

Een Brede Blik op Een Leefbare Straat

Mike Emmerik



Een Brede Blik op Een Leefbare Straat

Mike J. Emmerik
1257005

Delft, Oktober 2009

TU Delft, Faculteit bouwkunde
BK6U112; Ontwerpstrategieën voor probleemwijken.



Veldacademie



Voorwoord:

Dit rapport is het resultaat te zien van het project 'Ontwerpstrategieën voor probleemwijken' van de TU Delft in samenwerking met de Veldacademie, Rotterdam.

In het project staat de relatie tussen maatschappij en ruimte in een stedenbouwkundige context centraal. Voor deze opdracht werd de probleemwijk Charlois in Rotterdam onderzocht door veldwerk te doen in de wijk. Na een analyse van de wijk werd de student gevraagd zijn eigen probleem in de wijk te definiëren en hierover een standpunt in te nemen.

Toen ik voor het eerst in de wijk was viel mij gelijk op dat er een groot parkeerprobleem in de wijk is. Voor mij was dit de aanleiding om hier een onderzoek naar te doen. Het leek mij een grote uitdaging om met het parkeerprobleem aan de slag te gaan, aangezien dit een zeer actueel, maar ook gecompliceerd probleem is.

Ik heb veel geleerd van deze manier van onderwijs en kijk met veel plezier terug op dit project. Hierbij wil ik de gelegenheid nemen F. Wind en R. Rooij, universitair docenten aan de TU Delft, bedanken voor hun begeleiding.

Ik wens u veel inspiratie toe bij het lezen van dit rapport

Mike Emmerik

1257005

Student bouwkunde, BSC6 Tu Delft



Inhoud

Samenvatting	4
1. Inleiding	5
2. Probleem	6
3. Doelstelling	6
4. Onderzoekstechnieken	7
5. Parkeren in woongebieden; een landelijk probleem	8
5.1 Vraag en aanbod	8
5.2 De toekomst	8
5.3 mogelijkheden	9
5.3.1 Parkeren op straat	9
5.3.2 Parkeergarage	9
5.3.3 Ondergrondse parkeergarage	9
5.4 De keuze voor Oud Charlois	10
6. Parkeren In Oud Charlois	11
6.1 Een inventarisatie van de straten	11
6.2 selectie	12
6.3 Autovrije straten	12
6.4 parkeerinventarisatie	13
6.5 Toekomstverwachting	13
6.6 Parkeren in de wijk	14
6.6.1 Parkeren in of buiten de wijk	14
6.6.2 Parkeren op straatkoppen	15
7. De leefbare straat	16
7.1 De straat als verblijfruimte	16
7.1.1 Kinderen	16
7.1.2 Buurtbewoners	16
7.1.3 Beheer	16
7.7.4 Referentieprojecten	17
7.2 De Akkermanstraat	18
8. Conclusie	20
9. Aanbevelingen	21
Geraadpleegde literatuur	22



Samenvatting

Op dit moment domineren geparkeerde auto's het straatbeeld in Oud Charlois. In dit rapport wordt een strategie omschreven waarbij dit straatbeeld kan worden omgevormd tot een straat waarin ruimte is voor bewonersinitiatieven en waar kinderen weer veilig kunnen buitenspelen.

Dit wordt gedaan door enkele geselecteerde straten in de wijk autovrij te maken. In deze straten ontstaat dan ruimte om de straat terug te geven aan de bewoners. Aangezien er langs deze straten auto's geparkeerd staan, zullen deze elders moeten worden ondergebracht. Hiervoor worden een aantal locaties in de wijk aangewezen.

Ook de verkeersstromen in de wijk zullen door deze interventie veranderen. Daarom worden er straten aangewezen die gebruikt zullen worden als belangrijke verkeersaders in het gebied. Ook zal de autobereikbaarheid tot op de straatkop van de afgesloten straten gegarandeerd blijven.



1. Inleiding

Oud Charlois is rond 1460 gesticht als klein Dorpje buiten Rotterdam. In de jaren daarna heeft het zich ontwikkeld rond de Sint-Clemenskerk tot een gebied dat zich beperkt tot de Charloisse Kerksingel, de Kaatsbaan, de Grondherendijk en de Zuidhoek.

Door de groei van de Rotterdamse haven en een stijgende werkgelegenheid werd het dorp echter eind 19e eeuw geannexeerd door Rotterdam. In korte tijd werd er een groot aantal woningen gebouwd om de havenarbeiders te huisvesten. Deze woningen zijn in de jaren 70 en 80 voor het laatst gerenoveerd.

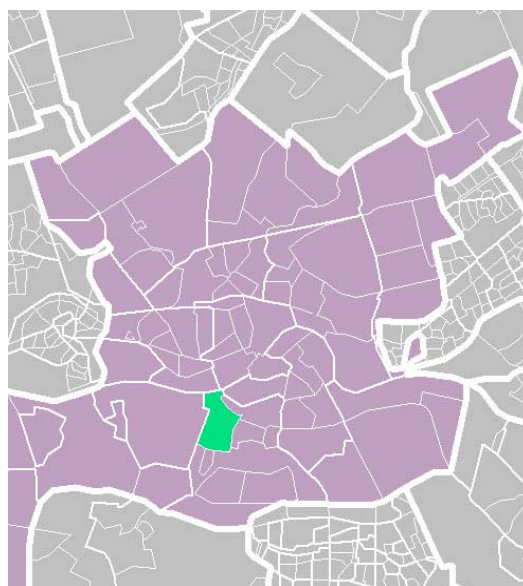
De oude dorpskern is nog steeds in stand maar hier omheen bevindt zich nu een eenzijdig woningaanbod met relatief kleine gehorige huurwoningen die niet meer voldoen aan de huidige kwaliteitseisen. Veel woningen zijn in handen van huisjesmelkers die weinig betrokkenheid tonen met de wijk en weinig zien in het renoveren van deze woningen. Omdat de woningen particulier bezit zijn heeft de gemeente hier weinig grip op.

Ook de openbare ruimte is niet flexibel genoeg om aan de huidige eisen te voldoen. Zo zijn er veel slecht onderhouden of ongebruikte groenlocaties, zijn er in de avond veel slecht verlichte plaatsen en zijn de straten niet bestand tegen het toenemende autobezit. De problematiek in de wijk gaat verder dan deze ruimtelijke kwaliteit aspecten.

In de wijken wonen veel mensen met een lage opleiding en een laag inkomen waarvan een groot deel leeft van een bijstandsuitkering (CBS, 2007). Voor bewoners die meer verdienen is het moeilijk om een betere woning in de wijk te vinden, waardoor deze Oud Charlois vaak verlaten. (VROM, 2009)

Ook kampt de wijk met problemen in de openbare veiligheid. (Rotterdam veilig, 2008) waardoor er vanaf 2005 in deze wijk preventief gefouilleerd mag worden, ook geldt hier een samenscholingsverbod.

In 2007 verscheen Oud Charlois op de lijst van 40 zogenaamde 'aandachtswijken' ook wel 'Vogelaarwijken' genoemd. Deze wijken kampen met vergrootte problemen op het gebied van werkloosheid, geweld, criminaliteit, verslavingsproblematiek en een verhoogt sterftecijfer. Ook is er vaak sprake van groot achterstallig onderhoud aan woningen en openbare ruimte. Voor deze wijken zal gedurende het kabinet Balkenende IV extra budget worden vrijgemaakt om de sociale en maatschappelijke problemen in de buurten aan te pakken. (Vrom.nl, 2009)



Locatie Oud Charlois (Bron: Wikipedia)



2. Probleem

In Oud Charlois spelen een aantal problemen ten aanzien van de openbare ruimte. Een van deze problemen is het parkeren in de wijk.

In de meeste straten staan de auto's geparkeerd aan beide kanten van de vaak lange, smalle wegen. Ze zijn zo dominerend in het straatbeeld aanwezig dat ze een grote stempel drukken op de ruimtelijke kwaliteiten van de wijk. De geparkeerde auto's vormen niet alleen een visueel onaantrekkelijke barrière, maar zorgen voor onveilige situaties voor overstekende personen of spelende kinderen. Ze zorgen ervoor de straat in drie onoverzichtelijke delen wordt gesplitst; de stoep, de weg, en de andere stoep. Hierdoor worden de straten onoverzichtelijk en anoniem. Een straat vol geparkeerde auto's beperkt bovendien de bewoners om hier activiteiten te ontplooiën, waardoor er een gebrek is aan samenhang in de buurt.

3. Doelstelling

In dit onderzoek wordt een strategie ontwikkeld om het door auto's gedomineerde straatbeeld in Oud Charlois, te transformeren tot een straat waar bewoners de ruimte hebben tot het ontplooiën van activiteiten. Op deze manier moeten bewoners zich meer betrokkenheid gaan voelen bij hun straat zodat de sociale controle toeneemt en er een hoogwaardige openbare ruimte ontstaat.

Om dit te realiseren zal er naar een alternatief moeten worden gevonden om aan parkeervraag te voldoen. In dit alternatief moet er rekening worden gehouden met ontwikkelingen in de toekomst, zodat deze strategie zal blijven werken bij een groeiende parkeerbehoefte en veranderingen in het autogebruik.

Het is belangrijk dat dit alternatief een breed draagvlak heeft in de buurt. Er moet daarom rekening worden gehouden met de wensen van de bewoners. Een belangrijk aspect hierbij is dat de autobereikbaarheid van de woningen wordt gegarandeerd. Dit is noodzakelijk voor mensen die slecht te been zijn of beschikken over een beperkte mobiliteit. Ook is het belangrijk dat de woningen bereikbaar blijven voor hulpdiensten.



4. Onderzoekstechnieken

Voor een haalbare strategie zal er eerst door middel van een inventarisatie bekeken moeten worden, wat het parkeeraanbod in de huidige situatie is. Vervolgens zal er met behulp van kerngetallen een toekomstverwachting worden opgesteld met betrekking tot het autobezit en -gebruik. Ook zal er kennis uit andere onderzoeken worden gebruikt om deze verwachting te specificeren voor de situatie in Oud Charlois.

Hierna wordt door middel van een analyse bekeken welke straten er in aanmerking komen voor transformatie. Deze selectie zal plaats vinden op basis van de ligging in de wijk, het al bestaande karakter van de straten en de aanwezigheid van grondgebonden woningen*. Aan de hand van deze resultaten zal duidelijk worden wat het parkeeraanbod in de nieuwe situatie zal zijn, en hoe groot de hoeveelheid elders te realiseren parkeerplaatsen is. Hierbij worden verschillende parkeeroplossingen bekeken en wordt er een afweging gemaakt welke het meest geschikt is voor de situatie in Oud Charlois.

* woning die rechtstreeks toegankelijk is op het straatniveau en waarvan één van de bouwlagen aansluit op het maaiveld.



5. Parkeren in woongebieden; een landelijk probleem



Fotomontage parkeerprobleem (bron: onbekend)

5.1 Vraag en aanbod

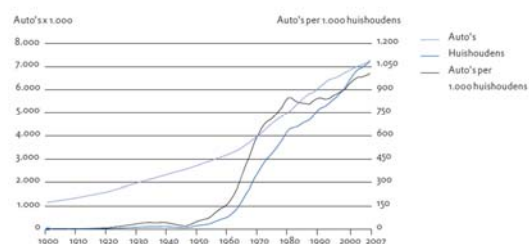
Het autobezit in Nederland is vanaf de jaren 60 sterk gegroeid van ongeveer 5200 duizend in 1960 tot bijna 7 miljoen personenauto's in 2000. De verwachting voor de toekomst is zelfs een stijging tot 7.7 miljoen auto's in 2010 (*Ruimtelijk Planbureau, 2009*).

Enkele jaren geleden waren de parkeerproblemen vooral beperkt tot de centra van grote steden. Dit is toen opgelost door hier een groot aantal parkeergarages te bouwen en parkeerregulerende maatregelen te nemen. De laatste tijd wordt parkeren echter ook een steeds groter probleem voor woongebieden. Zowel in oude wijken in de binnenstad als in Vinex-locaties aan de rand, is er een groei te zien van het autobezit. Deze groei is met name te danken aan een afname van het aantal mensen per huishouden. Al deze auto's zorgen voor een aanzienlijke toename van de parkeerdruk op de openbare ruimte. Dit gaat in de meeste gevallen ten koste van de verblijfskwaliteit en zorgt soms voor onveilige situaties.

5.2 De toekomst

In de toekomst zullen mensen anders moeten gaan betalen voor mobiliteit. Autogebruikers zullen dan per kilometer betalen, in plaats van voor het bezit van een auto. De verwachting is dat mensen hun auto vaker zullen laten staan. Dit zal in grotere mate gelden in de grote steden, waar werk en andere voorzieningen vaak goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Ook wordt met deze maatregel het autobezit aantrekkelijker. (*ECORYS, 2006*) Dit zal een extra druk geven op de parkeervraag in de woonwijken.

Figuur 8. Ontwikkeling autobezit. Bron: cas statline



Bron: CBS statline



Om een kwalitatief goede woonomgeving te creëren zal het parkeren daarom onderdeel moeten zijn van het stedenbouwkundeplan of de transformatie opgave. Hierbij zal er tegemoet moeten worden gekomen aan de wensen van de gebruikers en moeten deze in staat worden gesteld om hier op een prettige manier te kunnen verblijven en activiteiten te organiseren en ontplooiën.

5.3 Mogelijkheden

Er zijn in de loop van jaren veel interessante en innovatieve parkeeroplossingen bedacht. Deze variëren van parkeerregulerende beleidsmaatregelen tot volledig computerge-stuurde mechanische parkeervoorzieningen. Hieronder worden mogelijke oplossingen voor de situatie in Oud Charlois behandeld.

5.3.1 Parkeren op straat

Een van de mogelijkheden is het parkeren op straat. Deze relatief goedkope oplossing (€2500,- per parkeerplaats) (*ruimtelijk planbureau, 2009*) legt echter een grote druk op de openbare ruimte. In gebieden met een hoge autodichtheid zal het parkeren een groot deel van het straatbeeld domineren. Daarbij zijn bestaande straten vaak niet berekend de steeds groter wordende parkeervraag.

Het parkeren op straat kan eventueel gecombineerd worden met andere beleidsmaatregelen. Hierbij kan gedacht worden aan betaald parkeren, een vergunningsstelsel of een blauwe zone.

5.3.2. Parkeergarage

De parkeergarage is een ruimtelijk efficiënte manier om een grote hoeveelheid auto's te kunnen parkeren. Door deze in een gebouwde voorziening te plaatsen wordt er minder druk gelegd op de openbare ruimte waardoor het parkeren niet ten koste gaat van het groen of de speelplaatsjes. De kosten van een apart te

bouwen parkeergarage zijn echter aanzienlijk hoger (€16000,- per parkeerplaats). Verder speelt er door een verminderde sociale controle in en op de parkeergarages ook een probleem van veiligheid.



Ondergronds parkeren (bron: Novenco B.V)

5.3.3. Ondergrondse parkeergarage

Een ondergrondse parkeergarage is een oplossing die de vrijwel alle druk op de openbare ruimte wegneemt. Door de auto's onder de grond te stoppen zullen deze voor een groot deel verdwijnen uit het straatbeeld en ontstaat er ruimte voor andere initiatieven. De kosten voor de aanleg van een ondergrondse parkeeroplossing zijn echter zeer hoog. Dit heeft vooral te maken met de grondsamenstelling. In slappe grond lopen de kosten al snel op tot €1000,- /m³, dit komt neer op een kostenpost van ongeveer € 60000,- per parkeerplaats. (*Pigeaud, M 2008*) Een bijkomend probleem zijn de milieu effecten van het bouwen onder de grond, zoals bijvoorbeeld de invloed op het grondwater.



5.4 De keuze voor oud Charlois

In Oud Charlois kan men op dit moment nog gratis parkeren, dit is een reden waarom veel bewoners hier zijn komen of blijven wonen. Het zal op veel verzet stuiten op het moment dat hier een betaald parkeersysteem zal worden ingevoerd. Dit betekent dat er gekozen moet worden voor een relatief goedkope parkeeroplossing, waardoor parkeren op straat bijna onontkoombaar is. Er zal echter gezocht moeten worden naar een bepaalde manier van regulering om dit in goede banen te leiden en te voorkomen dat auto's zo maar overal worden geparkeerd.





6. Parkeren in Oud Charlois



Selectie van straten in Oud Charlois (bron: google maps)

6.1 Een inventarisatie van de straten

Om een duidelijk beeld te krijgen van de invloed van het parkeerprobleem op de straten, wordt er een foto gemaakt van elke straat in de buurt. Op deze manier kan er inzicht worden verkregen in de kenmerken en kwaliteiten van de straten. Hierbij wordt niet alleen gelet op de manier waarop er in deze straat geparkeerd wordt, maar ook op de totale straatbreedte, het wel of niet aanwezig zijn van een voortuin, de breedte van de stoep, het zijn van één of twee richtingsverkeer en het type woningen dat aan de straat.

Op basis van elke foto wordt er uiteindelijk een straatprofiel gemaakt; dit is een doorsnede tekening van de straat. Met behulp van deze doorsneden is het mogelijk om de straten te sorteren op ruimtelijke kwaliteiten. Voor dit onderzoek is het van belang dat er grondgebonden woningen aan de straten

grenzen. Deze woningen hebben een verblijfsruimte en hun voordeur aan het maaiveld en hebben daardoor een sterke interactie met de straat. Hierbij is er echter nog een verschil tussen woningen met een voortuin en woningen waarvan de voordeur meteen aan de straat grenst. Om deze reden zijn de straatprofielen onderverdeeld in drie groepen.

1. Grondgebonden woningen met tuin.
2. Grondgebonden woningen zonder tuin.
3. Appartementencomplexen met inpandige ontsluiting.



6.2 Selectie

Om te bepalen of een straat geschikt is om af te sluiten van autoverkeer, moet er eerst naar een groter geheel worden gekeken. De straat maakt namelijk onderdeel uit van de verkeersdoorstroming in de wijk, als deze wordt afgesloten zal dit dus invloed hebben op de verkeersstromen en verkeersintensiteit in andere straten. Daarom moet er eerst bekeken worden hoe het verkeer in de huidige situatie circuleert.

In oud Charlois is er op sommige plaatsen een duidelijke hiërarchie van straten. Zo zijn de Frans Bekerstraat en de Boergoensevliet aan hun dimensie en straatinrichting duidelijk te herkennen als belangrijke verkeersaders door de wijk.

Dit gaat echter niet op wanneer we kijken naar de van Blommesteinweg en de Voornsevliet. Deze straten zijn wederom belangrijke verkeersaders, maar suggereren anders door hun ruimtelijke inrichting.

Een nog groter probleem dient zich aan wanneer we kijken naar de tussengelegen wegen. Deze straten zijn relatief lang (gemiddeld 100 meter) en het is vaak onnodig



Frans Bekerstraat

daar hier doorgaand autoverkeer doorheen gaat. Ook zijn deze straten niet ontworpen voor een grote hoeveelheid autoverkeer. Toch zijn deze straten vaak niet visueel te onderscheiden van bovengenoemde straten. Dit gevoel wordt versterkt wanneer er aan beide kanten van de straat geparkeerde auto's staan en bij het ontbreken van een tuin of andere private ruimte op het maaiveld.

6.3 Autovrije straten

Nu er enkele voorwaarden zijn opgesteld, is het mogelijk te kijken welke straten kunnen worden afgesloten voor het autoverkeer. Hierbij wordt er dus gelet op de ligging van de straat en de aanwezigheid van grondgebonden woningen.

Opvallend voor Oud Charlois is dat de straten die in aanmerking komen, geconcentreerd zijn in een aantal gebieden in de wijk. Deze gebieden worden daarom gemarkeerd als autoluwe zones.

De term autoluw is bewust gekozen, omdat deze gebieden vrij groot zijn. Om de autobereikbaarheid voor dieper in deze zone gelegen straten toch te garanderen, zullen er enkele wegen moeten worden aangewezen die begaanbaar blijven voor autoverkeer. Op deze wegen zal echter alleen bestemmingsverkeer rijden, en in het meest gunstige geval zijn deze wegen doodlopend, waardoor deze zo rustig mogelijk zullen blijven.

De autobereikbaarheid is belangrijk voor het slagen van deze interventie. Bewoners moeten de mogelijkheid behouden om met zware boodschappen dicht bij hun huis te kunnen komen en voor mensen die slecht ter been zijn mag de loopafstand ook niet te groot zijn. Ook hulpdiensten moeten deze straten nog makkelijk kunnen bereiken.



Verkeercirculatie schema

6.4 Parkeerinventarisatie

Voordat er een keuze kan worden gemaakt welke straten er definitief worden afgesloten voor autoverkeer moet er een inventarisatie gemaakt worden van het aantal beschikbare parkeerplekken in de wijk. Hiervoor is per straat het aantal parkeerplaatsen geteld.

Als we het aantal beschikbare parkeerplaatsen echter koppelen aan de parkeerkcijfers (CROW 2004), zien we dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de huidige situatie al te weinig is. Voor de situatie in Oud Charlois worden de cijfers van CROW aangehouden met betrekking tot goedkope woningen in een sterk stedelijk gebied buiten het centrum. Hieruit volgt dat er 1,3 parkeerplaats per woning zou moeten zijn. Dit zou dan betekenen dat er parkeerplaatsen moeten worden toegevoegd. Toch geven bewoners aan dat ze tevreden zijn over het parkeren in de wijk. Ook liggen de toekomstverwachtingen voor Oud Charlois anders dan de kencijfers beschrijven.

6.5 Toekomstverwachting

De landelijke verwachtingen wat betreft de parkeervraag voor de toekomst is een grote verandering in het gedrag van de autogebruiker en huishoudensamenstelling. In oud Charlois spelen er echter nog een aantal andere aspecten mee waardoor de parkeer druk zal veranderen.

Zo is de verwachting (Gemeente Rotterdam, 2007) dat er in de toekomst verbeteringen worden aangebracht aan het openbaar vervoersysteem. Dit zal geen invloed hebben op het autobezit, maar zal net als de invoering van de kilometerprijs een grote invloed hebben op het autogebruik. Hierdoor zullen mensen vaker de auto laten staan. In stedelijke gebieden zal dit vanwege de korte afstand tot vele voorzieningen extra hoog zijn. Op het moment dat mensen hun auto slechts een aantal keer per week nodig hebben is de verwachting dat deze ook bereid zijn de auto verder weg te parkeren. Het parkeren op afstand zou eventueel gecombineerd kunnen worden met een vergunningssysteem, waardoor bewoners gestimuleerd worden hieraan deel te nemen. (CROW 2001)

Een andere verwachting voor de toekomst is dat de nu relatief kleine woningen op een aantal plaatsen zullen worden samengevoegd tot één grotere. Dit betekent dat de hoeveelheid woningen zal verminderen, en dus de parkeerdruk zal afnemen.

Uit de parkeerkencijfers wordt echter duidelijk dat duurdere woningen ook een hogere parkeernorm met zich mee brengen. Dit probleem zal niet alleen voor deze samengevoegde woningen gelden, maar heeft ook betrekking op eventuele nieuwbouw in de wijk. Om deze reden wordt er dan ook gesteld, dat alle nieuwbouw in de wijk zal moeten voorzien in de eigen parkeerbehoefte.



Straatnaam	Aantal woningen	Aantal parkeerplaatsen			Tekort
		Huidige situatie	Volgens de kencijfers	Nieuw situatie	
Akkermanstraat	62	42	86,8	30	12
Bouwmanstraat	23	28	32,2		
Clemenstraat	46	70	64,4		
De Quackstraat	96	79	134,4		
Frans Bekkerstraat	245	144	343		
Gouwstraat	72	54	100,8	33	21
Grondherendijk	73	66	102,2	66	0
Grondherenstraat	75	80	105	50	30
Jaersveldstraat	87	68	121,8	42	26
Katendrechtse laan	49	56	68,6	45	11
Landmanstraat	70	56	98	32	24
Nachtegaalstraat	36	28	50,4	32	-4
Nieuwenhoornstraat	173	128	242,2	57	71
Oostvoornsestraat	14	28	19,6	26	2
Portlandstraat	30	26	42	40	-14
Rockanjestraat	24	16	33,6	26	-10
Schilperoortstraat	77	68	107,8	52	16
Slotboomstraat	55	39	77	42	-3
Spechtstraat	34	28	47,6	30	-2
Sperwerstraat	32	15	44,8		
Struitenweg	72	64	100,8		
Van Blommestein	52	178	72,8		
Van Dieststraat	39	42	54,6	36	6
Verboomstraat	394	250	551,6	70	180
Voornevliet	27	156	37,8		
Wolpheertstraat	87	48	121,8		
Kwartelstraat	32	28	44,8		
Zegenstraat	202	102	282,8	44	58
Zuidhoek	440	93	616	40	53

Overzicht van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de huidige en toekomstige situatie

-  Straten die worden afgesloten
-  Straten die begaanbaar blijven

6.6 Parkeren in de wijk

Nu duidelijk is welke straten afgesloten zullen worden, en wat de parkeerverwachting voor de toekomst zal zijn is ook duidelijk hoeveel extra parkeerplaatsen er gecreëerd moeten worden in de wijk. Hiervoor worden er aantal locaties aangewezen waar parkeeroplossingen gerealiseerd kunnen worden. Dit zal uit het oogpunt van kosten waarschijnlijk op straat moeten gebeuren, de haalbaarheid tot een gebouwde parkeeroplossing zou eventueel verder onderzocht kunnen worden.

6.6.1 Parkeren buiten of in de wijk

Ten westen van Oud Charlois ligt een deel van de Rotterdamse haven. Tussen dit havengebied en de woonwijk ligt een brede groenzone, die vanwege de geluidsoverlast van de haven niet geschikt is voor woningbouw. Hier is het mogelijk om zowel op het maaiveld, als eventueel in een gebouwde parkeervoorziening een groot aantal parkeerplaatsen te realiseren. Voor de huishoudens in het midden en de oostkant

van de wijk moeten echter andere oplossingen worden gevonden. Hiervoor zijn er in de wijk een aantal parkeergelegenheden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd op plaatsen ongebruikt en slecht onderhouden groen, en door herstructurering van de wegen die begaanbaar blijven.

6.6.2 parkeren op de straatkoppen

Er zal echter een vraag blijven bestaan naar parkeerplaatsen dicht bij de voordeur. Om deze reden zullen er ook parkeerplaatsen gerealiseerd worden op de koppen van elke

afgesloten straat. Aangezien deze parkeerplaatsen niet de gehele vraag zullen dekken en dus niet iedereen zo dicht bij zijn voordeur kan parkeren zal er voor deze parkeervoorzieningen gewerkt kunnen worden met een vergunningstelsel. Zo kunnen mensen die slecht te been zijn hier een parkeerplaats krijgen. Ook kan er gedacht worden aan parkeerplaatsen voor lokale ondernemers die in de straat gevestigd zijn. Deze zouden de parkeerplaatsen overdag kunnen gebruiken, terwijl deze in de avond weer vrij komen voor de bewoners.



Fotomontage parkeren op straatkoppen (bron: google maps)



7. De leefbare straat

Nu de auto een minder dominante rol zal innemen in het straatbeeld ontstaat de mogelijkheid de straat terug te geven aan de bewoners. In de autovrije gebieden is nu een rustige plek ontstaan waar in principe alleen door de bewoners gebruik van word gemaakt. Het is dan ook de bedoeling dat de bewoners zich betrokken gaan voelen bij hun straat.

7.1 De straat als verblijfruimte

7.1.1. Kinderen

Voor kinderen is de directe vertrouwde omgeving erg belangrijk voor hun sociale ontplooiing en omgang met andere. Voor peuters en kleuters is de straat vaak de eerste zelfstandige kennismaking met de openbare ruimte onder het oog van hun ouders. Ook veel buitenactiviteiten van kinderen tussen de 5-12 jaar spelen zich af in de straat voor het huis. Kinderen met de basisschoolleeftijd zullen eerder geneigd zijn om naar trapveldjes of speelplaatsen in de buurt te gaan.

Waar speelt de jeugd?

Uit onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau blijkt dat 67% van de kinderen (5-12 jaar) vrijwel dagelijks buiten speelt en 27% een paar keer per week. In onderstaand staatje is te zien waar kinderen spelen. Hieruit blijkt het belang van de eigen straat en van pleinen en grasvelden in de directe omgeving

Tuin	58%
Straat voor eigen huis	46%
Plein of grasveld in de buurt	46%
Speelplek met speeltoestellen	30%
Speeltuín	18%
Divers	2%

Brond: SOS voor spelen op straat IIUE 2007

7.1.2 Buurtbewoners

Ook de andere buurtbewoners hebben veel baat bij een semiopenbare collectieve ruimte. Een deel voor het huis kan worden uitgegeven als voortuin, dit zorgt voor een hybride zone tussen de woning en de straat. Bewoners zullen verantwoordelijk zijn voor hun eigen voortuin, wat misschien kan leiden tot meer verantwoordelijkheid gevoel voor de collectieve ruimte.

Op straat ontstaat de mogelijkheid voor bewonersinitiatieven zo kunnen hier buurtfeesten worden georganiseerd, maar het is ook mogelijk om hier bijvoorbeeld een jeu de boules baan aan te leggen of een straatvoetbal wedstrijd te organiseren.



Jeu de boules baan (bron: gemeente Bolswards)

7.1.3 Beheer

Om de bewoners te betrekken bij hun buurt is het belangrijk tegemoet te komen aan hun wensen. ze zijn uiteindelijk degene die de straat gaan gebruiken. Om dit te realiseren is het een optie om de bewoners hun straat zelf te laten beheren. Dit kan gedaan worden door een bewonersvereniging op te richten en een actieve bewoner hier voorzitter van laten worden. Met enige begeleiding is het dan zelfs mogelijk dat deze vereniging een budget kan krijgen voor activiteiten en onderhoud in de straat.

7.1.4 Referentieprojecten

De stichting kan wél! helpt bijvoorbeeld bewoners om buurtinitiatieven te realiseren en bewoners actief te maken in hun eigen wijk. Hiermee zijn al goede resultaten geboekt in bijvoorbeeld Almere, Delft, Amsterdam en Maastricht.

Ook het Straat op Maat project in Deventer is een voorbeeld om bewonersparticipatie te

stimuleren. Hier kunnen bewoners schriftelijk verklaren dat ze de stad schoon willen houden. Ze worden dan lid van de Schoon Familie. Betrokken en actieve burgers die hierin aantoonbaar hun sporen hebben verdient krijgen vervolgens zeggenschap over het beheer en het budget van hun straat. In de praktijk zorgt dit voor een groter samenhangend gevoel in de buurt.

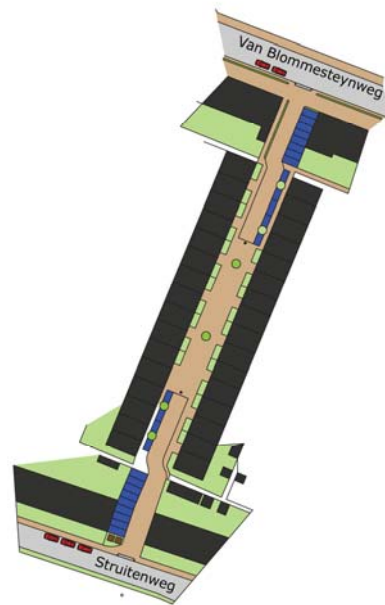


Straat op maat (bron: Cambio Deventer)

7.2 De Akkermanstraat



Locatie Akkermanstraat



Stedenbouwkundige uitwerking Akkermanstraat

Als voorbeeld van deze strategie is er een uitwerking gemaakt voor de Akkerstraat. Deze straat is gelegen in het zuidelijke deel van de wijk en zou kunnen dienen als pilot project om vervolgens uit te breiden naar andere straten.

De straat is relatief lang (100 meter) zonder enige snelheidsbeperkende maatregelen als verkeersdrempels. Aan beide zijden van de weg staan auto's geparkeerd en de weg is breed waardoor het autoverkeer een groot deel van de straat inneemt. De woningen aan de straat bestaan uit grondgebonden woningen van twee etages, met daar bovenop nog twee extra bouwlagen. Geen van de bewoners bezit een voortuin en er is geen mogelijkheid om op straat te verblijven, waardoor de straat een anoniem karakter heeft.

Door deze straat af te sluiten voor het autoverkeer zal de straat terug gegeven kunnen worden aan de bewoners. Hierdoor

wordt het mogelijk tuintjes te creëren, om zo een overgangszone te creëren tussen de collectieve ruimte en de woning.

In de huidige situatie zijn 42 parkeerplaatsen beschikbaar, maar deze zullen hier dus verdwijnen. Daarom worden er op de beide kanten van de straat parkeerplaatsjes aangelegd die plaats bieden voor ongeveer 30 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er 12 auto's elders geparkeerd zullen moeten worden.

De straat kan nu echter ingericht worden naar de wensen van de bewoners. In deze situatie is er gezien de lengte van de straat gekozen om enkele parkeerplaatsen de straat binnen te halen. Bij het gebruik van deze parkeerplaatsen zou het eventueel mogelijk zijn dat deze bijvoorbeeld alleen in de avonden gebruikt mogen worden.



Huidige situatie Akkerman Straat Bron: Google Maps



Fotomontage nieuwe situatie Akkerman Straat



8. Conclusies

In dit verslag heeft u inzicht gekregen in de parkeerproblematiek van de wijk Oud Charlois, en de invloed hiervan op het straatbeeld. Er is hier een strategie bepaald, waarmee de straten terug kunnen worden gegeven aan de bewoners zodat er een leefbare straat ontstaat. Dit wordt gedaan door een aantal geselecteerde straten af te sluiten voor autoverkeer, zodat hier ruimte ontstaat waarin kinderen kunnen spelen en buurtbewoners activiteiten kunnen organiseren. Deze straten worden geselecteerd op hun ligging in de wijk en het aanwezig zijn van grondgebonden woningen*

Door deze straten af te sluiten zullen er minder beschikbare parkeerplaatsen zijn in de wijk. Dit kan opgelost worden door deze

parkeerplaatsen naar een groenzone aan de westkant en in een aantal gebieden binnen de wijk te verplaatsen. Dit zou eventueel gepaard moeten gaan met parkeerregulerende beleidsmaatregelen als vergunning of blauwe zones

Ook heeft het afsluiten van de wegen gevolgen op de verkeersstromen in de wijk. Dit zal er voor zorgen dat enkele wegen intensiever gebruikt zullen worden. Dit zullen voornamelijk wegen zijn die hiervoor berekend zijn; de Frans Bekerstraat en de Boergoensevliet. In andere gevallen zullen er eventueel aanpassingen moeten worden gedaan aan het straat profiel, dit is het geval in de van Blommesteynweg en bij de Voornsevliet.

* woning die rechtstreeks toegankelijk is op het straatniveau en waarvan één van de bouwlagen aansluit op het maaiveld.



9. Aanbevelingen

Voor de toepassing van deze strategie is het noodzakelijk om aan de wensen van de bewoners te voldoen. Alleen op deze manier zal er meer betrokkenheid worden gecreëerd bij de straat en zullen bewonersinitiatieven zich ontplooiën. Ook zal er op deze manier meer begrip ontstaan voor het verminderen van het aantal dichtbijgelegen parkeerplaatsen.

Bij het realiseren van parkeerplaatsen moet er onderzoek worden gedaan naar de hoeveelheid auto's die hiervan gebruik zullen maken (eventueel in combinatie met het havengebied). Ook moet de veiligheid van deze parkeervoorziening worden gegarandeerd. Dit gaat niet alleen om de locatie waar de auto's geparkeerd staan, maar ook voor de weg daar naartoe.

De gemeente zou met behulp van parkeerregulerende maatregelen als vergunningen of een blauwe zone, de parkeerdruk in de straten kunnen regelen. Hierdoor kan er invloed worden uitgeoefend op het parkeergedrag van de bewoners. Per locatie zal er door de gemeente een afweging moeten worden gemaakt welke push en pull factoren er kunnen worden ingezet om het parkeergedrag te veranderen.



Geraadpleegde literatuur

Boeken en rapporten

CROW (2004) *ASVV 2004 Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*. Ede, CROW

CROW (2001) *Kwaliteit straatparkeren: leidraad voor beleid, richtlijn voor uitvoering*. Ede, CROW

ECORYS (2006) *Parkeren in woongebieden - een nieuwe type probleem*. Ede, CROW

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2009) *Casestudy parkeren in woonwijken*. Schiedam, TDS printmaildata

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2008) *Inspiratie voor kindvriendelijke wijken - Bewegen verplaatsen en spelen*. Schiedam, TDS printmaildata

VROM (2006) *Beter leven in betere wijken* Den Haag, Ministerie van VROM

Gemeente Rotterdam (2007) *Stadsvisie 2030*. Rotterdam, Gemeente Rotterdam

Ruimtelijk Planbureau (2009) *Parkeerproblemen in woongebieden, oplossingen voor de toekomst*. Rotterdam, NAI uitgevers

Artikelen

Pigeaud, M (2008) *Wanneer automatisch parkeren?* Vexpansie 2 september 2008

Digitale en overige bronnen

VROM (2004) *innovatieprogramma Stedelijke Vernieuwing*. bereikbaar op: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=17035> [geraadpleegd op 14 oktober 2009]

VROM (2009) *Dossier wijkenaanpak*. bereikbaar op <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=31001&term=oud+Charlois> [geraadpleegd op 29 oktober 2009]

Stichting Kan wel! (2009) *Een project gericht op activering van bewoners in hun eigen wijk*. bereikbaar op: <http://kanwel.nl> [geraadpleegd op 27 oktober 2009]

CBS (2009) *CBS in uw buurt*. bereikbaar op <http://www.cbsinuwbuurt.nl> [geraadpleegd 2 oktober 2009]

Google (2009) *Google Maps*. bereikbaar op maps.google.nl [geraadpleegd tussen 15 september en 29 oktober 2009]

Rotterdam Veilig (2008) *Analyse deelgemeente Oud Charlois*. bereikbaar op <http://www.rotterdamveilig.nl/do.php?fct=pages&op=showPage&pageId=442> [geraadpleegd op 28 oktober 2009]



KEI Kenniscentrum (2009) *Huis, tuin en auto*. Bereikbaar op http://www.kei-centrum.nl/view.cfm?page_id=1903&item_type=opinie&item_id=391 [geraadpleegd op 29 oktober 2009]

College

Veldacademie (2009) *Confrontatiecollege, Veldacademie*. videoregistratie bereikbaar op http://veldacademie.nl/news_items/display/video_verslag_confrontatie_college/43/ [opgenomen op 4 september 2009] Rotterdam, Veldacademie.