



Dordrecht:

Herstructurering in Vogelaarwijk zorgt voor **beter fietsklimaat**

Karin Broer

Dordrecht grijpt de herstructurering van Vogelaarwijk Wielwijk aan om een deel van de doorgaande autoroute om te vormen tot een parklint voor fietsers, voetgangers en spelende kinderen.




Vier oude wijken in Dordrecht West worden verbouwd: Oud Krispijn, Nieuw Krispijn, Wielwijk en Crabbefhof. De laatste twee zijn Vogelaarwijken, wijken die extra financiering krijgen om de fysieke, sociale en economische problemen te lijf te gaan. In het naoorlogse Wielwijk staan veel kleine flatwoningen die niet goed geïsoleerd zijn en niet gemakkelijk zijn te renoveren. Een deel van die woningen wordt gesloopt. De opgave was om daar 'grotere en meer grondgebonden huizen voor terug te bouwen', vertelt de stedenbouwkundige van de gemeente, Arij van der Stelt. Liefst moeten er net zo veel huizen terugkomen als er verdwijnen, een eis die bij veel van dit soort herstructureringsprojecten wordt gesteld. 'Eigenlijk een onmogelijke opgave', zegt Van der Stelt. Wielwijk heeft het voordeel dat het vrij ruim is opgezet met veel groen, vanuit de licht-, lucht-en ruimtefilosofie van na de oorlog. Maar al het groen offeren voor huizen met een tuin, is geen optie. Van der Stelt: 'Je wilt juist de dingen behouden die kwaliteit hebben.' In het huidige plan worden 1000 woningen gesloopt en komen er 900 voor terug.

Bewoners kiezen voor Parklint

Stedenbouw is in de ogen van Van der Stelt een ingewikkelde puzzel die als het goed gaat voornamelijk winnaars oplevert. In Wielwijk begon de puzzel met de sloop van 200 woningen langs de A16, die qua geluid en luchtkwaliteit geen goede woonkwaliteit konden bieden. Van der Stelt: 'Het begint met de constatering dat je die strook bij de A16 niet kunt gebruiken voor woningbouw. Wat kan dan wel? Groen is overwogen, water. We hebben ook een forse opgave op dat gebied. 10 procent van het oppervlak moet voor wateropvang bestemd zijn, dat was vroeger 6 procent. Uiteindelijk is gekozen om van de ruimte een verkeersruimte te maken.' Zo kon de drukke doorgaande autoroute door de wijk aan de buitenkant worden geprojecteerd. Een centrale as in de wijk kwam dan vrij voor een groene ontmoetingsruimte.

Van der Stelt: 'Het omleggen van een weg is een dure maatregel. Hoe ga je dat financieren? Gekozen werd om in de rand



-  nieuwe autoroute aan de rand van de wijk
-  bestaande autoroute wordt parklint
-  nieuwbouw villa's en fietsroute

van het park aan de zuidkant van de wijk dure villa's neer te zetten. De huizen worden gesitueerd met de voorkant naar de fietsroute door het park die daardoor sociaal veiliger wordt.' Dit plan is intensief met de bewoners van Wielwijk besproken en die bleken er veel voor te voelen. Ze leveren weliswaar een stuk park in, maar dat ligt voor veel mensen toch erg aan de rand van de wijk en ze krijgen er in het hart van de wijk een ontmoetingsruimte bij: het parklint.

Voor dit 200 meter lange tracé kwamen bewoners met ideeën:

De transformatie van Trompweg als parklint in de wijk Wielwijk.

Ook campagne Wielwijk fietst!

Niet alleen op infrastructureel niveau wordt het fietsen gestimuleerd. Ook is in Wielwijk in het najaar de campagne *Wielwijk fietst!* gestart om het langzame verkeer, in het bijzonder fietsen, te stimuleren. Met maatregelen als fietslessen voor diverse doelgroepen en fietssafari's voor de oudere jeugd wordt geprobeerd het fietsgebruik te vergroten. Voor dat project heeft de gemeente Europese subsidie binnengehaald.

Wijken voor de fiets

Met het door het ministerie van VROM gesubsidieerde project *Wijken voor de fiets*, probeert de Fietzersbond ervoor te zorgen dat de Vogelaarwijken ook voor fietsers, voetgangers en spelende kinderen een prettiger omgeving worden. De bond werkt hiervoor samen met gemeenten, bewonersgroepen en woningbouwcorporaties. Een van de instrumenten die de bond inzet is de 'omgekeerde ontwerpwijze' van emeritus hoogleraar Boudewijn Bach, waarbij eerst met lijnen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen voor fietsers op de kaart worden gezet. Op die manier wordt duidelijk waar de belangrijkste conflictlocaties met het autoverkeer liggen. Ook adviseert de bond op het gebied van fietsparkeervoorzieningen, bergingen en de routes daarnaar toe. Een veilige schoolomgeving voor kinderen krijgt nadrukkelijk aandacht. Sinds 2006 heeft de Fietzersbond de fietswensen en loop- en speelroutes in kaart gebracht in vijf wijken: Transvaal (Den Haag), Kanaleneiland (Utrecht), Wielwijk (Dordrecht), Kerckebosch (Zeist) en de vinexlocatie Stadshagen (Zwolle).



een kindlint dat voor kinderen interessante bestemmingen aan elkaar knoopt, er is een 'honderdbankenplan'. In ieder geval komt er een doorgaande fietsroute, zo krijgen fietsers een rechtstreekse kortere verbinding door de wijk en moet de auto straks een flinke slinger maken.

Eenrichtingverkeer schept ruimte

De verwachting is dat de slinger zal helpen het sluipverkeer door de wijk in te perken. Ook door de aanleg van een fly-over buiten de wijk zal naar verwachting het verkeer in de wijk afnemen. Deze afname van het autoverkeer maakt het mogelijk rond het wijkwinkelcentrum eenrichtingsverkeer in te voeren. Van der Stelt: 'Daardoor kan je de fysieke ruimte voor de auto terugdringen. We gaan de weg terugbrengen tot 3,5 meter. Dat verbetert de oversteekbaarheid van de weg vanuit de wijk naar het winkelcentrum en er is plek voor fietspaden, trottoirs, een strook voor bomen.'

Over de details rond die winkelcentrumlus wordt de komende tijd gediscussieerd. De geprojecteerde hoeveelheid verkeer is zo laag dat het instellen van een 30-kilometergebied mogelijk is. Maar dat is nog geen gelopen koers. Van der Stelt: 'Het blijft toch een gebiedsontsluitingsweg en in de raad klinkt nu al het geluid dat er niet overal 30 kilometer moet worden ingevoerd,

omdat het niet te handhaven is.' Ook zal de precieze vormgeving rond de school, die ook bij het winkelcentrum ligt, het verblijfsklimaat bepalen. Van der Stelt: 'Ga je het daar ouders die met de auto komen gemakkelijk maken door parkeerhavens te maken of laat je dat achterwege?'

Het plan dat eigenlijk Houtense principes gebruikt - de autoroute aan de buitenkant, de fietsroute direct en korter - had voor fietsers en voetgangers nog beter kunnen uitpakken als de doorgaande autoroute niet via het winkelcentrum was geleid, maar ook in het noorden van de wijk de A16 was blijven volgen. Dat was een stap te ver, volgens Van der Stelt. 'De winkeliers waren erg op hun qui-vive. Ze wilden wel bereikbaar blijven voor de auto. Het economische belang van bereikbaarheid per auto, daar moet je als stedenbouwkundige ook rekening mee houden.'

Arij van der Stelt :

'De auto heeft de afgelopen tijd te veel ruimte gepakt.'

Eén kant van singel voor fietsers

Ook in Nieuw Krispijn krijgt het autoverkeer op sommige plekken minder ruimte, zoals op de Nassauweg. Nu nog een

In Oudelandshoek ontwierp Van der Stelt woonhuizen waar de auto niet voor de deur staat, maar verstopt is op een parkeerpleintje aan de achterkant. De fiets staat nog niet bij de voordeur, maar het idee is toch het autogebruik uit gemakzucht op de korte afstanden zo wat terug te dringen.



Een naoorlogse singel met aan twee kanten van het water autoverkeer in beide richtingen wordt aan één kant domein van het langzaam verkeer.



naoorlogse singel met aan twee kanten van het water autoverkeer in beide richtingen. Na herstructurering wordt de oostkant het domein van het langzame verkeer: er komt een wandelroute langs het water en een doorgaande fietsroute die straks onderdeel is van de voor scholieren optimale route van het station naar het 'leerpark' waarin diverse scholen zijn gevestigd. Helemaal autovrij kan de oostzijde niet gemaakt worden. Er ligt een begraafplaats die bereikbaar moet zijn voor auto's. En aan de noordzijde bevindt zich een zorgcentrum waar taxi's moeten kunnen komen en laad- en losverkeer.

'Het gaat er niet om één belang, dat van fietsers, het gaat om alle belangen zo goed mogelijk te dienen.'

Fietsbelangen

Gevoel voor de fiets heeft hij altijd gehad, maar de stedenbouwkundige van Dordrecht wil zeker niet te boek staan als iemand die alleen het fietsbelang dient. 'In stedenbouw heeft alles met alles te maken. Het gaat er niet om één belang, dat van fietsers, het gaat om alle belangen zo goed mogelijk te dienen.'

Hij vindt niet dat de auto automatisch meer aandacht krijgt dan de fiets in dit soort grotere stedelijke vernieuwingsprojecten. 'Dat is gelukkig aan het veranderen. Ik denk dat er veel genuanceerder wordt gedacht: de auto is enerzijds een gegeven dat niet is weg te denken, anderzijds ziet iedereen dat de auto de afgelopen tijd te veel ruimte heeft gepakt. In een transformatie

zoals hier in Wielwijk probeer je die auto dan weer wat terug te duwen.'

De Fietsersbond is in het kader van Wijken voor de fiets (zie kader) bij de plannen in Wielwijk betrokken. Hoeveel invloed heeft de bond gehad? Van der Stelt: 'Ook zonder de Fietsersbond waren we hier wel op uit gekomen. Voor mij gaat het erom alle belangen goed te dienen. De Fietsersbond is er in een later stadium bij gekomen. We hebben gezegd: dit hebben we bedacht, kijk er eens naar. Net zoals we de plannen met bewoners, winkeliers en anderen steeds uitgebreid hebben besproken.' De Fietsersbond heeft wel op detailniveau bijgedragen, vindt Van der Stelt. 'Bijvoorbeeld aan de plek van het tweerichtingsfietspad rond het winkelcentrum in Wielwijk, leg je dat aan de buitenkant of aan de binnenkant? Ook nu overleggen we over de details rond de school bijvoorbeeld.' Mons Stolper van de Fietsersbond vindt dat de gemeente 'behoorlijk goede uitgangspunten hanteert', maar bij de lus rondom het winkelcentrum is het wel opletten geblazen. 'We houden vooral ook de oversteekbaarheid in de gaten. Het mag geen barrière worden. Eigenlijk is de nieuwe schoollocatie niet gunstig gekozen.' Collega Henk Hendriks is vooral gecharmeerd van het terugbrengen van het sluipverkeer. 'Dat er nu 30 kilometer kan worden ingevoerd is een prestatie. Ook de solitaire fietsroute van het ziekenhuis via het parklint tot het wijkwinkelcentrum is een duidelijk winstpunt van het stedenbouwkundige plan.'

Arij van der Stelt: 'Stedenbouw is een ingewikkelde puzzel die als het goed gaat voornamelijk winnaars oplevert.'