

Verstedelijking en verkeersruimte

1 Inleiding: inspiratie tot anders kijken naar ruimte 2

2 Ruimte voor woningbouw 2

- 2.1 Is er voldoende binnenstedelijke ruimte? 2
- 2.2 Infrastructuur is ruimte 3
- 2.3 Goede voorbeelden 5

3 Vernieuw(en)de wegen naar levendige steden 8

- 3.1 Verbeteren van suburbane leefomgevingen 8
- 3.2 Vraag naar stedelijker leefomgevingen 9
- 3.3 Overige overwegingen 12

4 infrastructuur is ruimte: in potentie plek voor 25.000 woningen 14

Straat:

geplaveide weg tussen twee rijen huizen

Weg:

voor verkeer geschikt gemaakte strook grond

Bron: Dikke van Dale

1. Inleiding: inspiratie tot anders kijken naar ruimte

Wereldwijd en in Nederland wordt een toenemende trek naar het stedelijk gebied geconstateerd. Ook in Zuid-Holland is er een groeiende vraag naar specifieke stedelijke woonmilieus. De provincie Zuid-Holland wil graag dat deze vraag gefaciliteerd wordt. Niet alleen omdat binnenstedelijk bouwen bijdraagt aan de wens van de provincie om bestaande ruimte en voorzieningen beter te benutten en onnodig dichtbouwen van het landschap tegen te gaan. De provincie wil bovendien vraag en aanbod van woonmilieus in evenwicht brengen, OV-gebruik, lopen en fietsen bevorderen en de filedruk verminderen.

Daarnaast is de provincie er van overtuigd dat toevoegen van meer woningen in de bestaande stad, de economie van de Zuid-Hollandse stedelijke regio's ten goede komt. De provincie wil gemeenten daarom stimuleren creatief te zoeken naar binnenstedelijk ruimte voor woningbouw en aantrekkelijke stedelijke leefomgevingen te creëren. En wil hen, waar nodig, hierbij helpen. In dat kader toont deze handreiking de mogelijkheden die herinrichting van bermen en wegen biedt voor binnenstedelijk bouwen en het creëren van kwalitatieve stedelijke leefomgevingen.

Want de binnenstedelijke woningproductie blijft in de Zuidelijke Randstad zowel kwantitatief als kwalitatief achter bij de vraag. Er worden onvoldoende binnenstedelijke woningen opgeleverd. En wat er wordt gebouwd heeft meestal niet de gevraagde stedelijke kwaliteit.

2. Ruimte voor woningbouw

2.1 Is er voldoende binnenstedelijke ruimte?

Afgelopen tijd is bij verschillende partijen de vraag gerezen of er binnenstedelijk wel voldoende ruimte is voor benodigde woningbouw. Hierover zijn in 2016 een aantal rapporten verschenen. De middelgrote gemeenten van het stedennetwerk G32 en ontwikkelaars branchevereniging Neprom concluderen in hun gezamenlijke rapport 'Geef wonen de ruimte' aan dat er binnenstedelijk onvoldoende ruimte is. Kijkend naar de beperkte capaciteit op verouderde bedrijventerreinen pleiten zij, naast bebouwing van die terreinen, daarom ook voor het aanwijzen 'groene contouren' voor ontspannen wonen buiten de stad. Zij bouwen hiermee voort op het rapport van het Plan Bureau voor de Leefomgeving (PBL) 'Transformatiepotentie : woningbouw mogelijkheden in de bestaande stad'. Ook hierin wordt gesteld dat er onvoldoende binnenstedelijke ruimte is. PBL kijkt hierbij alleen naar transformatie van kantoren- en bedrijventerreinen. Herstructurering van bestaande leefomgevingen wordt niet meegenomen omdat dit volgens het PBL in het verleden nooit meer woningen heeft opgeleverd, maar juist alleen minder woningen als gevolg van verdunning.

Vereniging Deltametropool kijkt in haar onderzoek 'Duurzame verstedelijking en agglomeratiekracht' naar meer potentiële locaties om aan te tonen dat er wel voldoende ruimte is. Maar dit gaat dan wel ten koste van volkstuinjes, sportvelden en binnenstedelijk groen. Intensivering van bestaande buurten levert volgens de Deltametropool voor heel Zuid-Holland slechts 3.100 woningen op.

Als er alleen naar transformatie van kantoren en bedrijventerreinen wordt gekeken, lijkt er binnenstedelijk inderdaad niet voldoende ruimte voor de hele woningbouwopgave. En binnenstedelijk bouwen ten koste van het stedelijk groen en sport- en recreatieruimte acht de provincie geen wenselijke ontwikkeling. Er kan en moet creatiever naar binnenstedelijke ruimte worden gekeken, willen we niet direct weer de procedureel makkelijke uitweg van de uitleglocatie in het weiland nemen en daarmee de andere doelstellingen veronachtzamen. Volgens de provincie zijn er meer mogelijkheden om zowel ruimte te vinden binnen bestaand bebouwd gebied en tegelijkertijd de aantrekkelijke stedelijke leefomgevingen te creëren.

2.2 Infrastructuur is ruimte

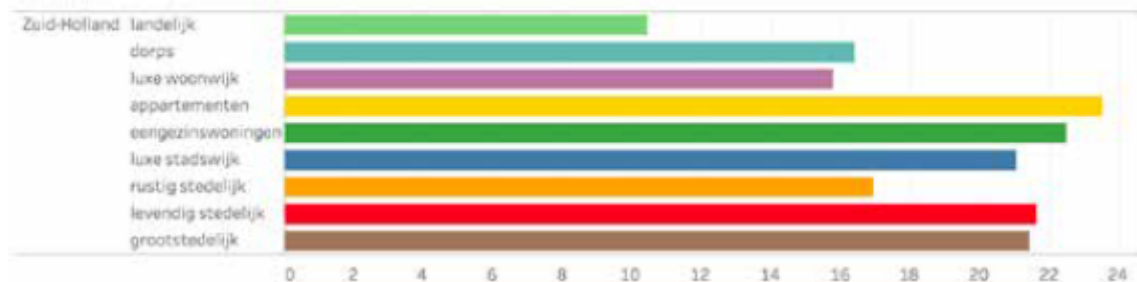
Opvallend is dat verkeersruimte bij de drie bovengenoemde onderzoeken buiten de discussie staat. Recreatie-, sport- en werkruimte zijn essentieel voor het leven in een stad. Maar dit soort ruimte kan volgens bovengenoemde rapporten uitgebreid worden bebouwd en getransformeerd. De potentie voor bebouwing op en langs verkeersruimte wordt echter genegeerd. Dit is opvallend omdat verkeer veel ruimte inneemt en er vooral in naoorlogse wijken zeer veel wegen liggen die ook straten hadden kunnen zijn. De provincie hanteert voor duurzame verstedelijking de handreiking voor 'OV-georiënteerd ontwikkelen' van kennisplatform ITDP. Daarin wordt gesteld dat duurzame stedelijke leefomgevingen idealiter maximaal 15% rijbaan-areaal hebben. Tot 20% is nog acceptabel maar meer eigenlijk niet.

Zoals tabel 1 laat zien hebben suburbane woonwijken met appartementen en eengezinswoningen, waar het grootste deel van het bebouwd gebied uit bestaat, gemiddeld 23% verkeersruimte. Reduceren van de hoeveelheid verkeersruimte zou op meerdere manieren ten goede kunnen komen van de leefomgevingen waar het verkeer en verkeersruimte nu dominant aanwezig zijn.

Niet alleen bij de onderzoekers staat verkeersruimte buiten de discussie. Ook binnen gemeenten wordt deze ruimte zelden op waarde geschat. In het kader van de MIRT-onderzoek Stimuleren Binnenstedelijk Bouwen' zijn acht binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen onderzocht. Bij vijf van deze ontwikkelingen lopen er wegen van 40 tot wel 80 meter breed door en/of langs de plangebieden. In dit geval de Schiedamseweg Rotterdam, Binckhorstlaan Den Haag, Lammerschansweg Leiden, Eikenlaan Alphen en Koemarkt Schiedam. Alleen in Schiedam werd nagedacht over herinrichting van het wegprofiel om meer ruimte te geven voor verblijf. Bij de overige werden de wegen niet bij de ontwikkeling betrokken en blijven ze een barrière vormen in het gebied of met de omgeving. De gebieden worden met de rug naar deze infrastructuur toe ontworpen. In Leiden wordt zelfs veel geld en energie gestoken in herverkaveling, uitkopen en uitplaatsing, om parallel aan de Lammerschansweg een nieuwe centrale-as door het plangebied te creëren. Allemaal om de Lammerschansweg te kunnen vermijden. Dit soort zeer ruim opgezette wegen in naoorlogse woonwijken en langs bedrijventerreinen hebben qua ruimte potentie voor bebouwing maar die wordt nog onvoldoende erkend.

Ruimte voor bermen of ruimte voor woningen

Gemeenten beseffen dat sommige van deze wegen te ruim zijn opgezet. Dat ze breder zijn dan noodzakelijk voor de afwikkeling van het verkeer. In de gemeente Den Haag is bijvoorbeeld besloten de Machiel Vrijenhoeklaan en de Hofzichtlaan te herinrichten.

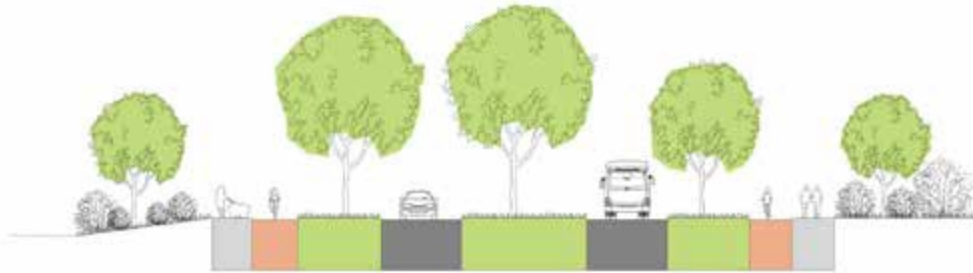


Tabel 1: Percentage rijbaan-areaal per type woonmilieu in Zuid-Holland. Bron: BGT bewerking PZH.

De weg gaat er van 2x2 rijbanen nu naar straks 2x1. De gewonnen 6 meter ruimte wordt bij deze twee herinrichtingen echter ingezet voor nog bredere bermen zoals afbeelding 1 laat zien.



Dwarsprofiel A: bestaande situatie



Dwarsprofiel A: nieuwe situatie

Afbeelding 1: Hofzichtlaan Bestaande situatie (boven) en toekomstige situatie (onder).

Bron: Gemeente Den Haag, <https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/wegwerkzaamheden-en-verkeersprojecten/herinrichten-hofzichtlaan.htm>.

De bredere bermen voegen echter weinig kwaliteit toe in de naoorlogse omgevingen waar in feite al een overdaad is aan openbare ruimte en onbestemd groen. Er ontstaat op langs en op deze wegen in potentie voldoende ruimte voor woningbouw. De Hofzichtlaan heeft inclusief slootkant een profiel van 45 meter breed (zie ook afbeelding 5).

Hier zou over een lengte van 500 meter 30 meter vrijgemaakt kunnen worden (1,5 hectare). Het wegprofiel aan de Machiel Vrijenhoeklaan beslaat momenteel ca. 25 meter (zie afbeelding 2). 15 meter is ook hier voldoende voor de afwikkeling van het verkeer. In plaats van brede bermen zou hier over een lengte van 1,3 kilometer ca. 10 meter in het profiel vrijgespeeld kunnen worden voor woningbouw (1,3 hectare).

Bredere bermen maken was begrijpelijk in een periode dat er minder vraag was naar stedelijk wonen en verkeer zeer vervuilend was. Maar nu wordt het verkeer steeds schoner en is er grote vraag naar stedelijk wonen. Daarom zou nu kunnen worden overwogen of overbodige verkeersruimte als ruimte voor woningbouw ingezet kan worden. Gezamenlijk hadden op deze 2,8 hectare ca. 250 eengezinswoningen kunnen worden gebouwd of bij 4 bouwlagen ca. 1.000 appartementen.

De gemeente Den Haag bijvoorbeeld stelt in programma 'Ruimte voor de stad' nog op zoek te zijn naar ruimte voor de bouw van 40.000 woningen. Breed opgezette suburbane wegen zoals de Hofzichtlaan bevinden zich op veel plaatsen in de naoorlogse wijken in Zuid-Holland.

Dit zijn slechts voorbeelden en het is niet gezegd dat het op deze en andere locaties ook wenselijk is. Er moet op elke locatie natuurlijk altijd worden gekeken naar de wenselijkheid, inpasbaarheid en naar de functie, capaciteit en doorstroming van de weg. Maar als bebouwing voor dit soort locaties niet in overweging wordt genomen, worden er kansen voor binnenstedelijk verdichten gemist.



Afbeelding 2: Ambtelijke casestudie ruimte voor woningbouw langs Machiel Vrijenhoeklaan
Bron: PZH

2.3 Goede voorbeelden

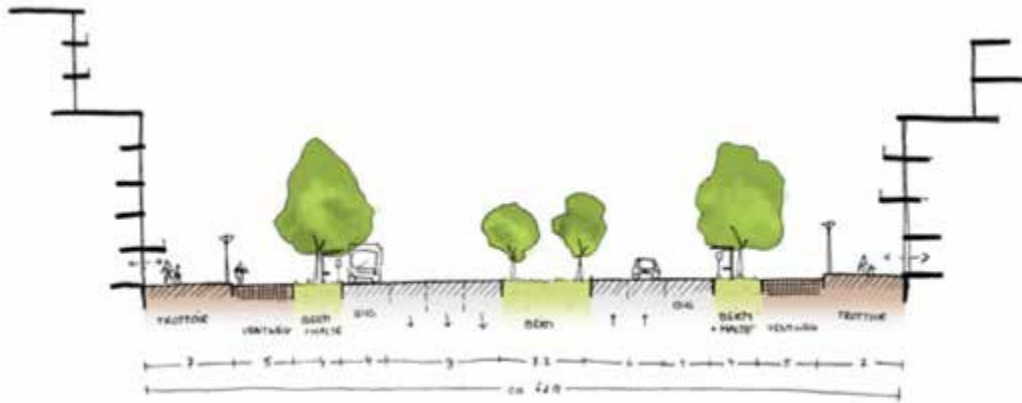
Afrikaweg Zoetermeer

Dat het ook anders kan, bewijst Zoetermeer met hun plannen voor de Afrikaweg. Dit is zelfs geen overgedimensioneerde weg, want er rijdt juist heel veel verkeer. Maar het is wel een typische suburbane doorgaande weg die dwars door Zoetermeer heen loopt en de groeikern in tweeën deelt. Aan weerszijden staan op ruime afstand van de weg (lege) kantoorpanden.



Afbeelding 3: Afrikaweg Zoetermeer. Bron: Google streetview

Het plan is om van de Afrikaweg een stadstraat te maken door de gebouwen direct langs de weg te zetten met voordeuren aan de straat. En om zo de suburbane weg te veranderen in een stadstraat en de leefomgeving te transformeren van suburbaan naar stad. Zoetermeer richt hier op de bouw van 3.500 woningen. Het straatprofiel is nog wel 62 meter en de parallel langs liggende overgedimensioneerde suburbane wegen van de Boerhaavelaan en het Bredewater worden niet betrokken noch heringericht. Maar het is wel een eerste aanzet tot het inbrengen van stedelijk weefsel in een suburbane omgeving die door de ligging t.o.v. OV en het bestaande centrum enorme potentie heeft om stad te worden.



Afbeelding

4. Bron: https://www.zoetermeer.nl/inwoners/ruimtelijke-ontwikkeling_46734/item/afrikaweg-wordt-levendige-straat_99925.html

Studie TU-Delft 'Sprawl repair' en 'Rightsizing streets'

Om de ruimtelijke haalbaarheid van bebouwing op en langs dit soort verkeersruimte te onderzoeken, heeft de provincie de faculteit bouwkunde van de TU-Delft benaderd voor een concept-studie naar het ombouwen van suburbs naar stad (in de VS 'sprawl repair' genoemd) door het herinrichten van overgedimensioneerde wegen (ook wel 'rightsizing streets'). Met medewerking van de gemeente Den Haag hebben 30 bouwkunde masterstudenten van de leerstoel "Architecture & Dwelling" ontwerpen gemaakt voor drie suburbane wegen in de naoorlogse woonwijk Mariahoeve.



Afbeelding 5: Hofzichtlaan Den Haag. Bron: Google streetview/'The Good Neighborhood Studio', Chair of Architecture & Dwelling, Faculteit Bouwkunde, TU Delft

Uit de studie komt naar voren dat met goed ontwerp zeer veel mogelijk is om suburbane wegen tot meer stedelijke straten te transformeren. Er ontstaat voldoende ruimte als er iets van de verkeerruimte wordt teruggenomen door versmalling van het profiel of door invoer van eenrichtingsverkeer. Er wordt afwisseling toegevoegd aan de vaak eenzijdige woningtypen en monotone leefomgeving. Vooral ook doordat bij inpassing in smallere wegprofielen huizen ontstaan die nu eens niet de standaard 5 meter breed bij 9 meter diep zijn.



Afbeelding 6: Reigersbergenweg Den Haag. Bron: Google Streetview/Good neighborhood studio TU Delft

3. Vernieuw(en)de wegen naar levendige steden

Brede suburbane wegen bieden ruimte, maar ze vormen vaak ook een ruimtelijk probleem.

3.1 Verbeteren van suburbane leefomgevingen

De vormgeving van een weg of straat is zeer bepalend voor de beleving van een leefomgeving.

Hoe breed is de weg opgezet, is er een brede of smalle stoep, staan er woningen aan, hoe hard mag er worden gereden? Een landelijk lint of dorpse straat is smal en dwingt tot langzamer rijden en laten passeren van tegenliggers. Stadstraten houden rekening met voetgangers en fietsers. Er zijn veel kruispunten, oversteekmogelijkheden en voorzieningen en woningen aan weerszijden. Er mag geparkeerd en in- en uitgestapt worden.

Hoewel ze hierdoor niet zorgen voor een optimale doorstroming van het autoverkeer, zijn deze stadstraten vaak wel de sociale en economische slagaders van de stad. Ze ritsen de achterliggende wijken aan elkaar en vormen de sociale en economische centrale plekken in de stad. Zwakkere en sterke wijken worden door de stadstraten aan elkaar gekoppeld. Verkeer en verblijf zijn er in evenwicht.

Er wonen grote aantallen mensen aan deze stadstraten in zowel betaalbare als duurdere woningen. Vanwege de passerende mensenstroom zijn het plekken met natuurlijke economische potentie en hebben dan ook vaak aanliggende kleinschalige detailhandel. Het zijn vaak de landingsplaatsen voor nieuwkomers. De stadsplanologen van de gemeente Amsterdam noemden deze straten in een artikel in vakblad 'S+RO' de 'voornaamste interactiemilieus in de buurt.' De plekken waar mensen elkaar toevallig ontmoeten. Stadstraten dragen bij aan de integratie en contact tussen verschillende bevolkingsgroepen. Ze brengen mensen samen.

Met de komst van de auto kwam er verandering in de ruimtelijke opzet van nieuwe wijken en buurten. Doorgaande wegen bleven meestal onbebouwd en werden zeer breed opgezet. Dit werd primair gedaan om ruim baan te geven voor de auto. Voor optimale doorstroming van het autoverkeer werd er niet meer langs geparkeerd en werden er zo weinig mogelijk kruispunten gemaakt. Bij de weinige kruispunten kwam extra veel verkeer samen waardoor veel voorsorteerstroken zorgden voor grote asfaltvlakten. De wegen kregen brede bermen, losliggende fiets- en voetpaden, sloten, ventwegen en aanliggende 'groenvoorzieningen'. De wijk begon pas achter de groenstructuur. Hiermee werden deze brede stroken vooral mooi om doorheen te rijden met de auto, maar ze maakten geen onderdeel meer uit van de stad. Wijken aan weerszijden staan er met de rug naar elkaar toegekeerd. De weg vormt een enorme barrière tussen de wijken aan weerszijde. Dit werd nog eens extra versterkt door de weinige kruispunten.

In feite werd in naoorlogse wijken met de stadstraat ook de stad zelf opgeheven: het ontbreken van stadstraten definieert de suburb. Suburbs zijn primair ontworpen om er snel te komen en weg te gaan, maar niet om er in de publieke ruimte te verblijven en mensen te ontmoeten. De functies die samenkwamen in de stadstraat werden verdeeld onder geïsoleerde wijken, separaat aangelegde winkelcentra, bedrijventerreinen en kantorenlocaties met daartussen brede onbebouwde wegen. Toevallige ontmoetingen worden sterk gereduceerd doordat men alleen op deze plekken komt als men daar echt moeten zijn. Contact tussen verkeersdeelnemers wordt bemoeilijkt door de snelheid, scheiding en afstand tussen verkeersstromen. Een fietser aan de overkant kan je nauwelijks zien, laat staan begroeten en even kort spreken.

Doorstromingseisen en normen voor wegontwerp zijn sinds de massale komst van de auto leidend geworden bij het ontwerpen van nieuwe wijken. Maar deze normen houden geen rekening met de menselijke maat of sociaalpsychologische behoefte en spelen niet altijd in op nieuwe manieren en inzichten om een verkeersveilige omgeving te creëren. Ze hebben er wel voor gezorgd dat vrijwel alle naoorlogse wijken subuurbaan zijn geworden. De breed opgezette wegen creëren meer verkeer doordat ze alleen daar ruimte voor bieden. Voor andere behoeften moet men elders zijn.



Afbeelding 7: Stadsstraat versus suburbane verkeersweg. Bron: Google streetview/ S+RO 2013/04
Bron: Google streetview/Koos van Zanen

3.2 Vraag naar stedelijker leefomgevingen

Door de lege ruimten langs en op doorgaande wegen te bebouwen wordt een stedelijker leefomgeving gecreëerd. Dit betekent dat er wordt verdicht in bebouwd gebied. Bouwen in bestaande bebouwde omgeving stuit doorgaans op veel tegenstand van omwonenden. Maar als het gaat om transformatie van leefomgevingen is er meer steun. Dit is in ieder geval volgens veel bewoners van de Haagse en Rotterdamse Regio's een wenselijke ontwikkeling. In de enquêtes (ca. 40.000 respondenten) van de Grote Woontest in deze regio's is de respondenten gevraagd in welke soort omgeving zij nu wonen en in welk soort omgeving zij zouden willen wonen. Hieruit bleek dat veel mensen liever in een meer stedelijke omgeving hadden willen wonen dan in hun huidige suburbane leefomgeving.

In tabel 2 op de volgende pagina zijn het huidige en het gewenste woonmilieu tegen elkaar afgezet. 24% van de geënquêteerden gaf aan in een woonwijk met appartementen (app) en eengezinswoningen (egw) te wonen. Slechts 12% van de respondenten gaf aan ook zo te willen wonen.

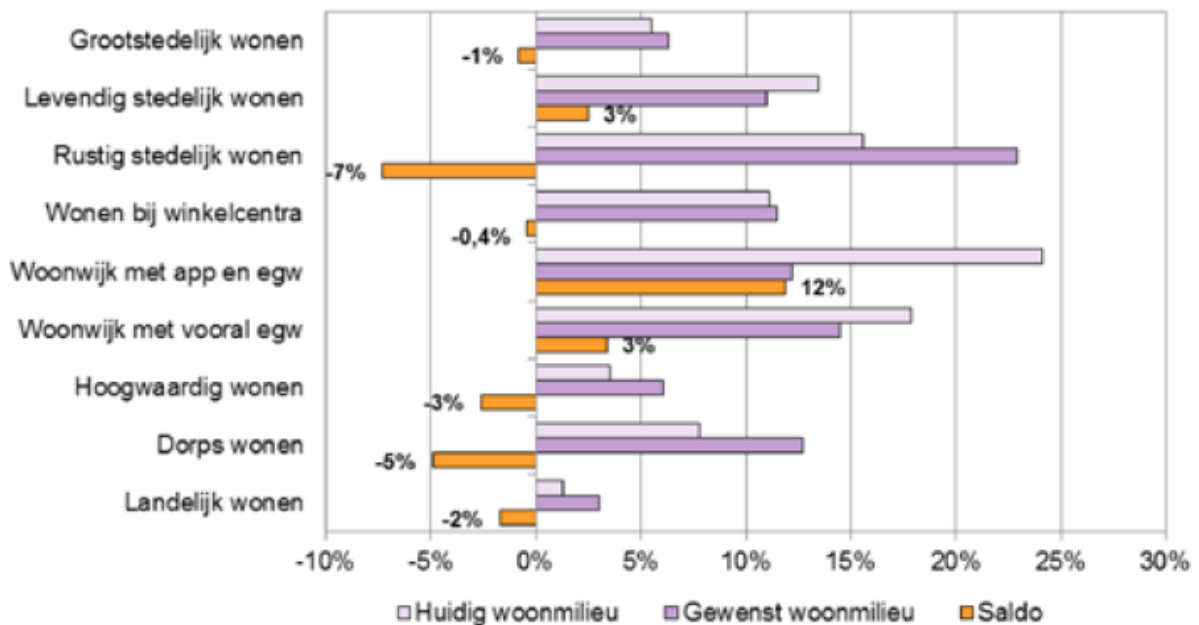
De stadsstraat:	De suburbane weg:
<ul style="list-style-type: none"> • Heeft doorgaans een verblijfs- én een verkeersfunctie; • ligt op een, voor beide functies, strategische en stadslogistieke plek; • heeft, of had, dikwijls een belangrijke functie in het stedelijke verkeersnetwerk: voor de auto, het OV, de fiets en voor voetgangers; • herbergt tal van voorzieningen op buurt-, wijk- of stadsniveau zoals winkels, openbare gebouwen en horeca; • behoort meestal tot de bredere straten van een wijk of buurt; • is dikwijls relatief lang en kan meerdere buurten en wijken verbinden; • ligt in een relatief dichtbebouwde en -bevolkte omgeving; • is vaak de bekendste straat in de directe omgeving; • herbergt vaak de grotere gebouwen in de omgeving; • kent een verhoudingsgewijs geringe woonfunctie - maar die is er wel. 	<ul style="list-style-type: none"> • Heeft alleen een verkeersfunctie, geen verblijfsfunctie; • negeert de sociale en economische potentie; • heeft alleen een functie voor verkeer, vooral autoverkeer; • herbergt geen voorzieningen; • vormt een brede barrière tussen wijken en buurten; • isoleert aanliggende wijken en buurten en gaat interactie tegen; • ligt in dun opgezette en/of dunbevolkte gebieden; • heeft soms geen naam maar alleen een nummer; • herbergt weinig tot geen gebouwen; • kent meestal geen woonfunctie, blinde plinten en meestal geen voordeuren aan de wegkant.

Afbeelding 8 Links: Bron S+RO 2013/04: artikel 'Vernieuwde wegen naar interactie Rechts: PZH.

Als verklaring hiervoor wordt meestal naar de bevolkingsopbouw van naoorlogse appartementenwijken gewezen en het hoge percentage sociale woningbouw. Daarom wordt bij herstructurering van wijken vooral de bevolkingssamenstelling geherstructureerd en de buurt verdund met duurdere woningen. Aan de ruimtelijk fysieke structuur van de wijken wordt meestal niets gedaan. Aan de ontsluitingsstructuur ook niet.

Omgevingspsychologie en de suburb

De omgevingspsychologie biedt een andere verklaring voor de brede voorkeur voor stedelijker leefomgevingen en lage waardering van suburbane appartementen woonwijken. In de omgevingspsychologie wordt bestudeerd hoe het gedrag van de mens wordt beïnvloed door de omgeving. In de gebouwde omgeving kan met psychologische theorieën worden onderzocht hoe mensen letterlijk en figuurlijk tegenover elkaar worden geplaatst en welk effect dat heeft op hun welbevinden en functioneren in die omgeving. Zij stellen bijvoorbeeld vragen als: zijn er overburen, want daar is altijd het meest contact mee. Is er natuurlijke territorialiteit: een voor de mens begrijpelijke aanduiding van wat privé, privaat-publiek en publiek terrein is. Hoeveel en welk soort mensen kunnen maximaal één trappenhuis delen zonder gevoel van vervreemding etc.. Omgevingspsychologen onderzoeken wat ruimtelijk werkt voor de mens. In de woonmilieuanalyse die zij in 2015 uitvoerden, concluderen de omgevingspsychologen van Bureau Eyckveld dat de suburbane woonwijken vooral psychologisch niet goed functioneren. In de methode die zij hebben ontwikkeld worden de psychologische behoeften die mensen ten opzichte van hun omgeving hebben, geconfronteerd met de ruimtelijke opzet van de verschillende woonmilieus.



Tabel 2: Huidig, gewenst en saldo woonmilieus regio Haaglanden ($n=18000$).
Bron: Rapportage de Grote WoonTest Haaglanden 2013. Tekorten en overschotten in oranje.

Eyckveld onderscheidt zes psychologische ruimtelijke behoeften die de mens als biologische soort in meer of mindere mate hebben. Dat zijn de behoeften aan:

- sociale veiligheid**
- sociale interactie**
- leesbaarheid**
- identiteit**
- controle/aanpasbaarheid**
- afwisseling**

🏠 Afwisseling

Het woonmilieu is erg prikkelarm. Bewoners hebben weinig mogelijkheden om naar eigen keuze meer activerende plekken in de buurt op te zoeken. Er is geen contrastwerking door rustige en drukke plekken omdat de doorgaande wegen onbebouwd en te breed zijn waardoor zij geen onderdeel uitmaken de leefomgeving. Het bebouwingstype is overal hetzelfde.

De functiescheiding is zeer strak en doordat de doorgaande wegen onbebouwd zijn en de verkeersstromen gescheiden, ontbreekt het aan levendige plekken met economische potentie.

Het dominante bebouwingstype, de blinde plinten en de eigendomsverhoudingen staan de beperkende mogelijkheden voor omzetting van wonen naar andere functies in de weg. Het woonmilieu bestaat uit woningen met speeltuinen, bosjes en parkeerplaatsen. De eentonigheid nodigt niet uit tot wandelen.



Afbeelding 9: Beoordeling behoefte 'Afwisseling' in suburbaan gestapeld woonmilieu.
Bron: Handreiking woonmilieus Haaglanden 2015

Volgens deze methode scoren de appartementen en eengezinswoningwijken onvoldoende voor alle zes de psychologische behoeften. Dit geeft een aannemelijke verklaring waarom het vaak deze wijken zijn met structureel lagere waardering van het vastgoed, zeer geringe waardeontwikkeling en hoge doorstroming van verhuurders.

Er is volgens de Grote Woontesten een overschot aan suburbane woonwijken en een tekort aan stedelijke leefomgevingen. Met woonmilieutransformatie kan het overschot aan suburbane leefomgevingen worden gereduceerd en nieuwe stedelijke leefomgevingen worden gecreëerd.

3.3 Overige overwegingen

Afschermen groenstructuren

Langs veel suburbane wegen zijn langgerekte groenstructuren aangelegd. De kwaliteit van het groen is echter niet optimaal doordat er geen rust en stilte heerst. Bebouwing langs of deels op suburbane wegen schermt het langs liggende groen af van verkeersgeluid en creëert rust en verblijfskwaliteit.

Sociale veiligheid

Toevoegen van bebouwing maakt suburbane wegen weer onderdeel van de stad. Vooral 's avonds voelen de brede suburbane wegen onveilig aan door gebrek aan natuurlijke surveillance, of wel 'ogen op straat'. Maar ook het ontbreken van vluchtroutes en deuren om aan te kloppen maakt dit tot plekken die onveilig aanvoelen, ook al hoeft er nooit iets te zijn gebeurd. Door woningen direct aan deze wegen te zetten, wordt dit probleem verholpen.

Klimaatadaptatie en hittestress

Binnenstedelijk bouwen stuit snel op argumenten op het gebied van klimaatadaptatie en hittestress. Brede bermen worden in dat opzicht als een positieve ontwikkeling gezien. De naoorlogse suburbane woonwijken kennen qua klimaatadaptatie en hittestress ruimtelijk minder opgaven. Er is een overmaat aan 'onbestemd' groen aanwezig waardoor er geen hittestress is en regen op veel plekken de grond in kan. Het vervangen van te veel aan asfalt voor klimaat neutrale woningbouw is over het algemeen een duurzame keuze. Duurzamer dan het alternatief van nieuwe nieuwbouw locaties in laag gelegen polders.

Duurzame mobiliteit

Met invoering van eenrichtingsverkeer en lokale circulatiesystemen op suburbane wegen wordt veel ruimte vrijgespeeld voor woningbouw. Maar het heeft ook een positief effect op het mobiliteitsgedrag en de doorstroming van het verkeer.

Met invoering van meer eenrichtingsverkeer komt er een voorkeursconnectiviteit voor langzaam verkeer. Veel locaties worden te voet of met de fiets sneller bereikbaar dan met de auto. Tegelijkertijd heeft invoeren van eenrichtingverkeer een positief effect op de doorstroming van het autoverkeer. De capaciteit van kruispunten neemt toe doordat er minder kruisend verkeer is. Hierdoor hoeft er minder te worden gewacht en is er minder uitstoot en energie verbruik. Dit blijkt ook uit de werkwijze van postbedrijf DHL. DHL plant de routes van postwagens zo in, dat er zo min mogelijk linksaf wordt geslagen. Hierdoor wordt wel omgereden, maar er hoeft veel minder te worden gewacht waardoor enorme hoeveelheden energie en tijd worden bespaard.

Invoering van eenrichtingsverkeer en/of afsluiting van wegen blijkt uit onderzoek ook nog eens gemiddeld een reductie van het autoverkeer met 20% teweeg te brengen, zonder dat de verkeersdruk elders toeneemt¹. Er wordt in plaats van de auto dan vaker voor lopen, fiets of OV gekozen.

Fijnstof, geluid en wonen langs wegen

Het idee van bebouwen van breed opgezette wegen betreft vooral wegen die minder worden gebruikt dan de weg aankan. Desalniettemin is er langs deze wegen meer verkeersgeluid en fijnstof dan in achtergelegen bebouwing. Hierdoor is de levensverwachting van de bewoners een aantal maanden lager. Ontwikkelingen richting het schonere en stillere elektrisch rijden en 'stil asfalt' zullen op den duur deze problematiek

¹ 1: <https://www.newscientist.com/article/mg15721180-200-roadblocks-ahead/>

grotendeels oplossen. Bestaande stadstraten zijn ondanks deze problematiek vaak zeer gewilde woonlocaties.

Bomenkap en groen kwaliteit van bermen

Langs suburbane wegen staan soms volgroeide bomen. Deze hoeven bij bebouwing niet per se te worden gekapt. Een van de bouwkundestudenten van de TU Delft liet in de eerder genoemde studie zien dat het niet nodig is om een bouwterrein altijd helemaal kaal te maken. Zij heeft een ontwerp gemaakt waarin om de bestaande bomen langs de weg heen werd gebouwd. Er kan bij gebiedsontwikkeling ook rekening worden gehouden met bestaande kwaliteiten zoals volgroeide bomen en oude gebouwen.

Hoe dan ook: als binnenstedelijke ruimte niet wordt benut, zullen uiteindelijk op de nieuwe uitleglocaties en langs de te verbreden wegen er naartoe altijd meer bomen sneuvelen. Bermen zijn groen maar voegen in de al groene suburbane wijken weinig toe aan de ruimtelijke kwaliteit. In stedelijke wijken kan verwijderen van asfalt wel veel bijdragen aan groenkwaliteit, klimaatadaptatie en hittestress.

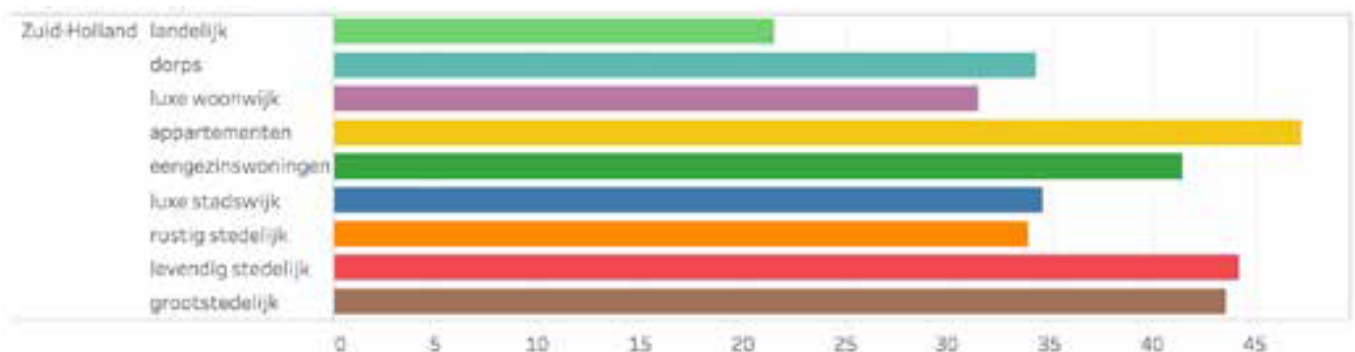
TOD/lagere parkeernormen

Woonmilieutransformatie via 'rightsizing streets' kan het best betaalbaar en haalbaar worden gerealiseerd als dat met een lagere parkeernorm wordt gedaan. In veel profielen is niet zo veel ruimte dat er ook aan twee kanten geparkeerd kan worden en zal OV-georiënteerd bouwen de beste optie zijn. Dit verdichtingsconcept leent zich dan ook het best voor suburbane woonwijken die dicht tegen de oude centra liggen en al een goede OV-ontsluiting en nabijheid van voorzieningen kennen zodat lopen en fietsen de meest ideale manieren van vervoer zijn. Op deze plekken is uitbouwen van de stedelijke leefomgeving ook het meest haalbaar omdat er wordt aangesloten op bestaande stedelijkheid.

Gemeenteground

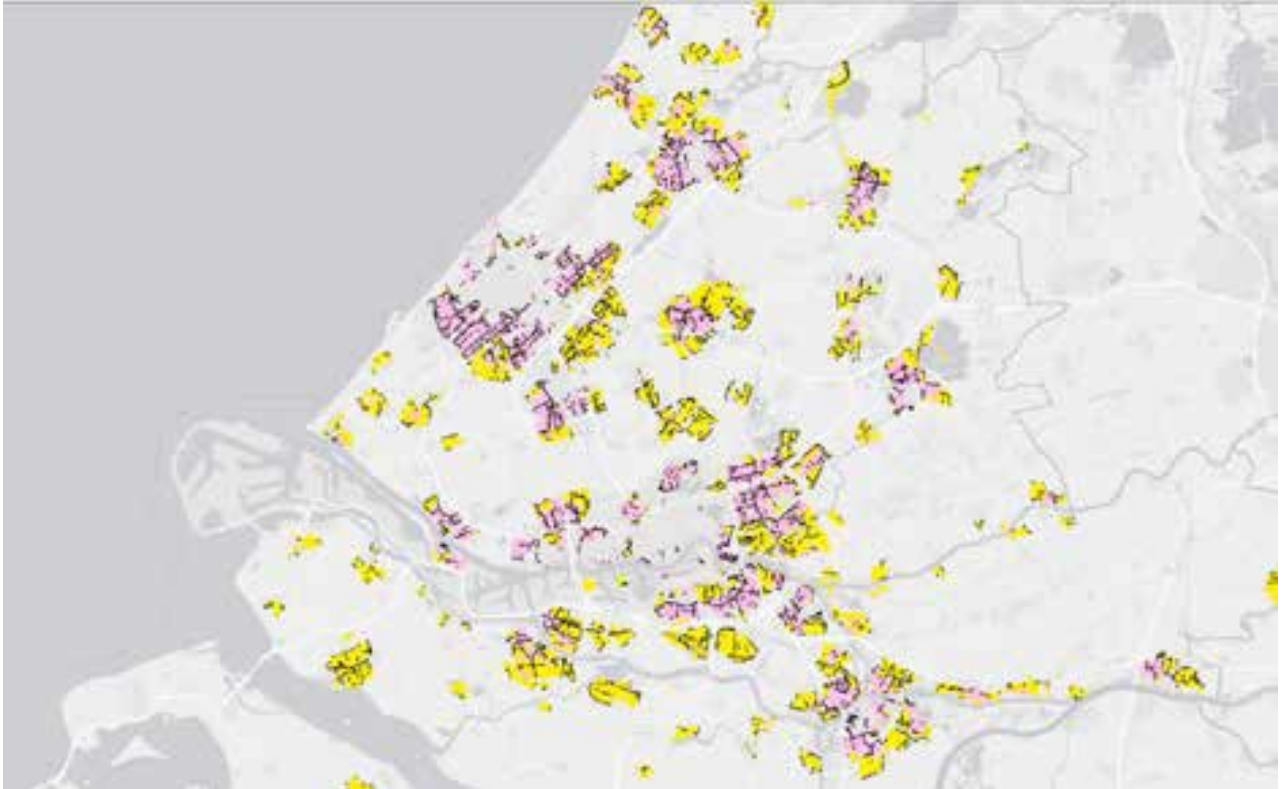
De suburbane woonmilieus (groen en geel in tabel 3) nemen 68% van de ruimte voor woningen voor hun rekening. Dit is de vrijwel complete naoorlogse voorraad. In deze suburbane wijken is het grondbezit van de gemeente hoog vergeleken met de vooroorlogse rustig stedelijke woonmilieus.

In de appartementenwijken is het percentage gemeentelijk grondbezit ruim 47% en in de suburbane eengezinswoningwijken iets meer dan 41%. Hier liggen grote hoeveelheden gemeenteground. Dit is grond die nu geld kost voor aanleg, beheer en onderhoud maar bij herinrichting en verkoop juist geld op kan leveren.



Tabel 3: Percentage opp. gemeenteground t.o.v. totaal woonmilieu-oppervlakte. Bron: BGT bewerking PZH.

4. Infrastructuur is ruimte: in potentie plek voor 25.000 woningen



Afbeelding 10: Overgedimensioneerde suburbane wegen (de zwarte lijnen) in appartementenwoonwijken (roze) en eengezinswoningwijken (geel). Bron: <http://staatvan.zuid-holland.nl/Paginas/Factsheets/Kansenkaart-Slimruimtegebruik.aspx>

Zeer breed opgezette suburbane wegen komen overal in Zuid-Holland voor. De provincie Zuid-Holland heeft een analyse gedaan om te onderzoeken waar die allemaal liggen en hoeveel van dit soort suburbane wegen zich lenen voor bebouwing. Er is hiervoor bekeken waar bebouwing langs wegen in suburbane woonwijken ontbreekt. Als er binnen 20 meter vanaf het hart van de rijbaan geen bebouwing werd aangetroffen is dit beschouwd als een plek waar ruimte is voor ontwikkeling. In bovenstaand afbeelding zijn deze wegen zwart weergegeven.

Dit levert in totaal 400 kilometer weg op waar in theorie langs en deels op gebouwd zou kunnen worden. Uitgangspunt is dat van die 20 meter een bescheiden 10 meter berm en/of weg uit het wegprofiel kan worden genomen. Zoals het voorbeeld van de Machiel Vrijenhoeklaan op afbeelding 2 (blz.7) laat zien is 10 meter voldoende ruimte voor inpassing van woningen.

Als bij een voorzichtige inschatting maar 30% van de 400 kilometer van deze suburbane wegen ook echt gebouwd kan worden, ligt hier afhankelijk van de pandbreedte en aantal woonlagen ruimte voor tussen de 15.000 en 25.000 woningen.

Hierbij zijn de grotere doorgaande wegen en wegen langs bedrijventerreinen nog buiten beschouwing gelaten. Bovenstaande aantallen zijn ook in dat opzicht voorzichtig.

De Afrikaweg in Zoetermeer toont echter dat bebouwing daar ook mogelijk is. De Beatrixlaan die Rijswijk-Buiten opdeelt in twee suburbane wijken, had bijvoorbeeld ook een centrale stedelijke as kunnen vormen tussen nu twee nieuwe suburbane wijken. Vaak kan er meer uit het profiel wordengehaald, zoals het voorbeeld van de Hofzichtlaan laat zien. Maar de studie van de bouwkunde studenten van de TU-Delft toont dat ook 5 meter in het profiel al voldoende ruimte kan zijn om een woning te bouwen.

Hypothetisch rekenvoorbeeld van kosten en opbrengsten

Grootschalig beheer en onderhoud van een vierkante meter weg kost ca. € 30. Complete vervanging van een weg, bijvoorbeeld na rioolvervanging kost ca. € 80,- per vierkante meter. In dit rekenvoorbeeld wordt voor de kosten van onderhoud en/of vervanging € 50,- per m² per 15 jaar aangehouden. Voor een stuk weg van 10 meter breed waarvan 4 meter berm en 6 meter asfalt, ligt over een lengte van 30% van de 400 kilometer, een kostenpost aan beheer en vervanging van € 40.500.000 (6 meter x 133.000m x € 50/m²). Als deze grond door de gemeenten wordt uitgegeven bij een gemiddelde grondprijs van €300/m² levert dit €405.000.000,- op. Als deze hoeveelheid grond voor nieuwbouw aangekocht moet worden in weilanden bij een prijs van gemiddeld € 50m², kost hetzelfde oppervlak aan grond € 67.500.000,-.

Totaal kan bebouwen van deze verkeersruimte gemeenten in theorie ca. € 500.000.000,- opleveren aan opbrengsten en besparingen. Als de volledige potentie langs de 400 kilometer overgedimensioneerde wegen wordt benut, kan het oplopen tot een bedrag van € 1.500.000.000. Dat is vergelijkbaar met het bedrag dat gemeenten in Zuid-Holland gezamenlijk nodig denken te hebben voor de binnenstedelijke woningbouw opgave.

Resumé

De provincie wil dat binnenstedelijke ruimte optimaal gebruikt wordt. Alleen dan kan de open ruimte buiten de stad behouden blijven. Daarom doet de provincie deze handreiking in de hoop gemeenten te inspireren en kansen niet te laten liggen.

Als binnenstedelijke verkeersruimte en aanliggende bermen ook worden meegenomen blijkt er veel meer binnenstedelijke ruimte te zijn voor woningbouw dan de onderzoeken van PBL, Deltametropool en VNG weergeven. Creatiever kijken naar ruimte levert veel mogelijkheden op. Niet alleen ruimtelijk maar ook sociaal, economisch en financieel. Er ontstaat in de meest conservatieve schatting ruimte voor tussen de 15.000 en 25.000 woningen.

Met stadstraten kunnen we weer bruisende leefomgevingen en vitale gemeenschappen creëren. Stadstraten zijn de onmisbare 'dansvloer voor het straatballet' dat stadsfilosoof Jane Jacobs met de komst van de auto en de moderne 'steden'bouw teloor zag gaan. Door stapeling van de verschillende ruimtelijke en verkeerskundige normen kunnen de omgevingen waar veel mensen het liefst in leven en psychologisch het best in functioneren, nu niet meer gecreëerd worden. Door normenstapeling van onder andere wegontwerp, verkeersdoorstroming en parkeernormen ontstaan overal dezelfde suburbane woonmilieus.

De nieuwe Omgevingswet biedt kansen om de gevraagde soort leefomgeving weer als uitgangspunt te nemen en te kijken naar wat er nodig is om die omgeving te creëren. Niet de ruimtelijke norm staat dan centraal maar de ruimtelijke vorm: van norm naar vorm.