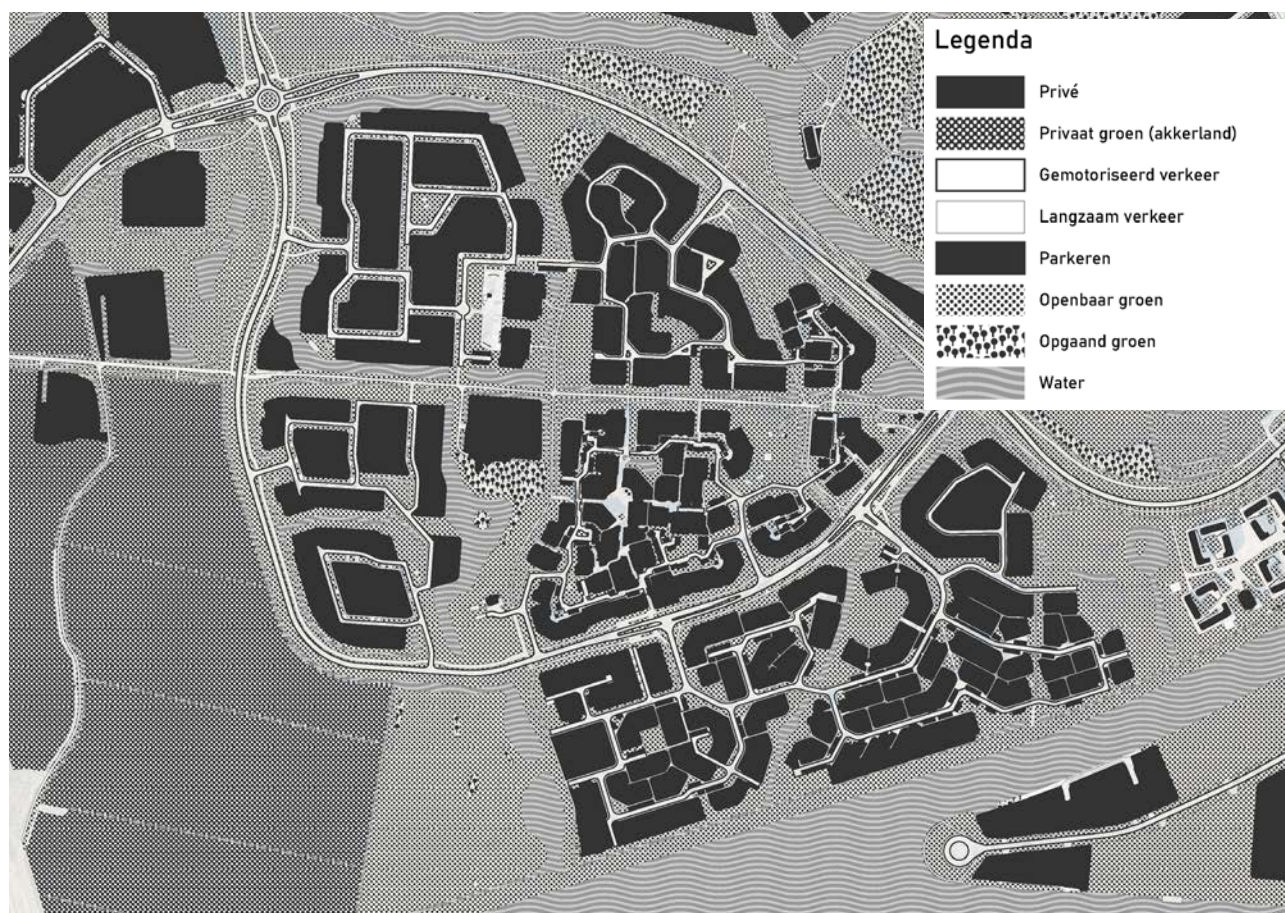
Bijlage A: Vergrote versies inventarisatie- en analysekaarten

In deze bijlage zijn vergrote versies van alle kaarten uit het rapport opgenomen. Het gaat om de volgende kaarten:

- Figuur A1: Bouwjaren van de huidige bebouwing in Tuikwerd
- Figuur A2: Nolli-kaart van de openbare ruimte in Tuikwerd
- Figuur A3: Typering van de openbare ruimte in Tuikwerd
- Figuur A4: Overgangen openbaar-privé in Tuikwerd
- Figuur A5: Plekken met een afleesbare functie in de openbare ruimte in Tuikwerd
- Figuur A6: Analysekaart verblijfskwaliteit
- Figuur A7: Analysekaart ontmoeting
- Figuur A8: Analysekaart sport en spel
- Figuur A9: Analysekaart mobiliteit
- Figuur A10: Analysekaart klimaatadaptatie
- Figuur A11: Analysekaart biodiversiteit
- Figuur A12: Analysekaart identiteit
- Figuur A13: Analysekaart sociale veiligheid
- Figuur A14: Analysekaart inclusiviteit
- Figuur A15: Analysekaart verkeersveiligheid
- Figuur A16: Kwaliteitskaart
- Figuur A17: Kwetsbaarhedenkaart



Figuur A1: Bouwjaren van de huidige bebouwing in Tuikwerd



Figuur A2: Nolli-kaart van de openbare ruimte in Tuikwerd



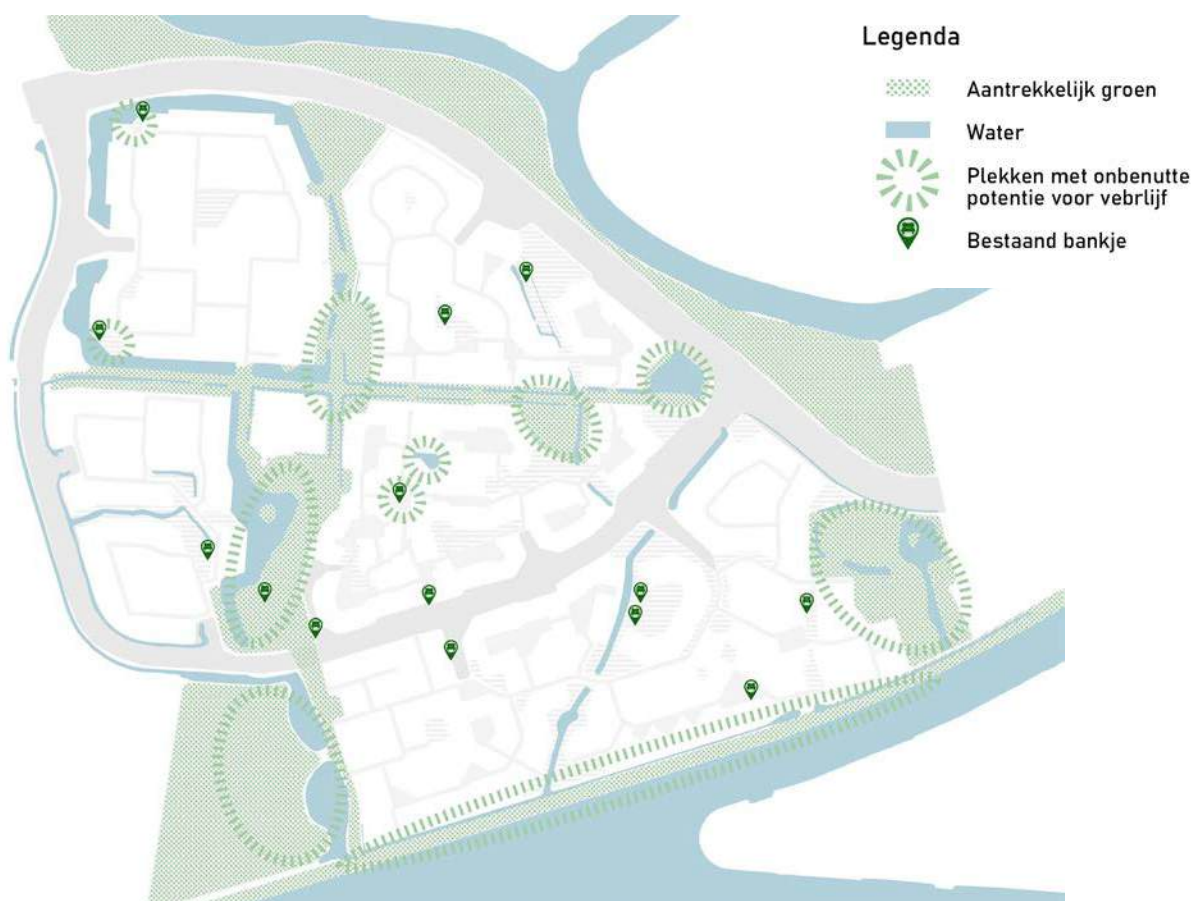
Figuur A3: Typering van de openbare ruimte in Tuikwerd



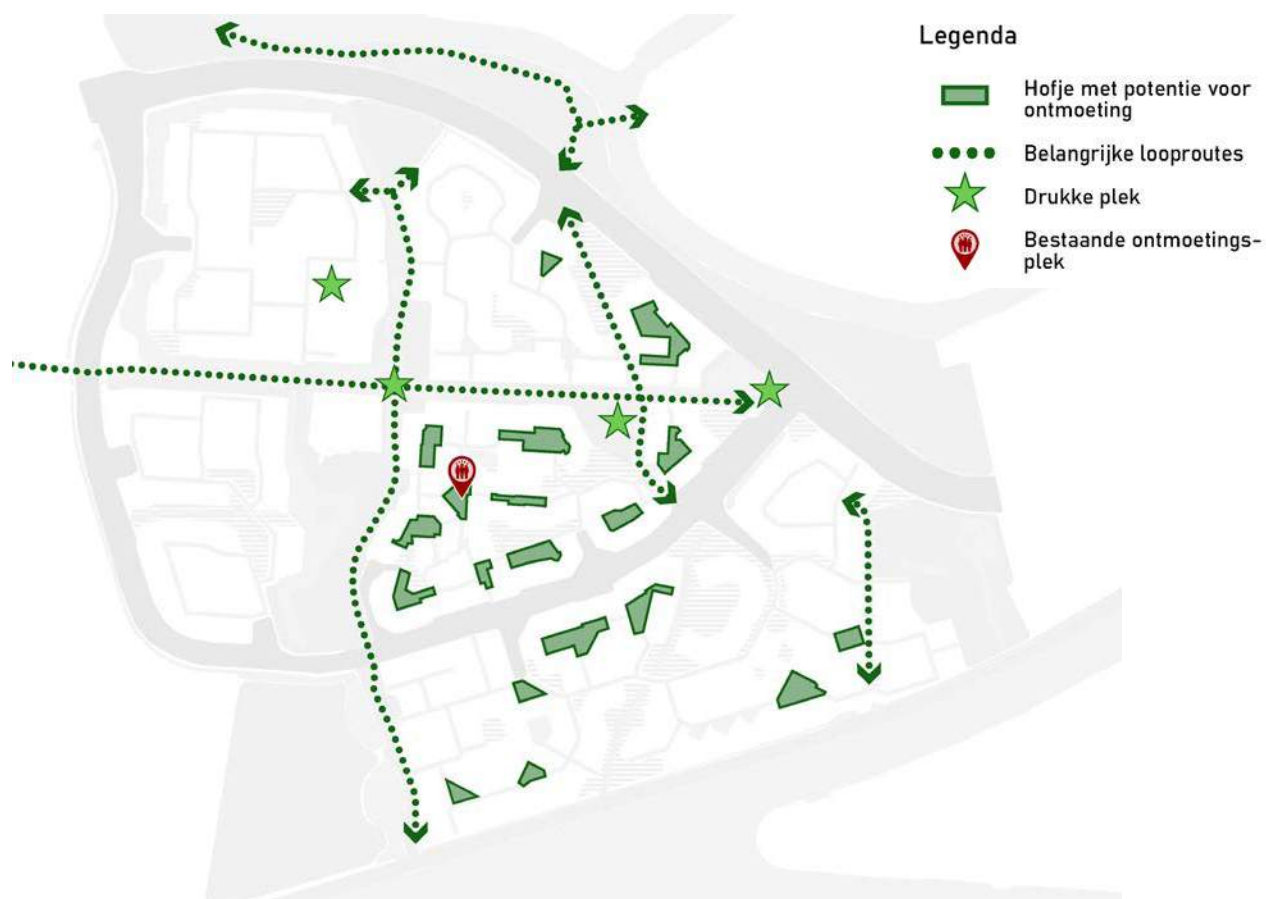
Figuur A4: Overgangen openbaar-privé in Tuikwerd



Figuur A5: Plekken met een afleesbare functie in de openbare ruimte in Tuikwerd



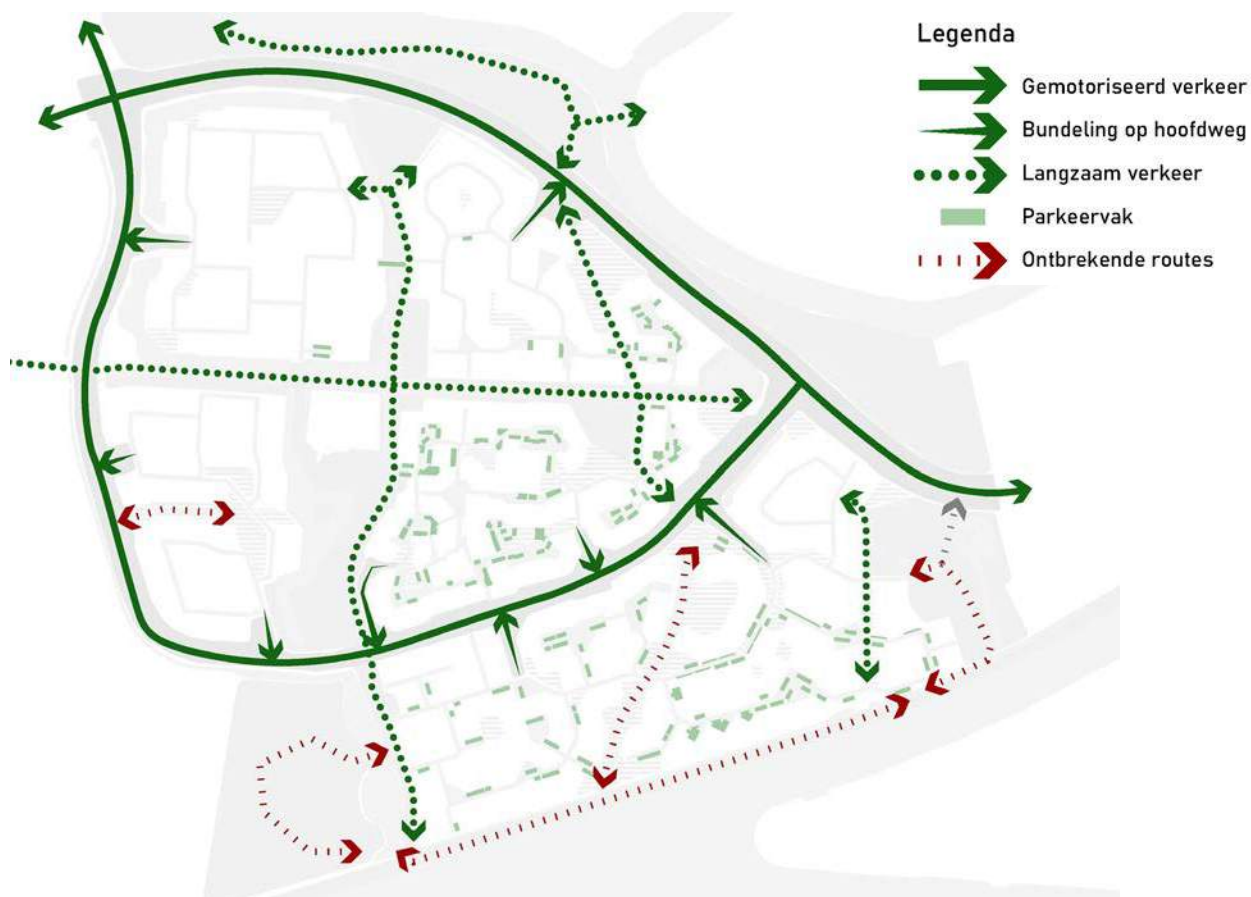
Figuur A6: Analysekaart verblijfskwaliteit



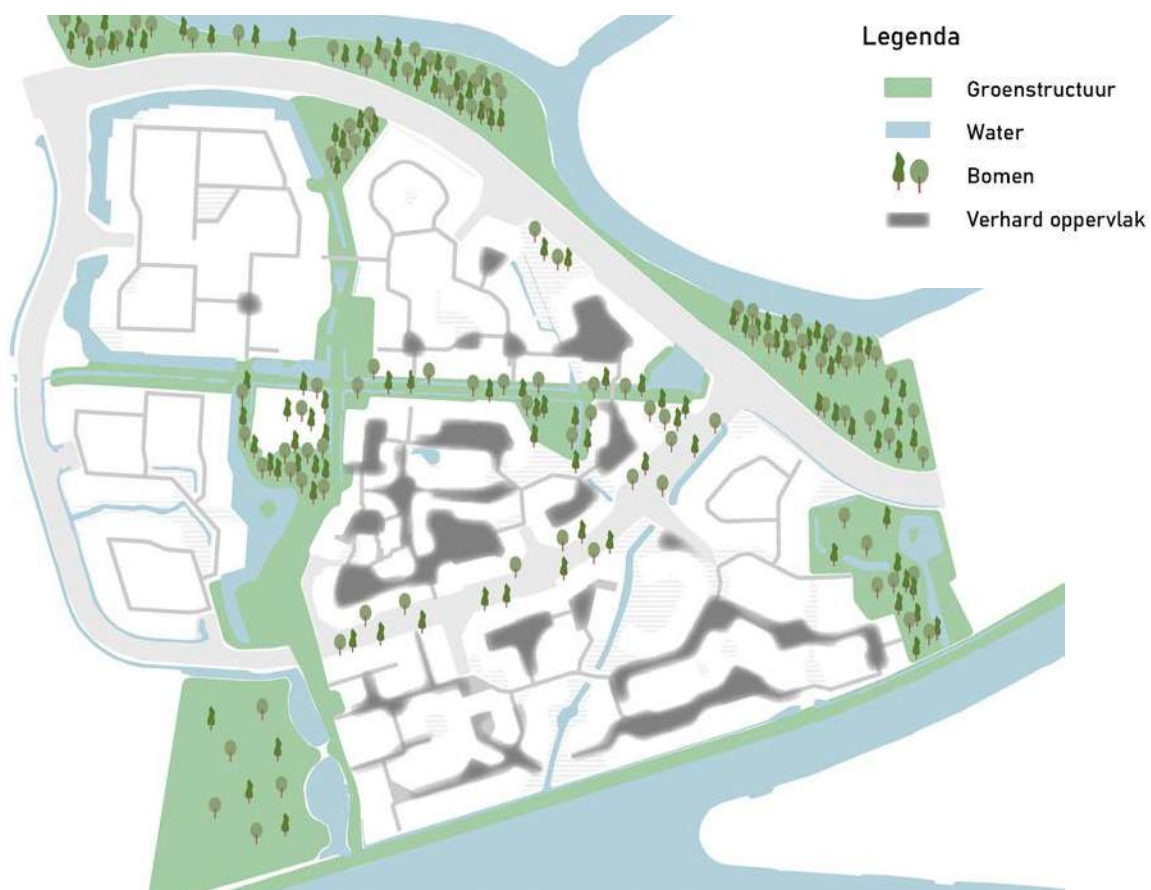
Figuur A7: Analysekaart ontmoeting



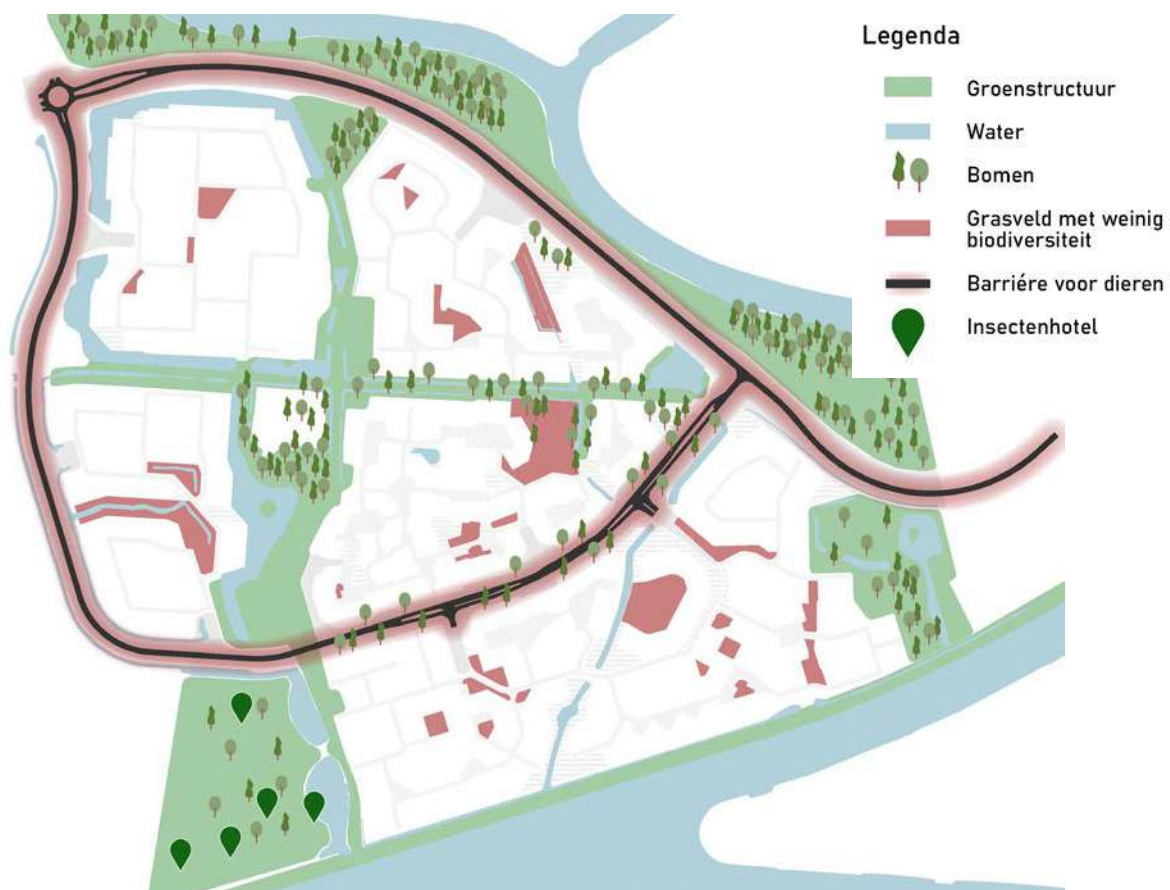
Figuur A8: Analysekaart sport en spelen



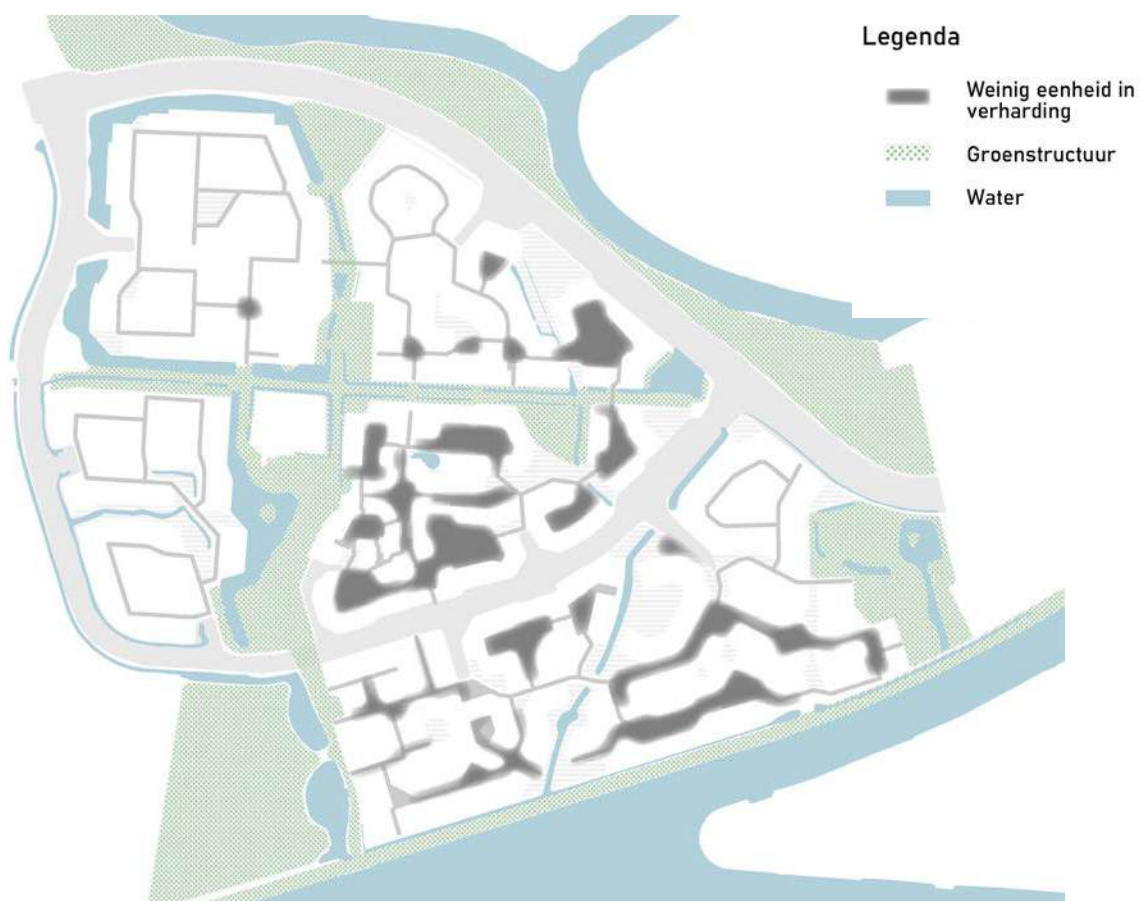
Figuur A9: Analysekaart mobiliteit



Figuur A10: Analysekaart klimaatadaptatie



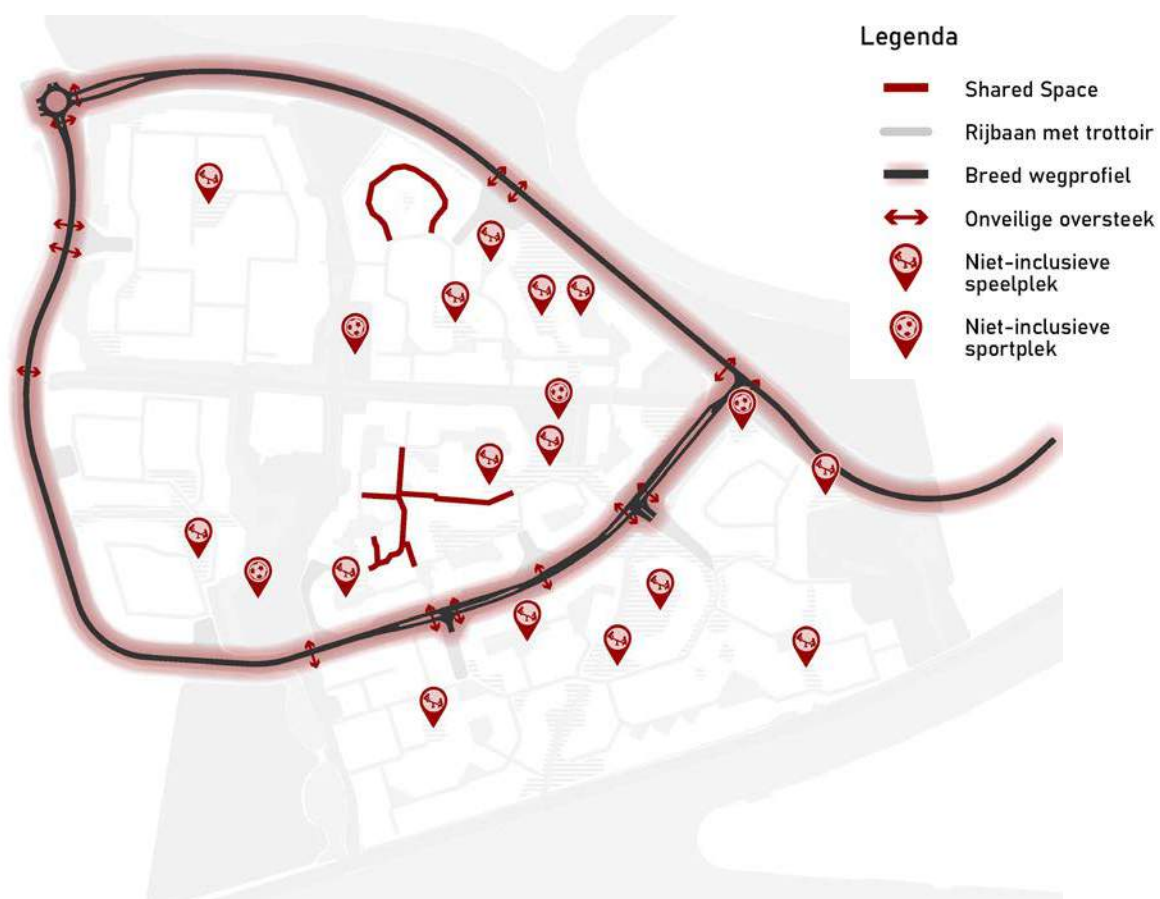
Figuur A11: Analysekaart biodiversiteit



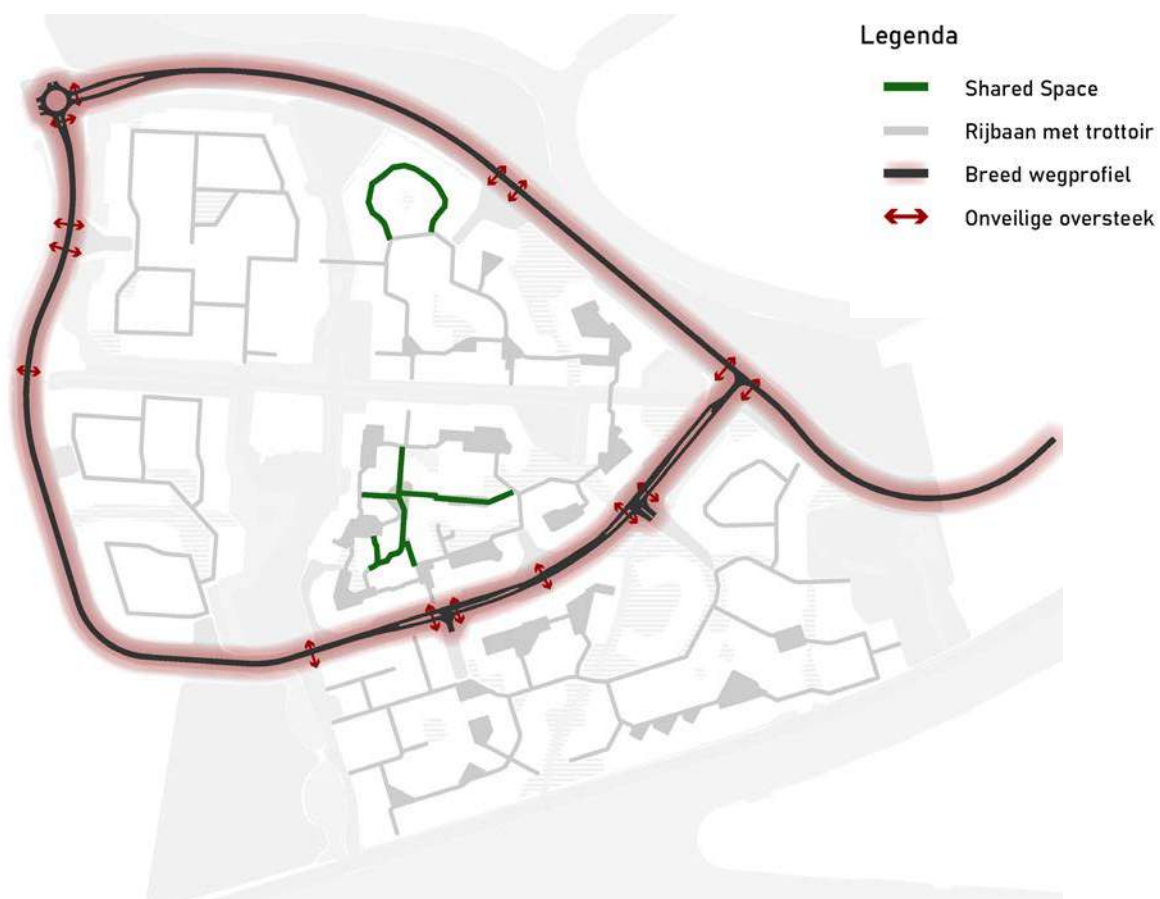
Figuur A12: Analysekaart identiteit



Figuur A13: Analysekaart sociale veiligheid



Figuur A14: Analysekaart inclusiviteit



Figuur A15: Analysekaart verkeersveiligheid



Figuur A16: Kwaliteitskaart



Figuur A17: Kwetsbaarhedenkaart

Bijlage B: Fotoanalyse van plekken met een specifieke functie

Zoals beschreven in paragraaf 4.3 zijn alle plekken in de openbare ruimte van Tuikwerd onderzocht die voor een specifieke activiteit in de openbare ruimte zijn ontworpen die gerelateerd is aan aspecten van leefbaarheid. De figuren B1 tot en met B27 brengen de plekken in beeld. Figuur B28 geeft een overzicht van de locaties van de onderzochte plekken.



Figuur B1: Speeltoestellen hofje Zicht

Aan de straat Zicht staan enkele speltoestellen op een grasveld. Kinderen kunnen hier onder toezicht op het woonerf spelen. Het hele erf kan als verlenging van de speeltuin worden gebruikt. Dit is echter alleen mogelijk als er geen auto's geparkeerd staan die het spelen belemmeren.



Figuur B2: Buurtgroen en speeltuin Welhaak

Deze speeltuin bestaat uit een schommel, een wipkip en een bankje en bevindt zich op een grasveld tussen achterkanten van bouwblokken. Door de plaatsing van schuttingen is er weinig toezicht, maar er bestaat een zichtrelatie met de straat.



Figuur B3: Buurtgroen en speeltuin Zicht

Dit buurtgroen ligt aan een wandelpad. Ondanks de schuttingen die de omliggende achterkanten markeren, is hierdoor enige toezicht gegeven. Op het langwerpige grasveld zijn een schommel, een kabelbaan en een bankje geplaatst. Hoogteverschillen en sloten kenmerken de plek.



Figuur B4: Speeltuin woonerf Zeis

De Zeis vormt een besloten hofje. Op een groenvak dat zich tussen parkeervakken en woningen bevindt, zijn een schommel, een glijbaan en een wipkip geplaatst. Kleuters kunnen hier onder toezicht midden op het woonerf spelen. De plek maakt echter een verouderde indruk.



Figuur B5: Sportplek Wendakker

Op een grasveld dat aangesloten is op de Farmsumerweg, bevinden zich een pingpongtafel en een basketbalkorf. Bomen geven de plek een mooie uitstraling. De toestellen zien er echter verouderd uit en maken weinig gebruik van de beschikbare ruimte.



Figuur B6: Speeltuin Wendakker

Op hetzelfde grasveld als de sportplek, maar dichterbij de straat bevinden zich een glijbaan, een klimrek en een schommel. Ondanks de centrale ligging en de grote afmetingen van het grasveld, zijn dit weinig uitnodigingen voor gebruik.



Figuur B7: Frietkraam Tuikwerd

De frietkraam is de enige mogelijkheid om iets te eten in Tuikwerd. Hij staat in de openbare ruimte en heeft de potentie om de naastgelegen vijver te activeren als verblijfsplek. De inrichting van de openbare ruimte ondersteunt dit echter niet. Het water is niet toegankelijk.



Figuur B8: Trapveld Valkenhorst

Dit trapveld is geen fijne plek om te voetballen. De doelen hebben geen net en door de locatie van het veld kan de bal snel op een hoofdontsluitingsweg of in een sloot belanden.



Figuur B9: Speeltuin Valkenhorst

Deze speeltuin ligt in het groen aan de rand van de wijk. De afgelegen ligging wordt benadrukt door aangrenzende achterkanten met schuttingen. Op een grasveld staan een klimrek met glijbaan, een schommel en twee draaitoestellen.



Figuur B10: Bankje Uilenhoek

Aan het voetpad tussen de Uilenhoek en de Zwanendrift staat, verscholen tussen heesters, een verouderd bankje. Omdat de woningen aan de overkant op het pad zijn georiënteerd, is het een prettige plek om uit te rusten tijdens een wandeling. Een mooi uitzicht heeft men er niet.



Figuur B11: Speeltuin Zwaluwvoer

De speeltuin bevindt zich in een smal groen lint tussen de Zwaluwvoer en de Uilenhoek. Op een grasveld, ingeklemd tussen een voetpad en achterkanten met schuttingen, zijn een schommel, een klimrek en een wipkip geplaatst. De toestellen zijn verouderd en de plek oogt eentonig.



Figuur B12: Bankje Zwaluwvoer

Aan een woonerf in de straat Zwaluwvoer staat een bankje vanuit waar men een goed overzicht over het plein heeft. De positie aan de rand speelt in op het door Gehl (2011) benoemde „edge effect“. Helaas is het bankje het enige meubiliair. De speeltoestellen zijn verdwenen.



Figuur B13: Grasveld en speeltuin Kraaienbos

Aan de binnenkant van een C-vormig bouwblok aan de Kraaienbos ligt een groot grasveld. Er zijn twee bankjes en enkele oude speeltoestellen te vinden, verder lijkt het functioneel. Langs de rand staan bergingen en schuttingen, waardoor het losgekoppeld voelt van de omgeving.



Figuur B14: Klimrek Kraaienbos

In het groen aan de Kraaienbos bevindt zich een klimrek met een glijbaan. Het is mooi aan het water en aan de voorkant van een bouwblok gelegen en lijkt een van de prettigere plekken om te spelen in Tuikwerd.



Figuur B15: Speeltuin Hoenderhof

Aan de Hoenderhof, op een grasveld tussen de straat, parkeervakken en een voetpad, bevinden zich een kleuterschommel en een wipkip. Door de dominante aanwezigheid van auto's is het begrijpelijk dat eromheen een hek is gebouwd. De plek wordt daardoor echter niet aantrekkelijker.



Figuur B16: Bankje Ganzenerf

Aan de straat Ganzenerf staat een bankje tussen de rijbaan en het voetpad. Auto's rijden direct langs het bankje en men heeft uitzicht op de straat en een functioneel groenvak. Dat de plaatsing het observeren van passanten niet toelaat, maakt het een nog onprettigere plek.



Figuur B17: Speeltuin Ganzenerf

Op een grasveld dat omgeven is door achterkanten van woningen aan de Ganzenerf, bevinden zich een schommel, twee wipkippen en een speelhut. Door de aanwezigheid van bergingen en schuttingen langs de randen en de eentonige inrichting oogt de plek triest.



Figuur B18: Steiger Patrijzenpark

In het Patrijzenpark bevindt zich een steiger aan een vijver. Men heeft hier een mooi uitzicht op het water, maar er is geen zitgelegenheid. Voor ontmoeting is de steiger te klein, maar het zou een geschikte visplek kunnen zijn.



Figuur B19: Bankje Ruif

Aan de Ruif, een wijkentreeweg, staat een bankje naast het fiets- en voetpad. Vanuit het bankje kijkt men voornamelijk uit over een kruispunt, het uitzicht de andere kant op is mooier. Omdat hier enkele loop- en fietsroutes samenkomen, is het wel een logische plek voor een bankje.



Figuur B20: Sportplek naast buurthuis

Naast het voormalige buurthuis bevindt zich een sportplek met een bankje, een basketbelkorf en een jeu-de-boulesbaan. De plek is mooi in het groen gelegen en goed bereikbaar voor langzaam verkeer.



Figuur B21: Speeltuin Ploeg

Op een grasveld in de straat Ploeg staan een schommel, een speelhut, een klimrek en wipkippen. De ligging midden op het woonerf is aantrekkelijk en biedt toezicht, maar de nabijheid van parkeervakken en de rijbaan gaat ten koste van de veiligheid. De uitstraling is eentonig.



Figuur B22: Bankje Zeel

Aan de Zeel, vlakbij de bushalte Ploeg, staat een bankje aan het voetpad. De situering met uitzicht op een centraal knooppunt voor langzaam en gemotoriseerd verkeer maakt het een interessante verblijfsplek. De aanwezigheid van een bankje op deze plek is nuttig voor ouderen.



Figuur B23: Speeltuin Zaaibak/Egge

Aan de splitsing Zaaibak/Egge zijn een kleuterschommel en een wipkip op een grasveld geplaatst. De plek heeft toezicht vanuit de naastgelegen woningen. Een haag zorgt voor beschutting ten opzichte van de rijbaan. Enkele bomen versterken de beschutte sfeer.



Figuur B24: Verblijfsplek vijver Zaaibak

Binnen de buurt Tuikwerd ligt een vijver. Een voetpad en een terras maken de vijver toegankelijk. Het pad is door de aangrenzende achterkanten met schuttingen onaantrekkelijk. Op de terras ontbreken zitelementen. Dit is een gemiste kans voor een mooie verblijfsplek.



Figuur B25: Plein Rolblok

Ooit ontworpen als centraal ontmoetingsplein, domineert aan de straat Rolblok vandaag de parkeerfunctie. Er staat een picknicktafel op het plein. De positie midden op een verhard parkeerplein is onaantrekkelijk voor verblijf. Auto's staan soms zelfs rond de picknicktafel.



Figuur B26: Trapveld Farmsumerweg

In het hart van Tuikwerd bevindt zich een trapveld in het groen. De plek ligt op de kruising van belangrijke loop- en fietsroutes. De afmetingen maken voetballen met een grote groep mogelijk.



Figuur B27: Speeltuin Kruidenoever

De enige openbare plek in de buurt Kruidenoever is een speeltuin aan de straten Zilver Schoon en Fluiterkruis. Er zijn een schommel, een glijbaan, een klimrek en een bankje te vinden. De plek voelt open en onbeschermd. Door de ligging aan het buurtentree is er sprake van toezicht.



Figuur B28: Verblijfsplek Steenhuis

Tussen twee vrijstaande woningen aan de straat Steenhuis is een toegang mogelijk tot de buurtsingel. Hier is een terras aan het water aangelegd met een bankje. De plek is enigszins verstopt maar heeft een mooie sfeer om te verblijven.



Figuur B29: Verblifsplek Stolp

Net als in de straat Steenhuis bevindt zich aan de straat Stolp een terras met een bankje aan het water, gelegen tussen twee woningen. Het uitzicht nodigt uit tot verblijf, maar de inrichting van de plek is eentonig en kent veel verharding.



Figuur B30: Speeltuin Heerd

Centraal in de buurt Rietkampen bevindt zich een grasveld met een grote variatie aan speeltoestellen voor kinderen. Voor andere doelgroepen is het aanbod beperkt. Er is geen sprake van een integraal ontworpen ruimte. De locatie omringd door rijbanen is niet optimaal.



Figuur B31: Locaties van de onderzochte plekken met een specifieke functie

Bijlage C: Observaties

Tijdens twee observatiewandelingen op is vastgelegd welke personen er in de openbare ruimte zijn aangetroffen en met welke activiteiten deze hebben uitgevoerd. De looproute verbindt alle onderzochte verblijfs-, speel-, sport- en ontmoetingsplekken (zie figuur C1). De eerste wandeling heeft plaatsgevonden op 22 februari en duurde van 15:45 tot 16:55 uur. Het was bewolkt bij een temperatuur van 12°C en vanaf 16:30 uur begon het licht te regenen. Tabel C1 en figuur C2 geven de observaties weer. De tweede wandeling vond plaats op 27 maart en duurde van 14:00 tot 15:30 uur. De temperatuur bedroeg 12°C en het was bewolkt. De observaties zijn weergegeven in tabel C2 en figuur C3.



Figuur C1: Looproute observatiewandeling

Tabel C1: Observaties 22 februari

Tijd	Persoon	Geslacht	Leeftijd	Activiteit	Opmerkingen
15:46	1	M	50-70	Komt op de fiets naar huis	
15:47	2	V	30-50	Laat twee honden uit	Honden zien er gevaarlijk uit
15:48	3	V	30-50	Wandelt en praat aan de telefoon	
15:49	4	V	30-50	Brengt afval naar buiten	Klikt in overgangszone
15:51	5	V	20-30	Komt op de fiets met boodschappen naar huis	
15:53	6	M	20-30	Fietst langs op e-bike	Hoge snelheid
15:54	7	M	20-30	Fietst langs	
15:55	8	M	70-90	Fietst langs	

15:55	9	M	10-15	Speelt met hoverboard	Voor de deur van bouw- blok
	10	M	10-15	Speelt	
15:56	11			Laat hond uit	
15:56	12	M	30-50	Loopt langs met koelbox	
15:57	13	M		Fietst langs	Hoge snelheid
15:59	14	V	50-70	Fietst langs	Fietst over voetpad, auto toetert bij kruising
16:04	15	V	50-70	Zit in voordeur en rookt	Kijkt op woonerf
16:06	16	M	15-20	Loopt samen met persoon 17 langs en belt bij voordeuren	
	17	M	15-20	Loopt samen met persoon 16 langs en belt bij voordeuren	
16:07	18	V	20-30	Loopt door poort van bouwblok met persoon 19	
	19	M	20-30	Loopt door poort van bouwblok met persoon 18	
16:09	20	V	30-50	Loopt met kind naar auto	
	21	V	5-10	Loopt naar auto	
16:09	22	V	30-50	Komt met boodschappen en kind naar huis, loopt van par- keerplaats naar voordeur	
	23	V	5-10	Loopt van parkeerplaats naar voordeur	
16:10	24	M	15-20	Komt met auto naar huis, loopt van parkeerplek naar voordeur	Ca. 50m afstand
	25	M	50-70	Komt met auto naar huis, loopt van parkeerplek naar voordeur	Ca. 50m afstand
	26	V	50-70	Komt met auto naar huis, loopt van parkeerplek naar voordeur	Ca. 50m afstand
16:10	27	V	30-50	Laat hond uit	
16:12	28	V	50-70	Haalt post uit brievenbus	
16:15	29	V	20-30	Komt met auto naar huis	
	30	M	20-30	Komt met auto naar huis	
16:16	31	V	15-20	Loopt langs en praat met per- soon 32	Keert meerdere keer en blijft staan
	32	M	15-20	Loopt langs en praat met per- soon 31	Keert meerdere keer en blijft staan
16:16	33			Laat hond uit	
16:16	34	M	30-50	Zit aan bushalte en trekt schoe- nen uit	
16:16	35	M	30-50	Staat te kletsen met persoon 35	Heeft bromfiets bij zich
	36	M	30-50	Staat te kletsen met persoon 36	
16:17	37	M	30-50	Fietst langs met persoon 38	Boekenplank op bakfiets
	38	V	10-15	Fietst langs met persoon 37	
16:19	39	V	30-50	Staat met telefoon in voordeur	
16:20	40	M	30-50	Komt met auto naar huis met persoon 40	
	41	M	10-15	Komt met auto naar huis met persoon 41	

16:20	42	V	30-50	Komt met gezin in auto naar huis	
	43	M	30-50	Komt met gezin in auto naar huis	
	44	V	10-15	Komt met gezin in auto naar huis	
	45	M	10-15	Komt met gezin in auto naar huis	
16:22	46	V	50-70	Laat twee honden uit	
16:23	47			Fietst langs Farmsumerweg	
16:23	48			Fietst langs	
16:24	49	V	5-10	Speelt op woonerf met drie-wieler	Na half uur nog steeds aan het spelen
	50	M	5-10	Speelt op woonerf	Na half uur nog steeds aan het spelen
	51	M	5-10	Speelt op woonerf	Na half uur nog steeds aan het spelen
16:25	52	V	30-50	Komt op fiets naar huis	
16:26	53	M	30-50	Komt met auto naar huis	
16:28	54	M	50-70	Loopt langs	Heeft koptelefoon op, twintig minuten later op andere plek weer gezien: maakt blijkbaar wandeling door de wijk
16:30	55	M	30-50	Loopt langs	
	56	V	5-10	Loopt langs	
	57	M	5-10	Loopt langs	
16:31	58	M	30-50	Fietst langs Farmsumerweg	
16:33	59	M	10-15	Fietst van Rietkampen naar Kruidenoever	
16:34	60	M	50-70	Fietst langs Farmsumerweg	
16:34	61	M	50-70	Fietst langs Farmsumerweg	
16:35	62	V	20-30	Komt met boodschappen met de auto naar huis met persoon 63	
	63	M	20-30	Komt met boodschappen met de auto naar huis met persoon 62	
16:39	64			Komt met de auto naar huis en loopt snel naar voordeur	
16:41	65	M	50-70	Fietst langs Farmsumerweg en maakt praatje met persoon 66	
16:41	66	M	50-70	Loopt langs Farmsumerweg en maakt praatje met persoon 65	
16:41	67	M	50-70	Loopt langs Farmsumerweg	
16:48	68	M	50-70	Fietst langs op e-bike	
16:49	69	V	50-70	Loopt naar auto	
16:50	70	V	10-15	Fietst langs met persoon 71	
	71	M	10-15	Fietst langs met persoon 70	
16:51	72	M	50-70	Laat hond uit	

16:52	73	M	50-70	Fietst langs op e-bike	Hoge snelheid
16:52	74	V	50-70	Fietst langs op e-bike	
16:54	75	M	30-50	Fietst langs met kind op bagagedrager	
	76	V	5-10	Zit op bagagedrager bij persoon 75	
16:54	77	V	70-90	Probeert met Scooter de weg over te steken	Moet lang wachten vanwege druk verkeer



Figuur C2: Observaties 22 februari

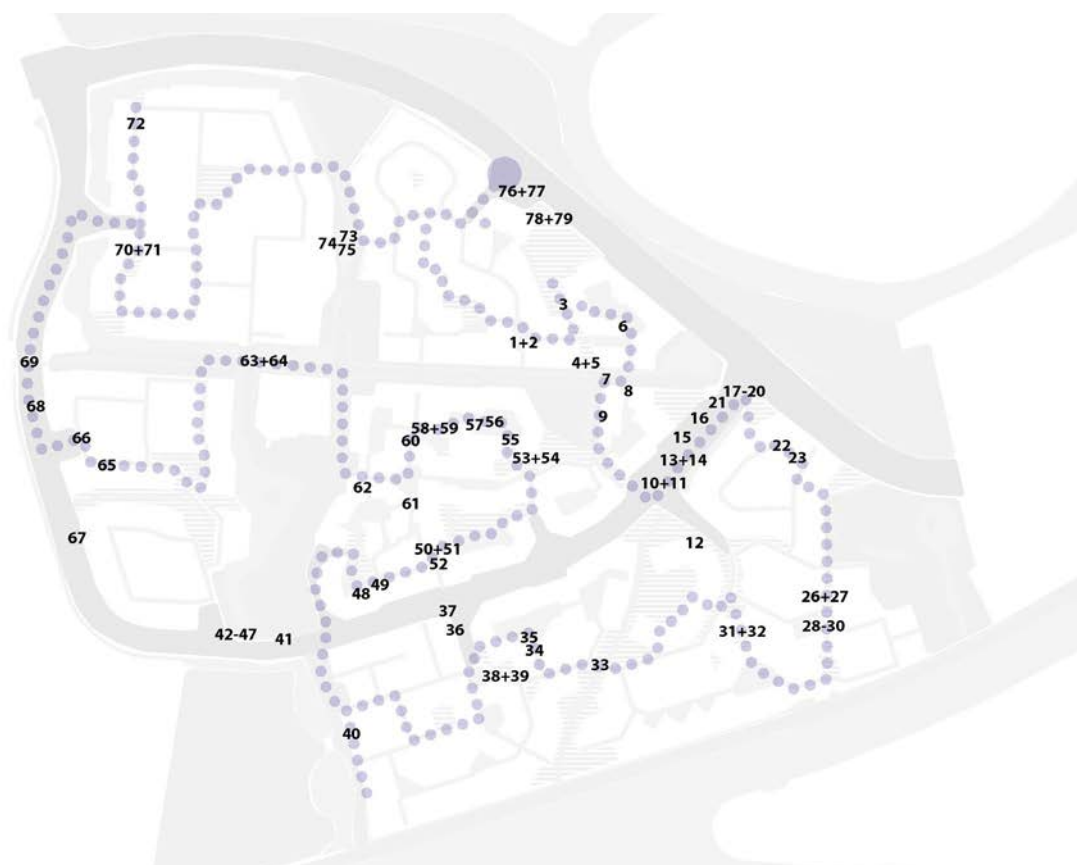
Tabel C2: Observaties 27 maart

Tijd	Persoon	Geslacht	Leeftijd	Activiteit	Opmerkingen
14:01	1	M	50-70	Postbode, staat op de parkeerplaats te kletsen met persoon 2	
	2	V	50-70	Staat op de parkeerplaats te kletsen met postbode (persoon 1)	
14:03	3	V	15-20	Komt op fiets naar huis	
	4	V	50-70	Laat twee honden uit (samen met persoon 5)	
	5	M	50-70	Laat twee honden uit (samen met persoon 4)	
14:03	6	M	30-50	Staat op woonerf en rookt	
14:05	7	M	50-70	Fietst langs op Farmsumerweg	
14:05	8	V	5-10	Speelt met grote bal op straat	

14:06	9	M	30-50	Fietst over fietspad van Zeis naar Wendakker	Hoge snelheid
14:10	10	V	50-70	Loopt langs samen met persoon 10	
	11	M	50-70	Loopt langs samen met persoon 11	
14:10	12	V	30-50	Tuiniert in voortuin	
14:11	13	V	30-50	Fietst langs op e-bike	
	14	V	5-10	Zit achterop bij persoon 13	
14:13	15	V	50-70	Fietst langs	
14:13	16	V	50-70	Fietst langs	
14:14	17	M	10-15	Fietst met vriendengroep	
	18	M	10-15	Fietst met vriendengroep	
	19	M	10-15	Fietst met vriendengroep	
	20	M	10-15	Fietst met vriendengroep	
14:15	21	M	50-70	Fietst langs	
	22	M	15-20	Bezorgt kranten	
14:15	23	M	30-50	Komt samen met persoon 24 met de auto naar huis, loopt naar voordeur (korte afstand)	
	24	M	5-10	Komt samen met persoon 23 met de auto naar huis, loopt naar voordeur (korte afstand)	
14:17	25	M	70-90	Maakt in voortuin praatje met persoon 22 (krantenbezorger)	
14:19	26	V	5-10	Zit op bankje met persoon 27	
	27	V	5-10	Zit op bankje met persoon 26	
14:19	28	V	5-10	Speelt met vriendinnen op woonerf met scootertje	
	29	V	5-10	Speelt met vriendinnen op woonerf met scootertje	
	30	V	5-10	Speelt met vriendinnen op woonerf met fiets	
14:23	31	V	30-50	Fietst langs samen met persoon 32	Maakt gebruik van onaantrekkelijk pad tussen schuttingen als fietspad
	32	V	30-50	Fietst langs samen met persoon 31	Maakt gebruik van onaantrekkelijk pad tussen schuttingen als fietspad
14:27	33	V	50-70	Fietst langs	
14:29	34	V	50-70	Rent van geparkeerde auto naar voordeur, haalt iets op en rent terug naar auto	
14:29	35	M	50-70	Postbode	
14:30	36	M	50-70	Laat hond uit	Later nog een keer in Patrijzenpark gezien; maakt wandeling door de wijk
14:30	37	M	50-70	Loopt langs	

14:30	38	V	10-15	Speelt op straat met skate-board, samen met persoon 39	
	39	M	10-15	Speelt op straat met scootertje, samen met persoon 38	
14:34	40	V	50-70	Fietst langs	
14:44	41			Laat hond uit	
14:46	42	V	5-10	Loopt langs in groep van zes personen	
	43	M	5-10	Loopt langs in groep van zes personen	
	44	V	15-20	Loopt langs in groep van zes personen	
	45	V	15-20	Loopt langs in groep van zes personen	
	46	V	20-30	Loopt langs in groep van zes personen	
	47	M	20-30	Loopt langs in groep van zes personen	
14:48	48	M	50-70	Staat in voordeur en rookt	
14:49	49	V	30-50	Komt op fiets naar huis	
14:50	50	M	50-70	Staat samen met persoon 51 op parkeerplaats en werkt aan auto	
	51	M	50-70	Staat samen met persoon 50 op parkeerplaats en werkt aan auto	
14:50	52	M	30-50	Heeft bestelbusje geparkeerd o te laden en lossen	
14:54	53	M	5-10	Zit op schommel	Eerste keer dat iemand gebruik maakt van een speeltuin
	54	M	15-20	Helpt persoon 53 met schommelen	
14:54	55	V	30-50	Loopt met boodschappentas naar huis	
14:55	56	M	30-50	Loopt naar auto en rijdt weg	
14:55	57	M	50-70	Komt op fiets naar huis	
14:55	58	V	50-70	Fietst langs met persoon 59	
14:55	59	M	50-70	Fietst langs met persoon 58	
14:55	60	V	50-70	Laat hond uit	
14:58	61	M	50-70	Laat hond uit	
15:00	62	V	15-20	Brengt afval naar buiten	
15:06	63	M	10-15	Speelt met scootertje, samen met persoon 64	
	64	M	10-15	Speelt met scootertje, samen met persoon 63	
15:11	65	M	50-70	Tuiniert in voortuin	
15:12	66	V	30-50	Komt met auto naar huis, loopt naar voordeur (korte afstand)	
15:12	67			Laat hond uit	
15:12	68	V	50-70	Loopt langs	

15:14	69	V	30-50	Fietst langs Farmsumerweg, steekt Zeel over	
15:20	70	V	50-70	Praat vanuit auto met persoon 71	
	71	M	50-70	Praat met persoon 70	
15:24	72	M	50-70	Tuiniert in voortuin	
15:25	73	M	50-70	Laat hond uit	
15:25	74	M	50-70	Loopt langs	
15:25	75	V	50-70	Loopt vanuit school naar auto en rijdt weg	
15:32	76	V	10-15	Fietst langs fietspad Zwet, samen met persoon 77	
	77	V	10-15	Fietst langs fietspad Zwet, samen met persoon 76	
15:32	78	V	50-70	Laat twee honden uit, samen met persoon 79	
	79	M	50-70	Laat twee honden uit, samen met persoon 78	



Figuur C3: Observaties 27 maart

Bijlage D: Deskresearch analysefase

Aanvullend op het veldwerk zijn een aantal aspecten door middel van deskresearch onderzocht: verkeersveiligheid, klimaateffecten en de sociale structuur van de wijk.

Verkeersongevallen

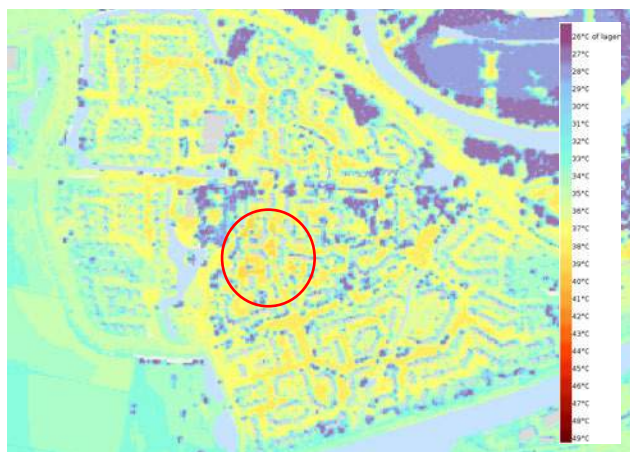
De verkeersongevallenkaart van STAR (Actueel Ongevallenbeeld, 2024) laat zien dat er in Tuikwerd de afgelopen vijf jaar negen verkeersongevallen hebben plaatsgevonden. Volgens een andere bron zijn dit er echter 26 geweest (Statistieken Wijk Tuikwerd, 2024). Vergeleken met andere wijken is dit alsnog niet opvallend veel. De meeste ongevallen zijn langs de hoofdwegen gebeurd wat met de hogere snelheid op deze wegen te maken zou kunnen hebben. Figuur D1 laat de ongevallenkaart zien.

Klimaateffecten

De klimaateffectatlas (Kaartviewer, 2024) laat zien dat in Tuikwerd weinig risico is op wateroverlast en droogtestress. Dit kan ermee worden verklaard dat er in en rond de wijk veel oppervlaktewater aanwezig is. Er is in Tuikwerd geen sprake van een stedelijk hitteilandeffect, maar er is op de woonerven wel kans op hittestress. De hittestresskaart (Figuur D2) geeft de meest kwetsbare plekken in de wijk weer. Er is te zien dat vooral in de buurt Tuikwerd rond het plein aan de straat Rolblok een grote versteende ruimte ligt met een risico op hittestress.



Figuur D1: Verkeersongevallenkaart. Blauw = alleen materiële schade, rood = minstens een gewonde. Bewerkt overgenomen uit „Actueel ongevallenbeeld“ (2024)



Figuur D2: Hittestress in Tuikwerd, omcirkeld de plek met het grootste risico. Bewerkt overgenomen uit „Kaartviewer“ (2024)

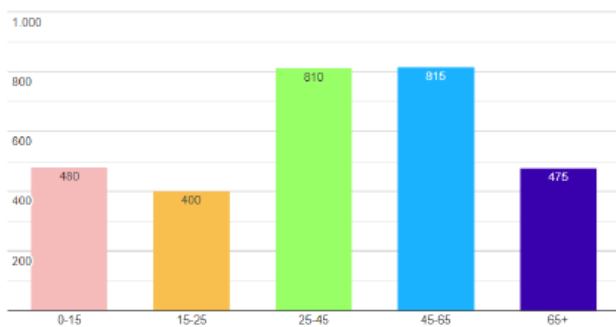
Sociale structuur

Verder is onderzoek gedaan naar de sociale structuur van Tuikwerd. Uit de statistiek (Statistieken Wijk Tuikwerd, 2024) blijkt dat de bevolkingsopbouw van Tuikwerd enigszins overeenkomt met het gemiddelde van Nederland. Echter wonen in Tuikwerd relatief weinig mensen boven de 65 jaar. De wijk is daardoor iets jonger dan het Nederlands gemiddelde en vooral jonger dan het gemiddelde in de gemeente Eemsdelta (Statistieken Gemeente Eemsdelta, 2024), een gemeente waar in zekere mate sprake is van vergrijzing. Figuur D3 laat de bevolkingspiramide van Tuikwerd zien.

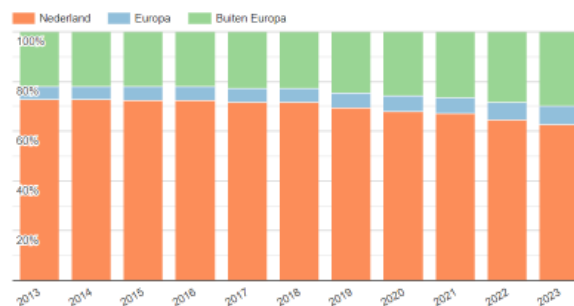
Uit figuur D4 blijkt dat er in Tuikwerd steeds meer bewoners een migratieachtergrond hebben (op dit moment ca. 37%), waarvan het overgrote deel van buiten Europa. Tuikwerd is een diverse wijk met veel verschillende nationaliteiten. Een grote groep van bewoners heeft een achtergrond op de Antillen.

Figuur D5 toont het opleidingsniveau in Tuikwerd. Het valt op dat er in de wijk weinig hoogopgeleiden wonen. Figuur D6 vergelijkt het gemiddelde inkomen in Tuikwerd met het gemiddelde in de gemeente Eemsdelta. Hieruit kan worden geconcludeerd dat Tuikwerd een wijk is met een laag gemiddeld inkomen is.

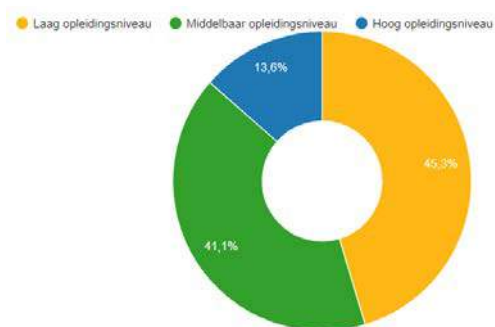
De statistieken bieden inzicht in de doelgroepen waarvoor de openbare ruimte in Tuikwerd moet worden ontworpen. Er moet rekening worden gehouden met de jonge leeftijd van de bewoners en de leefstijlen van bewoners met een migratieachtergrond moeten in het ontwerp worden meegenomen. Echter is uiteraard meer onderzoek nodig om per woonerf en per buurt een op de juiste doelgroepen gericht ontwerp te kunnen uitwerken. Dit valt buiten het kader van dit onderzoek.



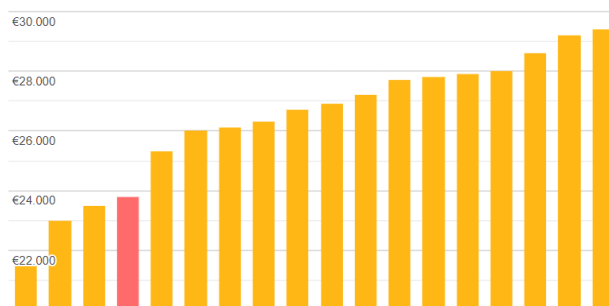
Figuur D3: Leeftijd van de bewoners in Tuikwerd. Overgenomen uit „Statistieken wijk Tuikwerd“ (2024)



Figuur D4: Herkomst van de bewoners in Tuikwerd. Overgenomen uit „Statistieken wijk Tuikwerd“ (2024)



Figuur D4: Opleidingsniveau van de bewoners in Tuikwerd. Overgenomen uit „Statistieken wijk Tuikwerd“ (2024)



Figuur D4: Gemiddeld inkomen van de bewoners in Tuikwerd in relatie tot het gemiddelde in de gemeente Eemsdelta. Overgenomen uit „Statistieken wijk Tuikwerd“ (2024)

Bijlage E: Beschrijvingen referentieprojecten

Rijtuigenbuurt (Nieuwegein)

De Rijtuigenbuurt bevindt zich in de wijk Batau-Zuid in Nieuwegein en ligt dicht bij het stadscentrum. Het bouwjaar van de buurt is 1975 (Building Ages in The Netherlands, z.d.). In 2011 is door René Kuiken Urbanism in samenwerking met WE architecten een schetsontwerp gemaakt voor een herstructurering van de wijk. 260 woningen zouden worden gerenoveerd, inclusief stedenbouwkundige maatregelen. De aanleiding wordt als volgt omschreven:

“Een flink aantal bloemkoolwijken lijken nu ondergesneeuwd door auto's, schuttingen, slecht onderhouden groen, gedateerde woningen. Het woonerf uit de jaren '70 is getransformeerd van een collectief verblijfsgebied naar een openbaar parkeerterrein. Daarnaast zijn de woningen vaak, na ruim dertig jaar, aan groot onderhoud toe” (René Kuiken Urbanism & WE architecten, 2012, p. 4).



Figuur E1: Oude situatie overgangen openbaar-privé. Overgenomen uit René Kuiken Urbanism en WE architecten (2011)



Figuur E2: Impressie nieuwe situatie overgangen openbaar-privé. Overgenomen uit René Kuiken Urbanism en WE architecten (2011)

In het proces zijn ook de overgangen openbaar-privé meegenomen: “De Rijtuigenbuurt in Nieuwegein is een voorbeeld van een bloemkoolwijk waar de scheiding tussen het privé, publieke en collectieve domein onduidelijk is, waardoor de relatie tussen de woning en de leefomgeving vertroebelt” (René Kuiken Urbanism, z.d.-b). Het schetsontwerp bevindt dat de afwezigheid van interactie tussen de woningen en de openbare ruimte “zorgt voor een kille straat die naast de auto's niemand gebruikt” en stelt voor de overgangen met plantenbakken te verzachten (René Kuiken Urbanism & WE architecten, 2011, p. 10). Figuur E1 laat de oude situatie zien en figuur E2 de voorgestelde ingreep. Daarnaast moet er volgens het schetsontwerp eenheid worden aangebracht in de bekleding van de bergingen en de schuttingen zodat een constant beeld ontstaat. Verder wordt voorgesteld om kleurrijke beplanting toe te voegen in groenstroken en om de parkeerstructuur aan te passen. Door parkeren te koppelen aan buurtontsluitingswegen, zouden plekken kunnen worden vrijgespeeld voor ander gebruik door bewoners (René Kuiken Urbanism & WE architecten, 2011, p. 15). Figuur E3 laat een impressiebeeld hiervan zien.

Parallel aan de renovatie van de woningen is een project uitgevoerd in de openbare ruimte. Hierover schrijft René Kuiken Urbanism (z.d.-a): “Specifiek aan een bloemkoolwijk, en dus ook de Rijtuigenbuurt, is de verweving van de openbare ruimte en de bebouwing. Het ene opknappen zonder het andere zal een gemiste kans zijn”. De centrale as voor voetgangers in de Rijtuigenbuurt, de Landauerdrift, is grondig vernieuwt (figuur E4 en E5). De versnipperde bestrating van verschillende grijze betontegels is vervangen door een eenduidige “loper” van gele klinkers die de buurt verbindt (figuur E6). Het bestratingsspatroon verwijst naar een karrespoor, passend bij de Rijtuigenbuurt (Struyk Verwo Infra, z.d.). Verder is met kleinere maatregelen langs de Landauerdrift geprobeerd om de routing en de uitstraling te verbeteren. Waar schuttingen staan, zijn op veel plekken groene overgangen in de



Figuur E3: Impressie van een verblijfsplek. Overgenomen uit René Kuiken Urbanism en WE architecten (2011)



Figuur E4: Landauerdrift voor de herinrichting. Overgenomen uit Google (2009a)



Figuur E5: Landauerdrift na de herinrichting. Overgenomen uit Google (2022b)

vorm van bloembedden ingericht. Op andere locaties zijn bomen en struiken verwijderd om een overzichtelijkere situatie te creëren voor voetgangers en de doorgangen tot de Landauerdrift te verbeteren (René Kuiken Urbanism, z.d.-a).

Een virtueel locatiebezoek via Google Maps laat zien dat de aanpak van de overgangen openbaar-privé maar voor een klein deel is uitgevoerd en dat in de structuur van de wijk niet veel is veranderd. De Landauerdrift is inderdaad een aantrekkelijkere openbare ruimte geworden. De herinrichting heeft zelfs ertoe geleid dat sommige bewoners lagere schuttingen hebben geplaatst (Struyk Verwo Infra, z.d.). Echter is de hoeveelheid groen in totaal afgenomen, wat slecht is voor de biodiversiteit en klimaatadaptatie.



Figuur E6: Karrespoor in de verharding van de Landauerdrift. Overgenomen uit Struyk Verwo Infra (z.d.)

Bornholm (Hoofddorp)

Bornholm is een bloemkoolwijk uit de jaren '70 en '80 in Hoofddorp in de gemeente Haarlemmermeer. In verband met een renovatie van de woningvoorraad in 2016 is de Korsholm, de centrale as in de openbare ruimte, heringericht. De figuren E7 tot en met E10 laten een vergelijking zien van de situatie voor en na de herinrichting.



Figuur E7: Entree tot de Korsholm voor de herinrichting. Overgenomen uit Architectenweb (2016)



Figuur E8: Entree tot de Korsholm na de herinrichting. Overgenomen uit Architectenweb (2016)



Figuur E9: Plein voor de herinrichting. Overgenomen uit Google (2008)



Figuur E10: Plein na de herinrichting. Overgenomen uit Google (2022a)

Het ontwerp voor de Korsholm is gemaakt door het bureau VEVAP uit Haarlem. De nieuwe inrichting kent meer eenheid in de verharding. Een looper van roodbruine betonstraatsteen verbindt de verschillende ruimtes langs de as, zoals te zien in figuur E11. De looper vervangt een lappendeken van grijze betonstraatstenen die de openbare ruimte een onaantrekkelijke uitstraling gaven. Daarnaast schrijft VEVAP op zijn website: "Het vele ongedefinieerde groen is verwijderd en vervangen voor een aantal strategisch geplaatste grote bomen" (VEVAP Landschapsarchitectuur, z.d.). Het gaat hierbij om groen en bomen in de hoeken van het centrale plein. Dit is vervangen door een enkele boom in het midden van het plein. Vermoedelijk wilde men hiermee een bijdrage leveren aan de sociale veiligheid in de wijk die voor de herinrichting als onvoldoende werd ervaren (Network of Architects & Planners, 2015). Op andere plekken zijn plantvakken toegevoegd die de routing van voetgangers niet belemmeren. Volgens een nieuwsartikel op de site Straatbeeld heeft de ingreep in de wijk geleid tot een verbetering van de leefbaarheid ("Succesvolle Metamorfose Bloemkoolwijk Hoofddorp", 2016).

Het project in Bornholm laat zien dat het aanbrengen van eenheid in de verharding al veel kan betekenen voor een bloemkoolwijk. Het strategisch inzetten van beplanting kan bijdragen aan het gevoel van veiligheid, maar in totaal is de hoeveelheid beplanting afgenomen. Op het centrale plein zal de hittestress toenemen.



Figuur E11: Loper in de verharding van de Korsholm. Overgenomen uit Architectenweb, 2016

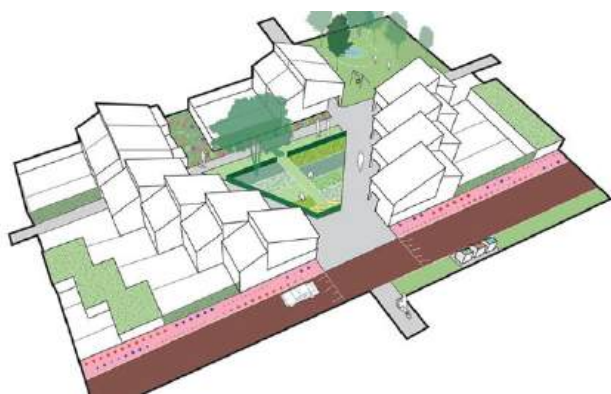
Mosterdhof (Westervoort)

De Mosterdhof is een wijk in Westervoort, vlakbij Arnhem. Als resultaat van een prijsvraag is in 2020 een kookboek gemaakt voor de vernieuwing van de wijk (Barzilay+Ferwerda et al., 2020). Dit boek schetst een omvattend toekomstperspectief voor de wijk met ingrepen op verschillende schaalniveaus. Ook voor de openbare ruimte zijn in dit boek voorstellen opgenomen. Er is gesproken met Ruben Ferwerda, een van de auteurs van het kookboek. Volgens hem is de Mosterdhof geen typische bloemkoolwijk, maar heeft wel veel kenmerken die vergelijkbaar zijn (interview, zie bijlage J3). Figuur E12 toont een typisch hofje in de wijk.



Figuur E12: Typisch hofje in de Mosterdhof. Overgenomen uit Google (2022c)

Op het schaalniveau voor de hofjes stelt het kookboek voor om aandacht te besteden “aan de kansen voor collectiviteit en verbondenheid in het vergroenen en opfrissen van de hofjes” (Barzilay+Ferwerda et al., 2020, p. 16). Hiervoor is een basisinrichting bedacht. Deze houdt in dat de beplanting een meer open karakter krijgt door gras en vaste planten toe te passen in plaats van struiken (p. 17). Verder zijn voorbeelden van een speelhofje en een moestuin-hofje uitgewerkt. Om beide is een haag geplant tegen honden. De bedoeling is dat de bewoners met elkaar per hofje een eigen invulling bedenken waardoor elk hofje uniek wordt (p. 17). Figuur E13 toont een voorbeelduitwerking van een moestuin-hofje. Volgens Ruben Ferwerda zijn samen met de bewoners inmiddels tien verschillende hofjes ontworpen (interview, zie bijlage J3).



Figuur E13: Voorbeelduitwerking van een moestuin-hofje. Overgenomen uit Barzilay+Ferwerda et al. (2020, p. 18)



Figuur E14: Uitwerking Mosterdwing. Overgenomen uit Barzilay+Ferwerda et al. (2020, p. 20)

Op wijkniveau is men van plan om een duidelijke ringweg te creëren (Barzilay+Ferwerda et al., 2020, pp. 19–20). Ferwerda legt tijdens het interview uit dat de verkeersveiligheid erbij gebaat is als de hiërarchie die in de verkeersstructuur van de bloemkoolwijken zit, echt als een hiërarchie wordt ontworpen en gedimensioneerd. Het plan voor de Mosterdhof is een voorbeeld hiervan (interview, zie bijlage J3). De wijkring moet een herkenbaar profiel met een rijbaan en trottoirs krijgen, waar nu nog de erfgedachte overheerst (figuur E14). Het verkeer wordt geremd door een smal profiel en door drempels ter plekke van kruisingen. Er komt een doorgaande groenstrook langs de ring met vaste planten. Voorkanten moeten zo veel mogelijk op de ring worden gericht. De wijkentrees is men van plan om beter te markeren. Het parkeren wordt geclusterd in parkeerhoven die op termijn steeds meer vergroend kunnen worden naarmate er meer gebruik wordt gemaakt van deelauto's. Er zal worden gewerkt met waterdoorlatende verharding (Barzilay+Ferwerda et al., 2020, p. 22). Verder benoemt het kookboek het idee om de verbinding van de wijk met het landschap te versterken door duidelijke looproutes aan te wijzen. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van specifieke patronen in de verharding (p. 26).

Het kookboek voor de Mosterdhof neemt verschillende thema's mee en is gericht op het verbeteren van de leefbaarheid in de wijk. Het biedt veel inspiratie, maar blijft een abstract visiedocument. De tijd zal leren welke veranderingen in de Mosterdhof daadwerkelijk gerealiseerd worden of dit leidt tot een betere leefomgeving voor de bewoners.

De Bijvanck (Blaricum)

De Bijvanck in Blaricum is een typische bloemkoolwijk. Figuur E15 toont een woonerf in de wijk. Er worden sinds 2020 plannen gemaakt voor een integrale vernieuwing van de openbare ruimte. Tijdens een locatiebezoek (februari 2024) is vastgesteld dat tot nu toe alleen voorbereidende werkzaamheden zijn uitgevoerd. Om deze is de volgende beschrijving alleen op ontwerpdocumenten gebaseerd. Een inspiratiedocument uit 2020 laat zien welke ingrepen er nodig worden geacht om de inrichting van de openbare ruimte te verbeteren (Van der Tol et al., 2020).



Figuur E15: Typisch woonerf in De Bijvanck. Overgenomen uit Google (2022d)

Voor de verkeersveiligheid en toegankelijkheid wordt voorgesteld ruim baan te geven aan fietsers en voetgangers. Oversteekplaatsen langs grote wegen wil men duidelijk herkenbaar maken. De rijbaan wordt hier in twee delen gesplitst (p. 15). Voor de leesbaarheid van de openbare ruimte en de sociale veiligheid wordt voorgesteld om “duidelijke en eenduidige inrichting en materialisering” toe te passen en om overbodig groen en onnodige paden te verwijderen (p. 15). Volgens de auteurs van het document is er overlast door geparkeerde auto's. Het zicht hierop kan worden verminderd door groen om de parkeervakken aan te leggen. Daarnaast is er het idee om het parkeren beter te ordenen door enkelzijdig haaks parkeren in duidelijke parkeercoffers toe te passen. Erbuiten is men van plan om het parkeren te ontmoedigen.

Er zijn in het document ideeën te vinden over spelen, sport en beweging in de openbare ruimte. De bestaande speelplekken kunnen gedifferentieerd worden en er wordt voorgesteld om natuurlijke speeltuinen aan te leggen. Daarnaast is er het idee om een sportroute te creëren langs de rand van de wijk met “verschillende sporttoestellen om oefeningen te doen” (p. 29). Verder worden enkele ideeën genoemd om de biodiversiteit en klimaatadaptatie te bevorderen, waaronder wadi's en verlaagde groenstroken, waterdoorlatende verharding, bloemenweides en natuurlijke oevers (p. 22).

Veel van de ideeën uit het inspiratiedocument zijn in de ontwerp- en uitvoeringstekeningen terechtgekomen (figuur E16). Over enkele jaren zal blijken of de ingrepen daadwerkelijk bijdragen aan een betere leefbaarheid in de wijk.

SCHETSONTWERP BIJVANCK



SWECO

Figuur E16: Schetsontwerp Bijvanck. Overgenomen uit SWECO (2020)

Bijlage F: Fotoanalyse De Pas

De figuren F1 tot en met F30 geven inzicht in de herinrichting van de openbare ruimte in de wijk De Pas in Winterswijk. Figuur F31 geeft een overzicht van de fotolocaties.



Figuur F1: Villabuurt Pashof

Het westelijke gedeelte van de Pashof heeft niet het typische karakter van een bloemkoolwijk. Het is een villabuurt waar het landschapsbeeld bepaald wordt door grote bomen. Toch kan er hetzelfde nieuwe verhardingspatroon worden aangetroffen als in de rest van de wijk.



Figuur F2: Woonerf Pashof

Het oostelijke gedeelte van de Pashof is typisch voor een bloemkoolwijk. Ook hier bepalen de bomen het beeld. De foto laat een voor De Pas typisch heringericht woonerf zien met rode straatklinkers in keperverband en parkeervakken met betontegels.



Figuur F3: Parkeervakken

De verharding van de parkeervakken is waterdoorlatend en bestaat uit betontegels. Onder de parkeervakken kan water worden gebufferd.



Figuur F4: Waterspeeltuin

Tussen de Pashof en de Pashegge bevindt zich een speeltuin die opnieuw is ingericht. In het midden bevindt zich een vijver met enkele speelaanleidingen. De plek heeft een natuurlijke uitstraling omdat veel toestellen gemaakt zijn van hout.



Figuur F5: Waterpomp

Een pomp biedt een leuke aanleiding voor kinderen om aan en met het water te spelen.



Figuur F6: Vloeiende overgangen

Op sommige plekken in De Pas zijn de overgangen tussen het openbare en het private domein vloeiend. De foto toont een voorbeeld van plantvakken en voortuinen die op een mooie manier met elkaar samenhangen. Vaak doet de plaatsing van schuttingen dit effect echter teniet.



Figuur F7: Parkeerhub met haag

Op veel plekken in de wijk is het parkeren gebundeld in hubs met ruimte voor acht tot tien auto's. Een haag verzacht de visuele impact van de parkeerplekken.



Figuur F8: Woonerf Pashegge

Aan de Pashegge bevindt zich een breed woonerf. Het is, zoals typisch voor de herinrichting van De Pas, vormgegeven als een shared space. Doordat aan een kant duidelijk parkeerplekken zijn gemarkeerd, wordt de rest van het woonerf vrijgespeeld als verblijfsgebied.



Figuur F9: Verlaagde plantvakken

Overal in De Pas zijn verlaagde plantvakken aangelegd, waar regenwater in de grond kan infiltreren. De betontegels rond de plantvakken raken op termijn begroeid met gras zodat er een groene waas ontstaat. Kenmerkend is de vormgeving met verspringende rechte hoeken.



Figuur F10: Smal steegje

De woonerven in de Pashegge vertakken steeds hoe dieper men de wijk in komt. Ze gaan over tot smalle, autovrije steegjes. Zoals typisch in bloemkoolwijken, bevinden zich de bergingen aan de voorkanten van de woningen.



Figuur F11: Shared Space buiten woonerven

De shared-space-inrichting is ook buiten de woonerven aan te treffen. Een te brede toepassing kan een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid en de omgeving minder inclusief maken.



Figuur F12: Dominante aanwezigheid van auto's

De auto is nog steeds dominant aanwezig in de wijk. De parkeerplekken zijn echter vaak zodanig gesitueerd dat ze zich aan de achter- en zijkan- ten van de woningen bevinden. Daardoor is aan de voorkanten meer ruimte voor ander ruimte- gebruik.



Figuur F13 Speeltuin

Tussen de Pashegge en de Pasbree bevindt zich een speeltuin. De plek is als geheel vormgegeven en heeft het karakter van een klein parkje. Door de openheid van de plek voelt hij niet onveilig, ondanks het feit dat hij tussen achterkanten van woningen is gelegen.



Figuur F14: Groot plantvak

Op een centrale plek aan de Pashegge is een groot plantvak gemaakt met lage beplanting en enkele bomen. Het verhardingspercentage op deze plek is laag.



Figuur F15: Zigzag voor auto's

Op een aantal plekken moet men met de auto dankzij de plaatsing van plantvakken en paaltjes zigzag rijden. Het verkeer wordt daardoor mogelijk afgeremd, waardoor de veiligheid verbeterd. Autorijden wordt echter minder gemakkelijk.



Figuur F16: Langs parkeren

Op de meeste plekken in De Pas is het parkeren gebundeld in hubs waar haaks geparkeerd wordt. Soms zijn echter parkerplekken langs de straat gemaakt en gemarkeerd met hetzelfde verhardingspatroon als de hubs. Vaak is er een 'stoep' tussen de tuinen en de parkeervakken.



Figuur F17: Pasbree

De Pasbree heeft een eigen karakter. In plaats van rijtjeshuizen met bergingen aan de voorkanten zijn er vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen te vinden. De woonerven zijn breed en hebben de typische nieuwe inrichting gekregen.



Figuur F18: Parkeerhub met haag

De foto laat een typische parkeerhub zien die visueel wordt afgeschermd door een haag.



Figuur F19: Kenmerkend verhardingspatroon

Op de brede woonerven aan de Pasbree is het verhardingspatroon goed te zien. In het midden bevindt zich een strook van gebakken steen. Deze is omlijst door plantvakken met een compositie van grijze betontegels eromheen. De verspringingen zijn kenmerkend voor het patroon.



Figuur F20: Beplanting langs schuttingen

De werking van harde erfafscheidingen zoals schuttingen is op veel plekken verzacht door het aanleggen van plantvakken.



Figuur F21: Kruising met gele klinkers

In de Pasbree zijn enkele kruispunten ingericht met gele in plaats van rode stenen. Mogelijk wordt hierdoor de aandacht van verkeersdeelnemers voor het kruispunt verhoogd, waardoor de veiligheid zou kunnen toenemen.



Figuur F22: Ondergrondse afvalcontainers

Een systeem van ondergrondse afvalcontainers zorgt ervoor dat er in de wijk weinig klike's te zien zijn.



Figuur F23: Speelplek aan achterkant

Naast de twee grote speeltuinen zijn er ook enkele kleine speelplekken. Deze bevinden zich vaak aan de achterkanten. Toch is er meestal enige toezicht op de plekken omdat ze zich aan de straten of langs voetpaden bevinden.



F24: Verlengde voortuinen

Het idee van de openbare ruimte als verlenging van de tuinen is typisch voor de oorspronkelijke ontwerpfilosofie van de bloemkoolwijken. Op sommige plekken in De Pas is het idee goed te zien.



Figuur F25: Beplanting

De nieuwe beplanting in De Pas kent een hoge mate van biodiversiteit. De beplanting is laag en vormt geen belemmering voor het toezicht op de openbare ruimte.



Figuur F26: Groene woonerven

Aan de Pasbree zijn veel groene voortuinen te vinden die in sterke mate het beeld van het woonerf bepalen. Als bewoners hun voortuinen zouden betegelen, zou het mooie groene karakter verloren gaan.



Figuur F27: Speelplek

Deze speelplek bevindt zich naast schuttingen aan de achterkanten van tuinen. Toch is er toezicht op de plek omdat hij aan een belangrijke looproute ligt.



Figuur F28: Wandelpad

Midden door de wijk verloopt een wandelpad. Het bevindt zich tussen de achterkanten van kavels, maar heeft een groen karakter.



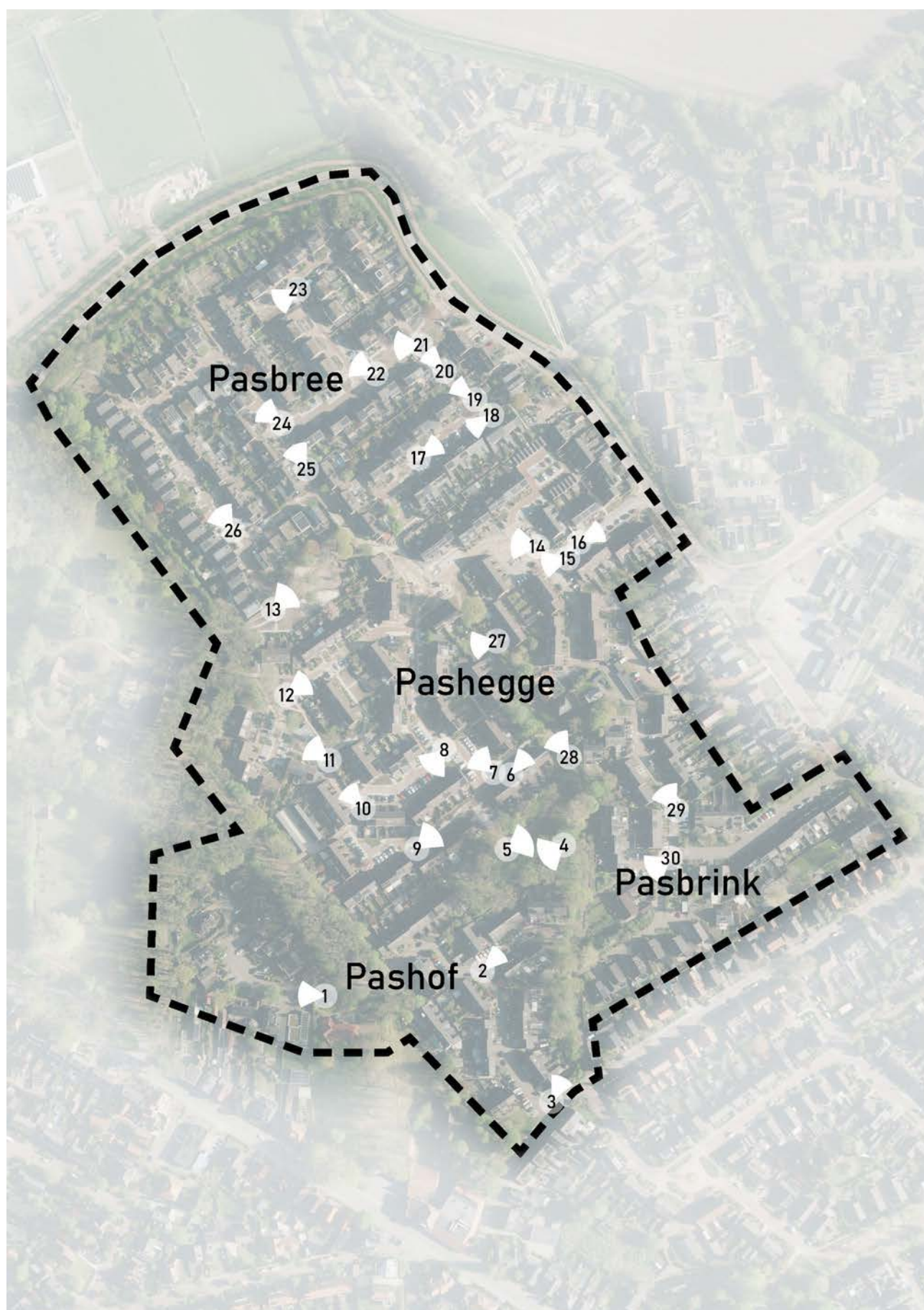
Figuur F29: Pasbrink

De Pasbrink is een kleine deelbuurt in het oosten van De Pas. Kenmerkend zijn de smalle woonerven met rijtjeshuizen.



Figuur F30: Oude situatie Pasbrink

Op deze plek aan de Pasbrink is de openbare ruimte nog niet opnieuw ingericht. Er liggend nog de oude grindtegels en er is weinig groen.



Figuur F31: Fotolocaties De Pas

Bijlage G: Gereedheidskist voor de openbare ruimte in een bloemkoolwijk

Hierna wordt een overzicht gegeven van oplossingsrichtingen en ontwerpbouwstenen die kunnen worden toegepast in de herinrichting van de openbare ruimte in een bloemkoolwijk. De gereedheidskist bestaat uit drie schaalniveaus en is georganiseerd van klein naar groot. Het eerste schaalniveau zijn de woonerven, het tweede schaalniveau zijn de buurten en het derde schaalniveau is de wijk als geheel. De figuren G1 tot en met G14 laten mogelijke ingrepen op het schaalniveau van het woonerf zien. De figuren G15 tot en met G18 tonen een verzameling van ingrepen op het schaalniveau van de buurten. Tenslotte laten de figuren G19 tot en met G28 ingrepen op het schaalniveau van de wijk zien. Wanneer geen bron is vermeld, komen de foto's uit het persoonlijk archief.

Voor elke ingreep uit de gereedheidskist worden de voor- en nadelen beschreven en wordt aangegeven aan welke aspecten van leefbaarheid ermee een bijdrage kan worden geleverd. Sommige ingrepen scoren op vijf of meer thema's, maar dit betekent niet dat deze maatregelen in totaal meer bijdragen aan de leefbaarheid. Ook een ontwerpbouwsteen die maar op een enkel thema scoort, kan aan dit thema juist een bovengemiddelde bijdrage leveren. Rekening houdend met het uitgangspunt „van groot naar klein“ uit de stedenbouwkundige visie worden bovendien de eerste stappen beschreven die gezet kunnen worden in het kader van kleine eerste experimenten in de wijk.



Figuur G1: Eigen karakter

Door elk woonerf en elke straat een eigen karakter te geven, kan de identiteit van verschillende plekken in de wijk worden versterkt. Als de bewoners hun eigen directe woonomgeving ontwerpen, kan de binding met de plek worden versterkt. Het eigen karakter kan worden vormgegeven door beplanting, bestratingspatronen of straatmeubilair. Verder zou elk woonerf een eigen thema kunnen krijgen, zoals een moestuinerf, een sporterf en een speelerf.

Experimenten: introduceren van verschillende karakteristieke plant- en boomsoorten, schilderen van patronen of speelaanleidingen op het erf



Figuur G2: Collectieve ruimte

Door collectieve ruimtes te maken die zodanig zijn vormgegeven dat ze duidelijk bestemd zijn voor de direct omwonenden, kan het gemeenschapsgevoel worden verhoogd. Aan de overgangen openbaar-privé wordt een tussenzone toegevoegd die de noodzaak van schuttingen kan verminderen. Gemeenschappelijk beheer kan een aanleiding zijn voor ontmoeting.

Experimenten: afbakenen van een klein stukje van het openbaar gebied voor collectief gebruik en beheer



Figuur G3: Shared-space-inrichting

Een shared space is een straat- of erfinrichting met een menging van verkeerssoorten op een gelijkvloers vlak zonder markeringen. De straat kan het domein worden van de voetganger. Dit sluit aan bij het oorspronkelijke woonerf-gedachte en kan de identiteit van de bloemkoolwijk versterken. Doordat verkeersdeelnemers in een shared space met elkaar contact maken, kan de veiligheid worden verbeterd. Het principe werkt echter alleen bij gratie van bijzonderheid en er moeten aanvullende maatregelen worden genomen om de omgeving toegankelijk te houden voor kwetsbare personen. De afwezigheid van een hoogteverschil is gunstig, maar de menging van verkeerssoorten maakt een shared space voor sommige groepen verkeersdeelnemers niet geschikt. Er moeten plekken zijn aangegeven waar geen auto's komen zodat ook personen met een visuele beperking gebruik kunnen maken van de straat.

Experimenten: introduceren van stapvoets rijden, verwelkomen van voetgangers op straat door middel van straatmeubilair



Figuur G4: Benadering van de verharding van gevel tot gevel

Door een benadering van de verharding van gevel tot gevel kan de woonerf-gedachte en daarmee de identiteit van de bloemkoolwijk worden versterkt. Als de private opritten en de paadjes tot de voordeuren met dezelfde materialen zijn ingericht als de openbare ruimte, ontstaat er een samenhangend beeld en de grenzen tussen openbaar en privé worden vervaagd. De verblijfskwaliteit en de interactie tussen het private en het openbare domein kunnen worden verbeterd. Het gevel-tot-gevelprincipe kan worden gecombineerd met een shared-space-inrichting van de straat. De integrale benadering van de verharding moet overigens niet leiden tot meer verharding.

Experimenten: afstemmen van het materiaalgebruik in de voortuinen door een groep bewoners



Figuur G5: Verlaagde plantvakken

Het toepassen van verlaagde plantvakken biedt de mogelijkheid om tegelijkertijd de biodiversiteit in de openbare ruimte te verhogen en regenwater op te vangen. Verder heeft de aanwezigheid van groen op de woonerven een positief effect op de verblijfskwaliteit.

Experimenten: aanleggen van enkele kleine plantvakken



Figuur G6: Lage beplanting

De beplanting in de openbare ruimte staat vaak op gespannen voet met de sociale veiligheid. Door overwoekering gaat het toezicht achteruit. Dit kan worden voorkomen door bewust gebruik te maken van lage beplanting die een hoge biodiversiteit combineert met het vrijhouden van belangrijke zichtlijnen.

Experimenten: testen van verschillende bloemenmengsels in de wijk



Figuur G7: Wadi

Een wadi is een klimaatadaptieve maatregel die het mogelijk maakt om water vast te houden. Dit voorkomt zowel wateroverlast als verdroging. Een wadi kan worden gecombineerd met een hoge biodiversiteit door het toepassen van de juiste beplanting. Ook een combinatie met speelaanleidingen is mogelijk.

Experimenten: aanleggen van een enkele kleine wadi



Figuur G8: Gebundelde parkeervakken

Het bundelen van parkeervakken in haventjes of koffers voor zes tot tien auto's is een mogelijke bouwsteen voor een slim georganiseerd woonerf. Door het parkeren te concentreren aan één zijde van het erf of in één hoek kan de rest van het erf worden vrijgespeeld als speel- en ontmoetingsruimte en kan ruimte ontstaan voor het aanleggen van groenvakken.

Experimenten: tijdelijk wijzigen van de parkeersituatie door middel van markeringen of fysieke elementen, testen van verschillende parkeersituaties



Figuur G9: Groene erfafscheidingen (hagen)

Het toepassen van groene erfafscheidingen zoals hagen zorgt voor een vriendelijke uitstraling van de openbare ruimte, zeker in vergelijking met de schuttingen die op veel plekken aan te treffen zijn. Als de hagen een maximale hoogte hebben van 1,20m is er toezicht op de openbare ruimte en ontstaat er interactie. Dit is goed voor de sociale veiligheid en de verblijfskwaliteit en de openbare ruimte wordt uitnodigender als plek om te spelen en elkaar te ontmoeten. Ook als de groene erfafscheidingen hoger zijn dan 1,50m en dus het toezicht belemmeren, kan er ten opzichte van houten schuttingen winst worden geboekt op het gebied van klimaatadaptatie en biodiversiteit.

Experimenten: testen van haagjes door een groep bewoners



Figuur G10: Erfafscheidingen haaks op de gevel

Erfafscheidingen die haaks op de gevel zijn geplaatst, bieden de mogelijkheid om voortuinen af te bakenen zonder het zicht op de straat te blokkeren. Hierdoor kan de interactie tussen de woningen en de straat worden vergroot waardoor de openbare ruimte veiliger en aantrekkelijker wordt. Ook in de achtertuinen kunnen erfafscheidingen die haaks op de gevel zijn geplaatst voor een zachtere overgang openbaar-privé zorgen dan erfafscheidingen langs de kavelgrens.

Experimenten: testen van haagjes haaks op de gevel door een groep bewoners



Figuur G11: Vergroenen van bergingen

Het vergroenen van bergingen houdt in dat blinde gevels worden geactiveerd. Groene muren leveren een bijdrage aan de biodiversiteit en het verminderen van hittestress. De openbare ruimte wordt aantrekkelijker als verblijfsgebied.

Experimenten: testen van vergroende bergingen door een groep bewoners



Figuur G12: Bergingen naar achterkanten verplaatsen

Het verplaatsen van bergingen van de voorkanten naar de achterkanten van de woningen is een ingreep die het openbare domein en de overgangszones overstijgt. Toch zou het een groot effect kunnen hebben op de verblijfskwaliteit en de sociale veiligheid in de openbare ruimte en is daarom opgenomen in de gereedheidskist. Als de bergingen niet meer het zicht vanuit de woning op het woonerf blokkeren, kunnen de interactie en het toezicht toenemen. Het woonerf zou daardoor beter geschikt worden als plek voor kinderen om te spelen en te verblijven. Een belangrijke kanttekening is echter dat het effect van de maatregelen beperkt blijft als de woonkamer zich nog steeds aan de achterkant van de woning bevindt. Alleen een complete heroriëntatie van de woningen zou dit probleem kunnen oplossen, maar valt buiten het kader van dit onderzoek.

Experimenten: testen van het verplaatsen van bergingen door een groep bewoners.



Figuur G13: Centrale bergingen

Het bundelen van de bergingen van een aantal rijtjeswoningen op één plek is een ingrijpende maatregel, maar zou uitkomst kunnen bieden om de verblijfskwaliteit en de sociale veiligheid in de openbare ruimte te verhogen. Als alle fietsen, afvalbakken en andere spullen op dezelfde plek geconcentreerd zijn, kan in de overgangszones ruimte worden vrijgespeeld voor aantrekkelijke voortuinen en meer interactie tussen de woningen en de buitenruimte. Bij deze maatregel moeten echter dezelfde kanttekeningen worden geplaatst als bij het verplaatsen van bergingen naar de achterkanten. Het is een ingreep in het private domein en kan alleen door de bewoners zelf worden geïnitieerd. Het effect blijft beperkt als de woonkamers op de achterkant gericht zijn,

Experimenten: inrichten van een centrale fietsenstalling of centrale plek voor de afvalbakken van een bouwblok, testen van het centraliseren van bergingen door de bewoners van een bouwblok



Figuur G14: Veranda's (overgenomen uit Echo Urban Design & Management, 2020)

Door veranda's aan te leggen in plaats van achtertuinen hebben bewoners nog steeds een verblijfsruimte aan de achterzijde van hun huis. Echter neemt de interactie met de openbare ruimte toe. Contact met burens wordt makkelijker. Het plaatsen van schuttingen kan worden voorkomen omdat de veranda al voldoende beschutting biedt. Dit komt de beleving van de openbare ruimte ten goede, die daardoor aantrekkelijker wordt als plek om te verblijven. Als de achtertuinen aan openbaar groen grenzen, kunnen de veranda's ervoor zorgen dat de woningen aan het groen komen te liggen. Het toezicht op het groen neemt toe en daardoor de sociale veiligheid.

Experimenten: testen van veranda's door enkele bewoners die naast het openbaar groen wonen



Figuur G15: Eigen karakter

Het creëren van een eigen karakter per buurt kan de identiteit versterken en voor een samenhangend beeld zorgen. Bovendien kan de binding van bewoners met hun buurt toenemen, met name als de specifieke karakter van de buurt wordt ontworpen door bewoners. De identiteit kan worden vormgegeven door beplanting, bestratingspatronen of straatmeubilair. Een buurt kan een eigen thema krijgen door middel van terugkerende elementen.

Experimenten: introduceren van verschillende karakteristieke plant- en boomsoorten



Figuur G16: Loper door de buurt (overgenomen uit Struyk Verwo Infra, z.d.)

Het creëren van een loper in de verharding langs een centrale as in de buurt kan een buurt samenbinden en zorgen voor meer leesbaarheid in de bloemkoolstructuur. Tegelijkertijd wordt de identiteit van de bloemkoolwijk overeind gehouden omdat niet in de ruimtelijke structuur wordt ingegrepen. Langs de loper kunnen speel- en ontmoetingsplekken worden geconcentreerd zodat een levendige as ontstaat. Uiteraard zijn er ook andere manieren om een hoofdas te markeren zoals beplanting, symbolen op het asfalt, kunstobjecten en dergelijke.

Experimenten: concentreren van straatmeubilair, speeltoestellen en andere objecten langs een centrale as in een buurt



Figuur G17: Centrale parkeerhubs

Door het bundelen van parkeerplekken op buurtniveau kan op de woonerven ruimte ontstaan voor spelen en ontmoeting. Als de parkeerhubs op plekken worden aangelegd waar weinig toezicht is, kunnen op aantrekkelijkere plekken vervolgens speel- en ontmoetingsplekken ontstaan. De hubs kunnen een belangrijke mobiliteitsfunctie vervullen door verschillende vervoerswijzen een plek te geven: (deel-)fietsen, bakfietsen, scooters en (deel-)auto's. Faciliteiten zoals een fietspomp en laadpalen kunnen de gebruikswaarde van de plek vergroten.

Experimenten: bestaande grotere parkeerplaatsen een hubfunctie geven, tijdelijk gebruik van parkeerplekken op de woonerven als verblijfsplekken en voor groen



Figuur G18: Centrale plantvakken

Met name door herorganisatie van het parkeren kan ruimte worden vrijgespeeld voor het aanleggen van grote plantvakken. Ten opzichte van het zogenoemde snippergroen in bloemkoolwijken hebben deze hebben het voordeel dat ze plekken kunnen worden met een grote biodiversiteit, een hoge verblijfskwaliteit en een koelend effect op hete dagen.

Experimenten: creëren van een tijdelijk plantsoen door middel van plantenbakken en verplaatsbare bomen



Figuur G19: Gebundelde speel- en ontmoetingsplekken

Door speel- en ontmoetingsplekken op één plek te bundelen ontstaan levendige plekken met veel interactie tussen verschillende doelgroepen. Dit heeft een hoge verblijfskwaliteit tot gevolg omdat de aanwezigheid van andere mensen een plek interessant maakt. Ook de sociale veiligheid is erbij gebaat. De bundeling op geselecteerde plekken verdient de voorkeur ten opzichte van het verspreiden van kleine speel- en ontmoetingsplekken door de wijk. Deze plekken hebben vaak geen gevarieerd aanbod en maar een beperkte aantrekkingskracht. Er komen dan ook weinig mensen.

Experimenten: inrichten van een tijdelijke speel- en ontmoetingsplek, testen van verschillende speel- en sportaanleidingen en van meubilair op verschillende plekken in de wijk



Figuur G20: Bestaand water en groen toegankelijk maken

Het ontsluiten van de bestaande groenstructuur en met name de oevers door middel van steigers, fiets- en wandelpaden biedt de kans om nieuwe recreatieve routes en hoogwaardige verblijfsplekken te creëren. Door de beleving van het groen en het water zijn deze aantrekkelijk om er te sporten en te spelen. Verder kunnen het groen en het water toegankelijk worden gemaakt voor personen met een beperkte mobiliteit zodat iedereen het positieve effect van het vele groen in de bloemkoolwijken kan ervaren.

Experimenten: aanleggen van een steiger of een terras aan het water, aanleggen van een tijdelijk pad door middel van platen, aanleggen van een tijdelijke brug door middel van een grote plaat, plaatsen van (tijdelijke) speel- en sporttoestellen in het groen



Figuur G21: Waterspeeltuin

Een waterspeeltuin heeft een hoge speelwaarde voor kinderen en kan een unieke ontmoetingsplek zijn in de wijk. Tegelijkertijd kan een waterspeeltuin een waterbergingsfunctie vervullen.

Experimenten: speelaanleidingen plaatsen aan het water of aan een wadi



Figuur G22: Natuurlijk spelen

Door in te zetten op natuurlijk spelen in plaats van formele, afgebakende speeltuinen, kan de speelomgeving van kinderen worden vergroot. De ruime groenzones in bloemkoolwijken zijn hiervoor bij uitstek geschikt. Spelen in de natuur is aantrekkelijk en leerzaam voor kinderen en kan worden gecombineerd met een biodiversiteit inrichting. Uiteraard kunnen ook de formele speeltuinen een natuurlijke inrichting krijgen zodat zij een grotere bijdrage leveren aan de biodiversiteit en klimaatadaptatie in de wijk.

Experimenten: speelaanleidingen plaatsen in het groen



Figuur G23: Hiërarchie in wegprofielen versterken

De verkeersveiligheid kan worden verbeterd door een leesbaar verkeerssysteem met een duidelijke hiërarchie. Verkeersdeelnemers moeten aan het wegprofiel kunnen aflezen hoe zij zich moeten gedragen. Volgens dit principe kunnen de woonerven een shared-space-inrichting krijgen waar de voetganger centraal staat. Op buurtontsluitingswegen kan de fiets centraal staan, maar mag bijvoorbeeld 30 worden gereden. De wijkontsluitingswegen kunnen een inrichting krijgen met duidelijk gescheiden verkeersstromen. Het principe van een hiërarchie zorgt ervoor dat voor elk type weg een optimale inrichting wordt gevonden met oog op de mobiliteitsfunctie, de identiteit van de wijk, de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid. Als deze inrichting vervolgens breed wordt toegepast, ontstaan geen onduidelijke verkeerssituatie.

Experimenten: testen van verschillende snelheden en mengvormen van voetgangers, fietsers en auto's op verschillende plekken



Figuur G24: Sportroute

Het aanwijzen en inrichten van een recreatieve route voor sport en beweging kan een grote betekenis hebben voor de wijk. Als er sprake is van een gesloten ronde, kan een sportroute uitnodigen tot hardlopen, skeeleren, skateboarden, fietsen en wandelen. Door de route herkenbaar te maken weten gebruikers wanneer ze zich erop bevinden en wordt het gebruik vergemakkelijkt. Als het wegprofiel niet overal hetzelfde blijft, kan dit door middel van patronen in de verharding, een terugkerende straatsteen, borden, kunstobjecten of een print op het asfalt. Als alle buurten op de route zijn aangesloten, hebben veel mensen toegang. Sport- en speeltoestellen langs de route kunnen de gebruikswaarde voor verschillende doelgroepen verhogen.

Experimenten: aanwijzen van een of meerdere routes en testen van verschillende combinaties, gebruik maken van prints of straatstenen voor de herkenbaarheid



Figuur G25: Terugkerend verhardingspatroon

Door in de hele wijk een terugkerende elementen in de verharding te gebruiken, kunnen de samenhang en de identiteit worden versterkt. Het patroon zou bijvoorbeeld kunnen refereren naar de historie van de wijk of een andere symbolische betekenis kunnen hebben. Belangrijk is echter dat er op het patroon ook variaties mogelijk zijn om de afzonderlijke buurten een eigen identiteit te geven.

Experimenten: testen van verschillende verhardingspatronen op verschillende plekken, schilderen van patronen op de verharding



Figuur G26: Parkeren aan de rand van de wijk

Als de kans zich voordoet zou het wenselijk zijn om een deel van de parkeerplekken te verplaatsen naar de rand van de wijk. Dit geldt vooral voor wijken waar veel huishoudens twee of drie auto's hebben. Hierdoor ontstaat meer ruimte op de woonerven voor verblijven, spelen en ontmoeten. Het zal maar in weinig gevallen een realistische maatregel zijn, maar de gereedschapskist zou niet compleet zijn zonder deze kans te benoemen.

Experimenten: tijdelijk gebruik van parkeerplekken in de buurten als verblijfsplekken en voor groen



Figuur G27: Moestuin/pluktuin

Een moestuin of pluktuin kan een mooie verblijfs- en ontmoetingsplek worden in de buurt. Mensen kunnen er samenkomen en gezamenlijk tuinieren of gewoon verblijven in de aanwezigheid van anderen. Verschillende planten zorgen voor een prettige sfeer en een hoge biodiversiteit. Bovendien zorgt het groen voor verkoeling en voorkomt droogte.

Experimenten: het planten van enkele fruitbomen op een woonerf, het aaleggen van een klein moestuintje op een woonerf door een groep bewoners



Figuur G28: Lussensysteem (eenrichtingsverkeer)

De verkeersontsluiting in een bloemkoolwijk zou een lussensysteem kunnen krijgen. Dit betekent nieuwe doorbraken voor het gemotoriseerd verkeer, maar zou over het algemeen een positief aspect op de leefbaarheid kunnen hebben. De wegen kunnen worden ingericht voor eenrichtingsverkeer, wat een smaller profiel mogelijk maakt. Dit zorgt voor lage snelheden, wat de verblijfskwaliteit ten goede komt. Ook de bereikbaarheid is bij het principe gebaat. De auto kan nu op nog meer plekken komen, maar is op al deze plekken ondergeschikt aan voetgangers en fietsers. Voor deze komt in het wegprofiel meer ruimte vrij. Dit is goed voor de inclusiviteit en der verkeersveiligheid.

Experimenten: tijdelijk een eenrichtingsweg inrichten en een enkel woonerf ontsluiten door middel van een lus

Bijlage H: Variantenstudie

In deze bijlage is de volledige variantenstudie te vinden. Eerst worden de varianten nog een keer uitgebreid toegelicht. Daarna volgen vergrote versies van alle tekeningen van de verschillende varianten. Vervolgens wordt de toekenning van de punten in de afwegingsmatrix onderbouwd.

Variant 1: introverte woonerven

Het idee achter variant 1 is dat de woonerven de belangrijkste en aantrekkelijkste plekken worden in de wijk. Dit houdt in dat de woningen zo veel mogelijk op de woonerven georiënteerd worden. Voor meer interactie met de openbare ruimte en meer sociale controle worden de bergingen van de voorkanten verplaatst naar de achterkanten. Op de woonerven wordt ruimte gecreëerd voor collectieve tuinen, speelplekken en wadi's. Ze worden de hartjes van de buurten en plekken waar men elkaar kan ontmoeten. De woonerven zijn niet ontsloten voor gemotoriseerd verkeer.

De centrale functie van de woonerven wordt versterkt door de groene linten zo veel mogelijk door de woonerven heen te leggen. Daardoor wordt het echter moeilijk om logische routes door de wijk aan te leggen. Er zijn op het schaalniveau van de wijk dan ook in totaal vier groene linten gecreëerd. Drie groene linten verbinden de woonerven binnen de buurten. Deze drie linten hebben een en besloten karakter. Een vierde groen lint verloopt langs de rand van de wijk. Deze groenzone heeft een meer open karakter en legt een verbinding met het landschap.

Parkeren vindt nauwelijks meer plaats op de woonerven. Het wordt verplaatst naar het groen tussen de woonerven en naar de randen van de buurten. Hier kan het mooi in het groen worden ingepast. Het groen wordt echter de ruimte met de minste sociale controle omdat de achterkanten ernaartoe zijn gericht en de bergingen ernaartoe worden verplaatst. In het groen is geen ruimte meer voor sociale activiteiten.

De uitwerking op het schaalniveau van de buurt laat zien dat het niet mogelijk is om alle woonerven tegelijkertijd te vrijwaren van geparkeerde auto's. Op twee woonerven zijn alsnog parkeerplekken nodig. Ook langs de Zeel zijn in deze variant parkeerplekken nodig.

De figuren H1 tot en met H4 laten variant 1 zien.

Variant 2: Extraverte woonerven

Het idee achter variant 2 is precies tegenovergesteld aan variant 1. Alle activiteiten worden verplaatst naar het groen en de woonerven worden parkeerhoven. Dit heeft het voordeel dat de kwaliteit van het groen optimaal kan worden benut. Hiervoor is echter een aanpak van de overgangen openbaar-privé nodig. Door achtertuinten te vervangen door veranda's komen de woningen mooi aan het groen te liggen. Er ontstaat toezicht op het groen. De bergingen blijven aan de voorkanten die in dit scenario meer de uitstraling krijgen van een achterkant.

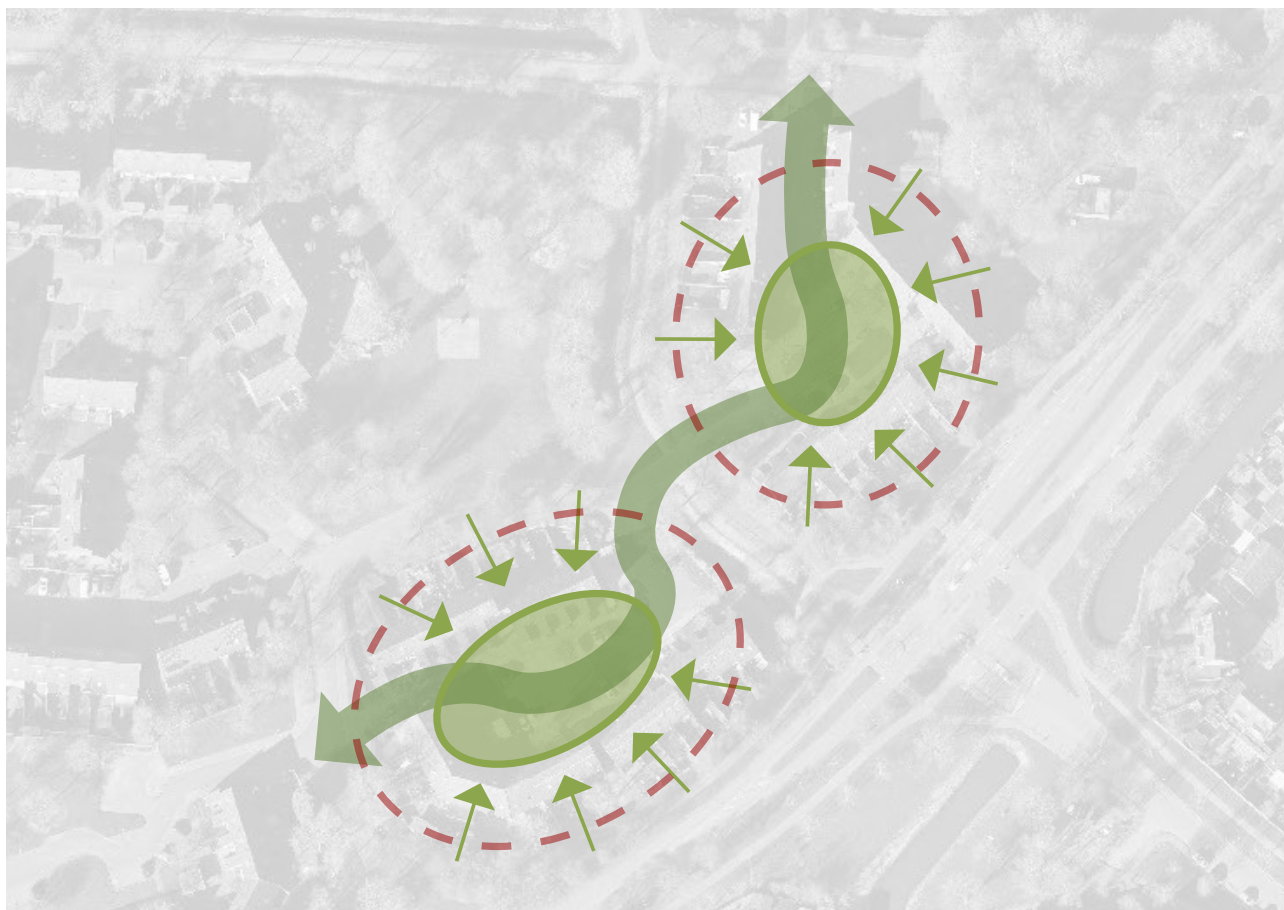
Het parkeren wordt geconcentreerd op de woonerven. In de uitwerking op buurtniveau is alleen een centrale as met enkele woonerven gevrijwaard van parkeerplekken. De speel- en ontmoetingsplekken worden gebundeld in het groen. Twee plekken zijn aangewezen om er levendige parken te creëren waar bewoners uit alle buurten samen verschillende activiteiten kunnen uitoefenen. De groene linten op het schaalniveau van de wijk zijn vormgegeven als een binnenste en een buitenste ring. Het zijn allebei routes door een parkachtige woonomgeving.

De figuren H5 tot en met H8 laten variant 2 zien.

Variant 3: Woonerven aan groen lint

Variant 3 stelt de groene linten centraal. Het zijn er in deze variant twee en ze verschillen van elkaar in karakter. Een groot lint verbindt de wijk met de omgeving en een klein lint vormt een ontmoetingsroute binnen de wijk. Langs het kleine lint zijn alle speel, sport- en ontmoetingsplekken gesitueerd. De woonerven zijn zo veel mogelijk gericht op deze ontmoetingsroute. Dit houdt in dat woningen worden gesloopt als zij de interactie tussen het groene lint en de woonerven blokkeren. Nieuwbouw zorgt ervoor dat voorkanten naar het groene lint zijn gericht. De woonerven worden gehalveerd in een gedeelte waar geparkeerd wordt en een gedeelte waar bewoners kunnen verblijven. Gemotoriseerd verkeer en geparkeerde auto's worden zo ver mogelijk van de groene linten vandaan gehouden en zo veel mogelijk verplaatst naar de achterkanten van woningen. Hiervoor is een lussensysteem van eenrichtingswegen bedacht waarmee de woonerven worden ontsloten voor gemotoriseerd verkeer. De wegen kunnen een smal profiel krijgen en auto's rijden er stapvoets.

De figuren H9 tot en met H12 laten variant 2 zien.



Figuur H1: Concept woonerven variant 1



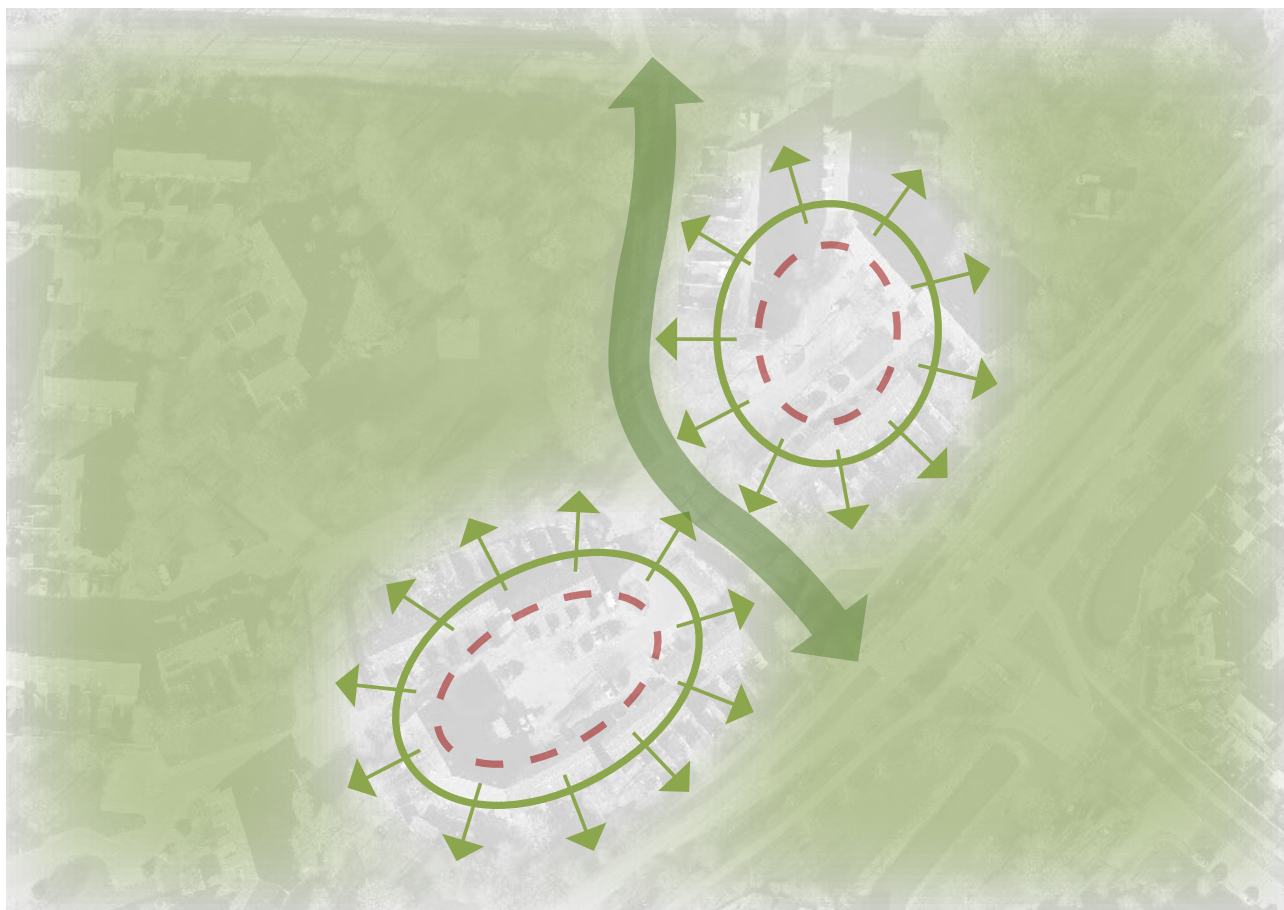
Figuur H2: Plattegrond woonerven variant 1



Figuur H3: Plattegrond buurt variant 1



Figuur H4: Plattegrond wijk variant 1



Figuur H5: Concept woonerven variant 2



Figuur H6: Plattegrond woonerven variant 2



Figuur H7: Plattegrond buurt variant 2



Figuur H8: Plattegrond wijk variant 2



Figuur H9: Concept woonerven variant 3



Figuur H10: Plattegrond woonerven variant 3



Figuur H11: Plattegrond buurt variant 3



Figuur H12: Plattegrond wijk variant 3

Tabel H1 geeft de afwegingsmatrix weer, inclusief onderbouwing. Per leefbaarheidscategorie worden de drie varianten gerangschikt en krijgen respectievelijk een, twee of drie punten.

Tabel H1: Afwegingsmatrix inclusief onderbouwing

Afwegingsmatrix				
V1 = Introverte woonerven V2 = Extraverte woonerven V3 = Woonerven aan groen lint				
Categorie/thema	V1	V2	V3	Onderbouwing
Verblijfskwaliteit	3	2	1	Variant 1 scoort het best op verblijfskwaliteit. De woonerven zijn in dit model aantrekkelijke en intieme groene hofjes zonder enig overlast van gemotoriseerd verkeer. Er zijn hier geen concessies gedaan op het gebied van verblijfskwaliteit. Variant 2 neemt de tweede plaats in. Hier is op de woonerven helemaal geen plek om te verblijven. De verblijfsplekken bevinden zich in het groen tussen de woonerven. Het groen is gevrijwaard van gemotoriseerd verkeer en daardoor een mooie plek om te verblijven. Er is in de wijk echter zo veel groen dat het niet realistisch is om overal een hoge verblijfskwaliteit te realiseren. Variant 3 scoort het slechtst. Zowel op de woonerven als in het groen zijn auto's aanwezig en moeten concessies worden gedaan met betrekking tot de verblijfskwaliteit. Dit betekent wel dat de verblijfskwaliteit gelijkmatiger binnen de wijk is verdeeld.
Ontmoeting	1	3	2	Variant 2 scoort het best op ontmoeting. Dit heeft ermee te maken dat in deze variant de ontmoetingsplekken gebundeld zijn op twee plekken in het groen. Dat maakt het mogelijk om plekken te creëren met een grote aantrekkingskracht waar verschillende doelgroepen elkaar tegenkomen. Variant 3 neemt de tweede plaats in. De reden hiervoor is dat in deze variant een ontmoetingsroute kent die de buurten met elkaar verbindt. De route maakt contact tussen bewoners mogelijk, maar heeft minder potentie om verschillende doelgroepen op dezelfde plek samen te brengen. Variant 1 scoort het slechtst. De woonerven zijn in deze variant mooie ontmoetingsplekken. Het zijn er echter teveel. Het is moeilijk om contact met burens te vermijden, wat mensen vaak als onprettig ervaren. Dit kan juist tot afscherming leiden. Verder zijn er weinig mogelijkheden voor contact tussen verschillende doelgroepen uit verschillende buurten.
Sport en spel	1	2	3	Variant 3 scoort het best op dit onderdeel. Dit heeft te maken met de twee groene linten. Het ene groene lint is een aantrekkelijke sportroute en het andere groene lint is goed geschikt als speelroute. Doordat iedereen in Tuikwerd dicht bij een groen lint komt te wonen, worden bewoners uitgenodigd om ervan gebruik te maken. Variant 2 scoort minder goed omdat de sterke mate van bundeling van de speel- en sportplekken leidt tot grotere afstanden. De kwaliteit van de twee grote speel- en sportplekken zal echter hoog zijn. Variant 1 scoort het slechtst. Spelen en sporten vindt in deze variant plaats op de woonerven. Dit houdt in dat er weinig ruimte is voor activiteiten die een groot speelveld vereisen. De intieme sfeer met veel toezicht is fijn voor kleuters, maar niet voor de jeugd en andere doelgroepen. Door de spreiding van speel- en sportplekken is het moeilijk om op alle plekken een hoge kwaliteit van de inrichting te bereiken.
Mobiliteit	1	3	2	Variant 2 scoort het best op het gebied van mobiliteit omdat de parkeerplekken direct op de woonerven zijn gelegen. Tegelijkertijd liggen in het groen aantrekkelijke voet- en fietspaden. Variant 3 scoort minder goed omdat men hier verder naar de parkeerplekken moet lopen. Dit geldt in nog sterkere mate voor variant 1.

Klimaatadaptatie	3	1	2	Variant 1 scoort het best op klimaatadaptatie. De woonerven zijn in deze variant groen ingericht met wadi's en tuinen, wat hittestress en wateroverlast vermindert. De parkeerplekken bevinden zich in het groen. Hier is veel ruimte om de parkeerplekken klimaatadaptief in te richten met bomen en mogelijkheden voor waterberging. Er ontstaan nergens hitteeilanden. Variant 2 scoort het slechtst omdat het parkeren hier is geconcentreerd op de woonerven. Hier is weinig ruimte voor een klimaatadaptieve inrichting, wat leidt tot versteende woonerven met een groot risico op hittestress en wateroverlast. Variant 3 ligt tussen deze twee extremen in. Zowel op de woonerven als in het groen is verharding nodig. Tegelijkertijd zijn overal koele plekken in de buurt.
Biodiversiteit	2	1	3	Variant 3 scoort het best op dit onderdeel omdat er een aaneengesloten groen netwerk ontstaat. Elk woonerf wordt ongeveer voor de helft een groene ruimte. Bewoners zorgen in collectieve tuinen voor een hoge biodiversiteit. Tegelijkertijd blijft het groen tussen de woonerven grotendeels onaangetast. De groene linten verbinden het groen tussen de woonerven en het groen op de woonerven. Variant 1 scoort minder goed. In deze zijn variant zijn de woonerven geheel ingericht als groene ruimtes met collectieve ruinen. Er moeten echter parkeerplekken worden gecreëerd in het groen tussen de woonerven, waardoor nieuwe barrières ontstaan voor dieren. Variant 2 scoort het slechtst. De woonerven worden verharde parkeerhoven zonder biodiversiteit. Omdat de achtertuinen op veel plekken worden vervangen door veranda's, hebben bewoners weinig mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan de biodiversiteit.
Identiteit	3	1	2	De rangschikking op het gebied van identiteit berust op de veronderstelling dat de woonerven de meest karakteristieke elementen zijn in een bloemkoolwijk zoals Tuikwerd. Zij hebben bovendien de meeste potentie tot een gepersonaliseerde inrichting door bewoners, waardoor elk erf een eigen identiteit krijgt. Variant 1 stelt de woonerven centraal. Bij variant 3 is dit in mindere mate het geval, maar de woonerven kunnen zich presenteren aan het groene lint en blijven belangrijke elementen in de beleving. In variant 2 zijn de woonerven volledig bestemd voor parkeren. Er zijn geen mogelijkheden voor bewoners om een eigen identiteit te geven aan hun woonerf. Het karakter van de woonerfwijk is in deze variant nauwelijks meer te herkennen.
Sociale veiligheid	2	1	3	Variant 3 scoort het best op sociale veiligheid omdat in deze variant zowel in het groen als op de woonerven sociale controle is. Dit heeft ermee te maken dat er wordt ingegrepen in de bouwwingsstructuur om voorkanten te creëren aan de groene linten. Hierdoor is er meer toezicht op het groen. Op de woonerven is in deze variant toezicht omdat ze op de ontmoetingsroute zijn georiënteerd en omdat ze maar voor een klein deel als parkeer ruimte worden gebruikt. Variant 1 scoort minder goed omdat hier alleen op de woonerven toezicht is. De woonerven zijn vanwege de intieme sfeer buitengewoon veilige en beschutte plekken. Op het groen tussen de woonerven is echter geen toezicht. Variant 2 scoort het slechtst omdat in deze variant alleen op het groen toezicht is. Het groen is echter een zo grote ruimte dat er alsnog onveilige plekken zullen blijven bestaan.

Inclusiviteit	1	2	3	De inclusiviteit is vooral gedefinieerd als de mate waarin mensen met een beperkte mobiliteit de speel- en ontmoetingsplekken kunnen bereiken zonder gemotoriseerde voertuigen tegen te komen. Dit is in variant 3 geminimaliseerd doordat de meeste woonerven op de groene linten zijn aangesloten zonder dat men ervoor een weg hoeft over te steken. De twee groene linten zijn met elkaar verbonden, waardoor veilige routes ontstaan naar alle plekken in de wijk. Verder is er in deze variant een gradatie van privé naar openbaar tussen de woonerve en het groene lint. De verschillende sferen zorgen ervoor dat er voor verschillende doelgroepen speel- en ontmoetingsplekken ontstaan. Variant 2 scoort minder goed omdat de woonerven in deze variant plekken zijn die slecht zijn ingericht voor mensen met een beperkte mobiliteit. Toch zijn er in het groen veilige routes aanwezig. Variant 1 scoort het slechtst. De groene linten zijn niet met elkaar verbonden en kennen veel kruisingen met het gemotoriseerd verkeer.
Verkeersveiligheid	1	3	2	De verkeersveiligheid is beoordeeld op basis van het aantal kruispunten waar gemotoriseerd en langzaam verkeer samenkomen. Variant 2 kent hiervan het minst. Variant 3 heeft er een paar kruisingen meer. Variant 1 heeft de meeste kruispunten met gemotoriseerd en langzaam verkeer. Daarnaast zijn er in deze variant parkeerplekken langs de Zeel nodig. Dit is vanuit veiligheidsoverwegingen is af te raden omdat er veel in- en uitvoegbewegingen ontstaan op een relatief drukke weg.
Visie HKB	1	2	3	Variant 3 sluit het best aan bij de stedenbouwkundige visie omdat de woonerven de hartjes zijn van de buurten en tegelijkertijd de groene linten tussen de woonerven verlopen. Variant 2 sluit minder goed aan bij de visie omdat de woonerven alleen een parkeerfunctie hebben. Variant 1 komt het minst overeen met de uitgangspunten uit de visie. De groene linten volgen hier een geheel ander traject dan in de visie.
Totaalscore	19	21	26	

Bijlage I: Ontwerptekeningen

In deze bijlage zijn de ontwerptekeningen opgenomen als vergrote versies. Figuur I1 laat het samengevoegd ontwerp zien op alle schaalniveaus. De figuren I2 tot en met I4 tonen het uitgesplitst ontwerp per schaalniveau, inclusief referentiebeelden. De figuren I5 tot en met I7 laten een gedetailleerde uitwerking zien van een hoofdweg, namelijk de Zeel. De figuren I8 tot en met I10 tonen een gedetailleerde uitwerking van het woonerf aan de Wendakker. De figuren I11 tot en met I13 laten een gedetailleerde uitwerking zien van het centrale speel- en ontmoetingspark.



Figuur I1: Plattegrond van het samengevoegd ontwerp op alle schaalniveaus

Natuurlijk spelen



Voetgangersbrug



Sportplek



Figuur 12: Plat-tegrond van het ontwerp op het schaalniveau van het woonerf



Groene erfafscheidingen



Collectieve tuin



Wadi

Centrale groene as



Groene parkeerplaatsen



Multifunctionele ontmoetingsroute



Figuur I3: Plat-
tegrond van het
ontwerp op het
schaalniveau van
de buurt



Woonerven geopend naar groen lint



In verblijfs- en verkeersdeel gesplitste
woonerven



Nieuwbouw met voorkanten naar groen

Route door grootschalig landschap



Route verloopt via buurtstraatje



Route langs de rivier



Figuur 14: Plat-tegrond van het ontwerp op het schaalniveau van de wijk



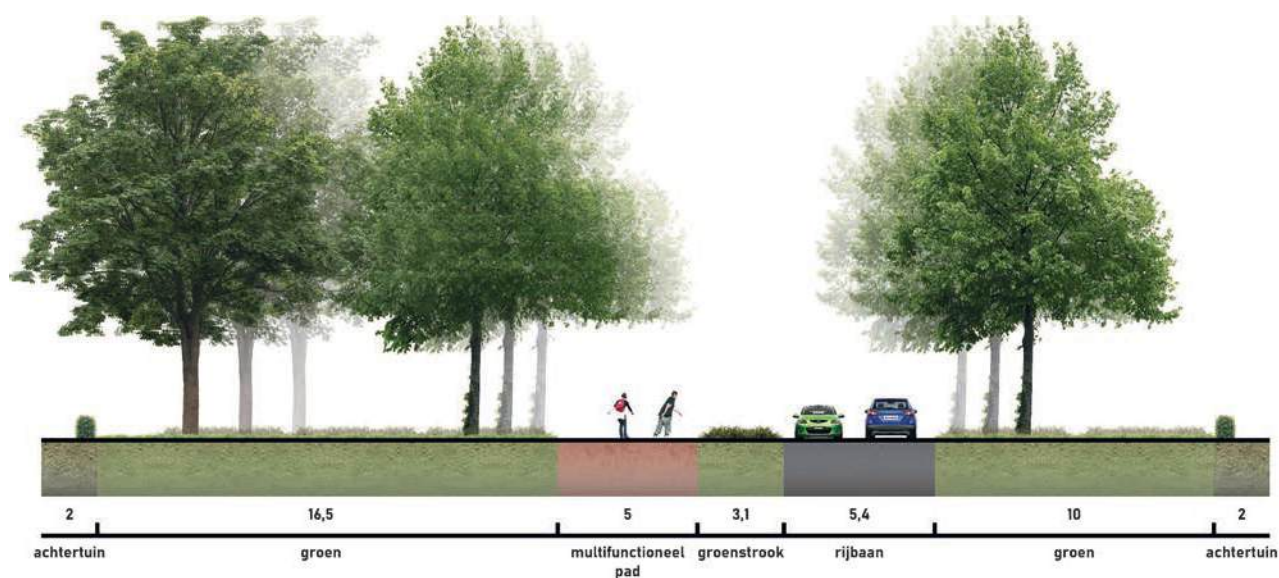
Vlonder aan vijver (overgenomen uit Den Boer, z.d.)



Park met waterspeeltuin (overgenomen uit SR3, 2024)



Kleinschalige route door de buurt



Figuur 15: Doorsnede Zeel

Figuur 16: Bestaande situatie Zeel



Figuur 17: Sfeerimpressie Zeel



Figuur I8: Doorsnede woonerf



Figuur I9: Bestaande situatie woonerf



Figuur I10: Sfeerimpressie woonerf



Figuur I11: Doorsnede speel- en ontmoetingspark met waterspeeltuin



Figuur I12: Bestaande situatie speel- en ontmoetingspark



Figuur I13: Sfeerimpressie waterspeeltuin

Interviews

Bijlage J1: Lijst met geïnterviewde personen

Reinier Gerritsen (interview)

Reinier Gerritsen is landschapsarchitect en eigenaar van Buro Topia, een bureau voor stedenbouw en landschapsontwerp in Utrecht. Hij heeft met zijn bureau het ontwerp uitgewerkt voor de herinrichting van de openbare ruimte in de wijk De Pas in Winterswijk.

Ruben Ferwerda (interview)

Ruben Ferwerda is stedenbouwkundig ontwerper, onderzoeker en docent ruimtelijke ontwikkeling aan de Saxion Hogeschool. Met het bureau Barzilay+Ferwerda, waarvan hij co-eigenaar is, heeft hij gewerkt aan ontwerp- en onderzoeksopdrachten in bloemkoolwijken zoals de Mosterdhof in Westervoort en Beijum in Groningen. Verder heeft hij onderzoek gedaan naar het programma Experimentele Woningbouw.

Mark Sekuur (interview)

Mark Sekuur is docent ruimtelijke ontwikkeling aan de Hanzehogeschool Groningen en voorzitter van de Onafhankelijke Adviescommissie Verkeer en Vervoer van de gemeente Groningen. Hij is opgegroeid in Lewenborg, een bloemkoolwijk in Groningen.

Karin Peeters (interview)

Karin Peeters is stedenbouwkundige en stadssocioloog. Zij is co-eigenaar van het bureau PeetersenDaan dat zich met onderzoek en ontwerp bezighoudt op de gebieden van stedenbouw en landschapsarchitectuur. Het bureau is gevestigd in Leeuwarden. Peeters heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam gewerkt aan een onderzoek naar spelen in de stad.

Jerzy Kasemier (interview)

Jerzy Kasemier is architect en afstudeerdocent aan de Hanzehogeschool Groningen. Verder is hij sporter en was werkzaam bij het Institute for Sport Studies. Hij heeft zich in zijn professionele loopbaan veel beziggehouden met sport en beweging in de openbare ruimte.

Jasper Benus (interview)

Jasper Benus is stedenbouwkundig ontwerper bij HKB Stedenbouw & Landschap. Hij is afgestudeerd aan de Hanzehogeschool Groningen met een onderzoek over ontmoeting in de openbare ruimte.

Bewoners De Pas (straatinterviews)

In de wijk De Pas in Winterswijk is op straat gesproken met enkele bewoners.

Bewoners Tuikwerd (gesprekken tijdens bewonersavonden)

Tijdens twee bewonersavonden in Tuikwerd zijn kansen en wensen vastgelegd die bewoners hebben benoemd met betrekking tot de openbare ruimte.

Bijlage J2: Interview met Reinier Gerritsen

Datum: 06-03-2024

Tijd: 10.00 uur

Locatie: Buro Topia (Utrecht)

Transcriptiemethode: woordelijke transcriptie

NH: Mijn eerste vraag is: vertel iets over De Pas. In hoeverre is dat een typische bloemkoolwijk?

RG: De Pas in Winterswijk is een typische bloemkoolwijk. Kenmerkend in bloemkoolwijken is dat er verschillende deelgebieden zijn die een andere uitstraling, een andere sfeer en een andere inrichting hebben. Dat kun je op Google Maps goed zien. De Pاسبree is veel orthogonaler en rechter opgezet. Dat zijn voornamelijk twee-onder-een-kappers of geschakelde woningen, terwijl de rijtjeswoningen veel meer diagonaal zijn opgezet. De wijk bestaat uit vier deelgebieden, waarvan er een deelgebied wat afwijkend is, maar nog steeds onderdeel uitmaakt van de bloemkoolwijk. Want wat zijn naar mijn mening de belangrijkste kenmerken van een bloemkoolwijk?

In de filosofie die men in het verleden heeft gehad, stond de bewoner centraal. Die bewoner maakte heel veel gebruik van de buitenruimte. En als mensen veel gebruik maken van de buitenruimte, ontstaat er een soort sociale cohesie. Dan ontmoeten ze elkaar, spelen ze met elkaar en recreëren ze met elkaar. Het zijn buurtjes waar men elkaar kent. De architectuur heeft men erop afgestemd. Met de hedendaagse kennis zou je je afvragen of dat toentertijd voldoende gedaan is. Want kenmerkend voor een bloemkoolwijk, en zeker voor De Pas, is ook dat de schuurtjes aan de kant van de openbare ruimte zitten. Daar kun je verschillende meningen over hebben, of je die schuurtjes misschien naar achteren had willen verplaatsen, waardoor je meer gevel en meer ramen had gehad. Maar in ieder geval is de architectuur erop gericht dat er interactie tussen de binnenruimte en de buitenruimte plaatsvindt.

De openbare ruimte is ook gericht op spelen, verblijven en recreëren. In veel mindere mate zijn de wijken toentertijd ingericht voor de auto. En ze hebben er het woonerf op geprojecteerd. Dat woonerf, dat is mooi te zien in de Pas, dat liep van de garagedeur of voordeur tot de garagedeur aan de overkant. Het was één grote verharding, waarbij de scheiding tussen openbare ruimte en tuin heel moeilijk of bijna niet zichtbaar was. Die erfgedachte is heel typisch voor een bloemkoolwijk. Op heel veel verschillende plekken waren er pleintjes en speelaanleidingen. Dat werd gemaakt van wat toen heel erg hip was: de biels en de grindtegels. In de jaren zeventig wil men de auto gebruiken, dus de auto kwam sporadisch door de straatjes heen rijden.

De derde karakteristiek van een bloemkoolwijk is het principe 'van breed naar smal'. Er zijn traditionele wegen, dat zijn de entreewegen, met een duidelijke rijbaan, groenstroken, parkeerstroken aan weerszijden en vervolgens twee voetpaden. Dat gaat langzaam over tot een breed erf, waar veel ruimte is, de functies niet meer aangegeven zijn en functiemenging plaatsvindt. Je zou bijna zeggen: shared-space-gedachte. Dat gaat weer over tot steeds smallere wegen. Hoe verder je de wijk in komt, hoe smaller het wordt, tot de steegjes en paadjes naar de omgeving toe. In De Pas is mooi te zien hoe de brede structuur versmalt tot aan het bos en het landgoed dat erachter ligt.

Als je de mensen spreekt die er al jaren wonen, kun je zien dat de bloemkoolfilosofie in het verleden ter dege heeft gewerkt. In De Pas hebben we allerlei oude foto's opgehaald. Daarop kun je zien dat het recreëren, ontmoeten, spelen en verblijven op straat op een heel andere manier gebeurde dan in de huidige situatie.

NH: Laten we gelijk door naar de tweede vraag. Je gaf al aan dat het toen allemaal best goed heeft gewerkt. Maar toen je aan de slag ging met De Pas, welke problemen speelden daar? Wat waren toen de kwaliteiten die er nog waren, maar ook de kwetsbaarheden?

RG: Ik zal eerst weer algemeen beginnen, want de wereld is veranderd. Er zijn meer auto's bijgekomen, maar er is nog iets anders. De mensen en de wensen van de mensen zijn ook veranderd. Men wil nou eenmaal de auto voor de deur. Men heeft niet meer zo veel behoefte aan contact met de burens. De sociale structuur in zulke wijken is aan het veranderen. Daar kun je je tegen verzetten, maar dat heeft geen nut. Dat moet je accepteren. Dat moet een van je nieuwe ontwerpkaders zijn. In De Pas hebben we gezegd: we willen de ontwerpfilosofie opnieuw uitvinden, maar dan op een hedendaagse manier. We verwachten van de toekomst dat de mensen minder sociale cohesie hebben, dat men minder bij de burens naar binnen loopt, en dat de mensen toch meer auto's hebben. Veel mensen klagen over de auto. Maar ik ga een stukje terug en wijs erop dat de wensen zijn veranderd. Veel bewoners gaan ook geen groen tuintje meer maken, het wordt allemaal betaald. Dus het gedrag, de normen en waarden, de wensen en ook de samenstelling van bewoners in zo'n wijk zijn door de jaren heen veranderd. Dat is een van de aanleidingen dat je zo'n wijk opnieuw moet interpreteren. De mens ontwikkelt zich, de woningen ontwikkelen zich ook wel, maar aan de openbare ruimte is dertig jaar niets gedaan. Die is niet meegegroeid.

In veel bloemkoolwijken is de openbare ruimte verouderd, het riool is versleten en de auto heeft de plek ingenomen van de voetgangers. Dus de shared-space-gedachte, of erfgedachte, die gaat in de huidige vorm, zoals bloemkoolwijken er op dit moment uitzien, niet meer op. De auto neemt al die ruimte in, met als gevolg dat de bewoners het vaak, als je ze het vraagt, een gevaarlijke wijk vinden. Dat leidt vaak tot een vrijheid in de openbare ruimte, waarbij je overal je ding kunt doen en je auto neer kunt zetten, maar ook je fiets en je containers. Doordat de scheiding tussen openbaar en privé wat minder is geworden, of moeilijk te waarnemen is, gebeuren er dingen als tuinen inpikken, houten schuttingen neerzetten, de bebouwing dichttimmeren. Er is een ontwikkeling op gang gekomen die richting verloedering gaat. Dat werkt niet mee met de sociale structuur van zo'n wijk. Daar moet je eigenlijk een halt aan roepen, want uiteindelijk zijn het de bewoners voor wie je het doet.

De volgende ontwikkeling is natuurlijk het klimaat. Door de jaren heen zijn in de wijken de speelplekjes eruit gehaald, de bielzen zijn verrot en er zijn aanpassingen aan de wijk gedaan. Daar waar men kon ingrijpen, heeft men de karakteristieke elementen in zo'n wijk, de pleintjes, volgezet met auto's. Er is een ontwikkeling op gang gekomen waarbij de functie van de openbare ruimte in zo'n bloemkoolwijk ondergesneeuwd is. Het werd minder veilig en minder geschikt om er te spelen. Veel plekken staan vol met auto's en de brandweer klaagt dat het te smal is.

In Winterswijk zijn wij erbij geroepen omdat men zei: 'We moeten wat met klimaat. We moeten wat met water. We moeten wat met biodiversiteit. En we moeten wat met participatie.' De politiek heeft heel duidelijk gezegd: 'We doen het een keer anders. De bewoners mogen zeggen wat er gebeurt.' Dat is een uitdaging. Je wilt als ontwerper en als overheid dat je de cultuurhistorische waarde van een erfgoedwijk behoudt. Ook de Rijkdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft meegekeken. Maar hoe creëer je daarvoor het bewustzijn bij de mensen? Hoe zorg je ervoor dat bewoners zich realiseren in wat voor soort wijk ze wonen?

Waarom is dat in het begin van zo'n proces zo belangrijk? Je moet de mensen meegeven: 'Dit is de karakteristiek van jullie wijk. Dit was het ooit, dit zijn jullie veranderingen. Hoe kunnen we nou samen die karakteristiek en die mensen verenigen in een nieuw plan?' Met andere woorden: bloemkoolwijk 2.0, anno 2024. Wij hebben in het begin heel veel tijd erin gestoken om het bewustzijn ervoor te creëren, net als met klimaat en biodiversiteit. Want in het Winterswijks zeggen ze: 'Hittestress? Ja, in Rotterdam. Maar niet bij ons.' En dat snap ik ook als je kijkt naar de ligging van De Pas. Maar het is onze opgave als plannenmakers, waar wij ook komen, om te zorgen dat we wat aan hittestress doen, en zeker aan verdroging. Verdroging en vernatting zijn vaak wat technische oplossingen, maar hittestress is echt een belangrijke ingreep die wij moeten doen. Hoe hebben wij dat vervolgens gedaan? We hebben enquêtes gehouden. Op heel veel verschillende manieren hebben we de mensen gevraagd en we hebben iedere keer feedback gegeven: 'Dit is karakteristiek in uw wijk. U zei dat u dat mooi vond. Dit is een opgave waar we nou voor staan. Hoe krijgen we dat nou beter in de bloemkoolfilosofie?'

We hebben ook alle mensen oude foto's laten meebrengen. Allemaal manieren om te zorgen dat die bloemkoolgedachte – en die term moet je niet te veel gebruiken – bij de mensen tussen de oren gaat zitten. Dat was voor ons de kapstok om met de mensen verder de plannen te maken.

Hittestress, water en klimaat zijn natuurlijk ook een aanleiding. Dat was in De Pas onvoldoende want veel plantvakken waren gewoon dicht gestraat. Er is nog relatief veel groen aan de randen, maar niet in de straten. Het heeft lang geduurd voordat er bij de mensen het bewustzijn was dat er ook een hittestressopgave lag.

Als je kijkt naar de kwaliteiten: de structuren van de wijk waren nog aanwezig, de mogelijkheden om er een bloemkoolwijk 2.0 van te maken waren er ook nog wel aanwezig. De gemeente had ook de middelen om er iets te doen. Alleen: je moet de bewoners meekrijgen. Als je alleen was begonnen met het opruimen van de openbare ruimte – alle overvloedige elementen en een deel van de auto's eruit halen – dan had je best nog een aantrekkelijke openbare ruimte over, waarvan je zou zeggen: 'Moeten we hier wel wat aan doen?' Maar door het gedrag van de mensen, door de slechte riolering, door de klimaatopgave, hebben ze dit project in de gemeente Winterswijk met stip op één gezet.

NH: Maar er is niet alleen de openbare ruimte aangepakt.

RG: Het was een integraal plan. Op de site "Uit de Pas" kun je meer vinden. Wij hebben ons alleen gefocust op de openbare ruimte. In het begin hebben we met de gemeente veel discussie gehad: moeten we ons ook focussen op de architectuur? Maar dat is allemaal van de woningbouwcorporatie. Wij hebben ons gefocust op de openbare ruimte, de woningcorporatie ging de woningen oppakken en er was ook een groep die probeerde de sociale structuur op te pakken. De sociale structuur oppakken in zo'n wijk is enorm lastig. Het is ook heel moeilijk meetbaar, terwijl het heel belangrijk is. Je moet de mensen echt meer gaan aanspreken op gedrag. Met sommige groepen

lukte dat, maar met sommige groepen heel weinig. Dat is iets om over na te denken.

Wat uit die enquêtes veel naar voren kwam: het zijn vooral de oudere mensen. Veel jongere bewoners en mensen met een buitenlandse achtergrond komen meestal niet. Door veel oudere mensen wordt inderdaad gezegd: 'Er moet meer groen komen. Vroeger was het veel groener. Er moeten meer speelplekken komen en meer zitplekken.' Dat zijn de mensen met herinneringen aan de oorspronkelijke situatie. Veel jongere mensen zeggen vaak: 'Meer parkeerplaatsen!'

NH: Zijn er dingen waarvan de oudere mensen zeggen: 'Daar zijn we trots op in onze wijk en dat willen we zo behouden?'

RG: Het gros van de mensen, en dan vooral de oudere bewoners, is trots op de wijk. Die willen er altijd blijven wonen, maar die hebben de wijk zien verloederen. Dat merk je ook bij de participatiebijeenkomsten. De participatie in De Pas was heel moeilijk, want het begon in coronatijd. De bewoners hebben behoorlijk hard gevochten om de kwaliteiten die er nog waren, overeind te houden. En daar moet ik natuurlijk als ontwerper zeggen: 'Ja, maar die kwaliteiten kunnen we wel op een hoger niveau brengen.' Maar de mensen bewaakten dat omdat ze hadden gezien dat door de jaren al zo veel weg was gegaan. Als je de stukken in het boekje 'Uit de Pas' leest, dan valt op dat veel mensen zeggen: 'We willen meer groen, we willen meer spelen, we willen meer aandacht voor de voetganger'. Maar in het plan is dat, naar mijn mening, niet goed terug te vinden. Verder volgens heeft de gemeente, in verband met participatie, de lokale hoveniers een groenplan laten maken voor de openbare ruimte. Het beplantingsplan hebben wij niet gedaan. Wat je vaak ziet, en dat is ook nog wel een aandachtspunt en een kwetsbaarheid als het gaat om klimaat: participatie en klimaat gaan eigenlijk niet samen. Maar cultuurhistorie en participatie gaan ook heel moeilijk samen. Want iedereen snapte op een gegeven moment: 'We leven in een bloemkoolwijk, en dat betekent dat we op bepaalde plekken geen auto's neerzetten'. Maar mensen zeggen dan: 'Niet voor mijn deur! Ik wil de auto voor mijn deur.' Dat is hetzelfde met klimaat: 'Ik wil een auto voor de deur en die boom, zet die maar bij de buurman voor de deur.' Als iedereen dat zegt, krijgen we geen bomen in de buurt.

NH: Laten we het nu hebben over ontwerpbouwstenen. Welke ontwerpbouwstenen zijn geschikt om de openbare ruimte in een bloemkoolwijk leefbaarder en toekomstbestendiger te maken en welke zijn er specifiek toegepast in De Pas?

RG: Wij hebben het nu alleen over de openbare ruimte, maar een belangrijke bouwsteen is natuurlijk de woningtypologie, de kwaliteit van de woningen, en daaraan gekoppeld de doelgroepen. Ik had heel graag gezien dat er een systeem op gang was gezet dat er een gemêleerde samenstelling van bewoners in de wijk zou komen: minder vijftigplussers en meer jonge gezinnen met kinderen. Die sociale structuur is heel belangrijk om te hebben in een bloemkoolwijk. Alleen heb ik daar als ontwerper natuurlijk niet zo veel zicht op. Maar van al die mensen die verder eraan meewerkten, had er niemand zicht op. Ik moest dus iedere keer weer vragen: 'Wat doen we daaraan?' En ik heb zelfs voorgesteld: 'Dan slopen we een rijtje en zetten er nieuwe woningen neer'. Maar daar voelt niemand zich toe geroepen. Dat is een bouwsteen van een kwalitatief hoogwaardige wijk, maar daar had ik geen invloed op. Dat heeft te maken met de kwaliteit van de woningen, met de investeringsmogelijkheden van de woningbouwcorporatie, en uiteraard ook met de bevolkings-samenstelling.

Wat wij hebben gedaan, is de bouwsteen openbare ruimte, het erf, van breed tot smal. Wij hebben de erfgedachte op een nieuwe manier geïnterpreteerd. Wat wij in ons plan heel belangrijk vonden, is dat de steen die van garagedeur naar garagedeur ging, het beeld dat alle opritten werden meegestraat, meegenomen werd in het plan. Dat geldt dan vooral voor de Pasbree. Dat heeft altijd in de tekeningen gestaan, alleen is dat op het laatste moment eruit geschrapt in verband met financiën. Nou krijg je dus een duidelijke scheiding tussen openbaar en privé. Dat is wel jammer. Maar het is echt van gevel tot gevel benaderd. Dan lijkt het bijna alsof de tuintjes in de openbare ruimte liggen. We hebben op een paar plekken hele grote plantvakken gemaakt. We hebben bewust niet gewerkt met een erfscheidingenplan. Over het algemeen doen we dat wel, maar we vonden juist dat het nog wel ging, dat het nog redelijk groen was. Die nieuwe manier om te gaan met een erf, was heel belangrijk.

NH: Hoe zijn jullie in De Pas omgegaan met parkeren?

RG: We hebben gezegd: minder parkeren in de straten, meer parkeren in centrale parkeerhoven. En onder die centrale parkeerhoven gaan we water bufferen. Dat was heel belangrijk en dat is ook op heel veel plekken toegepast. Maar de auto blijft nog steeds koning, ook in De Pas. Daar kun je niet aan ontkomen. In het verleden was de hele openbare ruimte voor verblijven en recreëren. Nu pluk je er bepaalde gebiedjes uit, waarbij je zegt: 'Hier doen we iets bijzonders, hier maken we een zitrandje langs en beplanting.' Dus het gaat van een multifunctionele openbare ruimte, dat was het erf, veel meer naar een gescheiden parkeergebied, verblijfsgebied, parkeergebied,

verblijfsgebied.

Het tweede wat we hebben willen doen maar wat het niet gehaald heeft, was een lussensysteem. We hebben tegen bewoners gezegd: 'Als we het parkeerprobleem willen oplossen en we maken een tweerichtingsweg van vijf meter, betekent dat in de praktijk dat je aan de ene kant parkeert en aan de andere kant kun je rijden. Dus we gaan die weggetjes heel smal maken. Er kan maar een auto door, maar dan kunnen we geen doodlopende wegen meer hebben.' In een bloemkoolwijk kun je heel makkelijk lussen maken, dus doorgaand verkeer. Maar dat betekent dat we doorgaand verkeer op plekken zouden krijgen waar nu geen auto's kwamen. Ruimtelijk gezien kon dat, maar functioneel gezien wonen er mensen aan een autovrije straat en zouden er straks af en toe auto's voorbijrijden. Dat lussensysteem en het opheffen van de doodlopende straatjes had ik een mooie en moderne toevoeging gevonden. Dat had heel veel ruimtelijke kwaliteit opgeleverd, maar dat heeft het niet gehaald. De bewoners zeiden heel simpel: 'We hebben geen auto's voor de deur, we willen geen auto's voor de deur.' Of soms waren er te veel bestaande bomen. Ik heb dus de moderne toevoegingen die ik eraan heb willen doorvoeren, op veel plekken niet kunnen halen – door participatie of door een afwegingskader.

NH: Hoe had het parkeren met het lussensysteem eruitgezien?

RG: We hadden ooit een openbare ruimte met een multifunctioneel karakter. Er stond in de jaren '70 af en toe een autootje op straat of op een gemarkeerde parkeerplek, maar de rest was spelen en groen. In de situatie toen ik De Pas aantrof stond alles vol auto's. Nu hebben we grote parkeergebieden en weer een stukje niets, waar we kunnen verblijven, en weer een groot parkeergebied. Met dat rondrijdsysteem hadden we de parkeerhoven minder groot hoeven maken en hadden we de auto wat meer kunnen verspreiden. Dan hadden we de auto's wat meer bij de mensen in de buurt van de deur kunnen zetten. Maar het grootste probleem met het systeem wat we nu hebben, is het parkeergedrag. Je gaat er maar vanuit dat de mensen netjes in de parkeerplaatsen parkeren. Maar binnen een rijbaan van vijf meter kunnen ze gewoon – en mogen ze gewoon – op straat parkeren. Dus de filosofie die we op poten hebben gezet, ging echt uit van een eenrichtingswegensysteem. Dat heeft het niet gehaald, maar dat was wel een belangrijke ontwerpbouwsteen.

NH: Hoe zijn jullie in De Pas omgegaan met het groen?

Het groen was een belangrijke ontwerpbouwsteen. Bij groen maak je snel de link met biodiversiteit en klimaat. Een kenmerk van bloemkoolwijken is dat ze erg versteend zijn. Dat heeft ook te maken met smalle straatjes.

NH: Je zei dat er heel weinig groen in de wijk was, maar veel buitenom.

RG: Winterswijk is natuurlijk een heel groene gemeente. Aan de rand van De Pas heb je veel groen. Aan de ene kant ga je zo het landschap in. Iets verderop liggen sportvelden met een groene uitstraling. Aan de andere kant, richting het centrum, heb je een oud landgoed met oude lanen en met een oud grachtensysteem. Dat grachtensysteem had ik graag willen gebruiken voor een moderne manier van wateropvang. Dat is om verschillende redenen niet gelukt. Er was een hele grote groene rand rond de wijk, maar op straatniveau bepaalden de tuinen het groenbeeld, terwijl er in het verleden – als je de historische foto's bekijkt – best wel veel bomen in de openbare ruimte stonden. De mensen zeiden altijd: 'De openbare ruimte was in het verleden veel groener.' Maar op basis van de foto's die ze hadden meegebracht, vroeg ik aan ze: 'Is dat wel zo geweest?' Ik had daar twijfels over. Dat konden we op de oude tekeningen moeilijk terugvinden. We hebben het, denk ik, groener gemaakt dan het ooit was op straatniveau. Maar – en dat is misschien kenmerkend voor zulke landelijke gemeentes, waar je altijd veel groen hebt – er was altijd discussie over de boom hier of de boom daar. 'Wij willen geen boom voor de deur!', 'Een boom is overlast!', en dat soort zaken. Dat heb je natuurlijk vaker bij plannenmakerij. Wat wij vooral hebben gedaan is dat we hele grote groenvakken hebben gemaakt. Ik weet niet of dat nog gaat gebeuren, maar daar zouden we eigenlijk zitelementen bij willen hebben om er te recreëren. Op het moment dat je grote groenvakken hebt, kun je heel makkelijk aan de watervraag en aan de biodiversiteitsvraag voldoen. Wij maken voor zo'n wijk altijd een biodiversiteitsscan, een opname van de kwaliteit, en daarop baseren we ons beplantingsplan. Dat hebben we in De Pas ook gedaan. Dat is het kader geweest voor het beplantingsplan. De mensen mogen meedenken over het groen. En om heel eerlijk te zijn: het maakt mij niet zo veel uit wat voor kwaliteit groen er was. Want je zou kunnen vragen: 'Wat voor type groen past bij een bloemkoolwijk?' Dan zou je al heel snel denken aan het beplantingsplan uit de jaren '70 met klimop, sneeuwbes, traditionele bomen en af en toe een plataan. Maar omdat wij bezig waren met een herinterpretatie van de bloemkoolwijk, wilden wij ons aanpassen aan de wensen van de mensen. Mensen vragen meer kleur en meer bloemen. De beleidsmakers en plannenmakers willen meer biodiversiteit. De uitstraling van de beplanting in de vakken was voor mij dus vooral gebaseerd op wat de mensen willen en wat we moeten met biodiversiteit, niet zo zeer cultuurhistorisch.

Eigenlijk zou ik in de wijk veel meer speelelementen, speelaanleidingen en zitrandjes willen hebben. Dat is er allemaal niet gekomen. Enerzijds vanwege kosten, anderzijds vanwege mensen die gewoon geen zitrand voor de deur willen. Daar ben ik nog wel mee bezig. Ze zijn nou het plan aan het realiseren en dan denk ik soms: 'We kunnen best nog wel ergens tienduizend euro vandaan halen'. Er zijn een paar hele grote speelplekken gemaakt. Die heeft een speelbureau samen met de bewoners ingericht. Daar is iedereen blij om.

Ik was toevallig vorige week in Winterswijk bij een grote lezing. We hebben een behoorlijk moeilijk participatieproces gehad. De Winterswijkers waren altijd heel negatief over de gemeente, ook over mij. En nu het gerealiseerd is, komen er mensen die zeggen: 'Het is eigenlijk best wel mooi!' en 'Het had best nog wat groener gemogen!' Dat is kenmerkend in Nederland: iedereen heeft zijn eigen manier van participeren. We hebben niet voor niets veel geparticipeerd, juist om de sociale structuur op orde te krijgen. We hebben heel actief mensen benaderd om mee te gaan denken. In de sociale structuur van De Pas zijn bijvoorbeeld mensen met een migratieachtergrond die heel goed kunnen koken, die kwamen dan op een avond met allerlei hapjes. De Winterswijkse ondernemers zijn betrokken. We hebben een groot spandoek gemaakt en ik zag van de week in een van de boekjes dat ze van die spandoeken vervolgens weer tassen hebben gemaakt.

De beplantingsplannen wil je juist met de buurt doen. En er is geprobeerd om tegen de bewoners te zeggen dat ze zelf de plantvakken moeten gaan onderhouden. Ik weet niet precies hoe dat is afgelopen, maar ik denk niet dat dat goed gaat.

Het parkeren is een noodzakelijk kwaad. Daar zit je nou eenmaal mee. Wij hebben geprobeerd om het zo veel mogelijk te centreren en te bundelen, waarbij je per saldo de minste ruimte kwijtbent. En waarbij je een veilige situatie creëert omdat tussen twee parkeerplekken ruimte is voor andere dingen. Dus door het parkeren te organiseren – het was heel ongeorganiseerd – hoop je dat het parkeergedrag binnen de perken blijft. Ik moet heel eerlijk zeggen: een duurzame wijk vind ik ook een wijk waar op een duurzame manier omgegaan wordt met het parkeren. En dat betekent dat er voldoende parkeerplaatsen moeten zijn. Want je kunt niet zeggen tegen de mensen: 'We maken geen parkeerplaatsen en dan gaan we ervan uit dat jullie geen auto nemen.' Dat werkt zo niet. Dat vind ik in veel bloemkoolwijken een probleem. Er is een parkeerprobleem en vaak is het uitgangspunt behoud van het aantal parkeerplaatsen. Eigenlijk kan dat niet. Je zou moeten zeggen: 'meer parkeerplaatsen, dat is een duurzame wijk.' Maar die ruimte heb je niet. Want als je het over een duurzame wijk hebt, dan wil je ook vergroenen. En in Winterswijk hebben we niet de mogelijkheid gehad om aan de randen meer parkeerplaatsen te maken. Doordat we het parkeren heel duidelijk geclusterd en geconcentreerd hebben konden we bepaalde gebieden vrijspelen en ook fysiek zo inrichten dat er nooit een auto zal komen: parkeerplaats – haag – groen.

NH: Zijn de plekken waar niet geparkeerd wordt, echt verblijfsplekken geworden?

RG: Ja, het zijn echt verblijfsplekken geworden, vooral een shared-space. Een erf is eigenlijk een soort shared-space. We hebben het bestratingspatroon, dat bestond uit gebakken stenen met grindtegels, nu gemaakt met gebakken stenen en betontegels, twintig bij twintig, met waterdoorlatende verharding. En in de straten dezelfde steen met iets meer ruimte tussen de stenen zodat er nog meer water de grond in kan zakken.

Er is in de Pasbree ruimte om op eigen terrein te parkeren. Maar heel veel mensen doen dat niet. Het zou een filosofie kunnen zijn om de parkeernorm juist heel laag te maken zodat iedereen op zijn eigen oprit gaat parkeren. Want je kunt het moeilijk afdingen. Daar hebben we niet voor gekozen. We hebben gekozen voor het optimaliseren en minimaal behoud van het aantal parkeerplaatsen.

NH: De grotere parkeerplekken, zijn die klimaatadaptief ingericht?

RG: Ja, die hebben een ondergronds wateropslagsysteem. Wij hebben dat de parkeerhubs genoemd omdat we daar eigenlijk ook plekken wouden reserveren voor fietsen, bakfietsen en misschien wel een fietspomp. Ik weet niet of dat van de grond is gekomen. De centrale parkeerhubs zijn groen ingepast en het is allemaal haaks parkeren. In Alkmaar zijn ze ermee bezig om in een hele wijk langs parkeren te maken, maar hier is het haaks parkeren geworden omdat we het juist deden op de plekken waar veel ruimte was.

NH: Hoe zijn jullie in De Pas omgegaan met de overgangen openbaar-privé?

RG: Ik vind de erfscheidingen in de woonwijken die we op dit moment aan het opknappen zijn onvoorstelbaar belangrijk. Maar het is onvoorstelbaar moeilijk om daar grip op te krijgen. Hetzelfde geldt voor de tuinen van de mensen. Tuinen zijn te verhard. Je zou willen zeggen: 'Jullie moeten de tegels eruit halen en we gaan de tuinen vergroenen. Wij betalen de beplanting, jullie halen de tegels eruit. Daar staat de container, daar kun je het erin pleuren.' Maar dat krijg je bijna niet voor elkaar. De mensen zeggen: 'Dat kun je wel willen, maar ik heb net vorig jaar mijn hele tuin vol

gelegd. Ik ga er een keer met de hogedrukspuit overheen en ik heb geen onderhoud meer. Denk je nou werkelijk dat ik ga grasmaaien?' Daar kun je niets op zeggen. Als je tegen de mensen zegt dat we nog wel de erfscheidingen aan de achterkant gaan vergroenen – 'Wij betalen de klimop, eventueel gaat het houten scherm eraf en dan zetten we er een stalen hek neer' – krijg je dat ook niet voor elkaar. Je hebt soms nog wel het geluk dat er een woningbouwcorporatie is die het nut ervan inziet, maar meestal krijg je het niet voor elkaar. De klimaatproblemen zitten vaak in de openbare ruimte, maar ze zitten nog vaker bij de mensen thuis, in de achtertuin. We hebben daar heel veel voorstellen over gehad. We hebben er ook onderzoek naar gedaan of er draagvlak voor was om de tuinen en voortuinen aan te pakken. Wat mij betreft hadden de voortuinen niet allemaal een heggetje hoeven hebben. Je had ook heel mooi haaks op de woningen heggetjes kunnen zetten. Dat was een heel interessant beeld geweest. Want als je het langs doet, dan sluit je het heel erg af. Maar de gemeente heeft van tevoren al gezegd: 'Dat gaan we niet eens communiceren met de bewoners.' We hebben er een heel plan voor gemaakt, maar dat is niet van de grond gekomen.

Het systeem dat wij naar de woningbouwcorporatie hebben aangegeven, vond ik heel mooi: bij iedere woningmutatie zet je een haagje in de tuin. De liguster die je daar neerzet, kost niet veel. Net zoals je een woning gaat schilderen, zou je dat ook kunnen doen. Maar dat ging te ver.

NH: Kun je ook nog iets zeggen over spelen en ontmoeten?

RG: Er zijn twee heel grote speelplekken en een paar kleinere. Die waren van goede kwaliteit. Soms zijn ze behouden of zijn de speeltoestellen op een andere plek neergezet. De bewoners hebben meegedacht over wat in de grote speelgebieden aangepast zou moeten worden. Er zijn meer plekken geweest waar je in de toekomst spelen zou kunnen realiseren. Ik vond dat de wijk rijkelijk toebedeeld was als het gaat om spelen, maar het is voor mij lastig oordelen omdat ik uit een stedelijke omgeving kom. Het spelen is wel goed gekomen. Maar het ontmoeten op straat, zitrandjes langs te plantvakken, dat hebben wij wel ingetekend, maar ik vraag me af of het komt.

Je moet een soort gradatie in de openbare ruimte aanbrengen. De oriëntatie is ook belangrijk. Mensen konden zich niet goed oriënteren. Dat is ook een belangrijk kenmerk van een bloemkoolwijk. We hebben gezegd dat we op twee plekken, op heel markante punten, een heel opmerkelijk plein maken. Dat noemen we de huiskamers van de wijk. Die zijn ze nu aan het ontwikkelen. Daar hebben we, heel truttig, een tapijtje gemaakt. We hebben onderzocht of we patronen konden nemen van de weverijen die in het verleden in Winterswijk hebben gezeten. Het tapijtje is gemaakt van rode en witte stenen. Daar zetten we elementen op zoals tuinbanken of een vaas met bloemen en een boom. Dat worden straks de highlights van de wijk. Die zijn er nog niet. Maar we hebben echt een verschil gemaakt tussen aan de ene kant een steegje met heel eenvoudige bestrating en aan de andere kant pleinen waar de buurt koffiedrinkt buiten op tuinbanken. En dat gebeurt ook: zaterdagmorgen om 12 uur is een vaste prik. Dat is een verschil met de bloemkoolwijk van toen: We hebben er nu een hiërarchie aangebracht door een bepaalde plek te maken waar echt iets gebeurt.

NH: Als ik binnenkort op locatiebezoek ga in De Pas, welke plekken zijn dan het meest interessant om te bekijken?

RG: Dat zijn de groenplekken en de pleinen. Maar die zijn er nog niet. En wat ik nog steeds interessant vind, is de erfgedachte. Op Streetview kun je dat goed zien. We hebben heel duidelijk ervoor gekozen om de gedachte van een weg, dus van een rijbaan waar de auto de koning is, helemaal los te laten. Dat is door de vormgeving van de plantvakken en het samenspel tussen de stenen heel goed gelukt. Daar zijn we veel mee bezig geweest, maar dat is ook goed naar voren gekomen.

Nadat wij de plannen hadden afgerond, hebben we nog best wel veel opmerkingen gehad over de uitvoering. Maar ik ben ook realistisch genoeg om te weten dat je concessies moet doen. Het was bijvoorbeeld niet de bedoeling dat er gele stenen zouden komen, maar de gemeente had gele stenen over.

NH: De erfgedachte heb ik inderdaad op Streetview kunnen zien. Ik zag ook dat het bestratingspatroon heel kenmerkend is. Wat zijn de gedachtes daarachter?

RG: Als je kijkt op oudere foto's van de wijk: de erven bestonden uit gebakken materialen met grindtegels. Er was een soort raster of vlakverdeling in gemaakt. Die vlakverdeling liep vanuit de openbare ruimte door tot aan de voordeur. De grindtegels zijn oud, de gebakken stenen worden hergebruikt en in sommige wijken komen er nieuwe gebakken stenen omdat er uitwisseling moet plaatsvinden. We hebben het patroon gekopieerd, alleen hebben we voor de grindtegels betongegels gebruikt waar groen doorheen komt. Je krijgt straks rode verharding met grijze stenen rond de plantvakken. Daardoor krijg je een soort groene waas rond de plantvakken. Dat heeft ermee

te maken dat je de plantvakken op termijn niet meer afgekaderd en afgezonderd in de verharding legt, maar dat er een soort geleidelijk verloop gaat zijn van de groenvakken naar de straat. Het bestratingspatroon is heel kenmerkend voor een erf, voor een bloemkoolwijk en ook voor Winterswijk. De mensen herkennen het en dat is belangrijk.

NH: Kun je nog een keer samenvatten hoe de identiteit van de bloemkoolwijk en specifiek van De Pas is meegenomen in het plan voor de openbare ruimte?

RG: De identiteit van de bloemkoolwijk heeft, ten minste in Winterswijk, te maken met een benadering van gevel tot gevel, van voordeur tot voordeur. Geen straatinrichting, maar vooral een pleinachtige inrichting, gericht op de langzaamverkeersgebruikers en met name de voetganger. Vandaar ook dat de straatgedachte er helemaal uit is. In De Pas is er nu meer groen dan er ooit geweest is, maar dat is passend bij de huidige tijd. Dat moet in verband met klimaat. En er is voldoende ruimte voor ontmoeting. Buren kunnen elkaar op straat ontmoeten. Dat deden ze in de Pasbree heel veel op de opritten. Daar hielden ze buurtfeestjes.

Als je nou vraagt: 'wat is er in de bloemkoolwijk De Pas anders dan in andere Nederlandse bloemkoolwijken?' - we hebben heel veel bloemkoolwijken gezien - dan vind ik het opmerkelijk dat in een heel groot gedeelte van De Pas toentertijd al gebakken materialen zijn gebruikt. Want in de jaren zeventig was het over het algemeen overwegend grijs beton. Daarvan zitten er in De Pas ook wat straten bij. Maar het feit dat ze toen gebakken materialen gebruikten, heeft ermee te maken dat Winterswijk van oudsher een rijke gemeente was en dat de bakstenenindustrie in de buurt zat.

NH: Jullie hebben dus ook uitgebreid referentieonderzoek gedaan...

RG: We hebben heel veel onderzoek naar bloemkoolwijken in Nederland gedaan, we hebben erover boeken gelezen en het hele project is ook gevolgd door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Die vinden vooral het participatieproces belangrijk: 'hoe creëer je bij de bewoners het bewustzijn dat ze in een waardevolle wijk wonen die in potentie heel veel kwaliteiten heeft, maar die door de jaren heen verloederd zijn?' Er wordt veel over 'Post 65' gesproken. Daar is dit een goed voorbeeld van.

We lopen ertegenaan dat er veel mensen zijn die zeggen: 'We moeten meer participeren, we moeten meer doen om het bewustzijn te creëren voor cultuurhistorie, we moeten meer doen aan klimaat!', maar dat al die mensen s 'avonds niet voor de groepen bewoners staan. Ik vraag weleens: 'wie van jullie staat nou samen met bewoners plannen te maken?' Dat is bijna niemand. Ze kunnen wel heel mooi praten over dat je de kwaliteit van de bloemkoolwijk in stand wilt houden. Maar ga dan zelf eens een keer een avond met bewoners praten. Dan weet je waarom dat bijna nooit lukt.

NH: Als laatste vraag ben ik benieuwd of je nog een ander project kent dat voor mij interessant zou zijn om te onderzoeken.

RG: De Mosterdhof in Westervoort, maar dat is niet helemaal een bloemkoolwijk.

NH: Heel erg bedankt voor je antwoorden en bedankt dat je de tijd ervoor hebt genomen.

Bijlage J3: Interview met Ruben Ferwerda

Datum: 28-03-2024

Tijd: 9.00 uur

Locatie: Microsoft Teams

Transcriptiemethode: woordelijke transcriptie

NH: Welke rol speelt het programma Experimentele Woningbouw in de ontstaansgeschiedenis van de bloemkoolwijken?

RF: Het programma Experimentele Woningbouw was een programma om vernieuwingen te bewerkstelligen op het gebied van woningen en de woonomgeving. Het was een reactie op – wat men toen vond – de monotonie van de wederopbouwperiode. Minister Schut, een vakminister en stedenbouwkundige, heeft de regeling in het leven geroepen. Hij heeft ermee ontwerpers, ontwikkelaars, gemeenten en particuliere initiatieven opnieuw laten kijken naar de woningbouwopgave. Deze was nog steeds onverminderd hoog ten opzichte van de wederopbouwperiode. Maar het moest op een andere manier. Andere manieren werden gevonden in nieuwe woningschakelingen, andere vormgevingen en totaal andere woningplattegronden dan de doorsnee doorzonwoning uit de wederopbouwperiode. Daarmee werden ook andere verkavelingen mogelijk.

Tegelijkertijd speelde het probleem van verkeersveiligheid. Omdat de auto heel dominant werd vielen er in de wederopbouwperiode veel doden en werden veel kinderen op straat aangereden. In dezelfde periode ontstonden ideeën voor een andere wijkopzet, wat we vandaag de dag bloemkoolwijken noemen: hoofdstructuren en nevenstructuren tot in de verkeersluwe haarvaten waar mensen wonen en elkaar ontmoeten. Die vorm was een belofte om een nieuwe manier van wonen uit te proberen. De bloemkoolwijk was niet zozeer een uitvinding binnen het programma Experimentele Woningbouw, maar er werd binnen het programma geëxperimenteerd met woonerven en dat idee is geëvolueerd tot de bloemkoolwijken. Het programma Experimentele Woningbouw diende hiervoor als een katalysator omdat men kon afwijken van een stelsel met de naam “voorschriften en wenken”. Dit stelsel is vergelijkbaar met het huidige bouwbesluit en zorgde voor bepaalde opzetten en verkavelingen. Men kon ervan afwijken wanneer een project onderdeel werd van het programma Experimentele Woningbouw. Verder stond er een subsidie tegenover die als impuls diende en er werd rond het project veel publiciteit gegenereerd. Samen zorgde dat ervoor dat er een aantal experimentele projecten op gang kwamen, in totaal waren het er 64. Dat is niet heel veel, maar het was de bedoeling dat de experimenten in de markt herhaald konden worden. En je kunt inderdaad zien dat er in heel Nederland veel afgeleiden van de experimenten zijn gebouwd, waaronder plannen rond pleintjes en woonerven. Deze zijn uiteindelijk het normaalbeeld van de bloemkoolwijken geworden, maar de eerste experimenten zijn getest en geëvalueerd binnen het programma Experimentele Woningbouw. Het programma is overigens niet verantwoordelijk voor alle bloemkoolwijken: de stroming liep al, maar ze had nog wel een helpend handje nodig.

NH: Wat zijn naar jouw mening de kwaliteiten en kwetsbaarheden van de openbare ruimte in bloemkoolwijken op dit moment?

RF: Laten we van grotere schaal naar kleinere schaal gaan. Op de grote schaal moet je je realiseren dat het buitenwijken zijn van een stad. De eerste kwetsbaarheid is dat binnensteden vaak meer aandacht krijgen dan buitenwijken. Het onderhoudsniveau ligt in de binnensteden en voorsteden vaak hoger, terwijl de buitenwijken het met minder moeten doen. De bloemkoolwijken zijn inmiddels meer dan vijftig jaar oud, waardoor ze toe zijn aan een vernieuwingscyclus. Maar dat staat nog niet zo goed op het netvlies omdat er kennelijk nog niet zo veel mis is. Mensen wonen er nog naar tevredenheid en je hoort er niet zo veel over. Het zijn lang niet altijd probleemwijken, zoals dat bij wederopbouwwijken vaak het geval is. Dat is het eerste risico: dat ze nu te weinig aandacht krijgen, terwijl je beter kan anticiperen op achteruitgang.

Vervolgens spelen er problemen op het gebied van mobiliteit en verkeer. Omdat bloemkoolwijken vaak buiten de steden gerealiseerd zijn, is het autobezit heel hoog en zijn mensen afhankelijk van de auto. De auto neemt nog steeds veel ruimte in. Er zijn soms twee, drie of zelfs vier auto's per gezin. Daarnaast komen er steeds meer bedrijfsbusjes. Dat zorgt voor een grote parkeerdruk. Het zorgt er ook voor dat de verkeersroutes door de wijk dichtslippen. Een andere vorm van mobiliteit zou in deze wijken heel passend zijn, maar wordt door bewoners niet zo urgent gevonden. Die kiezen er juist voor om vanwege de auto in dit soort wijken te wonen.

Verder worden de buurten sleets: de bestrating, de beplanting en de bomen komen allemaal nog uit dezelfde periode. De wijken zijn overwegend heel erg groen. Maar door de eenzijdigheid aan beplanting zijn ze vaak niet zo biodivers als je het vandaag de dag zou willen. Door het lage onderhoudsniveau zijn veel plekken overwoekerd. Dat zorgt ervoor dat het vaak heel diffuus is wat

openbaar, wat collectief en wat privé is. Soms loopt dit dwars door elkaar heen en zijn de eigendomsverhoudingen zoekgeraakt. Mensen doen aan landjepik en eigenen zich gemeentegrond toe of de gemeente heeft openbaar grond verkocht. Als je dan in een wijk wilt ingrijpen, is het vaak onduidelijk van wie de grond is en welke mogelijkheden er zijn.

Er is veel verharding in bloemkoolwijken. Dat zou je eigenlijk willen terugbrengen. De verharding is vaak door de hele wijk uitgestrekt als een groot tapijt met maar één kleur. Het is vaak heel grijs en bovendien sleets en verouderd. Daardoor zijn de verkeersstructuren niet echt duidelijk en is het beeld rommelig. Het was vroeger de bedoeling om je auto op het woonerf in de vakken te zetten, verder was het loop-, fiets- en speelruimte. Nu staan de auto's overal en zijn het grote parkeerpleinen geworden. Dat zijn lang niet altijd aantrekkelijke buitenruimtes.

Op het allerkleinste schaalniveau speelt de woningeigenaar een rol. Vaak zijn de woningen gebouwd als woningcorporatiebezit. Mensen hebben de woningen op een gegeven moment kunnen kopen, maar hebben vaak niet de middelen om de woningen ook bij te houden. Sommige eigenaren kunnen de verduurzaming van hun woningen niet bekostigen. Dat zie je ook in de buitenruimte. Er is veel verschutting. De bloemkoolwijken zijn aanvankelijk bedacht met haagjes en heesters - ook de grindtegel komt uit die periode - maar dat is allemaal vervangen voor hoge schuttingen. In de tuinen kwam veel bestrating erbij. Dat geeft een heel ander beeld. Het is een uitdaging om ermee om te gaan en om te zoeken hoe je de ruimtelijke kwaliteit overeind houdt, terwijl je bewoners ook nog mogelijkheden biedt om hun woningen naar eigen hand te zetten.

Dat zijn de kwetsbaarheden, maar aan de andere kant zijn er natuurlijk ook kansen. Er zit veel potentie in dat soort wijken. Michelle Provoost van het International New Town Institute laat dat bijvoorbeeld zien in haar boek "Een onvoltooid project" over de toekomst van de groeikernen.

NH: Ik zou het met je nu graag willen hebben over oplossingsrichtingen. Voor mijn onderzoek heb ik leefbaarheid gedefinieerd aan de hand van tien thema's. Een aantal daarvan zou ik met je nu graag willen bespreken. Het eerste thema is ontmoeting. Wat speelt er met betrekking tot dit thema in bloemkoolwijken en welke oplossingsrichtingen zie je?

RF: In bloemkoolwijken gold de openbare ruimte potentieel als ontmoetingsruimte. Door middel van vernauwing in de haarvaten zijn de wijken zo opgezet dat je elkaar tegen moest komen. Het was bijna dwingen. Men ging toen uit van een maakbare samenleving waarin architecten en stedenbouwkundigen dat konden bewerkstelligen. Het is maar de vraag of dat zo lukt en of je als bewoner altijd je burens wilt kunnen ontmoeten. Het hoort er ook bij om elkaar af en toe te vermijden. De ontmoeting moet een vrije keuze zijn. Daar wordt niet zo snel aan gedacht. Ja, je moet aan de ene kant het erf op lopen en je buurman kunnen ontmoeten. Maar wanneer je je buurman even niet wilt zien, moet je er ook via de andere kant eruit kunnen. Dat is een aandachtspunt als het gaat om ontmoeting en dat kun je ook ontwerpen, bijvoorbeeld door middel van routing door de wijk.

Met betrekking tot ontmoeting speelt ook de overgang tussen het openbare en het private domein rol. Op de interface tussen het openbare erf en de voordeur zit vaak een voortuin of een diffuse semi-openbare zone. Men moet zich realiseren dat deze ruimte ertoe doet in de algemene beleving van een woonerf. Wij vinden in bloemkoolwijken met name de collectieve ruimte heel interessant. Hoe kun je op een woonerf een ruimte creëren die fungeert als een gezamenlijke plek van de bewoners? Naar een erf kijkt niemand echt om. Bewoners voelen zich er vaak geen eigenaar van. Als je bewoners echter een groene ruimte biedt met ontmoetingsplekken of een speelgelegenheid - wat lang niet altijd een speeltuin hoeft te zijn - dan ontstaat er meer een gevoel van collectiviteit. Dat zorgt ervoor dat bewoners er gezamenlijk zorg voor dragen en het beheren. Dat kan een impuls bieden aan een wijk om te leiden tot ontmoeting. Maar verschillende typen routes dragen ook bij aan ontmoeting. Je hebt natuurlijk functionele routes om de wijk in en uit te komen en boodschappen te doen. Maar je looprondje kan de ene keer een route zijn die je met je partner loopt, de andere keer ga je hardlopen en weer een andere keer laat je de hond uit. Die verschillende routes laten zich ontwerpen - en ook of je elkaar daar gaat ontmoeten of juist niet.

NH: Het volgende thema is sport en spelen.

RF: Veel bloemkoolwijken kennen een overdaad en een overmaat aan groen. Maar dat groen is vaak niet toegankelijk. Dat zou je eigenlijk toegankelijk willen maken. Dat zorgt ervoor dat er meer overzicht ontstaat. Als je het groen aan overwoekerde waterkanten weghaalt en er een mooie toegang tot het water maakt, kun je er mooi gaan zitten en elkaar ontmoeten. Maar het zorgt er ook voor dat je ruimte krijgt voor sporten. Dat er logische looproutes komen in plaats van dat je via de woonerven en achterpaden moet lopen. De routes kunnen in de materialisering extra worden aangezet zodat je ze kunt herkennen en kunt zien waar ze naartoe leiden. In vinexwijken worden dat soort routes juist aangezet. Er zijn natuurlijk goede en minder goede voorbeelden, maar vaak zijn de looproutes, verkeersroutes, recreatieroutes en sportroutes door de wijk duidelijker vormgegeven. Dat is iets om van te leren voor de bloemkoolwijken.

In het speelbeleid van veel gemeenten staan speelplekken onder druk. Je ziet vaak dat speelplekken uit de periode van de bloemkoolwijken verdwijnen of dat ze moeten worden geadopteerd door bewoners. Daar ligt een kans om collectieve ruimtes te maken. Maar spelen hoeft natuurlijk niet altijd met een wipwap, een wipkip of een schommel. Spelen kan juist ook door de groenkwaliteit in te zetten, bijvoorbeeld een wadi met stapstenen door het regenwater of door paaltjes waar je overheen moet lopen. Ik denk dat je veel meer in het natuurlijk spelen moet gaan zoeken. Dat komt ook terug in de periode van de bloemkoolwijken. In Groningen is met natuurlijke speelplaatsen flink geëxperimenteerd, bijvoorbeeld in Beijum of in Lewenborg in de Le Roy-gebieden. De kenmerken daarvan waren toen in, zijn we vervolgens kwijtgeraakt, maar zie je nu op veel plekken weer ontstaan. De ruimte voor natuurspeelplekken is er.

NH: Het volgende thema is klimaatadaptatie.

RF: Onder klimaatadaptatie versta ik het toekomstbestendig maken van een wijk voor een klimaat waarin er lange droogteperiodes zijn, er extreme neerslag is en het veel warmer wordt. Dat heeft natuurlijk invloed op de beplanting. Er is gelukkig veel groen, maar er is ook veel verharding. De verharding in de erven zorgt voor potentiële broeiplekken, die veel hittestress kennen. Als je het op stedelijke schaal vergelijkt, zijn de bloemkoolwijken er nog altijd veel beter aan toe dan de meeste binnensteden. Het is dus maar relatief. Maar als je een openbare ruimte hebt die vijftig jaar oud is en die je toch moet gaan vernieuwen: maak hem dan meteen klaar voor een nieuwe toekomst. De overmaat aan verharding loopt in bloemkoolwijken alle kanten op en leidt tot pleinen waar je paaltjes moet neerzetten om te voorkomen dat men er gaat parkeren. Maak daar duidelijk gedefinieerde zones van. Zorg voor zones voor de auto, voor het langzaam verkeer en voor spelen. Dat kan nog steeds een erf blijven – je hoeft echt geen stoep en een straat te maken. Maar je kan er wel voor zorgen dat het in kleuren, in suggesties, in vormen en patronen duidelijk en aantrekkelijk wordt. Je kunt er ook groen voor gebruiken.

Afhankelijk van de bodemgesteldheid lenen bloemkoolwijken zich ook goed voor het toepassen van wadi's en het afkoppelen van regenpijpen. In veel wijken is al veel oppervlaktewater aanwezig. Maar op woonerfniveau zou je het met wadi's kunnen oplossen en daar bijvoorbeeld een collectieve ruimte van maken.

NH: Het volgende thema is biodiversiteit.

RF: Als je vergroening gaat toepassen in die toch al heel groene wijken, zorg dan voor een minder eenzijdig aanbod aan groen. Het is veelal groen wat weliswaar groen blijft gedurende het hele jaar, maar verder niet zo veel kleur heeft en weinig van betekenis is voor vogels, vlinders en egels. Daarvoor moet je een grote diversiteit aan typen beplanting toepassen. Er ligt een kans in de bloemkoolwijken om dat te doen. Op plekken waar dat gebeurt zie je dat bewoners weer met meer trots naar hun woonomgeving kijken. De bestaande groene bosjes en struiken achter de woningen hebben weinig gebruikswaarde en weinig waarde om erop uit te kijken.

NH: Ik denk dat het volgende aspect daar ook te maken heeft met het groen en de overwoekering. Ik zou het nu graag willen hebben over sociale veiligheid.

RF: Wij hebben een studie gedaan naar Beijum in Groningen. Het eerste wat we toen hebben aanbevolen was dat er een grote onderhoudsbeurt moest plaatsvinden. Kijk eens een keer goed hoe het groen oorspronkelijk bedoeld was en waar het groen zo overwoekerd is dat je misschien wel hele paden en routes bent kwijtgeraakt. Dat hebben ze gedaan – een flinke ingreep en het scheelde al een heleboel. Er zijn nou eenmaal veel paden tussen de erven die achter schuttingen langs gaan. Dat zorgt ervoor dat er donkere plekken zijn waar je in de nacht en in de winter liever niet met de hond gaat wandelen en waar je je kinderen niet met een gerust hart laat rondfietsen. Een soort openheid in de structuren en duidelijke verkeers- en looproutes – wat je van de Vinex zou kunnen leren –, dat zorgt voor meer sociale veiligheid. De buurtbewoners weten heel goed aan te wijzen wat voor hen in een wijk de onheimische plekken zijn en waar zij een lantaarnpaal zouden willen hebben of waar altijd een auto in de weg staat. Mijn tip zou zijn: als je in zo'n wijk aan de slag gaat, spreek met bewoners want zij zijn dé experts van hun eigen woonomgeving. Veel meer nog dan in andere wijken. Want in bloemkoolwijken eigent men zich de woonomgeving meer toe, terwijl de straat in de stad gewoon van de gemeente is. In een bloemkoolwijk is men meer betrokken bij hoe de wijk eruitziet.

NH: Hoe zit het met verkeersveiligheid?

RF: De kritiek op bloemkoolwijken is vaak dat je er je weg kwijtraakt. Het zijn potentiële dwaalwijken. De mensen die er wonen weten hun weg wel te vinden. Maar bezorgers en bezoekers rijden er op navigatie doorheen en rijden ook weleens hard. Het helpt als je de hiërarchie die in de wijken zit – een wijkring, waar vaak buurtlusjes aan zitten, en dan pas heb je de woonstraten en woonerven – echt als een hiërarchie ontwerpt, vormgeeft en dimensioneert. Dit zorgt ervoor dat het verkeer zijn

weg kan vinden en daadwerkelijk wordt afgeremd. De wijkering mag best wat sneller, de buurtring al wat langzamer, maar in de haarvaten moet je echt voelen dat je er als bezoeker of bezorger rustig doorheen gaat. Dat kun je vormgeven, bijvoorbeeld door middel van materialisering. De bloemkoolwijken lenen zich daar heel goed voor. Veel beter dan de wederopbouwwijken, die allemaal eenzelfde soort dimensionering en straten kennen.

Ook de ontmoeting waar een fietspad een wijkering doorkruist of waar een fietspad een buurtring doorkruist kun je op andere manieren vormgeven. Ook dat is iets wat je in de vinexwijken veel meer ziet. Daar worden bewuste keuzes in gemaakt. Komt bijvoorbeeld een fietspad in aanraking met een wijkering, dan staan er verkeerslichten en heeft het autoverkeer nu nog voorrang. Maar in de buurt heeft het fietspad misschien juist voorrang. En op het erf heeft wat mij betreft al het verkeer voorrang op de auto.

NH: Welke mogelijkheden zie je om de overgangen openbaar-privé te verbeteren?

RF: Het biedt uitkomst om wijkgericht of buurtgericht te stimuleren dat bewoners zich ervan bewust zijn dat de privéruimte en de overgang belangrijk zijn. Dan kun je aandragen dat er oplossingen kunnen zijn waar ze zelf over gaan. Dat zou je collectief kunnen aanpakken en ook kunnen stimuleren. Net zoals met het NK Tegelwippen waar bewoners tegels eruit halen en vervangen voor plantjes, kun je het ook doen met schuttingen.

Maar je kunt ook in de openbare ruimte ervoor zorgen dat je daar al de overgangen in creëert zodra je de openbare ruimte op de schop neemt. Daar kan je een collectieve ruimte maken als tussen-vorm. Maar je kan ook een zone maken op plekken waar een clash is tussen het openbare erf en de voordeur. Die kun je ontwerpen. Misschien moet je daar openbaar groen inzetten, met mooie hagen en plantvakken. Zodat er in ieder geval een overgang is, waar de gemeente over gaat en die je niet overlaat aan de bewoners zelf. Daar heb ik verschillende voorbeelden van gezien. Door een mooie haagblok te maken, maakt het niet zo veel uit wat de bewoner erachter doet. Al zet die er een schutting achter, dan kan dat groen het aan omdat het heel erg robuust is.

NH: In welke bloemkoolwijken is al gewerkt aan de vernieuwing van de openbare ruimte en welke ervaringen zijn daarmee opgedaan?

RF: Er zijn nog niet zo heel veel bloemkoolwijken die in zijn geheel zijn opgepakt. Dat heeft ook ermee te maken met de kwetsbaarheid die ik in het begin noemde: dat de wijken nog niet zo veel aandacht krijgen als dat ze verdienen. Wijken worden met name per plukje, per buurtje of per erfje aangepakt. Je ziet dan, zodra er een aanleiding voor is - bijvoorbeeld moet er een aantal bomen uit omdat ze ziek zijn - dat de ontwerper van zo'n erfje heel erg op die ene plek gericht ontwerpt met allerlei kleuren en materialen. Dat kan binnen een bloemkoolwijk ineens heel exotisch uitpakken of juist zodanig dat de vernieuwing nauwelijks zichtbaar is. Maar daarna wordt het vergeten en in een andere buurt wordt weer iets totaal anders gedaan. Dan raak je de eenheid kwijt. Ik ben er meer voor om het op wijkniveau te bepalen wat je op buurt- en op woonerfniveau gaat aanpakken en hoe je daartussen verschillen kan maken.

Voorbeelden van projecten die wij hebben gedaan zijn een stedenbouwkundige verkenning naar de wijk Beijum in Groningen. Vervolgens hebben we voor de gemeente Groningen ook een leidraad voor de openbare ruimte gemaakt. Daarin zit een analyse van iedere buurt. Per buurt zijn de kwaliteiten, knelpunten en kansen beschreven. We hebben een toolkit gemaakt om ermee aan het werk te gaan. Op een plek waar nieuw gebouwd wordt, maken wij het ontwerp voor de openbare ruimte. Wij zijn aan het testen hoe de toolkit op die plek werkt. Dat vormt een opmaat om het ook op andere plekken in de wijk in die lijn gaan op te pakken.

Een groot project waar we al een aantal jaren aan werken is de Mosterdhof in Westervoort. Dat is ook een experimenteel woningbouwproject. Met onze inzending van een kookboek hebben we in samenwerking met andere bureaus een prijsvraag gewonnen, 'Panorama Lokaal'. Aan de hand van de recepten en de ingrediënten in dat kookboek zijn we een uitwerking gaan maken, samen met een landschapsarchitectenbureau. Dat vind ik een goed voorbeeld van hoe je kunt omgaan met de verkeersstructuren, de hiërarchie en de herkenbaarheid. De wijk zit wat anders in elkaar, het is een wat atypische structuur en geen typische woonefwijk. Maar er zijn wel erfjes en hofjes. Dat zijn collectieve ruimtes. Die hebben we samen met de bewoners rondom om de hofjes ontworpen. Het zijn tien heel verschillende hofjes geworden. Dat werkte heel erg goed. De bewoners zijn daar sterk bij betrokken. Sommigen willen het zelfs onderhouden, sommigen doen dat niet. Dat betekent iets voor wat er kan in zo'n hofje. Het zit nu in de realisatie en is een mooi voorbeeldproject van hoe een integrale wijkvernieuwing kan werken. Het gaat zelfs door tot op het niveau van de woningverduurzaming. Het is belangrijk om door de schaalniveaus heen te werken.

Het grappige in die wijk is dat de oorspronkelijke architect, die nog steeds leeft, op een gegeven moment voor de bewoners een kleurenpalet heeft samengesteld zodat ze hun woningen allemaal

weer terug in de oorspronkelijke kleuren konden schilderen. Maar de wijk was al zo verkleurd en alle kanten opgegaan dat wij juist voorstelden om dat te benutten en de veelkleurigheid te laten zien. Maar er zijn een aantal elementen die je wel gemeenschappelijk kunt houden. Dat vonden de bewoners heel aantrekkelijk.

Verder zijn er niet heel veel voorbeelden van bloemkoolwijken waar al een grote vernieuwing heeft plaatsgevonden. Dat begint nu een beetje te lopen en op veel plekken moet het nog gerealiseerd worden.

NH: Ik heb zelf nog een mooi voorbeeld gevonden: De Pas in Winterswijk. Daar is de hele openbare ruimte integraal aangepakt.

RF: Ja, de tekeningen heb ik al een keer gezien.

NH: Heel erg bedankt dat je de tijd hebt genomen voor het gesprek.

RF: Graag gedaan. Ik ben benieuwd naar wat je voor Tuikwerd gaat maken.

Bijlage J4: Interview met Mark Sekuur

Datum: 22-03-2024

Tijd: 9.00 uur

Locatie: Hanzehogeschool Groningen

Transcriptiemethode: woordelijke transcriptie

NH: Hoe was het om in een bloemkoolwijk op te groeien?

MS: Ik ben voor een deel van mijn jeugd opgegroeid in Lewenborg, een Groningse bloemkoolwijk. Ik heb er grofweg van mijn negende tot mijn drieëntwintigste levensjaar gewoond. Ik vond het een heel fijne wijk om in op te groeien, onder andere omdat je er heel veel groen hebt. Er zijn heel veel spannende plekjes waar het als kind heel leuk ravotten was: hutten bouwen en verstoppertje spelen in het groen. In Lewenborg heb je een soort groene long, het Le Roygebied. Dat was een heel spannend gebied waar het leuk was om te crossen en spelen. Tegelijkertijd had je in Lewenborg in die tijd ook al wat sociale problematiek, zoals bijvoorbeeld bij het winkelcentrum. Er waren oude grote flats, de toplichtflats, waar drugs gedeald werden en waar vervelende jongeren waren. Er waren ook plekken waar je wat minder prettig kon zijn.

NH: Wat zijn volgens jou de belangrijkste kwaliteiten van de openbare ruimte in bloemkoolwijken?

MS: Ik benoemde net al indirect het groen. Je hebt er heel veel groen waar je kunt spelen, waar grote biodiversiteit is en waar het niet zo heet wordt. Het is ook fijn dat zeker in Lewenborg veel plekken heel erg autoluw waren. De auto's die er kwamen, waren allemaal bestemmingsverkeer. Ze reden niet hard, er was geen grote doorgaande weg en het was niet heel veel verkeer. Dat zorgde er ook voor dat het prettig spelen was. De auto's konden niet overal komen. Je had altijd straatjes, plekjes, hoekjes, grasveldjes en gekke stukjes groen waar nooit een auto kon komen en waar je gewoon je ding kon doen.

NH: Wat bedoel je met "gekke stukjes groen"?

MS: Je hebt de grotere parken, die zijn wel begrijpelijk. Daar kun je lekker in wandelen, spelen en sporten. Maar je hebt bijvoorbeeld ook heel vaak bij de kopse kanten van de woningen een stukje restgroen met wat begroeiing en een grasveldje: niet groot genoeg om te spelen – je zou er misschien nog wel een hut kunnen bouwen – en ook geen park, een beetje een diffuus karakter. Soms wordt het ook wel schaamgroen of snippergroen genoemd. Het zorgt er wel voor dat je een heel groen aanblik hebt. Het waren van die gekke plekjes die niet direct een bestemming hadden, wat ik persoonlijk niet erg vind. Want moet alles een bestemming hebben?

NH: Jij vond die plekken als kind dus fijn om er iets te doen?

MS: Je kon er wel hutten bouwen, maar dat deed je over het algemeen wat meer in de grotere parken. Daar had je meer ruimte en vaak bultjes en wat glooiing. Daar zat je minder in het zicht. Tegelijkertijd zorgde het snippergroen ervoor dat het soms, zeker s' avonds wat onveilig en wat donkerder aanvoelde. Het is een beetje een dubbel gevoel. Positief is dat je er biodiversiteit hebt. Van die plekken wordt weinig gebruik gemaakt, dus ze worden niet zo snel verstoord. Maar tegelijkertijd zorgt het voor donkere plekjes met een onveiligheidsgevoel. Dat zal voor mensen van het andere geslacht nog wat prominenter zijn.

NH: Wat zijn met oog op de toekomst de kwetsbaarheden van de openbare ruimte in bloemkoolwijken?

MS: De autodruk en het parkeren is een heel groot punt van aandacht, wat het van begin af aan al was.

Nog een punt is het kwalitatieve groen. Destijds zijn de wijken heel snel gebouwd en werden er snelgroeiers geplant zoals wilgen en populieren en heel veel bosschages en struikgewas. Je ziet nu dat er heel lang geen onderhoud aan is gedaan, waardoor het groen in die wijken vaak een beetje armoedig is. De populieren en wilgen zijn nu naar zo'n veertig, vijftig jaar aan het einde van hun levensduur. Er zit een uitdaging in om die groene structuren toekomstbestendiger te maken, met goede bomen. Dat is een tijd lang nagelaten. Op sommige plekken ontstaat er nu kaalslag. De populieren moeten weg – als een grote storm komt, is het levensgevaarlijk. Maar dan heb je ineens een heel kale buurt.

De overgangen openbaar-privé zijn ook een uitdaging, zeker op veel plekken waar een harde afscheiding is met hoge schuttingen, de Gamma-schuttingen. Conform Jane Jacobs, "eyes on the street", is het toezicht daar minder.

Het idee was dat je vanuit de woonkamer aan de achterkant uitzicht had op het openbaar gro-

en. Maar er zijn steeds meer schuttingen gekomen, waardoor het toezicht en daarna de sociale controle steeds minder zijn geworden. Door de schuurtjes wordt ook aan de voorkant het uitzicht op de openbare ruimte belemmerd. Los daarvan zit aan de voorkant de keuken. Het is vaak een heel gesloten gevel. Tussen de schuurtjes komen vaak schuttingen, hekken of de vuilnisbakken te staan. Daardoor ontstaat er een uitdaging voor de sociale controle op het woonerf.

NH: Als je zowel een blinde gevel aan de voorkant hebt als een schutting aan de achterkant, heb je nergens meer toezicht op de openbare ruimte.

MS: Dat vind ik inderdaad een uitdaging. In het oorspronkelijke plan was het ook de bedoeling dat de mensen die aan het openbaar groen wonen, het ook een beetje gingen beheren, zeker bij het Le Roygebied. Er zit nog steeds een coöperatieve gedachte in het beheer, maar dat is steeds moeilijker geworden. Mensen hebben zich afgezonderd. Echt interactie is er niet meer.

NH: In veel bloemkoolwijken heb je het woonerf-principe en een shared-space-inrichting. Wat zijn volgens jou de voor- en nadelen daarvan?

MS: Het woonerf-idee vind ik een mooie gedachte. De inrichting is zo dat je alleen stapvoets kunt rijden, zodat je oogcontact kunt maken. Dat is het hele idee achter shared space: langzaam rijdend oogcontact kunnen maken zodat je kunt anticiperen op elkaar. In Lewenborg en andere wijken zie je dat met de opkomst van de auto steeds meer auto's nodig zijn: hogere parkeernormen, hogere aantallen auto's per huishouden. Daardoor zijn de woonerven meer een soort parkeerplakken geworden. Waar voorheen het idee was dat er een mix zat met een bultje, een boom en wat groen, wellicht een wat diffusere ruimte, zie je dat die ruimte de afgelopen decennia zijn opgeslokt door parkeerplekken. Het oorspronkelijke idee vind ik nog steeds heel erg mooi, alleen zie je dat dat nog maar op weinig plekken goed tot uiting komt.

NH: Welke invloed heeft het als een straat is ingericht met een gescheiden rijdbaan en trottoir, in vergelijking met een shared space zonder markeringen en hoogteverschillen?

MS: Er wordt soms gevraagd of je een shared space niet overal zou kunnen toepassen. Dat zou niet werken. Het werkt alleen bij gratie van bijzonderheid. In de binnenstad is de shared space nu ook geïntroduceerd, waardoor er veel meer gelijkmatige vlakken zijn gecreëerd. Maar het zijn een paar blokjes waar je even wat rustiger moet fietsen en een klein stukje verderop kun je weer doorfietsen. Ze hebben er "design by speed" toegepast, waarbij je op bepaalde plekken kunt doorrijden en waar een hiërarchie is wie waar hoort te rijden, te fietsen en te wandelen, en een stukje verderop is het wat diffuser en voelt het gelijk wat onveiliger aan. Maar dat onveiligheidsgevoel moet je niet overal hebben. Dat wordt enorm stressen, vooral voor oudere mensen en mensen met kinderen. Het is verstandig om de scheiding van verschillende snelheden waar het kan te respecteren. Dat zorgt voor minder verkeersongelukken.

NH: Ik heb referentieonderzoek gedaan naar een bloemkoolwijk in Winterswijk, waar het shared-space-gedachte bijna in de hele wijk zijn intrede heeft gedaan. De bewoners waren heel erg verdeeld erover of het nou tot meer of minder veiligheid geleid heeft.

MS: Heel veel mensen vinden een shared space onveilig. Maar je kunt het onderscheid maken tussen de objectieve en de subjectieve veiligheid. Je ziet dat er over het algemeen minder ongelukken gebeuren, dus de objectieve veiligheid is hoger. Alleen de subjectieve veiligheid is lager. Mensen vinden het spannend. Voor ons is dat nog niet zo'n probleem. Maar voor mensen die wat kwetsbaarder zijn, kan er ook vermijdingsgedrag optreden, zeker voor oudere mensen. Hier in Groningen hebben we bijvoorbeeld verkeerslichten met "alle richtingen tegelijk groen". Wij redden ons daar wel, alleen zijn er ook oudere mensen die dat heel vervelend vinden en gaan omrijden. Daarmee krijg je een minder inclusieve samenleving. Dat vind ik het nadeel van shared space en te veel toepassing van shared space. Laten we er eerlijk over zijn. In Lewenborg heb je een ringweg die heel duidelijk is ingericht. Je mag er vijftig en de fiets is gescheiden van snelverkeer. Volgens heb je aftakkingen – het bloemkoolprincipe – het wordt wat rustiger en je mag dertig. En uiteindelijk heb je het bloemkoolroosje wat echt een woonerf is waar je rustig aan moet doen en stapvoets moet rijden, en waar iedereen over het algemeen ook bekend met jou is. Dat is prima, dat kun je van mensen verwachten. Maar je ziet nu ook dat alle belangrijke doorstroomwegen afgeschaald worden naar dertig kilometer. Ik ben benieuwd of dat gaat werken of dat het juist gaat leiden tot meer frustraties bij automobilisten, waardoor er juist onveiligere situaties ontstaan omdat je het verkeer gemixt hebt. Als je naar Lelystad kijkt of Almere – dat zijn natuurlijk relatief nieuwe steden – daar is alles ontworpen met de gedachte om alle stromen uit elkaar te trekken zodat het hele veilig is. Je ziet over het algemeen ook dat er in dat soort buurten de minste verkeersongevallen zijn. Het zegt natuurlijk niet direct iets erover dat de ruimtelijke kwaliteit van dat soort plekken ook heel hoog is, want de auto is dan vaak heel dominant aanwezig. Dat is de keerzijde.

NH: Nu zou ik het met je graag over oplossingsrichtingen willen hebben. Voor mijn onderzoek heb ik leefbaarheid gedefinieerd aan de hand van tien thema's. Als inspiratie heb ik daarvoor de ontwerpleidraad voor de openbare ruimte van de gemeente Groningen gebruikt. Een aantal thema's zou ik met je nu graag willen bespreken. Laten we beginnen met ontmoeting.

MS: Ik denk dat er een grote uitdaging ligt met betrekking tot het autoluw maken van bepaalde plekken. In bloemkoolwijken, zeker in Beijum en Lewenborg, is er een grote autoafhankelijkheid. Er wonen vaak mensen die auto's voor hun beroep nodig hebben. Soms wordt er gevraagd: 'wat nou als we al die auto's weghalen?' Dat is een heel interessante gedachte. Dan zou je opeens een heel mooie ruimte hebben waar je leuke dingen mee kan doen en waar de ontmoeting weer centraal kan staan.

Op het woonerf zitten veel kansen voor speeltuinen, groen en ontmoetingsplekken. Die gebieden zijn nu vooral parkeren. Het zou heel mooi zijn als je in de roosjes meer ruimte hebt voor spelen, ontmoeten, zitten, een buurtbarbecue en dergelijk. Maar dat betekent dat er wat van die auto's weg moeten. Dat is echt een grote uitdaging. Voor een heel klein deel van de mensen zou een deelauto wellicht een oplossing kunnen zijn. Als je drie mensen hebt die gebruik maken van een deelauto, kunnen drie parkeerplaatsen weg. Maar dat zal niet een heel grote markt zijn. Over het algemeen kun je een deelauto nemen als je iets hoger op de sociale ladder staat. Als je iets meer vrijheid hebt en bijvoorbeeld kunt zeggen: 'Morgen ben ik niet op werk want ik ga lekker thuiswerken'. Maar het gros van de werkende mensen in Lewenborg en Beijum zit meer in een praktisch beroep. Die hebben gewoon een auto nodig. Er zit dus een enorme uitdaging, maar ik denk wel dat er misschien een oplossing kan worden gevonden in het creëren van parkeerkoefers. Dat je op bepaalde plekken – en dat zal heel erg per buurt en per straat verschillen – dat je het parkeren wat slimmer gaat organiseren en wat meer gaat clusteren. Nu zijn veel mensen al gewend om een stukje te lopen. Heel veel hoeven al niet voor de deur te parkeren. Wat nou als je de mensen kunt verleiden om een grote parkeerkoef te organiseren waar wat meer auto's kunnen staan? Dan moet je in plaats van 50m misschien 100m lopen. Ik zou het een heel interessante ontwerpopgave vinden: parkeren in combinatie met meer ruimte voor ontmoeting in de roosjes van de bloemkool.

NH: Welke kansen zie je voor sport en spelen?

MS: Daarvoor ligt ook een kans op de woonerven, met name voor kinderen van nul tot en met vier jaar oud. Er zit wel een uitdaging in omdat ouders erop toezicht willen hebben. Maar ik denk dat ook het groen dat achter de woningen ligt, door het wat op te schonen en wat kwalitatiever te maken, toegankelijker en speelvriendelijker kan worden voor iedereen boven de vier jaar oud.

In Lewenborg had je ook parcours waar je kon sporten. Die werden op een gegeven moment gesloopt, verdwenen en het groeide daarna verder dicht. In het groenbeheer – ook met het weghalen van de wilgen en populieren – is nog wat winst te behalen om de speelvriendelijkheid en de recreatiemogelijkheden weer wat groter te maken. Er zit ontzettend veel potentie in die wijken.

NH: Het volgende thema is klimaatadaptatie en biodiversiteit.

MS: Ik denk dat dat in de basis er eigenlijk goed inzit. Het is allemaal ontzettend groen. Er zit een enorme biodiversiteit in. Het is niet mijn expertise, maar ik denk dat je met laaghangend fruit een aantal plekken nog beter kunt maken. Als ik kijk naar alle wijken in Groningen – de vinexwijken, de stempelwijken zoals Paddepoel en Vinkhuizen – en dat naast Lewenborg leg, dan is het in Lewenborg al hartstikke goed.

NH: Maar de woonerven zijn vaak natuurlijk heel erg versteend.

MS: Daar is zeker nog wat winst te behalen, ook in de combinatie van spelen en groen. Daar kun je op een klein schaalniveau nog wat aan doen. Maar desalniettemin heb je in Lewenborg – dat is natuurlijk mijn referentiewijk – al zo veel groen zitten, het zit al goed op orde.

Aanvullend daarop heb je natuurlijk de centrumgebieden van de bloemkoolwijken. Het zijn vaak buitenwijken met een voorzieningenkern. In die voorzieningenkernen is vaak nog wel wat te winnen. Dat zijn vaak grote lappen versteende omgeving. Er wordt vaak gewoond boven de winkels. Daar zit wel een uitdaging qua vergroening.

NH: Als volgende thema zou ik met je graag over sociale veiligheid willen hebben. We hebben het al erover gehad dat er op veel plekken geen toezicht meer is. Heb je ideeën om dat weer terug te brengen?

MS: Er zit een flinke uitdaging omdat je bijvoorbeeld een schuurtje niet zomaar gaat slopen. Die zijn van mensen zelf en ze zijn heel erg praktisch. Daarnaast is ook de orientatie van de woningen niet op het erf gericht, maar naar de achterkant. Zou je het schuurtje al slopen, heb je er nog

steeds de keuken zitten. Dat is heel ingewikkeld. Ik denk dat er wel wat winst te behalen is in het groen. Omdat dat vaak wat armoediger is – daardoor wel veel biodiverser – zou er hier en daar wat meer lucht in mogen zitten. Die wijken voelen vaak heel erg groen-massief aan. Ik denk dat het al gaat helpen om het groen op ooghoogte wat slimmer te maken en wat meer lucht te geven. Dan krijg je nieuwe zichtlijnen, waardoor je de sociale veiligheid wat kunt verhogen.

NH: Ik heb referentieprojecten onderzocht waar veel groen is weggehaald. Daardoor is misschien het toezicht verbeterd, maar de biodiversiteit is afgenomen.

MS: Het gevaar is natuurlijk dat dat dan versteend gaat worden voor nog een parkeerplek. Maar je kunt bijvoorbeeld bij het Europaparkstation zien dat er een heel groene omgeving is met best wel groen, waardoor je altijd goed zicht hebt. Ook bij DUO hier in Groningen is er een park dat voor mijn gevoel heel groen en biodivers is met allerlei soorten bloemen en grassen, maar waar je alsnog een sociaal veilige omgeving hebt. Dat betekent wel iets voor het beheer en kost gewoon geld. In Lewenborg en Beijum worden gewoon struiken geplant, bijvoorbeeld vlierbesstruiken. Die groeien lekker en je hebt er bijna geen omkijken naar. Dat vergt voor het beheer veel minder.

NH: Hoe zit het met toegankelijkheid in de openbare ruimte? We hebben het natuurlijk al gehad over shared space versus een gescheiden rijbaan.

MS: Ik zie op dit gebied niet direct een red flag. In Lewenborg en in Beijum heb je langs de shared space praktisch gezien nog altijd een voetpaadje langslopen dat bij de voordeur uitkomt. Hoe formeel is het een shared space? Er zit altijd wel een scheiding.

NH: We hebben de meeste vragen al besproken en het heeft al mooie schetsen opgeleverd. Als laatste vraag ben ik benieuwd naar jouw droombeeld. Hoe zou een bloemkoolwijk eruitzien die goed is voorbereid op de 21^e eeuw? En in welke mate zou je hierin oude kwaliteiten weer willen terugbrengen?

MS: De gedachte hoe de bloemkoolwijken ooit zijn opgezet vind ik nog steeds heel erg mooi. Er zitten ontzettend veel bestaande kwaliteiten en veel potentie in. Ik zou het mooi vinden als er in de 21^e eeuw een deel van de versteende ruimte die de afgelopen decennia is opgeofferd voor parkeren, herwonnen is. Dat de openbare ruimte herwonnen is en meer een verblijfsruimte is geworden. En dat er ook een soort sociale controle ontstaat door de verduurzaming van de woningen. We hebben het er niet over gehad, maar dat is echt een ding. De woningen zijn niet allemaal van even goede kwaliteit omdat het zo snel gebouw is. Kun je in het verduurzamen van de woningen de typologieën zodanig aanpassen dat de bloemkoolroosjes echt binnengebiedjes worden? Nu zijn de roosjes gevoelsmatig niet meer echt het hart van het buurtje. Dat vergt best wel veel inspanning. Ik zou het heel mooi vinden als het gaat lukken om een collectieve gedachte in de 21^e eeuw verder te ontwikkelen.

NH: Ik kom er inderdaad achter dat de woningtypologieën veel invloed hebben op wat er mogelijk is in de openbare ruimte. Als je keuken naar het woonerf is gericht zijn er al veel minder mogelijkheden voor een goede interactie.

MS: Dat is heel moeilijk, want hoe ga je dat oplossen? De mensen hebben vaak een fantastische tuin. Ik snap het volledig dat ze hun woonkamer aan de achterkant hebben, met een mooie pui en uitzicht op het groen. En aan de voorkant zitten juist alle aansluitingen. Dat zomaar omgooien is best wel ingewikkeld. Daar zou je echt ontwerpend onderzoek naar moeten doen.

NH: Misschien helpt het al een beetje om het woonerf vriendelijker in te richten en te vergroenen. Wellicht richten mensen zich dan al meer op het woonerf en zijn minder geneigd om in de overgangszones hun afvalbakken neer te zetten.

MS: Misschien zou je dat ook op een slimmere manier kunnen organiseren. De vuilnisbakken zouden eruit kunnen gaan als je een centrale afvalophaal organiseert met containers in de grond. Dan heb je per huishouden weer twee containers minder. Een schuurtje centraal organiseren wordt lastig, maar misschien is er ook iets voor te bedenken. Mensen willen gewoon hun schuurtje bij hun huis hebben voor hun fietsen en hun spullen. Maar aan de Bessemoerstraat heb je bijvoorbeeld een nieuwbouwproject met woningen die geen tuin hebben. Ze hebben hun voordeur aan een wadi zetten. De bergingen zijn aan de kopse kanten gemaakt. Ik liep er kortgeleden rond. Sommige mensen hadden hun fiets voor de deur staan wat een soort verrommeling gaf, maar het gros heeft hun zoi in de centrale berging staan. Ik vond dat een interessante gedachte. Ik had niet genoeg tijd om te kijken hoe dat aan alle kanten werkte. Maar het is misschien een interessante referentie.

Bijlage J5: Interview met Karin Peeters

Datum: 22-03-2024

Tijd: 10.30 uur

Locatie: Microsoft Teams

Transcriptiemethode: samenvatting

NH: Welke functie heeft de openbare ruimte voor ontmoeting in een wijk?

KP:

- Je kunt niet op alle plekken in een woonwijk ontmoeting of een hoge kwaliteit in de openbare ruimte bieden.
- Er kunnen vier soorten ontmoetingen in de openbare ruimte worden onderscheiden: ontmoeting in situaties van transitie, ontmoeting op looproutes, ontmoeting gekoppeld aan consumptie en ontmoeting tijdens verblijf.
- Ontmoeting in situaties van transitie heeft te maken met overstap van het ene vervoersmiddel of andere activiteiten van korte duur.
- Ontmoeting op looproutes in een woonwijk is belangrijk. Mensen voelen zich veiliger als ze bekende gezichten tegenkomen. Door een analyse van logische routes en plekken kan men deze ontmoetingen vormgeven.
- Consumptie speelt in een woonwijk een ondergeschikte rol, maar ook een enkele horecagelegenheid kan al een aanleiding zijn.
- Verblijven is spannend. In veel wijken heeft iedereen een achtertuin en gebeurt het veel minder in de openbare ruimte. In een stadswijk zou je er meer aandacht aan besteden om beschutte plekken te creëren voor verblijf.
- Als professional moet je een bewuste keuze maken op welke plek je welke soorten ontmoeting een plek wilt geven in het ontwerp.

NH: Welke betekenis heeft de openbare ruimte voor de ontwikkeling van kinderen?

KP:

- De vier soorten ontmoetingen gelden ook voor kinderen, behalve dat consumptie een kleinere rol speelt.
- Kinderen zijn over het algemeen uithuiziger dan volwassenen, maar intern spelen neemt de afgelopen vijftig jaar sterk toe.
- Kinderen worden op een plek alleen uitgedaagd als ze zowel motorisch, cognitief en sociaal worden aangesproken. Een goede ontmoetings- en kinderspeelplek moet alle drie aspecten meenemen.
- Het motorische aspect heeft te maken met beweging. Kinderen hebben veel energie die ze kwijt moeten. Dit wordt onder andere mogelijk gemaakt door speeltoestellen. Het is echter belangrijk om breder te kijken dan alleen het motorische aspect.
- Het sociale aspect betreft de aanwezigheid van andere kinderen en de mogelijkheden tot interactie. Als je aan kinderen vraagt wat een goede speelplek is, hebben ze het vaak over wie er is. Een leuk voorbeeld van interactie is een speeltuin waar men via een ondergrondse buis kan communiceren met mensen in een park aan de andere kant van de weg.
- Het cognitieve aspect betreft het rekening houden met verschillende fases in de ontwikkeling van een kind. De openbare ruimte moet worden ontworpen voor alle doelgroepen. Waar kleine kinderen zich prima kunnen vermaken in een plasje water of op een wipkip, hebben oudere kinderen bijvoorbeeld een geheugenspelletje nodig om cognitief te worden uitgedaagd.
- Kinderen vinden het niet erg als een plek lelijk is, maar ze worden vaak begeleid door volwassenen voor wie het wel uitmaakt. Pas als een plek ruimtelijke kwaliteit heeft, komen er veel mensen. Dit maakt het voor iedereen gezelliger, ook voor kinderen.

NH: Hoe kan de herinrichting van de openbare ruimte in een bestaande wijk bijdragen aan meer leefbaarheid met betrekking tot spelen en ontmoeten?

KP:

- Voor een speelvriendelijke omgeving moet worden gedacht vanuit de blik van een kind. Een plek moet motorische, sociale en cognitieve uitdagingen bieden.

- Hoe meer doelen, hoe interessanter de plek. Multifunctioneel ruimtegebruik biedt veel kansen om het ontwerp interessant te maken voor verschillende doelgroepen.
- Verschillende doelgroepen inspireren elkaar en kijken het gedrag van elkaar af. Het is belangrijk dat ze allemaal een plek krijgen. Bijvoorbeeld zie je op een uitkijktoren of een heuvel vaak kinderen die liever van een afstand kijken, terwijl andere kinderen liever in de modder spelen.
- Spelen kan als aanleiding dienen voor het totaalontwerp, waardoor de logica van het ontwerpproces wordt omgedraaid. In plaats van spelen als een onderdeel te zien dat ergens een in het ontwerp een invulling moet krijgen, kan men het ook als uitgangspunt nemen. Bijvoorbeeld kan men zich afvragen: 'wat nou als het allemaal een grote renbaan wordt?' Pas later worden andere onderdelen eraan toegevoegd zoals parkeren. Een schoolgebouw in Japan heeft bijvoorbeeld een speelplek op het dak en door de ronde vorm worden kinderen verleid om te rennen.
- Het is raadzaam om te zoeken naar nieuwe standplaatsen en routes en verder te kijken dan de klassieke afgebakende speelplek. Een voorbeeld hiervan is een appartementencomplex met bergingen op de begane grond waar een klimmuur is gemaakt. Zelfs een stoeprand kan al een aanleiding zijn om er met een bal tegenaan te trappen.
- Kinderen leren door het "veilig risicovol spelen". Niet alle risico's kunnen op een speelplek worden vermeden en het is leerzaam voor kinderen om ermee om te moeten gaan. Door het "wegverzekeren" van risico's worden kinderen onhandiger. Het is zelfs wetenschappelijk bewezen dat de afwezigheid van mogelijkheden om risicovol te spelen ertoe leidt dat kinderen hun motorische vaardigheden niet goed kunnen ontwikkelen [zie Daan et al., 2019, p. 239].
- De natuur biedt een goede omgeving voor kinderen om te spelen en te leren volgens het principe "veilig risicovol". Door spelen in de natuur ervaren kinderen hoe het is om een keer vies te worden of in het water te vallen. Een stad kan dit ook bieden.
- Spelen heeft ook leegte nodig. Twee jassen zijn al genoeg om te kunnen voetballen en mensen hebben van alles aan speelgoed thuis.
- Beheer kan een speelaanleiding zijn. Een voorbeeld komt uit een stad in Zwitserland waar in de herfst door de beheerafdeling alle verzamelde bladeren op een plek worden gestort. Dit is voor kinderen heel interessant. Een ander voorbeeld is het bewust niet met zout strooien van een plek om te kunnen glijden.
- Voor de sociale veiligheid op een speelplek zijn "ogen en handen op straat" belangrijk. Een aantrekkelijke speelplek is bijvoorbeeld niet omringd door schuttingen. Het helpt als gebouwen niet hoger zijn dan zes verdiepingen en als de voordeuren op de straat zijn georiënteerd. Dit maakt interactie mogelijk. Een kleine speelplek in een ruimte tussen achterkanten kan belangrijk zijn voor omwonenden, maar een hoogwaardige speel- en ontmoetingsplek zou op een andere plek moeten worden gerealiseerd.
- Verder is het belangrijk om de specifieke kenmerken van de plek mee te nemen in het ontwerp. In een bloemkoolwijk is er vaak weinig toezicht op de openbare ruimte. Men zou de onaantrekkelijke en onveilige speel- en ontmoetingsplekken kunnen opofferen voor parkeren, waardoor elders ruimte vrijgespeeld wordt voor aantrekkelijkere plekken. Er moet dan wel goed worden nagedacht over de nieuwe routing voor bewoners.
- Typisch in bloemkoolwijken zijn blinde gevels aan de zijkanten van de woningen. Dit maakt looproutes minder aantrekkelijk. Aanpassingen in de stedenbouwkundige structuur zouden tot verbeteringen kunnen leiden.
- Je ontkomt er niet aan dat mensen behoefte hebben aan privacy. Maar door het toepassen van groene erfafscheidingen met een maximale hoogte 1,50m kan het negatieve effect van schuttingen worden verminderd. Dit heeft ook voordelen op het gebied van klimaatadaptatie en biodiversiteit.
- Het aansluiten bij de behoeftes van verschillende doelgroepen is lastig, maar door onderzoek naar demografische gegevens kan men de doelgroepen in beeld brengen. Het is belangrijk om ook naar veranderingen van de bewonerssamenstelling te kijken. Verder kan informatie over inkomens, autobezit en andere onderwerpen relevant zijn om een gevoel te krijgen bij de doelgroepen.

Bijlage J6: Interview met Jerzy Kasemier

Datum: 21-03-2024

Tijd: 8.30 uur

Locatie: Hanzehogeschool Groningen

Transcriptiemethode: samenvatting

NH: Welke betekenis heeft de openbare ruimte voor sport en bewegen?

JK:

- De openbare ruimte is het “speelveld” waarin beweging plaatsvindt.
- Je kunt alleen bewegen als je iets hebt om je doorheen te bewegen.
- De openbare ruimte is een noodzaak om te kunnen bewegen.
- Sport en beweging zijn heel subjectieve begrippen: wat voor de een sport is, is voor de ander beweging en andersom.
- Als we naar de supermarkt gaan, zijn we al aan het bewegen in de buitenruimte.
- Ook de definitie van de openbare ruimte is flexibel. Naast de straten en het openbaar groen zijn ook de overgangszones en tuinen belangrijk. Voor sport en beweging zou je eigenlijk zelfs tot aan de bank in de woonkamer iets willen doen.
- Er moeten redenen zijn om naar buiten te gaan. Hierbij spelen aspecten een rol als de aanwezigheid en ontsluiting van voorzieningen en het gebruik van de auto.

NH: Hoe kan de inrichting van de openbare ruimte bijdragen aan een beweegvriendelijke omgeving?

JK:

- Groen is heel belangrijk voor een aantrekkelijke, vriendelijke en uitnodigende buitenruimte. Mensen wandelen bijvoorbeeld graag in het bos. Helaas wordt door veel gemeenten te veel gebruik gemaakt van asfalt omdat dit onderhoudsvriendelijk is.
- Verder zijn speel- en ontmoetingsplekken van belang.
- Er is een tendens geweest om sport- en fitnessplekken aan te leggen, onder andere gedreven door bedrijven die de toestellen exporteren. Vaak functioneren de plekken echter niet. Het is een ‘single-tracked oplossing’.
- Een voorbeeld is het fitnesspark aan het Reitdiep. Het is alleen maar voor fitness en er zit verder niets omheen. Als je van fitness houdt ga je er misschien heen, maar voor andere doelgroepen zijn er geen redenen om er te komen. De plek ligt naast een druk verkeersknooppunt. Vanwege de slechte luchtkwaliteit zou je er eigenlijk helemaal niet willen sporten.
- In het Diamantpark in Vinkhuizen bevindt zich een vergelijkbare sportplek. Hier zijn iets meer faciliteiten, maar de plek werkt niet omdat mensen er niet langskomen.
- In plaats van singled-tracked oplossingen zijn multi-tracked oplossingen nodig. Er is een integrale en multidisciplinaire aanpak nodig.
- Zelf een bos kan aantrekkelijker worden als er mogelijkheden voor kinderen zijn om te spelen. Hoe meer verschillende aanleidingen er zijn en hoe meer doelgroepen worden aangesproken, hoe groter de waarschijnlijkheid dat een plek werkt.
- Het dierenpark in Emmen is een voorbeeld van een plek die verschillende doelgroepen aantrekt. Naast de dierentuin bevindt zich een grote speeltuin. Voor veel kinderen is de speeltuin de hoofdzaak en de dierentuin de bijzaak. Dat zou je ook in de openbare ruimte willen: de openbare ruimte als bijzaak, terwijl het eigenlijk de hoofdzaak is.
- Verder is het creëren van netwerken belangrijk. Door routes aan te leggen die op een groter schaalniveau samenhangen, wordt bewegen attractiever. Er kunnen bijvoorbeeld een halve en een hele marathonroute worden gemaakt of wandelroutes van verschillende lengtes.

NH: Hoe ziet een beweegvriendelijke openbare ruimte eruit?

JK:

- Dat is een heel persoonlijke vraag, het antwoord is altijd subjectief.
- Er moet op grote schaal worden gekeken naar de openbare ruimte. Breng een prioritering aan: welke functie heeft de openbare ruimte, voor wie en waar?
- In de Reitdiepwijk bevindt zich bijvoorbeeld een heel kleine speeltuin waar veel mensen op af komen. Het is niet voldoende om op het niveau van een straat te kijken naar spelen en bewegen.
- Er moet een verschil zijn tussen ruimtes die bedoeld zijn om er vlug doorheen te bewegen en ruimtes met een verblijfsfunctie.

- Een beweegvriendelijke ruimte is aangepast op basis van de functies waarvoor zij is bedoeld en op basis van de doelgroepen.
- Je moet goed kijken naar de demografische opbouw van een wijk: wat hebben de aanwezige doelgroepen nodig?
- Verder is een groot probleem het gebrek aan flexibiliteit in de inrichting van de openbare ruimte. Als de inrichting van je kamer je niet meer bevalt, dan verander je iets. Maar zo werkt de openbare ruimte niet. Vaak wordt er iets aangelegd omdat er een subsidie of budget voor is. In het begin is dat misschien nog uitdagend. Maar omdat er niets meer verandert vindt er geen 'change of scenery' plaats.
- De nieuwsgierigheid moet door de inrichting van de openbare ruimte worden aangewakkerd. Dat kan alleen als dingen veranderen en er op een gegeven moment iets nieuws komt.
- Het liefst zou je toestellen willen kunnen losschroeven en regelmatig verplaatsen van de ene naar de andere wijk. Op die manier zou er voor verschillende doelgroepen op verschillende plekken een passend aanbod zijn.

NH: Laten we bespreken welke doelgroepen er zijn.

JK:

- Er zijn veel verschillende indelingen mogelijk van doelgroepen. De leeftijd wordt op dit moment het meest gebruikt als categorie. Sommigen zijn echter ook op hoge leeftijd nog vitaal. Als je een plek alleen inricht voor een bepaalde leeftijd, is er een risico dat je groepen uitsluit.
- Naast de leeftijd zijn inkomen en opleidingsniveau typische indelingen van doelgroepen. Logischere indelingen zouden echter het bewegingsniveau en de interesses en behoeften zijn.
- Informatie over de doelgroepen en de specifieke behoeften zou je per wijk boven tafel moeten proberen te krijgen met behulp van data en gesprekken.
- Het is interessant om erover na te denken welke indelingen van doelgroepen er nog meer mogelijk zijn.

NH: Wat zijn (wereldwijd) goede voorbeelden van openbare ruimtes die uitnodigen tot sport en beweging voor iedereen?

JK:

- In Malmö bevindt zich een aantrekkelijk park met veel sport- en speelmogelijkheden aan de kust.
- American Football Stadiums zijn een goed voorbeeld van sportplekken waar veel gebeurt. Er zit veel entertainment en horeca. We zouden ervan kunnen leren hoe je iets anders toevoegt aan een ruimte zodat er een aanleiding is om er te komen. In Vinkhuizen in het Diamantpark is bijvoorbeeld een kiosk toegevoegd waar je iets kan kopen.
- We moeten de vraag stellen: welke faciliteiten zijn er nodig om ergens te sporten? Simpele dingen als een locker of een kiosk maken een plek veel aantrekkelijker. Bij een zandbak in een speeltuin zou het bijvoorbeeld handig zijn om speelgoed te kunnen lenen.
- Verder zijn Central Park, het Noorderplantsoen en het Vondelpark mooie voorbeelden. In het Vondelpark ligt bijvoorbeeld een loop die een mooie hardlooproutte vormt.
- Het liefst zou je sport- en looproutes door de hele stad willen aanleggen zodat wijken aan elkaar worden geknoopt. Als groene vingers binnen de stad komen, is het groen veel dicht bij de bewoners. In Karding in Groningen is dat deels het geval.
- Op kleinere schaal zijn er in Denemarken veel goede voorbeelden. Er zijn veel speelplekken die tegelijkertijd ontmoetingsplekken zijn met een breed aanbod. Daardoor ontstaat er een gedeelde noemer zodat er voor veel verschillende doelgroepen redenen zijn om er te komen.

Bijlage J7: Interview met Jasper Benus

Datum: 18-03-2024

Tijd: 10.30 uur

Locatie: HKB Stedenbouw & Landschap (Groningen)

Transcriptiemethode: samenvatting

NH: Wat was de aanleiding voor je onderzoek?

JB:

- Het afstudeeronderzoek was gekoppeld aan het project in Heechterp.
- Het masterplan was al gemaakt, maar de openbare ruimte zou opnieuw worden ingericht.
- De sociale index in Heechterp was heel laag. De wijk fungeerde als een soort springplank voor mensen die er kwamen omdat er betaalbare woningen waren en veel voorzieningen. Mensen dachten dat ze er maar tijdelijk zouden zijn. Ze waren meer met zichzelf bezig dan met de buurt. Wie wel belang had aan sociale cohesie, verhuisde. Dat was een aanleiding voor de herstructurering.
- Als je de sociale cohesie wilt verbeteren, moet je ook ingrijpen in de openbare ruimte.
- Een persoonlijke aanleiding voor het onderzoek was het lezen van het boek "De meeste mensen deugen" van Rutger Bregman. In dit boek beweert Bregman dat het contact leggen tussen mensen heel belangrijk is om eenzaamheid te voorkomen en om de tevredenheid te verbeteren.
- De hoofdonderzoeksvraag was: Hoe kan de publiektoegankelijke ruimte van Heechterp in Leeuwarden ingericht worden om contact tussen bewoners te bevorderen?

NH: Welke stappen heb je genomen in je onderzoek?

JB:

- Ik heb me eerst georiënteerd op het onderwerp door boeken te lezen en stadspychologen te interviewen. Hieruit kwam onder andere een methode voort waarmee kan worden onderzocht hoe kinderen de openbare ruimte beleven.
- Ik heb gekeken naar onderzoek over sociale infrastructuur, waaronder een onderzoek van Klinkenberg over een hittegolf in Chicago. Dit onderzoek is heel bekend. Het liet zien dat tijdens de hittegolf de meeste doden in enkele arme wijken vielen, maar dat tegelijkertijd de wijken met de minste doden ook heel arm waren. Klinkenberg heeft onderzocht hoe dit kwam. Het bleek dat de arme wijken met weinig doden veel voorzieningen en een goed functionerende openbare ruimte kenden. Er was in deze wijken meer sociale cohesie dan in de rijkere wijken. Een conclusie was dat de openbare ruimte heel belangrijk is als onderdeel van de sociale infrastructuur.
- Verder heb ik gekeken naar verschillende manieren van ontmoeten. Er is een verschil tussen geplande en niet geplande ontmoetingen. Ik heb met name naar de niet geplande, terloopse ontmoetingen gekeken.
- In de literatuur wordt een onderscheid gemaakt in sterke en zwakke banden. Sterke banden zijn je vrienden en familie. Zwakke banden hebben veel te maken met terloopse ontmoetingen. Juist de zwakke banden tussen mensen zijn belangrijk omdat mensen daarvoor nieuwe inzichten verwerven en in aanraking komen met een andere bubble.
- De geplande ontmoetingen gebeuren vaak in de private sfeer, dus in een café of bij iemand thuis. Maar de niet geplande ontmoetingen gebeuren veel in de openbare ruimte.
- Nadat ik wist welke ontmoetingen ik wou gaan onderzoeken en hoe die ontstaan, ben ik veldwerk gaan doen. Ik heb de wijk Heechterp geanalyseerd en gekeken naar de bestaande openbare ruimte.
- Vervolgens heb ik onderzocht hoe er gebruik van wordt gemaakt. Ik heb mensen mental maps laten maken van hun dagelijkse activiteiten en ze geïnterviewd. Citaten uit de interviews heb ik gekoppeld aan plekken in de openbare ruimte.
- Met behulp van kleuren heb ik de waardering van de plekken door de verschillende bewoners op een kaart over elkaar heen gelegd. Hieruit kwam voort welke plekken aandacht nodig hebben en welke juist een belangrijke kwaliteit vormen voor de wijk.
- Als laatste stap heb ik een ontwerp gemaakt voor een speeltuin die positief werd ervaren maar alsnog vervangen moest worden.
- In het ontwerp heb ik geprobeerd om meerdere soorten interacties samen te laten komen. De plek is gelegen aan het water. Het was de bedoeling dat niet alleen ouders met kinderen, maar ook bijvoorbeeld wandelaars ervan gebruik maken en mensen die de hond uitlaten. Hierdoor kan interactie ontstaan tussen verschillende doelgroepen en dus tussen mensen die elkaar normaal gesproken minder zouden tegenkomen.

NH: Kun je nog een keer samenvatten wat het belang van ontmoeting is in de openbare ruimte?

JB:

- Volgens Bregman is contact belangrijk voor de hele samenleving.
- Terloopse ontmoetingen zijn een oorzaak voor het ontstaan van zwakke banden.
- In een wijk met weinig sociale cohesie is het belangrijk dat er meer zwakke banden ontstaan. Sterke banden hebben mensen meestal genoeg. Maar zwakke banden tussen mensen kunnen ervoor zorgen dat mensen in verschillende situaties elkaar kunnen helpen.

NH: Welke lessen kunnen uit je onderzoek worden getrokken met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte?

JB:

- Het is moeilijk om vanuit de literatuur te komen naar een concrete uitwerking voor bijvoorbeeld een straat.
- Een belangrijke conclusie is dat meer openbare ruimte en meer groen niet leiden tot meer ontmoeting. In Heechterp is er bijvoorbeeld veel openbaar groen tussen de portiekflats. Maar het is zo veel dat het niet goed kan worden gebruikt. Je zou de openbare ruimte eerder op een plek willen clusteren. Daardoor kun je een heel kwalitatieve openbare ruimte maken die meer doelgroepen aanspreekt. In plaats van meerdere kleine speeltuintjes te verspreiden door de wijk, kun je bijvoorbeeld een grote speeltuin maken waar alle buurtbewoners komen. Dit zorgt voor meer interactie.
- Het maken van veel verschillende kleine speelplekken dicht bij huis is heel goed voor de kleinste kinderen. Er kan echter maar één grote speelplek die de hele wijk aantrekt. Je zou zelfs een plek kunnen maken die mensen van buiten de wijk aantrekt omdat er iets unieks is, zoals bijvoorbeeld een skatepark. Als iedere wijk iets bijzonders heeft, ontstaat er uitwisseling en interactie tussen de wijken.
- Met betrekking tot twee buurthuizen kon de conclusie worden getrokken dat het buurthuis beter werkte dat meer open, verwelkomend en laagdrempelig voelde. Een ander buurthuis voelde meer als een kantoor van een bedrijf en werd veel minder gewaardeerd.
- Ook in de openbare ruimte moet je voorkomen dat er een privésfeer ontstaat of dat plekken worden overgenomen door een bepaalde doelgroep. Jongeren zeiden soms dat ze op plekken niet kwamen waar ouderen veel gebruik maakten en andersom. Er kunnen botsingen ontstaan tussen de verschillende doelgroepen, maar de interactie ertussen is juist ook heel waardevol.
- Mensen moeten een vrije keuze hebben om zich af te schermen of de interactie aan te gaan met andere doelgroepen.

NH: Wat waren in Heechterp de plekken met de meest positieve waardering?

JB:

- Het verschilde per doelgroep.
- De jongeren hadden een pannakooi dat ze als verzamelplek gebruikten.
- De mensen met kinderen ontmoeten elkaar vaak bij de speeltuinen.
- De ouderen ontmoeten elkaar vaak in en buurthuis.
- Buiten de wijken bevindt zich een pluktuin die heel geliefd was.

Bijlage J8: Straatinterviews met bewoners in De Pas (Winterswijk)

Datum: 14-03-2024

Tijd: tussen 12.00 en 15.00 uur

Locatie: Pashegge, Pasbree

Bewoner Pashegge (ca. 70 jaar)

- De openbare ruimte is nu slechter dan in de oude situatie.
- De gemeente heeft de nadruk gelegd op groen. Er zijn veel nieuwe plantvakken en bomen gekomen, maar de reden daarvoor is niet begrijpelijk.
- Een reden voor het planten van nieuwe bomen zou de schaduwwerking zijn voor spelende kinderen. Maar de kruinen van de bomen zijn veel te klein.
- Een reden voor het aanleggen van nieuwe plantvakken zou de verkeersveiligheid zijn. Maar dit is nooit een probleem geweest in de wijk.
- Er kan ook na de herinrichting nog steeds hard worden gereden, maar het rijden is bijna overal moeizamer geworden door verspringingen in de rijbaan.
- Op veel plekken kunnen auto's elkaar niet meer passeren. Voor vrachtwagens is er vaak helemaal geen ruimte meer zodat er door de voortuinen moet worden gereden.
- Sommige plekken in de wijk zijn nu slechter toegankelijk voor hulpdiensten.
- De nieuwe bestrating ziet er mooi uit.
- Het nieuwe groen ziet er op dit moment ook nog mooi uit, maar het is de vraag wie het gaat onderhouden. Na de winter ziet het groen er niet meer goed uit. Waarschijnlijk wordt er van de bewoners verwacht dat zij het moeten gaan onderhouden. Dit gaat echter niet gebeuren.
- Over het algemeen zijn de meningen in de wijk verdeeld. Er zijn mensen die het groen waarderen. Maar er zijn ook andere mensen die de nieuwe inrichting helemaal niet goed vinden.

Bewoonster Pashegge (ca. 40 jaar)

- De nieuwe situatie is over het algemeen veel slechter
- Er bevindt zich een onveilige hoek aan het begin van de wijk waar men als bestuurder van een auto goed moet opletten dat men geen fietsers en voetgangers aanrijdt.
- De wijk is onveiliger geworden voor bewoners met kinderen. Je leert je kinderen op de stoep fietsen, maar nu is er geen stoep meer.
- De bestrating is wel mooier geworden.
- Mensen durven het niet te zeggen maar stiekem heeft vrijwel iedereen een negatieve mening over de nieuwe inrichting.

Bewoner Pashegge (ca. 60 jaar)

- De nieuwe inrichting is over het algemeen prima. Er is meer groen gekomen, grotere plantvakken en mooiere verharding.
- Er bevindt zich nu een heel groot plantvak direct voor de deur.
- Het enige minpunt is dat het parkeren is uitgebreid ten opzichte van de oude situatie. Veel mensen hebben nu twee auto's. Toen de wijk is gebouwd, had iedereen maar één auto. Nu verwachten veel mensen dat ze meerdere auto's in de openbare ruimte kunnen parkeren. Dit is onrechtvaardig, zeker als je bedenkt dat er mensen zijn die helemaal geen auto hebben.
- Sommige bewoners kijken nu vanuit hun raam rechtstreeks tegen auto's aan.
- De wijk is veiliger geworden. De snelheid is dankzij de herinrichting van de openbare ruimte verlaagd. Je mag in de hele wijk maar 15 km/h rijden en dat wordt nu door meer mensen aangehouden.
- Er is een nieuwe speelplek gekomen met verschillende toestellen die aan het water gerelateerd zijn. Er is bijvoorbeeld een touwtje om over het water te balanceren. Maar er is nu geen voetbalveld meer.
- Soms lopen er jongens met een bal door de wijk en weten niet waar ze moeten voetballen. Er is geen plek meer. Er was ooit een trapveld tussen de Pashegge en de Pashof.
- De speeltuinen worden veel gebruikt door kinderen.
- Men zou met de nieuwe inrichting kinderen veiliger op straat kunnen laten spelen. Maar voor voetballen leent de straat zich niet. Het is bovendien de vraag of andere bewoners het accepteren als kinderen op straat spelen.

Drie bewoonsters (ca. 10 jaar)

- De Pas is een prettige wijk om in te wonen.
- Door de herinrichting van de wijk is het nog iets leuker geworden.

- De nieuwe speeltuinen zijn mooi.
- Helaas is het speelveld aan de Pashegge verdwenen.

Bewoonster Pasbree (ca. 60 jaar)

- Over het algemeen is de herinrichting van de wijk verschrikkelijk.
- De bochtstralen zijn op veel plekken te klein om gemakkelijk met de auto te kunnen rijden. Dit is met name voor ambulances een probleem.
- Sommige bewoners komen niet meer goed met de auto op hun opritten.
- Er zou voor de eigen oprit ook een plantvak zijn gekomen, maar dat is gelukkig niet gebeurd.
- Over het algemeen zou er meer groen komen, maar daarvan is weinig terug te zien. Achter het huis zijn alleen maar nieuwe parkeerplekken gemaakt.
- De speeltuin in de buurt is verslechterd. Het ziet er triest uit en er zijn weinig speeltoestellen gekomen. In het begin waren er helemaal geen speeltoestellen en er zijn over een lange periode af en toe wat nieuwe toestellen toegevoegd.
- Er is in de speeltuin nog maar een enkel bankje vanuit waar men uitkijkt op de huizen en niet op de kinderen.
- Er is veel geklaagd door bewoners over de herinrichting van de openbare ruimte, maar de gemeente geeft eraan geen gehoor.
- Fietzers lijken te worden geweerd uit delen van de wijk, zoals de speeltuin. De paden zijn smal en slingerend en direct ernaast liggen wadi's. Met een bakfiets is het gevaarlijk om er langs te fietsen.
- Enkele plekken in de wijk zijn nu wel mooier geworden, zoals de ingang naar de wijk en het noordelijke gedeelte van de Pasbree.
- Er zijn nergens meer bloemen gekomen.
- Het geld lijkt inmiddels op te zijn.
- De bestrating is mooier geworden, behalve op enkele plekken waar nog steeds de grijze betonstraatstenen liggen.

Bijlage J9: Aantekeningen bewonersavond 1

Bewonersavond 12-03-2024

Locatie: De Rietpluim, Tuikwerd

De aantekeningen zijn ongestructureerd en geven de bevindingen van zeven bewoners uit de wijk weer. Het thema van de avond was de analyse van de wijk en het benoemen van kansen.

- Op veel plekken in de wijk wordt hard gereden.
- Aan de kruising Zicht/Zeis zijn om deze reden paaltjes geplaatst.
- Op de overgang van de straten Ploeg en Zaaibak bevindt zich een lange rechtstand waar soms 50 km/h wordt gereden.
- De wijk is ontworpen voor ontmoeting, maar we leven nu in een individualistische samenleving. Dit zorgt voor knelpunten.
- Het groen in de wijk is vaak een “niemandland”.
- Op sommige plekken nemen mensen tuinen van 10m, terwijl ze eigenlijk maar 2m hebben.
- Tussen de straat Valkenhorst en het AZC bevindt zich een parkachtige omgeving. Deze is aantrekkelijk en heeft de potentie tot een mooie verblijfsplek met een recreatiefunctie. Op dit moment is de plek echter niet toegankelijk, heeft geen duidelijke functie of doel en wordt niet onderhouden.
- Een kans voor de wijk is het aanleggen van een fietspad langs het Eemskanaal tussen Delfzijl en Appingedam. Dit fietspad zou een mooie route kunnen zijn naar het park in het dorpje Opwierde.
- Een kans voor het woonerf aan de straat Zeis zou zijn om woningen te slopen zodat men met de auto direct vanaf de patatkraam naar het woonerf kan. Hierdoor zou de verkeersoverlast op andere plekken afnemen.
- De rolstoeltoegankelijkheid in de wijk wordt als slecht ervaren.
- Op de weilanden achter het Patrijzenpark zou een moestuin kunnen worden aangelegd voor de bewoners van Tuikwerd.
- Op de plek van het voormalige buurthuis zou een park kunnen worden aangelegd met steigers aan het water, een evenementenplein en speeltuinen. Hiervoor is ooit een plan gemaakt.
- Het is belangrijk dat er in de openbare ruimte regelmatig iets gebeurt (spelen/evenementen/opruimdagen). Daardoor worden de bewoners zichtbaar en weten elkaar beter te vinden. Bovendien zou hierdoor de eenzaamheid kunnen afnemen.
- Op veel plekken waar kinderen spelen is geen toezicht. De speelplekken liggen meestal aan de achterkanten van de bebouwing.
- De Zwet wordt als een racebaan gebruikt. Het brede profiel biedt de kans voor vergroening. Voor de biodiversiteit zou het belangrijk zijn om verbindingen te maken voor de flora en fauna tussen het Damsterdiep en de wijk.

Bijlage J10: Aantekeningen bewonersavond 2

Bewonersavond 12-03-2024

Locatie: Buurtwoning Kraaienbos, Tuikwerd

De aantekeningen zijn ongestructureerd en geven de ideeën en wensen van vier bewoners uit de wijk weer. Het thema van de avond was het benoemen van ideeën en wensen voor kleine experimentele projecten in de wijk.

- Er is al een pluktuin in de wijk. Deze zou kunnen worden uitgebreid met bankjes. Een bordje zou de pluktuin zichtbaar kunnen maken.
- Er zou kunnen worden geëxperimenteerd met verschillende boomsoorten in de wijk, waaronder fruitbomen. In elke buurt zou een andere boomsoort kunnen worden geplant. Met name de Oogstbuurt zou zich lenen voor fruitbomen. Er zou kunnen worden gestart met een enkele fruitboom op een logische plek in de buurt.
- Een recyclehub of een repaircafé zou een mooie plek kunnen zijn voor bewoners om elkaar te ontmoeten en spullen en kennis met elkaar te delen.
- De frietkraam zou kunnen worden uitgebreid met een terras aan de vijver en een plek waar men koffie kan drinken of een ijsje kan kopen.
- Het park naast het AZC kan worden geactiveerd. Door middel van beheer zouden paden kunnen worden vrijgehouden voor wandelaars.
- De toegang tot de dijk zou met kleine projecten kunnen worden verbeterd. Een enkele trap zou al veel nieuwe ommetjes mogelijk maken.

Tuikwerd



Stedenbouw
& Landschap



Hanze