

# ReNew Urbanism



---

*Afbeelding op de voorzijde:*

*Zicht op een deel van Lucca, Italië; één van de inspiratiebronnen van het New Urbanism  
([www.donandamanda.blogspot.com](http://www.donandamanda.blogspot.com))*

---

# ReNew Urbanism

Een onderzoek naar de toepasbaarheid van  
het New Urbanism bij de herontwikkeling  
van de naoorlogse Krachtwijken

Afstudeerscriptie Master City Developer

ir. Roel Menting  
MCD 6, studentnummer: 327440  
september 2010

afstudeerbegeleider: dr. Willem van Winden



---

*“Ik heb het verleden opnieuw verzonnen  
om de schoonheid van de toekomst te zien”*

**Louis Aragon**  
*Frans dichter (1897-1982)*

---

## VOORWOORD

Tijdens het doorlopen van de opleiding Master City Developer komt op een gegeven moment het punt waarop een onderwerp voor een afstudeerscriptie geformuleerd moet worden. Aangezien ik vanuit mijn dagelijkse praktijk bij Ceres projecten al regelmatig actief ben in één van de naoorlogse Krachtwijken, te weten Den Haag Zuidwest, lag het voor de hand om hier wat mee te doen. Tegelijkertijd kwam ik in aanraking met een stedenbouwkundige concept geheten het “New Urbanism”, waarbij het enthousiasme van de bewoners enerzijds en het gemak waarmee dit door sommige stedenbouwers en architecten werd afgedaan als zijnde retro en geen “echte” stedenbouw mij intrigeerde. Een combinatie van beide onderdelen hebben geleid tot het onderwerp van dit rapport.

De afstudeerperiode zelf was een intensieve, hectische, maar ook inspirerende periode, waaraan veel mensen gemerkt en ongemerkt hun bijdrage hebben gegeven. Allereerst wil ik mijn begeleider Willem van Winden bedanken voor zijn inzichten en adviezen, waar ik mijn voordeel mee kon doen. Daarnaast wil ik al mijn collega's bij Ceres projecten bedanken voor hun tijd en begrip en in het bijzonder voor de geboden mogelijkheid om deze studie te volgen. Ook familie en vrienden bedankt. Jullie hebben het soms met wat minder aandacht moeten stellen, echter er was altijd begrip van jullie kant. Maar bovenal wil ik mijn vrouw Annemieke bedanken voor haar begrip en geduld. Zeker met de geboorte van onze dochter Sofie legde mijn studie een grote claim op ons leven, echter zij paste zich altijd aan om te zorgen dat ik tijd aan mijn studie kon besteden. Annemieke en Sofie: het is weer tijd voor ons.

Met deze scriptie komt een einde aan een leerzame en boeiende periode. Ik zal de colleges met mijn mede MCD-studenten, met alle discussies en reflecties op waar we nu eigenlijk mee bezig zijn, zeker gaan missen, maar het is mooi geweest zo.

Roel Menting  
Alphen aan den Rijn, september 2010



---

## SAMENVATTING

In een veertigtal wijken in Nederland blijft de kwaliteit van de leefomgeving door een opeenstapeling van problemen flink achter bij die van andere wijken in de stad. In deze wijken komen complexe maatschappelijk problemen, een verloederde woon- en leefomgeving en een hoge (jeugd)werkloosheid en weinig werkgelegenheid veelvuldig en naast elkaar voor. Deze veertig wijken worden ook wel de Krachtwijken genoemd. Van deze veertig Krachtwijken zijn er achtentwintig te rekenen tot de naoorlogse stadsuitbreidingen tot midden jaren '70. Dit was vooral een periode van suburbanisatie, waarbij ook het modernisme hoogtij vierde. In deze naoorlogse Krachtwijken blijkt een deel van de problemen te ontstaan door de suburbane, modernistische uitgangspunten.

In de jaren '70 en '80 begon er als reactie op de monotone, autogedreven suburbs een tegenbeweging te ontstaan welke uitging van het creëren van duurzame functionele wijken, waarbij gekeken werd naar stedenbouwkundige uitgangspunten van succesvolle historische stedelijke patronen en getracht werd deze te evenaren en te moderniseren. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een stedenbouwkundige stroming geheten het New Urbanism. Het New Urbanism kan omschreven worden als een stroming binnen de twintigste eeuwse stedenbouw, welke een alternatief wil bieden voor de ontwikkeling van autoafhankelijke uitgestrekte suburbs. Centraal staat het maken van een betere toekomst, door middel van het verhogen van de kwaliteit van het leven door betere omgevingen te creëren voor woningen en door het nastreven sociale cohesie binnen een stad, dorp, wijk of buurt.

Gezien de uitgangspunten van het New Urbanism en de problemen in de naoorlogse Krachtwijken is het interessant om te onderzoeken in hoeverre het New Urbanism toepasbaar is bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken. De hoofdvraag van dit onderzoek luidt dan ook:

*In hoeverre is het New Urbanism toepasbaar bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken?*

Om deze hoofdvraag te kunnen beantwoorden is allereerst gekeken naar wat de huidige stedelijke tendensen zijn en in hoeverre het New Urbanism hier op lijkt aan te sluiten. Dit is van belang om aan te kunnen geven in hoeverre het New Urbanism als concept past binnen de ontwikkeling van steden in deze tijd.

Hiertoe zijn eerst een aantal belangrijke stedelijke tendensen onderscheiden. Bij deze stedelijke tendensen zijn belangrijk geachte locatiefactoren geïdentificeerd. Vervolgens is het New Urbanism gedefinieerd, samen met de principes en de beoogde effecten.

Uit een vergelijking van de principes van het New Urbanism met de onderscheidde locatiefactoren blijkt dat het New Urbanism alle locatiefactoren dekt en daarmee lijkt te passen bij de huidige ontwikkeling van de steden. Het zwaartepunt bevindt zich rond de ruimtelijke kwaliteit, de behoefte aan een vertrouwde leefomgeving, de behoefte aan veiligheid en geborgenheid, en het streven naar duurzaamheid.

Aan de hand van de beschreven principes en effecten van het New Urbanism is gekeken naar bij welke problemen in de naoorlogse Krachtwijken een positief effect van het New Urbanism verwacht mag worden. Vervolgens zijn deze problemen geclusterd tot vijf hoofdproblemen.

Op basis van deze problemen in de naoorlogse Krachtwijken en de principes en effecten van het New Urbanism is een concept analysekader opgesteld. Dit analysekader is allereerst getoetst op basis van reeds aanwezig empirisch onderzoek en opgedane ervaringen met het New Urbanism, waarna het analysekader is aangepast. Vervolgens is gekeken in hoeverre dit aangepaste analysekader zichtbaar is in de testcase Amsterdam Bijlmermeer. Op basis van de hieruit geleerde lessen is het aangepaste analysekader, waar nodig, bijgesteld tot een definitief analysekader. Dit definitieve analysekader geeft inzicht in de toepasbaarheid van de principes van het New Urbanism op de onderscheiden problemen in de naoorlogse Krachtwijken en beschrijft tevens een aantal aandachtspunten bij het toepassen van de verschillende principes van het New Urbanism.

Uit het definitieve analysekader valt op te maken dat het New Urbanism over het algemeen goed toepasbaar lijkt bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken. De bij de conclusies

---

geformuleerde principes en aandachtspunten kunnen dan ook als handvatten, voor het opstellen van een stedenbouwkundig plan bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken, worden beschouwd.

Een reflectie op het New Urbanism met betrekking tot het analysekader omtrent stedelijke gebiedsontwikkeling leidt tot de veronderstelling dat het New Urbanism, als verondersteld integraal concept, redelijk goed het totale speelveld van stedelijke gebiedsontwikkeling lijkt af te dekken. Binnen dit speelveld kan de inhoud als startpunt van het New Urbanism gezien worden.

Binnen de inhoud kan het fysieke facet weer als startpunt worden gezien, waarbij vervolgens ook de andere facetten positief beïnvloed worden, en daarmee in beginsel de inhoud van een stedelijke gebiedsontwikkeling als geheel naar een hoger niveau getild wordt.

Wanneer gekeken wordt naar stedelijke gebiedsontwikkeling als een optimalisatieproces van ruimtelijke kwaliteit, marktkwaliteit en middelen lijkt het erop dat het New Urbanism dit optimalisatieproces in zijn geheel naar een hoger niveau tilt.

Het geheel overziend zou het New Urbanism wellicht als een soort katalysator in het proces van stedelijke gebiedsontwikkeling bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken kunnen functioneren en daarmee kunnen bijdragen aan de haalbaarheid hiervan.







---

# INHOUDSOPGAVE

|  |     |
|--|-----|
| VOORWOORD.....   | v   |
| SAMENVATTING .....   | vii |
| 1. INLEIDING .....   | 13  |
| 1.1 Aanleiding .....   | 13  |
| 1.2 Doel- en vraagstelling.....                              | 16  |
| 1.3 Onderzoeksstrategie.....                                 | 18  |
| 1.4 Afbakening onderzoek.....                                | 20  |
| 1.4 Wetenschappelijke relevantie .....                       | 24  |
| 1.5 Opbouw rapport.....                                      | 24  |
| 2. THEORIE STEDELIJKE TENDENSEN EN NEW URBANISM.....         | 25  |
| 2.1 Stedelijke tendensen .....                               | 25  |
| 2.2 Theorie New Urbanism .....                               | 28  |
| 2.3 Aansluiting New Urbanism op de stedelijke tendensen..... | 30  |
| 3. CONCEPT ANALYSEKADER NEW URBANISM EN KRACHTWIJKEN.....    | 33  |
| 3.1 Opzet concept analysekader.....                          | 33  |
| 3.2 Concept analysekader .....                               | 35  |
| 4. LITERATUURSTUDIE CONCEPT ANALYSEKADER .....               | 39  |
| 4.1 Literatuurstudie concept relaties .....                  | 39  |
| 4.2 Aangescherpt analysekader.....                           | 44  |
| 5. PRAKTIJKONDERZOEK AANGESCHERPT ANALYSEKADER .....         | 49  |
| 5.1 Casestudie Amsterdam Bijlmermeer .....                   | 49  |
| 5.1.1 Keuze case Amsterdam Bijlmermeer.....                  | 49  |
| 5.1.2 Inleiding Amsterdam Bijlmermeer.....                   | 50  |
| 5.1.3 Opzet casestudie .....                                 | 53  |
| 5.1.4 Onderzoeksmethode.....                                 | 53  |
| 5.1.5 Analyse praktijk Amsterdam Bijlmermeer .....           | 54  |
| 5.1.6 Conclusies case Amsterdam Bijlmermeer .....            | 66  |
| 5.2 Definitief analysekader .....                            | 69  |
| 6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....                          | 73  |
| 6.1 Conclusies.....  | 73  |
| 6.2 Aanbevelingen.....                                       | 78  |
| LITERATUURLIJST .....  | 79  |
| LIJST MET TABELLEN, FIGUREN EN AFBEELDINGEN.....             | 83  |
| BIJLAGE 1 Begrippen onderzoek.....                           | 87  |
| BIJLAGE 2 Stedenbouwkundige indeling Krachtwijken.....       | 89  |
| BIJLAGE 3 Probleeminventarisatie Krachtwijken.....           | 90  |
| BIJLAGE 4 Enquête Bijlmermeer .....                          | 93  |
| BIJLAGE 5 Resultaten enquête Bijlmermeer .....               | 95  |



---

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Tot halverwege de vorige eeuw waren steden voornamelijk georganiseerd als gemengde, beloopbare wijken [CNU, 2010c]. Echter door de ontwikkeling van met name de auto waren, sinds de jaren '60, van de vorige eeuw deconcentratie van mensen en werkgelegenheid de trend. Dit leidde tot monofunctionele gebieden in lage dichtheden, welke weer leidde tot een toename van het autoverkeer en een verder verlies aan open ruimte [Bontje, 2004].

Daarnaast gingen de suburbane uitbreidingen veelal uit van, de door het modernisme aangehangen principes van, licht, lucht en ruimte en waren zodoende zeer aantrekkelijk om naar toe te verhuizen. Daarbij waren deze woningen juist door de massabouw zeer betaalbaar. Het modernisme ging verder onder andere uit van functionele scheiding (monofunctionaliteit) en gaf de auto vrij baan [Katz, 1994].

Deze modernistische suburbane spreiding heeft er onder andere toe geleid dat er een grote afhankelijkheid van de auto is ontstaan, waarbij de ontwikkeling van een stad soms meer geleid werd door auto's dan door mensen. Door de toename van het autobezit treedt ook er meer verstopping en congestie op.

Verder leidden de lage dichtheden van het suburbane gebied tot relatief hoge kosten voor de infrastructuur en is door diezelfde lage dichtheid goed openbaar vervoer praktisch onmogelijk.

Op het lagere schaalniveau zijn er vaak stratensystemen zonder schaal en zonder continuïteit van voetgangerspaden. Ook is er gebrek aan identiteit en is de architectuur vaak abstract, formeel en op zichzelf staand. Tenslotte is er vaak sprake van sociale segregatie en isolatie en wordt het private belang boven het gemeenschappelijke belang geplaatst [Katz, 1994].



Figuur 1.1: Voorbeeld van een monofunctionele suburb in Denver, Colorado, Verenigde Staten [www.flatrock.org.nz]

In Nederland is bovenstaande ontwikkeling nog versterkt door een sterke overheidssturing op de woningmarkt na de Tweede Wereldoorlog, voortvloeiend uit de woningnood door de verwoestingen van de oorlog. Later volgden de geboortegolf, de gezinsverdunding en het recht op een zelfstandige woning vanaf het achttiende levensjaar, waardoor deze woningnood tot in de jaren negentig van de vorige eeuw aanhield. Voor de overheid voldoende redenen om zich hier actief mee te bemoeien. Tevens was de overheid eigenlijk de enige partij die voldoende financiële middelen kon aantrekken voor deze opgave en had zij vanwege de geleide loonpolitiek een belang bij het laag houden van de woonlasten, zodat de lonen ook niet teveel hoefden te stijgen [Bijndijk, 2007].

Onder andere de Woonruimtwet, de latere Huisvestingswet, de huursubsidie en koopsubsidies werden ingevoerd om het huisvestingsprobleem op te lossen en huisvesting voor brede lagen van de bevolking toegankelijk te maken. Deze rijksregelgeving, subsidieregelingen en bijbehorende centrale sturing konden op deze schaal en detaillering alleen bestaan bij het stereotype mensbeeld dat het volk bestaat uit allemaal mensen die dezelfde behoefte hadden met betrekking tot wonen. Ze wilden allemaal een ruime, betaalbare woning in het groen (vanwege de buitenspelende kinderen). Aangezien deze mensen niet over zelfstandig kapitaal beschikten wilden ze huren, en om de huur laag te houden bouwde je goedkope flats die precies aan de behoeften voldeden, gebaseerd op de principes van het functionalisme: licht, lucht en ruimte en dit eindeloos herhaald". De maakbare samenleving, waarin de overheid wist wat goed voor de mensen was, ten voeten uit [Bijndijk, 2007].

Al in de jaren '50 werd er in Nederland gewaarschuwd over het gebrek aan bedrijvigheid en levendigheid in de naoorlogse wijken, door het scheiden van wonen en werk. Daarbij werd er kritiek geuit op de eenvormigheid, waardoor nieuwe wijken teveel op elkaar leken en waardoor burgers

---

moeilijk trots konden zijn op hun wijk [Argioli, Dijken & Koffijberg, 2008]. In het buitenland ontstonden, als reactie op het ontstaan van de autogedreven, monotone suburbs, in de jaren '60 van de vorige eeuw ook al tegengeluiden. Onder andere Jacobs [1961] heeft in haar boek "Death and life of great American cities" geschreven over de mogelijkheden en bedreigingen voor grootstedelijke leefmilieus. In de jaren '70 en '80 begon er een stroming van architecten, planners en ontwikkelaars te ontstaan die geloofden in het creëren functionele, duurzame wijken van in plaats van suburbs. Hiertoe analyseerden zij de stedenbouwkundige uitgangspunten van succesvolle historische stedelijke patronen van voor de opkomst van de auto, en trachtten deze te evenaren en moderniseren [Ellis, 2002].

Uiteindelijk leidde dit onder andere tot de oprichting van het Congress for New Urbanism in 1993 [newurbannews, 2010], welke wordt gezien als de belangrijkste beweging omtrent het New Urbanism, hoewel er ook diverse andere bewegingen zijn [Ellis, 2002]. Belangrijke kopstukken van het New Urbanism zijn Andrés Duany, Elizabeth Plater-Zybek en Peter Calthorpe. In Europa zijn sterke aanhangers van deze stroming onder andere Leon Krier met zijn stedelijke visies en theoretische modellen voor de herstructurering van de Europese stad en de "patronen taal" theorieën van Christopher Alexander [CNUnext, 2010].

Het New Urbanism streeft naar het creëren van onderscheidende, beloopbare, compacte, levendige en functioneel gemengde buurten, zoals steden, dorpen, wijken en buurten rond de wereld al eeuwenlang zijn gebouwd [newurbanism; 2010]. Het Congress for the New Urbanism [2010a] geeft verder aan dat zij staat voor het herstellen van bestaande stedelijke centra en steden met samenhangende regio's, het herontwikkelen van uitgedijde suburbs in gemeenschappen van wijken, het beschermen van de natuur en het behouden van het gebouwde erfgoed.

Het Congress for the New Urbanism [2010a] ziet desinvesteringen in binnensteden, uitdijende suburbs, toenemende sociale segregatie, milieuvervuiling, verlies aan natuur en de afbraak van het gebouwde erfgoed als een onderling gerelateerde gemeenschapsopgave. Het New Urbanism omvat een scala aan ruimtelijke ideeën voor deze opgave, welke niet alleen meerwaarde hebben voor het stedelijke ontwerp, maar waarmee ook andere belangrijke doelen als groeimanagement, milieubescherming en stedelijke herontwikkeling bereikt kunnen worden [Ellis, 2002]. De meerwaarde van het New Urbanism ligt in de integrale benadering. In het New Urbanism zijn principes van diverse andere stromingen, zoals bijvoorbeeld functiemenging en duurzaamheid, verwerkt.



Figuur 1.2: Voorbeeld van het New Urbanism in Poundbury, Engeland [www.princes-foundation.org]

Bohl [2000] geeft aan dat het New Urbanism ingepast dient te worden in een breder scala aan economische en sociale programma's. Ook volgens het Congress for the New Urbanism [2010a] kunnen fysieke oplossingen alleen niet de sociale en economische problemen oplossen, maar economische vitaliteit, stabiliteit van de gemeenschap en een schoon milieu kunnen ook niet bereikt worden zonder een ondersteunend en samenhangend fysiek raamwerk. Volgens Plas & Lewis [1996] lijkt er overigens wel een relatie te zijn tussen het ontwerp van een stad (stedenbouw, architectuur) en het gemeenschapsgevoel (betrokkenheid, vervulling van behoeften, emotionele verbinding).

Tenslotte sluit volgens Henton & Walesh [1998] het New Urbanism beter aan op de demografische en economische trends als veroudering, kleinere huishoudens en kleine bedrijvigheid aan huis (bijvoorbeeld eenpitters) dan de monofunctionele suburbane wijken.

In Nederland komen de problemen van de suburbane stadsuitbreidingen het meest prominent naar voren in de naoorlogse Krachtwijken. Deze zijn veelal ontworpen met andere bedoelingen dan hoe ze momenteel gebruikt en ervaren worden. Er zijn een aantal maatschappelijke ontwikkelingen die grote gevolgen hebben gehad voor de positie en waardering van de naoorlogse wijken. De belangrijkste zijn [Wassenberg, 2004]:

- Gezinsverdunding, met als gevolg minder bewoners in de wijken.
- Minder voorzieningen en winkelcentra, als gevolg van het wegvallen van het draagvlak door minder bewoners van de wijken.

- 
- Vergrijzing van de buurt.
  - Autochtone instroom met lage inkomens, met als gevolg diverse leefstijlen bij elkaar.
  - De oorspronkelijke buitenwijken liggen nu in de stad.
  - De auto is het straatbeeld gaan domineren.
  - Het niet functioneren van de (semi-)openbare ruimte zoals bedoeld.

In de Nota Wonen [VROM, 2000] worden hoge ambities geformuleerd om de huidige naoorlogse wijken te transformeren van een weinig onderscheidende buiten-centrum categorie naar of centrum-stedelijke, of echt groen-stedelijke wijken. [Wassenberg, 2004]. Volgens Duany is de toegevoegde waarde die wijken van het New Urbanism de consument bieden juist de stedelijkheid. De consument krijgt straten waar hij in kan lopen, pleinen met winkels, terrassen en voorzieningen op loopafstand. Ze krijgen levendigheid, een straatleven. In de modernistische stedenbouw zit de denkfout dat dichtheid automatisch leidt tot stedelijkheid, maar de modernistische stad heeft nog nooit stedelijkheid opgeleverd [Luijten, 2010].

Gezien de uitgangspunten van het New Urbanism, de beleidsdoelstellingen en de problemen in de naoorlogse Krachtwijken is het interessant om te onderzoeken in hoeverre het New Urbanism toepasbaar is bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken.

---

## 1.2 Doel- en vraagstelling

### Doelstelling

Op basis van de inleiding kan de volgende doelstelling worden geformuleerd:

***Het doel van dit onderzoek is het onderzoeken van de toepasbaarheid van het New Urbanism bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken.***

### Vraagstelling

Om tot het doel van dit onderzoek te komen kan de volgende hoofdvraag gesteld worden:

***In hoeverre is het New Urbanism toepasbaar bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken?***

Deze hoofdvraag kan verder uitgesplitst worden in een aantal deelvragen waarmee uiteindelijk antwoord op de hoofdvraag gegeven kan worden. Voor dit onderzoek kunnen de volgende deelvragen gesteld worden, welke op hun beurt weer verder zijn uitgesplitst:

- 1) ***Wat is het New Urbanism en wat is haar positie in tendensen omtrent de ontwikkeling van steden?***
  - a) Wat wordt verstaan onder het New Urbanism en op welke problematiek tracht zij een antwoord te geven?
  - b) Wat zijn de principes van het New Urbanism?
  - c) Wat zijn de effecten van het New Urbanism?
  - d) Welke tendensen omtrent de ontwikkeling van steden kunnen worden onderscheiden?
  - e) Wat is de plaats van het New Urbanism in de tendensen omtrent de ontwikkeling van steden?
- 2) ***In hoeverre kan het New Urbanism een positieve bijdrage leveren aan het oplossen van de problemen in de naoorlogse Krachtwijken?***
  - a) Wat wordt verstaan onder de naoorlogse Krachtwijken?
  - b) Welke problemen spelen er in de naoorlogse Krachtwijken?
  - c) Op welke problemen in de naoorlogse Krachtwijken lijkt het New Urbanism een positieve invloed te hebben en kan naar aanleiding hiervan een concept analysekader worden opgesteld?
  - d) In hoeverre wordt het concept analysekader bevestigd door reeds uitgevoerd empirisch onderzoek en praktijkervaringen met het New Urbanism?
  - e) Dient het concept analysekader naar aanleiding van de bevindingen uit de vorige deelvraag bijgesteld te worden tot een aangescherpt analysekader?
  - f) In hoeverre is het aangescherpte analysekader in de praktijk zichtbaar in de case Amsterdam Bijlmermeer?
  - g) Dient het aangescherpte analysekader naar aanleiding van de bevinding in de case Amsterdam Bijlmermeer nogmaals bijgesteld te worden tot een definitief analysekader?
  - h) Hoe verhoudt het New Urbanism zich tot het analysekader omtrent stedelijke gebiedsontwikkeling als gebruikt bij de MCD-opleiding?

### Onderzoeksmodel

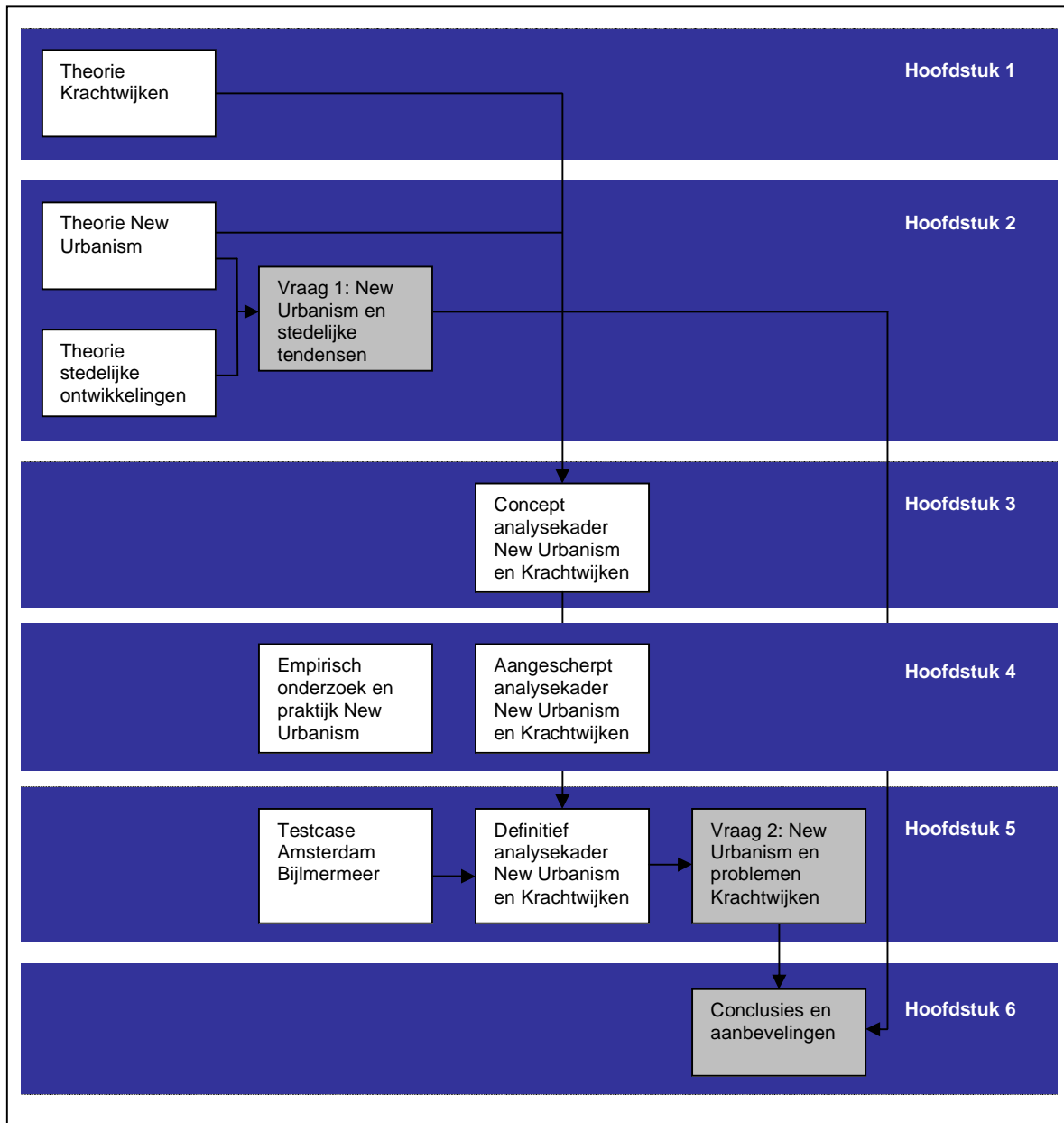
Om de hoofdvraag van dit onderzoek te kunnen beantwoorden en daarmee de doelstelling van dit onderzoek te kunnen realiseren dienen verschillende stappen gezet te worden. Het onderzoeksmodel is op de volgende pagina weergegeven. In dit onderzoeksmodel staat tevens aangegeven in welk hoofdstuk de verschillende stappen aan de orde komen.

Het onderzoeksmodel kan als volgt worden verwoord:

Bestudering van literatuur omtrent het New Urbanism en de ontwikkeling van steden leidt tot inzicht in het New Urbanism en haar positie in de tendensen rondom de ontwikkeling van steden in deze tijd. Samen met de bestudeerde literatuur over de naoorlogse Krachtwijken kan vervolgens een concept analysekader omtrent het New Urbanism en de naoorlogse Krachtwijken worden opgesteld. Dit analysekader wordt vervolgens aangescherpt aan de hand van eerder uitgevoerd empirisch onderzoek en reeds opgedane ervaringen met het New Urbanism tot een aangescherpt analysekader.



Vervolgens wordt in de testcase Amsterdam Bijlmermeer gekeken in hoeverre dit aangescherpte analysekader in de praktijk zichtbaar is, waarna met de eventuele lessen uit de praktijk het aangescherpte analysekader wordt bijgesteld tot een definitief analysekader. Op basis van dit definitieve analysekader en de inzichten in het New Urbanism en haar positie omtrent de ontwikkeling van steden in deze tijd worden de conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek geformuleerd.



Figuur 1.1: Onderzoeksmodel

---

### 1.3 Onderzoeksstrategie

Alvorens een theoretisch kader kan worden ontwikkeld waarmee antwoord op de onderzoeksvragen verkregen kan worden, dient duidelijk te worden welk materiaal gezocht wordt en hoe dit materiaal verzameld gaat worden. Dit laatste is de onderzoeksstrategie: een geheel met elkaar samenhangende beslissingen over de wijze waarop het onderzoek uitgevoerd gaat worden [Verschuren & Doorewaard, 1998]. Onderstaand wordt voor beide deelvragen uit de hoofdvraag de onderzoeksstrategie bepaald.

#### 1) *Wat is het New Urbanism en wat is haar positie in tendensen omtrent de ontwikkeling van steden?*

De vijf subvragen; “Wat wordt verstaan onder het New Urbanism en op welke problematiek tracht zij een antwoord te geven?”, “Wat zijn de principes van het New Urbanism?”, “Wat zijn de effecten van het New Urbanism?”, “Welke tendensen omtrent de ontwikkeling van steden kunnen worden onderscheiden?” en “Wat is de plaats van het New Urbanism in de tendensen omtrent de ontwikkeling van steden?”, kunnen allen beantwoord worden aan de hand van literatuuronderzoek.

Bij het literatuuronderzoek wordt gebruik gemaakt van zoekregisters en het zogenaamde sneeuwbalprincipe, waarbij omtrent een onderwerp een recente publicatie wordt gekozen en aan de hand van de literatuurverwijzingen hierin publicaties gevonden worden die verder op bepaalde aspecten ingaan, enzovoort. Het is dus een systeem van verwijzing op verwijzing [Verschuren & Doorewaard, 1998].

#### 2) *In hoeverre kan het New Urbanism een positieve bijdrage leveren aan het oplossen van de problemen in de naoorlogse Krachtwijken?*

De eerste twee subvragen; “Wat wordt verstaan onder de naoorlogse Krachtwijken?” en “Welke problemen spelen er in de naoorlogse Krachtwijken?”, kunnen beantwoord worden aan de hand van literatuuronderzoek, gelijk aan deelvraag 1.

Voor de beantwoording van de derde subvraag; “Op welke problemen in de naoorlogse Krachtwijken lijkt het New Urbanism een positieve invloed te hebben en kan naar aanleiding hiervan een concept analysekader worden opgesteld?”, wordt gebruik gemaakt van de antwoorden op deelvraag 1 en de eerste twee subvragen van deze deelvraag.

De vierde en vijfde subvraag; “In hoeverre wordt het concept analysekader bevestigd door reeds uitgevoerd empirisch onderzoek en praktijkervaringen met het New Urbanism?” en “Dient het concept analysekader naar aanleiding van de bevindingen uit de vorige deelvraag bijgesteld te worden tot een aangescherpt analysekader?”, worden eveneens beantwoord aan de hand van literatuuronderzoek, gelijk aan deelvraag 1.

Voor de beantwoording van de zesde en zevende subvraag; “In hoeverre is het aangescherpte analysekader in de praktijk zichtbaar in de casus Amsterdam Bijlmermeer?” en “Dient het aangescherpte analysekader naar aanleiding van de bevinding in de casus Amsterdam Bijlmermeer nogmaals bijgesteld te worden tot een definitief analysekader?”, dient de case Amsterdam Bijlmermeer bestudeerd te worden, waarbij getracht wordt een integraal beeld te krijgen van de case. Om het toeval zoveel mogelijk uit te sluiten zullen verschillende bronnen worden aangeboord. Dit heet bronnentriangulatie [Verschuren en Doorewaard, 1998]. De volgende bronnen zijn geselecteerd, samen met de volgende wijze van ontsluiting:

| Bronnen    |  | Ontsluiting    |
|------------|--|----------------|
| Literatuur | Diverse beschrijvingen en evaluaties van de ingrepen in de Bijlmermeer | Inhoudsanalyse |
| Personen   | Bewoners   | Enquête        |

Tabel 1.1: Bronnen casestudie en wijze van ontsluiting

De reden om voor literatuuronderzoek te kiezen is dat er al veel onderzocht en beschreven is in de Bijlmermeer. De Bijlmermeer is vanwege de diverse ingrepen en problemen één van de meest

---

onderzochte wijken van Nederland. Voor dit onderzoek is dankbaar van deze kennis gebruik gemaakt. De keuze voor het enquêteren van de bewoners komt voort uit het feit dat zij de ontwikkeling van de Bijlmermeer van dichtbij meemaken en zodoende als één van de beste hierover kunnen oordelen. Er is bewust gekozen om niet direct betrokkenen bij de herontwikkeling te interviewen, vanwege de grote kans op sociaal gewenste antwoorden.

De laatste subvraag; " Hoe verhoudt het New Urbanism zich tot het analysekader omtrent stedelijke gebiedsontwikkeling als gebruikt bij de MCD-opleiding?", komt aan de orde bij de conclusies en wordt dus beantwoord naar aanleiding van de onderzoeksresultaten.

---

## 1.4 Afbakening onderzoek

In deze paragraaf wordt het onderzoek afgebakend. Voor de definities van de gehanteerde begrippen in dit onderzoek wordt verwezen naar bijlage 1.

### Naoorlogse Krachtwijken

Dit onderzoek focust zich op de naoorlogse Krachtwijken aangezien in deze wijken het eerder beschreven proces, van suburbanisatie op basis van de principes van het modernisme en het functionalisme, heeft plaats gevonden en de gevolgen hiervan het duidelijkst zichtbaar zijn. Het New Urbanism is ontstaan als reactie op juist deze wijken en het is dus interessant om te zien of haar principes een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van de problemen daar.

Van de veertig benoemde Krachtwijken zijn er achtentwintig te rekenen tot de naoorlogse stadsuitbreidingen tot midden jaren '70 [Lörzin, Harbers, Schluchter, 2008]. Deze periode omvat de stedenbouwkundige perioden van de open bouwblokken (strokenbouw, stempels en hoven) tot de vrijstaande hoogbouw (zie bijlage 2). Dit is een relatief hoog aantal en wordt vanuit de fysieke kant onder andere veroorzaakt doordat de wijken monofunctioneel zijn en de oorspronkelijke opzet van de wijken, met onder andere veel collectieve buitenruimten, niet meer aansluit bij de huidige behoeften en gebruik [VROM-raad, 2009]. Het zijn wijken waarbij de veelvuldige herhaling van dezelfde elementen, een ver doorgevoerde collectiviteit en het ontbreken van functiemenging, zorgen voor een voorspelbare eentonige omgeving [Lörzing & Harbers, 2009]. Daarbij is de aanwezige woningvoorraad over het algemeen ook nog eens verouderd en sluit, met onder andere de overdaad aan vierlaagse portieketage woningen, ook niet meer aan op de huidige behoeften.

### Schaalniveau de wijk

De principes van New Urbanism zijn toepasbaar op diverse schaalniveaus, van de regio tot het bouwblok. Voor al deze niveaus zijn er specifieke aandachtspunten. Aangezien dit onderzoek zich richt op de toepasbaarheid van New Urbanism bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken, is het wijkniveau het schaalniveau waar vooral naar gekeken zal worden, met soms wel een doorkijk naar het lager schaalniveau van het bouwblok.

### Problemen in de Krachtwijken

De problemen in de Krachtwijken vragen om een integrale en systematische aanpak die over de grenzen van de leefgebieden van bewoners heengaat, waarbij ook voldoende wordt geanticipeerd op problemen die in de toekomst dreigen te ontstaan, zodat daar nu reeds een preventieve aanpak op kan worden gezet [VROM, 2007].

In het rapport "Actieplan Krachtwijken" van VROM [2007] worden concrete problemen opgesomd die spelen in de verschillende Krachtwijken. Deze problemen zijn weergegeven in bijlage 3. Daar is tevens een tabel opgesteld waarin de problemen zijn samengevat. Op deze problemen zal dit onderzoek zich focussen. Deze tabel is eveneens onderstaand weergegeven.

#### Samenvatting problemen Krachtwijken

1. Bewoners en zelforganisaties worden vaak onvoldoende betrokken bij allerlei zaken als herontwikkeling, leefbaarheid, etc., waardoor er weinig draagvlak is voor allerlei maatregelen.
2. De goedkope woningvoorraad heeft geleid tot een grote instroom van laag opgeleid, vaak allochtone huishoudens. Veel achterblijvers ervaren dit als bedreigend, waardoor ontmoetingen met andere bewoners ook afnemen.
3. Winkels en ondernemingen zijn moeizaam over de streep te trekken om zich daadwerkelijk in de wijken te vestigen of te blijven. Vooral als de draagkracht laag is kunnen winkels niet makkelijk overleven.
4. Er zijn vaak onvoldoende voorzieningen en deze zijn soms van slechte kwaliteit (scholen, multifunctionele wijk / servicecentra en culturele en sportcentra). Daardoor gaat ook een kans op talentontwikkeling in deze gebieden verloren.
5. Er zou nog meer een structurele, zichtbare, brede inzet tussen onder andere de politie, gemeente, corporaties, scholen en maatschappelijke organisaties op gang moeten komen. Dit op gebieden van veiligheid, aanpak hangjongeren, maar ook huisvesting, etc..
6. Voor oudere mensen die gehecht zijn aan de wijk, omdat ze er al hun hele leven wonen, ontbreken geschikte (zorg)woningen.
7. Waar sprake is van langdurige leegstand voorafgaand aan sloop en herstructurering, komt dit de leefbaarheid niet ten goede.
8. De inrichting van de openbare ruimte voldoet vaak niet, er zijn bijvoorbeeld te weinig sportveldjes, speelruimte en overige jongerenvoorzieningen. Ook ontbreekt het in een aantal wijken aan voldoende groen.
9. De doorstroming is in veel wijken groot; mensen die het zich kunnen veroorloven verhuizen naar andere wijken, dit komt de sociale cohesie niet ten goede.
10. De wijk schoon houden; in veel wijken is sprake van vuil op straat, graffiti en slecht onderhoud van de openbare ruimte.
11. Het ondernemerschap is de afgelopen jaren weliswaar toegenomen, maar de achterstand ten opzichte van andere wijken in de stad is nog niet ingelopen.
12. Het percentage schoolverlaters is zeer hoog, onder andere door onvoldoende geschikt aanbod van stageplaatsen.

13. De aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt moet beter.
14. Het werkloosheidspercentage in de meeste wijken is zeer hoog. Dit kan tot armoede en sociaal economische achterstand leiden. Daarnaast kan non-participatie sociale uitsluiting tot gevolg hebben.
15. Veel mensen uit de wijk die hoger op de maatschappelijke ladder staan doen hun kinderen buiten de buurt naar school; daardoor ontstaat segregatie in het onderwijs. Door de hoge concentraties niet-westerse leerlingen in de voor/vroegvoerschoolse opvang, de peuteropvang, de kinderopvang en de wijk scholen komen niet-westerse en autochtone leerlingen veel te weinig met elkaar in contact, waardoor er al vroeg in het bestaan van de kinderen etnische scheidslijnen ontstaan.
16. Bij grote groepen is sprake van taalachterstand bij aanvang van de basisschool. Het feit dat leraren veel tijd moeten besteden tijdens de lessen aan uitleg in verband met deze taalachterstand en de aandacht aan kinderen uit multiprobleem gezinnen gaat ten koste van de schooltaken en andere leerlingen.
17. Ouders en de jeugd zelf kunnen onvoldoende in hun eigen buurt terecht met vragen over opvoeden en opgroeien. Het aanbod van jeugdzorg is ontoereikend.
18. Het aantal mensen dat met de inburgering start en het rendement van de inburgering blijven achter. De mogelijkheden en kansen die er zijn om inburgering en participatie op wijkniveau integraal aan te pakken worden onvoldoende benut. Ook ontbreekt een vervolgtraject voor de inburgeraars, dat hun verdere ontplooiing en positie op de arbeidsmarkt kan versterken.  
Andere mogelijkheden om tot versterking van de integratie te komen worden onvoldoende benut. Bijvoorbeeld opvoedingsondersteuning, kennismakingsactiviteiten, culturele uitwisselingsprojecten, gecombineerde educatie voor ouders en kinderen, betrokkenheid van etnisch gemengde bewonersgroepen bij leefbaarheidinitiatieven in de wijk, integratie door sport, spel, cultuur en andere wijkactiviteiten.
19. In de Krachtwijken zijn verhoudingsgewijs veel minder mensen lid van een sportvereniging of deelnemer aan cultuurbeoefening en amateurkunst.
20. "Natuurlijke" plekken voor ontmoeting tussen autochtonen en allochtonen zijn schaars.
21. Overlast van jongeren veroorzaakt door rondhangen, vernielingen, kleine criminaliteit en verslaafden is groot.
22. In sommige wijken zijn veel winkels met een "duistere" achtergrond, zoals belwinkels, kappers die niet knippen, etc..
23. Veel Krachtwijken kennen een erg naargeestige openbare ruimte, welke tot een onveilig gevoel leidt.
24. Het gevoel van veiligheid in de wijk wordt vaak aangetast door een gebrek aan sociale cohesie.

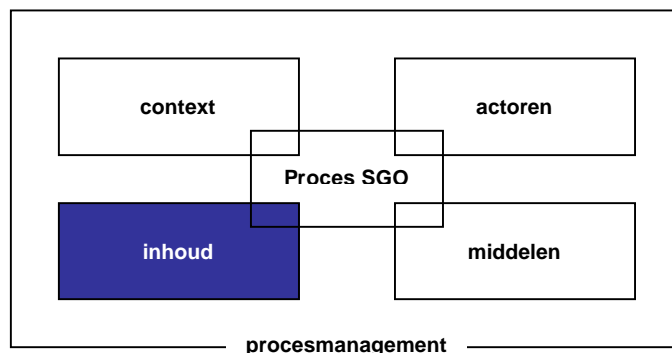
Tabel 1.2: Samenvatting problemen Krachtwijken

### Startpunt New Urbanism in analysekader stedelijke gebiedsontwikkeling

Stedelijke gebiedsontwikkeling kan omschreven worden als het actief ingrijpen door overheden en andere organisaties op de ontwikkeling van stedelijke gebieden. Daarbij gaat het niet alleen om de ruimtelijke ontwikkeling, maar moet deze worden gezien in nauwe samenhang met economische, sociale en andere ontwikkelingen [Verlaet, van 't; 2003]. Bij stedelijke gebiedsontwikkeling kunnen de volgende ingrediënten onderscheiden worden [Verlaet, van 't; 2003]:

- Context: hiertoe behoren maatschappelijke ontwikkelingen. Belangrijk zijn onder andere (sociaal-)economische ontwikkelingen en beleidscontext;
- Inhoud: hiertoe behoort het creëren van ruimtelijke constellaties waarbinnen verschillende functies zich goed kunnen ontwikkelen. Dit moet een samenhangend en geïntegreerd geheel vormen;
- Actoren: hiertoe behoren alle actoren binnen het speelveld van de betreffende stedelijke gebiedsontwikkeling;
- Middelen: hiertoe behoren geld en grond, maar ook zaken als kennis en kunde;
- Proces: hierin komen de vier voorgaande ingrediënten samen, waarbij verschillende fasen doorlopen worden, van initiatief tot beheer en herontwikkeling.

Het New Urbanism richt zich in eerste instantie op de inhoud van stedelijke gebiedsontwikkeling, waarbij de denkwijze en ingrediënten onderdeel dienen te zijn van het totale proces en uiteraard de context, de beschikbare middelen en de betrokken actoren dienen te worden meegenomen. Onderstaand is dit schematisch weergegeven.

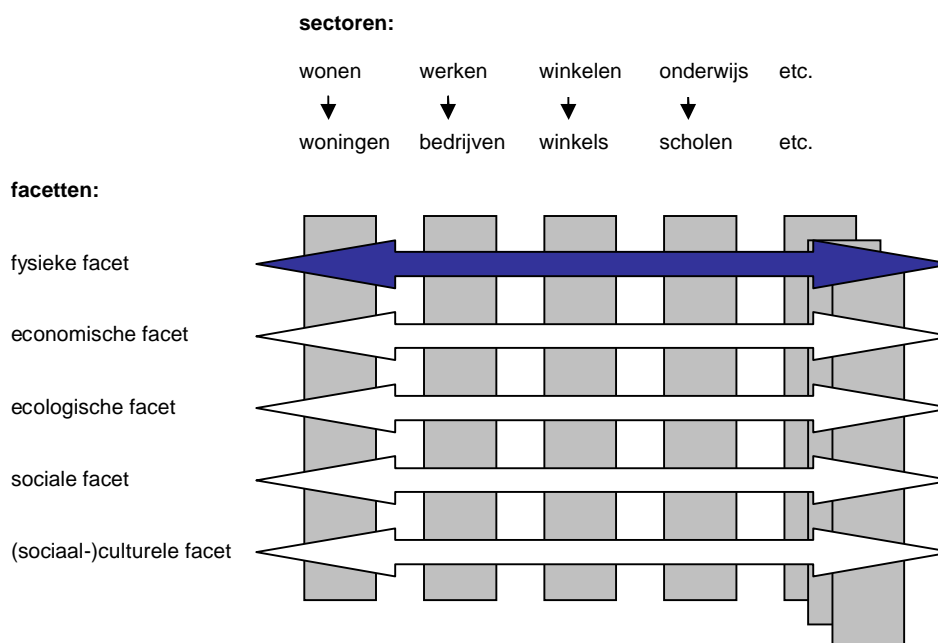


Figuur 1.2: Schematisch overzicht stedelijke gebiedsontwikkeling en startpunt New Urbanism [naar: Verlaet, van 't; 2003: 8]

Wanneer verder op het inhoudelijke aspect van stedelijke gebiedsontwikkeling wordt ingezoomd, kan een onderscheid gemaakt worden in sectorale en facetmatige aspecten. Hierbij hebben de sectorale aspecten betrekking op afzonderlijke functies, zoals bijvoorbeeld wonen, werken en onderwijs, welke weer verder onder te verdelen zijn in subfuncties. Deze uit zich in gebouwde entiteiten zoals woningen en bedrijven. De facetmatige aspecten doen zich voor in alle sectoren en lopen er dus feitelijk dwars doorheen. Vaak wordt een onderscheid gemaakt in het fysieke facet (de tastbare verschijningsvorm van functies in het gebied), het economische facet (de structuur van met elkaar samenhangende economische activiteiten in het gebied), het ecologische facet (de duurzame milieukwaliteit), het sociale facet (de structuur van met elkaar samenhangende sociale relaties in het gebied) en het (sociaal-)culturele facet (de mate van gemeenschappelijke cultuur) [Verlaet, van 't; 2003].

Als we vanuit deze invalshoek kijken zien we dat het New Urbanism zich in eerste instantie richt op het fysieke facet, dus het totale ruimtelijk ontwerp, waarbij zij echter tracht deze zo in te richten dat de kans op positieve vervolgeffecten in de andere facetten maximaal is. De andere facetten spelen dus een grote rol bij het ruimtelijke ontwerp en vanuit dit perspectief wordt getracht een integraal antwoord op de problemen van de suburbanisatie te geven.

Onderstaand is het onderscheid tussen sectoren en facetten schematisch weergegeven met daarin aangegeven de positie van New Urbanism, waarbij wordt aangehouden dat zij zich in eerste instantie richt op het fysieke facet.

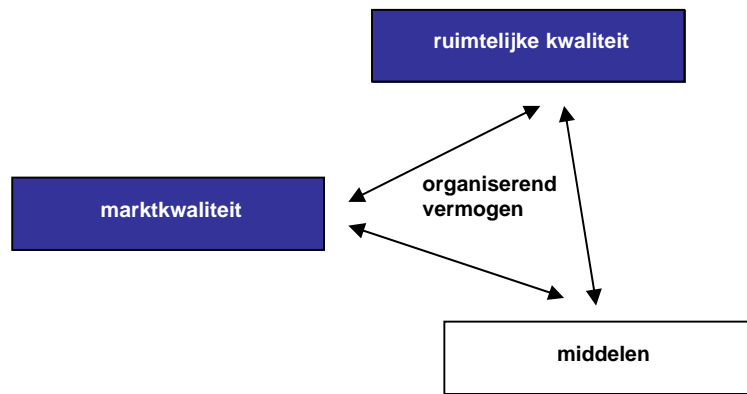


Figuur 1.3: Sectoren en facetten en startpunt New Urbanism [naar Verlaet, Van 't, 2003: 25]

Naast het feit dat stedelijke gebiedsontwikkeling bestaat uit de vijf genoemde ingrediënten is door Van 't Verlaet [2003] aangegeven dat stedelijke gebiedsontwikkeling ook is weer te geven als een optimalisatieproces van de ruimtelijke kwaliteit, marktkwaliteit en middelen, aangezien deze aspecten elkaar onderling beïnvloeden. Het optimalisatieproces moet er toe leiden dat alle drie de hoekpunten in onderlinge samenhang zo goed mogelijk tot hun recht komen, waarbij het eindresultaat van de stedelijke gebiedsontwikkeling voldoende ruimtelijke kwaliteit en marktkwaliteit heeft.

Kijkend vanuit deze invalshoek wordt aangenomen dat het New Urbanism de ruimtelijke kwaliteit en de marktkwaliteit als startpunt van het proces van stedelijke gebiedsontwikkeling heeft, waarbij getracht wordt dit zo in te richten dat er ook positieve vervolgeffecten bij het hoekpunt middelen optreden.

In de volgende figuur is de visie van Van 't Verlaet op stedelijke gebiedsontwikkeling schematisch weergegeven, waarbij wordt aangehouden dat het New Urbanism zich in eerste instantie richt op de hoekpunten ruimtelijke kwaliteit en marktkwaliteit.



Figuur 1.4: Stedelijke gebiedsontwikkeling als optimalisatieproces van de drie invalshoeken en startpunt New Urbanism [naar Verlaet, van 't, 2008: 51]

## 1.4 Wetenschappelijke relevantie

Dit onderzoek is zowel wetenschappelijk als praktisch relevant. Wetenschappelijk geeft het een bescheiden bijdrage aan de kennisontwikkeling rondom de rol van stedenbouw en in het bijzonder het New Urbanism bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken. Met name de beoogde integrale oplossing van het New Urbanism sluit aan op de ideeën van stedelijke gebiedsontwikkeling, echter vanuit dit vakgebied is hierover nog niet veel geschreven.

Praktisch gezien tracht dit rapport duidelijke handvatten voor de fysieke aanpak van de naoorlogse Krachtwijken mee te geven, waar partijen, die actief zijn in deze gebieden, hun voordeel mee kunnen doen.

## 1.5 Opbouw rapport

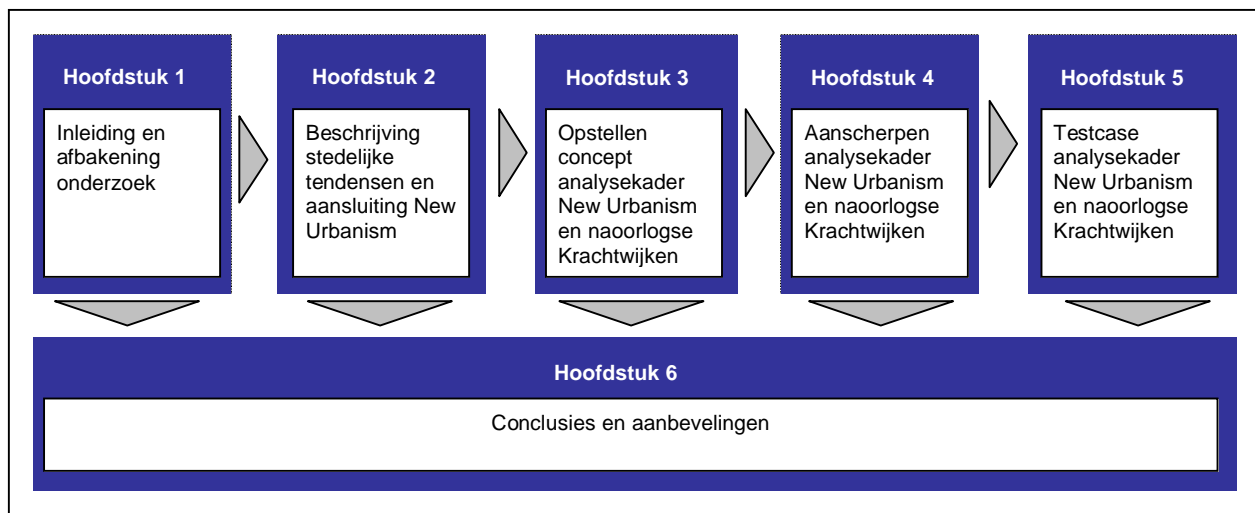
Na de inleiding en de afbakening van het onderzoek in hoofdstuk 1 zal in hoofdstuk 2 een theoretisch kader omtrent de huidige stedelijke tendensen worden opgesteld. Daarnaast worden de theoretische principes en effecten van het New Urbanism onderzocht. Tenslotte wordt gekeken in hoeverre het New Urbanism aansluit op de onderscheidde stedelijke tendensen om te kijken of het New Urbanism past bij de huidige ontwikkeling van de steden en zodoende een kansrijke ontwikkeling is welke in deze tijd past.

In hoofdstuk 3 wordt een concept analysekader opgesteld, waarbij wordt aangegeven hoe de verwachte relatie is tussen de principes van het New Urbanism en de problemen in de naoorlogse Krachtwijken.

Dit concept analysekader wordt allereerst in hoofdstuk 4 getoetst. Middels een literatuurstudie gekeken of er reeds empirisch onderzoek omtrent de verwachte relaties beschikbaar is. Gelijktijdig worden reeds opgedane praktijkervaringen met het New Urbanism en de verwachte relaties meegenomen. Na deze literatuurstudie wordt het analysekader waar nodig aangescherpt. In hoofdstuk 5 wordt middels de testcase Amsterdam Bijlmermeer gekeken in hoeverre dit aangescherpte analysekader in de praktijk zichtbaar is, en worden eventuele lessen uit de praktijk meegenomen in het definitieve analysekader.

In hoofdstuk 6 worden tenslotte de conclusies en aanbevelingen weergegeven.

De te nemen stappen en de opbouw van het rapport zijn in onderstaande leeswijzer nogmaals weergegeven.



Figuur 1.5: Leeswijzer rapport



---

## 2. THEORIE STEDELIJKE TENDENSEN EN NEW URBANISM

In dit hoofdstuk wordt allereerst vanuit diverse theorieën omtrent stedelijke ontwikkeling een aantal tendensen omtrent de ontwikkeling van steden in deze tijd beschreven. Bij deze stedelijke tendensen kunnen vervolgens een aantal locatiefactoren worden onderscheiden die in dit licht voor steden van belang zijn. Vervolgens worden vanuit de theorie de principes en de te verwachten effecten van het New Urbanism omschreven. Op basis van voorgaande twee stappen wordt tenslotte, door een vergelijking tussen de onderscheidde locatiefactoren omtrent de stedelijke tendensen en de principes van het New Urbanism, bekeken in hoeverre het New Urbanism als nieuwe integrale benadering past binnen de huidige ontwikkeling van steden. Dit is van belang om het New Urbanism als "oplossingsrichting" in de huidige tijd op waarde te kunnen schatten.

### 2.1 Stedelijke tendensen

Er zijn diverse theorieën omtrent de ontwikkeling van steden. Deze theorieën beschouwen de stedelijke ontwikkeling vanuit verschillende invalshoeken, maar vertonen wel een groot aantal overeenkomsten. Vanuit deze theorieën zijn onderstaand drie stedelijke tendensen onderscheiden, te weten het belang van toegankelijkheid, vitaliteit en aantrekkelijkheid, het belang van plaats, en het belang van kwaliteit.

Onderstaand worden de belangrijkste theorieën aangehaald en met elkaar in verband gebracht, waarbij ook op diverse plaatsen het stedelijk beleid in Nederland betrokken wordt, aangezien dit ook inzicht geeft in de ontwikkelingen van deze tijd. Uiteindelijk resulteert dit in een lijst, van voor de ontwikkeling van steden belangrijk geachte, locatiefactoren gezien de stedelijke tendensen.

Het New Urbanism als integrale benadering is een reactie op de suburbanisatie, wat een fase is in de door Van den Berg [1999] opgestelde stedelijke levenscyclus. Van den Berg heeft in beginsel vier fasen onderscheiden in de stedelijke levenscyclus, te weten: urbanisatie (fase een) gedreven door de industrialisatie, suburbanisatie (fase twee) gedreven door de opkomst van het autobezit en de dienstensector, desurbanisatie (fase drie) gedreven door waardering voor het milieu en re-urbanisatie (fase vier) door de opkomst van de informatie- en communicatietechnologie. Per fase zijn er verschillende locatiefactoren te onderscheiden.

#### **Belang van toegankelijkheid, vitaliteit en aantrekkelijkheid**

Volgens Van den Berg bevinden we ons momenteel in fase vier, waarbij de voornaamste locatiefactoren attractiviteit en toegankelijkheid zijn. In het ruimtelijk beleid wordt het belang van toegankelijkheid benadrukt door aan te geven dat bij de ontwikkeling en herontwikkeling de bereikbaarheid via meerdere modaliteiten integraal dient te worden meegenomen in de planontwikkeling [VROM, 2000]. Volgens Stead & Hoppenbrouwer [2003] is het voor het stedelijk leven in Nederland zelfs noodzakelijk de toegankelijkheid via het openbaar vervoer te verbeteren.

Tevens wordt in het stedelijk beleid de noodzaak benadrukt van het verhogen van de stedelijke vitaliteit, het verhogen van de omgevingskwaliteit in stedelijke centra, en het creëren van aantrekkelijke steden voor bewoners, bezoekers en zaken [Stead & Hoppenbrouwer, 2003].

Het belang van vitaliteit werd al door Jacobs [1961] onderscheiden bij het in beeld brengen van de mogelijkheden en bedreigingen voor grootstedelijke woonmilieus in beeld gebracht. Volgens Jacobs' diversiteitstheorie is diversiteit in wijken belangrijk om een vitale wijk te houden of te krijgen. Voor het bereiken van deze diversiteit zou aan de volgende voorwaarden voldaan moeten worden:

- Wijken dienen een menging van functies te hebben voor dynamische lokale economie. Deze functiemenging zorgt er voor dat er op verschillende tijden mensen op straat zijn. Het belang van multifunctionele ontwikkelingen voor het stedelijk leven wordt ook door Stead & Hoppenbrouwer [2003] benadrukt. De mogelijkheden voor gemengde gebieden zijn tegenwoordig ook toegenomen aangezien de huidige werkgelegenheid veel minder overlastgevend is dan vroeger [Bontje, 2004].

- Een hoge concentratie van activiteiten door hoogbouw en intensief gebruik van de straten. Het toepassen van hoogbouw dient wel selectief plaats te vinden en zal bovendien van een hoge kwaliteit moeten zijn.
- Toepassen van korte bouwblokken welke veelvuldig doorsneden worden door straten. Dit zorgt voor meer openheid en alternatieve routes om tot een bepaald punt te komen, waardoor de straten meer gebruikt worden. De straten zijn tevens het visitekaartje van de stad.
- De aanwezigheid van een mix van gebouwen uit verschillende bouwperiodes. Dit is nodig om functies te kunnen huisvesten die de hoge lasten van nieuwbouw niet kunnen opbrengen. Volgens Stead & Hoppenbrouwer [2003] is het voor het stedelijk leven in Nederland ook noodzakelijk land en gebouwen te hergebruiken. Deze belangen kunnen dus hand in hand gaan.

Het belang van aantrekkelijke steden voor diverse doelgroepen is door Van den Berg, Van der Meer en Otgaar [1999] reeds benadrukt. Investerings in de aantrekkelijkheid van een stad zouden in ieder geval moeten bijdragen aan: een verhoging van de kwaliteit van het leef- en vestigingsmilieu, een versterking van de economische structuur, een versterking van de sociale structuur en een verbetering van het imago.

### **Belang van plaats**

In de vierde fase van de stedelijke levenscyclus concurreren steden om de zogenaamde kenniswerkers aan zich te binden. Deze kenniswerkers zijn door de opkomst van de informatie- en communicatietechnologie namelijk veel minder aan een fysieke plek gebonden en worden onder andere aangetrokken door de quality of place [Florida, 2000]. Volgens Castells is door de opkomst van de informatie- en communicatietechnologie een wereldwijde netwerkmaatschappij ontstaan, welke georganiseerd is rond stromen van goederen, mensen, geld en relatienetwerken. Castells noemt dit de "space of flows". De "space of flows" wordt gekenmerkt door zaken als grenzeloosheid, ongebondenheid en onbeheersbaarheid [Wigmans, 2003].

Naast de "space of flows" is er ook de "space of places". De "space of places" heeft betrekking op de ruimtelijke organisatie van onze gemeenschappelijke ervaring; het verwijst naar plaats kenmerken, zoals de lokale cultuur, de lokale historische vormen en kwaliteiten als stedelijkheid, duurzaamheid en identiteit. De "space of flows" neigt de "space of places" te overheersen c.q. te verdringen [Wigmans, 2003].

Door de overheersing van de "space of flows" is de wereld om ons heen in bepaalde opzichten steeds meer op elkaar gaan lijken, homogener geworden. Daar tegenover staat dat juist hierdoor het belang van de plaats toeneemt en er een revival van stedelijk bewustzijn te zien is. Ook is er in een mondiale wereld een groeiende behoefte van mensen aan een vertrouwde leefomgeving en geborgenheid te bespeuren. Dit komt onder andere tot uiting in een architectuur waarbij lokale en klassieke vormen weer meer de nadruk krijgen boven de formele en functionele modellen van de "space of flows" en waarmee getracht wordt om weer een positieve verbinding tussen de architectuur en het lokale leven tot stand te brengen [Wigmans, 2003]. Gillmore & Pine [2008] sluiten hierop aan wanneer ze het hebben over de hang van consumenten naar echtheid, authenticiteit.

Deze behoefte aan veiligheid, geborgenheid en authenticiteit wordt ook wel als nieuwe fase (fase vijf) in de stedelijke levenscyclus gezien, waarbij er een steeds sterkere drang naar, op langere termijn, duurzame ontwikkelingen is. Het verbeteren van de kwaliteit van het milieu en de veiligheid wordt ook door Stead & Hoppenbrouwer [2003] als noodzakelijk voor het stedelijk leven in Nederland gezien.

### **Belang van kwaliteit**

Nauw verweven met de drang naar duurzame ontwikkelingen is het toenemende belang van kwaliteit. Bij kwaliteit gaat het om gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde [VROM, 2000]. Sober en doelmatig was het motto in de productiejaren, waarbij de architectonische kwaliteit van de woning en de openbare ruimte sluitpost van de begroting waren en vaak zelfs bezuinigingspost [VROM, 2000]. In de huidige "vragermarkt" is het toenemende belang van kwaliteit duidelijk zichtbaar, waardoor opdrachtgevers en ontwerpers meer en meer rekening houden met de woonwensen van de consument.

Dit betekent onder andere dat nieuwe ontwikkelingen onderscheidend in plaats van eenvormig moeten zijn [Franzen, Komper & Luijten, 2008]. Prak en Priemus benadrukken daarbij dat de startkwaliteit van de woningen en de buurt van groot belang zijn voor de verdere ontwikkeling van de buurt. Als deze laag zijn, met name laag wordt bevonden door bewoners en buitenstaanders, is het erg moeilijk om de wijken er weer bovenop te krijgen [Argioli, Dijken & Koffijberg, 2008]. Dit is juist het geval bij de beschouwde naoorlogse Krachtwijken

---

Het belang van kwaliteit komt ook naar voren in de in paragraaf 1.4 al genoemde, en in figuur 1.4 schematisch weergegeven, theorie van Van 't Verlaat [2003] omtrent het stedelijke gebiedsontwikkeling. Hierbij wordt aangegeven dat stedelijke gebiedsontwikkeling ook is weer te geven als een optimalisatieproces van de ruimtelijke kwaliteit, marktkwaliteit en middelen, aangezien deze aspecten elkaar onderling beïnvloeden. Dit optimalisatieproces moet er toe leiden dat alle drie de hoekpunten in onderlinge samenhang zo goed mogelijk tot hun recht komen, waarbij het eindresultaat van de stedelijke gebiedsontwikkeling voldoende ruimtelijke kwaliteit en marktkwaliteit heeft.

Het belang van kwaliteit komt in het ruimtelijk beleid tot uitdrukking in de verschuiving van kwantitatieve naar kwalitatieve doelstellingen [Verlaat, van 't, 2003]. Ook wordt bijvoorbeeld de rol van krachtige stedenbouwkundige visies als dragers voor de gevraagde kwaliteitssprong expliciet benoemd. De kwaliteit van de stedenbouw wordt gezien als bepalend voor de uiteindelijke kwaliteit van de woonomgeving, waarbij de openbare ruimte, veel meer dan voorheen, het uitgangspunt te zijn bij planvorming in plaats van sluitpost [VROM, 2000]. Er dient een publieke ruimte met een hoge verblijfskwaliteit voor verschillende groepen gerealiseerd te worden [Argiolu, Dijken & Koffijberg, 2008]. Ook zijn een flexibel programma en bestemmingsplannen waarin niet alle beschikbare ruimte is bestemd, maar waarin ruimte wordt opgehouden om in te spelen op maatschappelijke ontwikkelingen, van groot belang voor kwaliteitsgroei [VROM, 2000].

Tevens wordt onder andere gerefereerd aan de populariteit van de karakteristieke jaren twintig en dertig woningen en hun gevarieerde woonomgeving en de positieve beleving daarvan bij de consument, waarbij de uitdaging ligt in het ontwikkelen van eigentijdse alternatieven die een soortgelijke beleving oproepen [VROM, 2000].

### **Te onderscheiden locatiefactoren stedelijke tendensen**

Op basis van bovenstaande uitwerkingen van de stedelijke tendensen: het belang van toegankelijkheid, vitaliteit en aantrekkelijkheid, het belang van plaats en het belang van kwaliteit kunnen de volgende voor de ontwikkeling van steden belangrijk geachte locatiefactoren worden onderscheiden:

| <b>Locatiefactoren stedelijke tendensen</b> |   |
|---|---|
| <b>A.</b>                                   | Integrale bereikbaarheid via meerdere modaliteiten.   |
| <b>B.</b>                                   | Aanwezigheid van een mix van functies.  |
| <b>C.</b>                                   | Hoge concentratie van activiteiten.   |
| <b>D.</b>                                   | Toepassen van korte bouwblokken welke veelvuldig doorsneden worden door straten.                                |
| <b>E.</b>                                   | Streven naar een mix van gebouwen uit verschillende bouwperiodes.   |
| <b>F.</b>                                   | Behoeft naar een vertrouwde leefomgeving, met een positieve verbinding tussen architectuur en het lokale leven. |
| <b>G.</b>                                   | Behoeft aan veiligheid en geborgenheid.   |
| <b>H.</b>                                   | Streven naar duurzaamheid.  |
| <b>I.</b>                                   | Belang van ruimtelijke kwaliteit.   |
| <b>J.</b>                                   | Belang van marktkwaliteit.  |

Tabel 2.1: Locatiefactoren stedelijke tendensen

---

## 2.2 Theorie New Urbanism

Zoals in hoofdstuk 1 reeds is aangegeven streeft het New Urbanism naar het creëren van onderscheidende, beloofbare, compacte, levendige en functioneel gemengde buurten, zoals steden, dorpen, wijken en buurten rond de wereld eeuwenlang zijn gebouwd [newurbanism, 2010]. Daarbij staat zij voor het herstellen van bestaande stedelijke centra en steden met samenhangende regio's, het herontwikkelen van uitgedijde suburbs in gemeenschappen van wijken, het beschermen van de natuur en het behouden van het gebouwde erfgoed [Congress for the New Urbanism, 2010a].

In dit onderzoek wordt een onderscheid gemaakt tussen de principes en de effecten van het New Urbanism. De onderscheidde principes zijn de concrete maatregelen die direct geïmplementeerd kunnen worden. De gevolgen die hierdoor optreden, zijn de effecten.

### Principes New Urbanism

Het New Urbanism hanteert een aantal principes als antwoord op de problemen in de huidige stedenbouw. Deze principes kunnen op verschillende schaalniveaus worden toegepast van een enkel gebouw tot de regio. Volgens het Congress for New Urbanism [2010] is de wijk echter het essentiële niveau voor (her)ontwikkeling, aangezien dit een schaalgrootte is welke identiteit geeft, waardoor mensen aangemoedigd kunnen worden om zich te ontwikkelen en verantwoordelijkheid te nemen.

Diverse auteurs hebben de principes van het New Urbanism beschreven, onder andere het Congress for New Urbanism [2010a], Ellis [2002] en Bernhardt [newurbannews, 2010]. In de basis beschrijven ze allemaal de volgende principes voor het wijkniveau:

1. De wijk heeft een beperkte fysieke omvang, met een duidelijk gedefinieerde rand en een centrum met hoge dichtheden. De fysieke omvang wordt meestal bepaald door de afstand die een persoon in circa 5 minuten kan afleggen, zodat de dagelijkse basisbehoeften ook zonder auto bereikbaar zijn. In de praktijk betekent dit een fysieke omvang van circa 400 tot 500 meter van de rand van de wijk tot het centrum.
2. Er dient in zoveel mogelijk transportmodaliteiten voorzien te worden, om een eenzijdige ontwikkeling met name ten opzichte van het autogebruik en daarmee samenhangende congestie te voorkomen.
3. Openbaar vervoer lijnen kunnen, mits goed gepland, helpen een stad te structureren en stedelijke centra helpen revitaliseren. Gelijktijdig kunnen in de buurt van openbaar vervoer haltes hogere bebouwingsdichtheden worden gerealiseerd, waardoor het openbaar vervoer ook een echt alternatief voor de auto wordt.
4. Het stratenpatroon is opgezet als een netwerk (grid of web) om het grootst mogelijke aantal routes binnen de buurt te creëren, om keuze te bieden en congestie te voorkomen. De straten zelf hebben een duidelijke hiërarchie variërend van brede boulevards tot steegjes en zijn vriendelijk voor voetgangers en fietsers.
5. Tussen de buurten liggen corridors, welke de buurten begrenzen en onderling verbinden. Dit kunnen (beschermde) open gebieden, parken, water, wandelpaden, wegen en dergelijke zijn;
6. Wijken hebben een menging van functies, daarmee bieden ze voor diverse doelgroepen kansen om te wonen, werken, winkelen en recreëren.
7. Binnen de wijken moet een grote diversiteit aan woningen zorgen voor diversiteit onder de bewoners, waardoor interactie tussen de verschillende groepen op gang gebracht kan worden en er een gemeenschapsgevoel kan ontstaan.
8. Straten en pleinen moeten dusdanig vormgegeven worden dat ze veilig, comfortabel en interessant zijn voor voetgangers en daarmee lopen stimuleren en bijdragen aan contact tussen bewoners. Ook het realiseren van speelplekken binnen 150 meter van elk huis draagt hieraan bij.



Afbeelding 2.1: Voorbeeld van functiemenging (principe 6) en behoud van historische gebouwen (principe 12) in Puerto Madero, Buenos Aires, Argentinië [www.realestatedirectory.com]

9. De menselijke maat is de standaard voor het formaat van de gebouwen. De aansluiting en demarcatie van de gebouwen op de openbare ruimte dient zorgvuldig te worden vormgegeven. Aangezien de straat de belangrijkste openbare ruimte is dienen gebouwen hier iets aan toe te voegen.
10. De revitalisering van wijken hangt grotendeels samen met het gevoel van veiligheid. Het ontwerp van straten en gebouwen moet hiermee rekening houden, waarbij toegankelijkheid en openheid gewaarborgd blijven.
11. Openbare gebouwen als gemeentehuizen, scholen, bibliotheken, en dergelijke, behoren op in het oog springende plekken, als pleinen, of het eind van straten, te staan. Dit helpt om deze gebouwen als landmarks te laten fungeren en versterkt hun symbolische en culturele functie.
12. Behoud en restauratie van historische gebouwen, wijken en landschappen kan bijdragen aan de continuïteit en ontwikkeling van de samenleving.
13. Garages en parkeerplaatsen moeten zorgvuldig ingepast worden om dominantie van de auto in het landschap te voorkomen.
14. Architectuur en ontwerp dienen te ontstaan uit het lokale karakter, de historie en gebruiken.
15. Gebouwen dienen de gebruikers gevoel van plaats, weer en tijd te geven, waarbij duurzame energie kan bijdragen aan een gezond klimaat.



Afbeelding 2.2: Voorbeeld van een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte (principe 8) op de Ramblas, Barcelona, Spanje [www.dans-reizen.nl]

### Effecten New Urbanism

Wanneer wijken op basis van de voorgaande principes van het New Urbanism ontwikkeld worden zijn de volgende effecten, ten opzichte van een suburbane ontwikkeling, te verwachten:

1. Door de intensievere bebouwing met name in het centrum zijn er lagere kosten en minder gebruik van productiemiddelen voor de aanleg van infrastructuur en voorzieningen [NewUrbanism, 2010; Stead & Hoppenbrouwer, 2004].
2. Door de hogere dichtheden in met name het centrum lijkt er een beter draagvlak voor voorzieningen mogelijk [NewUrbanism, 2010].
3. Door de hogere dichtheden in met name het centrum lijkt er ook een beter draagvlak voor openbaar vervoer te zijn [Stead & Hoppenbrouwer, 2004].
4. Door de nabijheid van voorzieningen zou er minder gebruik worden gemaakt van de auto [NewUrbanism, 2010].
5. Door de intensievere bebouwing is er meer efficiënt grondgebruik en dus minder gebruik van "greenfields" [Stead & Hoppenbrouwer, 2004].
6. Door de intensievere bebouwing zijn er meer kansen voor efficiënte energiesystemen [Stead & Hoppenbrouwer, 2003]. Op dit punt zou de wijk zelfvoorzienend kunnen worden.
7. De voetgangersvriendelijke inrichting zorgt ervoor dat mensen op straat met elkaar in contact komen, wat een positief effect heeft op het ontstaan van sociale contacten in de buurt en de sociale veiligheid. Dit wordt versterkt door het feit dat er door het mengen van wonen en werken gedurende de gehele dag mensen op straat zijn [NewUrbanism, 2010].
8. Het opnemen van winkels en andere voorzieningen in de wijk biedt mogelijkheden voor lokaal ondernemerschap [NewUrbanism, 2010].
9. Door het benadrukken van het belang van de inrichting van de openbare ruimte en de interactie tussen gebouwen en openbare ruimte lijkt een hogere kwaliteit van de openbare ruimte bereikt te worden [NewUrbanism, 2010].
10. Door te zorgen voor een gedifferentieerd woningaanbod en het behouden van reeds aanwezige ruimtelijke kwaliteiten leidt dit, mits uiteraard zorgvuldig uitgevoerd, tot een hogere ruimtelijke kwaliteit [NewUrbanism, 2010].

## 2.3 Aansluiting New Urbanism op de stedelijke tendensen

In deze paragraaf wordt gekeken in hoeverre het New Urbanism lijkt aan te sluiten op de bij de stedelijke tendensen onderscheidde locatiefactoren. Dit is vooral van belang om het realiteitsgehalte van het New Urbanism in deze tijd aan te tonen.

De in paragraaf 2.1 onderscheiden locatiefactoren bij de stedelijke tendensen zijn nogmaals weergegeven in onderstaande tabel.

| Locatiefactoren stedelijke tendensen |   |
|--------------------------------------|---|
| A.                                   | Integrale bereikbaarheid via meerdere modaliteiten.   |
| B.                                   | Aanwezigheid van een mix van functies.  |
| C.                                   | Hoge concentratie van activiteiten.   |
| D.                                   | Toepassen van korte bouwblokken welke veelvuldig doorsneden worden door straten.                                |
| E.                                   | Streven naar een mix van gebouwen uit verschillende bouwperiodes.   |
| F.                                   | Behoeft naar een vertrouwde leefomgeving, met een positieve verbinding tussen architectuur en het lokale leven. |
| G.                                   | Behoeft aan veiligheid en geborgenheid.   |
| H.                                   | Streven naar duurzaamheid.  |
| I.                                   | Belang van ruimtelijke kwaliteit.   |
| J.                                   | Belang van marktkwaliteit.  |

Tabel 2.1: Locatiefactoren stedelijke tendensen

De in paragraaf 2.2 onderscheiden principes van het New Urbanism zijn nogmaals weergegeven in onderstaande tabel.

| Principes New Urbanism |  |
|------------------------|--|
| 1.                     | De wijk heeft een beperkte fysieke omvang (straal van 500 meter), met een duidelijk gedefinieerde rand en een centrum met hoge dichtheden.   |
| 2.                     | Er dient in zoveel mogelijk transportmodaliteiten voorzien te worden.  |
| 3.                     | Openbaar vervoer als structurerend element, met hogere bebouwingsdichtheden rondom haltes.   |
| 4.                     | Het stratenpatroon is opgezet als een netwerk (grid of web), met een duidelijke hiërarchie.  |
| 5.                     | Tussen de buurten liggen corridors, welke de buurten begrenzen en onderling verbinden.   |
| 6.                     | Wijken hebben een menging van functies.  |
| 7.                     | Binnen de wijken moet een grote diversiteit aan woningen zijn.   |
| 8.                     | Straten en pleinen moeten dusdanig vormgegeven worden dat ze veilig, comfortabel en interessant zijn voor voetgangers.   |
| 9.                     | De menselijke maat is de standaard voor het formaat van de gebouwen. De aansluiting en demarcatie van de gebouwen op de openbare ruimte dient zorgvuldig te worden vormgegeven. Aangezien de straat de belangrijkste openbare ruimte is dienen gebouwen hier iets aan toe te voegen. |
| 10.                    | Het ontwerp van straten en gebouwen moet rekening houden met veiligheid, waarbij toegankelijkheid en openheid gewaarborgd blijven.   |
| 11.                    | Openbare gebouwen als gemeentehuizen, scholen, bibliotheken, en dergelijke, behoren op in het oog springende plekken, als pleinen, of het eind van straten, te staan. Dit helpt om deze gebouwen als landmarks te laten fungeren en versterkt hun symbolische en culturele functie.  |
| 12.                    | Behoud en restauratie van historische gebouwen, wijken en landschappen kan bijdragen aan de continuïteit en ontwikkeling van de samenleving.   |
| 13.                    | Garages en parkeerplaatsen moeten zorgvuldig ingepast worden om dominantie van de auto in het landschap te voorkomen.  |
| 14.                    | Architectuur en ontwerp dienen te ontstaan uit het lokale karakter, de historie en gebruiken.  |
| 15.                    | Gebouwen dienen de gebruikers gevoel van plaats, weer en tijd te geven, waarbij duurzame energie kan bijdragen aan een gezond klimaat.   |

Tabel 2.2: Principes New Urbanism

Voor de aansluiting van het New Urbanism op de huidige ontwikkeling van de steden wordt gekeken naar de mate waarin de principes van het New Urbanism overeenkomen met de onderscheidde locatiefactoren behorende bij de stedelijke tendensen. Wanneer de principes en de locatiefactoren grote overeenkomsten vertonen wordt er in dit onderzoek vanuit gegaan dat in de basis het New Urbanism een kansrijke ontwikkeling lijkt, welke past in de huidige ontwikkeling van de steden. In de volgende tabel wordt gekeken bij welke van de onderscheidde locatiefactoren de principes van het New Urbanism lijken aan te sluiten.

| Principes New Urbanism  | Aansluiting op locatiefactoren stedelijke tendensen |
|---|---|
| 1. De wijk heeft een beperkte fysieke omvang (straal van 500 meter), met een duidelijk gedefinieerde rand en een centrum met hoge dichtheden.   | C   |
| 2. Er dient in zoveel mogelijk transportmodaliteiten voorzien te worden.  | A, H  |
| 3. Openbaar vervoer als structurerend element, met hogere bebouwingsdichtheden rondom haltes.   | C   |
| 4. Het stratenpatroon is opgezet als een netwerk (grid of web), met een duidelijke hiërarchie.  | D   |
| 5. Tussen de buurten liggen corridors, welke de buurten begrenzen en onderling verbinden  | G   |
| 6. Wijken hebben een menging van functies.  | B   |
| 7. Binnen de wijken moet een grote diversiteit aan woningen zijn.   | I, J  |
| 8. Straten en pleinen moeten dusdanig vormgegeven worden dat ze veilig, comfortabel en interessant zijn voor voetgangers.   | G, H, I   |
| 9. De menselijke maat is de standaard voor het formaat van de gebouwen. De aansluiting en demarcatie van de gebouwen op de openbare ruimte dient zorgvuldig te worden vormgegeven. Aangezien de straat de belangrijkste openbare ruimte is dienen gebouwen hier iets aan toe te voegen. | D, I  |
| 10. Het ontwerp van straten en gebouwen moet rekening houden met veiligheid, waarbij toegankelijkheid en openheid gewaarborgd blijven.  | G   |
| 11. Openbare gebouwen als gemeentehuizen, scholen, bibliotheken, etc, behoren op in het oog springende plekken als aan pleinen, of aan het eind van straten te staan. Dit helpt om deze gebouwen als landmarks te laten fungeren en versterkt hun symbolische en culturele functie.     | F   |
| 12. Behoud en restauratie van historische gebouwen, wijken en landschappen kan bijdragen aan de continuïteit en ontwikkeling van de samenleving.  | E, F, I   |
| 13. Garages en parkeerplaatsen moeten zorgvuldig ingepast worden om dominantie van de auto in het landschap te voorkomen.   | I   |
| 14. Architectuur en ontwerp dienen te ontstaan uit het lokale karakter, de historie en gebruiken.   | F   |
| 15. Gebouwen dienen de gebruikers gevoel van plaats, weer en tijd te geven, waarbij duurzame energie kan bijdragen aan een gezond klimaat.  | F, H  |

Tabel 2.3: Overeenkomsten principes New Urbanism en locatiefactoren stedelijke tendensen

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de principes van het New Urbanism allemaal lijken aan te sluiten bij één of meerdere locatiefactoren behorende bij de stedelijke tendensen. Op basis hiervan wordt er vanuit gegaan dat het New Urbanism in de basis een ontwikkeling is, welke lijkt te passen bij de huidige ontwikkeling van de steden.

Vervolgens kan ook nog gekeken worden naar waar het zwaartepunt van het New Urbanism ligt ten opzichte van de onderscheidde locatiefactoren. Dit kan door te kijken hoe vaak de principes betrekking hebben op een locatiefactor. Dit wordt gedaan in onderstaande tabel.

| Locatiefactoren stedelijke tendensen   | Aantal overeenkomstige principes New Urbanism |
|--|---|
| A. Integrale bereikbaarheid via meerdere modaliteiten.   | 1   |
| B. Aanwezigheid van een mix van functies.  | 1   |
| C. Hoge concentratie van activiteiten.   | 2   |
| D. Toepassen van korte bouwblokken welke veelvuldig doorsneden worden door straten.                                | 2   |
| E. Streven naar een mix van gebouwen uit verschillende bouwperiodes.   | 1   |
| F. Behoeft naar een vertrouwde leefomgeving, met een positieve verbinding tussen architectuur en het lokale leven. | 4   |
| G. Behoeft aan veiligheid en geborgenheid.   | 3   |
| H. Streven naar duurzaamheid.  | 3   |
| I. Belang van ruimtelijke kwaliteit.   | 5   |
| J. Belang van marktkwaliteit.  | 1   |

Tabel 2.4: Locatiefactoren stedelijke tendensen en aantal overeenkomstige principes New Urbanism

Te zien is dat het New Urbanism alle onderscheidde locatiefactoren dekt, waarbij het zwaartepunt zich bevindt rond het belang van ruimtelijke kwaliteit, de behoefte aan een vertrouwde leefomgeving, de behoefte aan veiligheid en geborgenheid en het streven naar duurzaamheid.





### 3. CONCEPT ANALYSEKADER NEW URBANISM EN KRACHTWIJKEN

In dit hoofdstuk wordt een concept analysekader omtrent de toepasbaarheid van New Urbanism bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken opgesteld. Dit vindt plaats door op basis van de aangegeven problemen in de Krachtwijken uit hoofdstuk 1 en de theorie omtrent het New Urbanism uit hoofdstuk 2.

#### 3.1 Opzet concept analysekader

In onderstaande tabel zijn de problemen in de Krachtwijken, zoals deze in hoofdstuk 1 zijn onderscheiden, weergegeven. Aan deze tabel zijn twee kolommen toegevoegd waarin de principes en de effecten van het New Urbanism, zoals weergegeven in paragraaf 2.2, waarvan een positieve relatie op het betreffende probleem wordt verwacht, zijn weergegeven. De nummers verwijzen naar het betreffende principe of effect.

In onderstaande tabel worden de effecten van het New Urbanism gebruikt om te helpen een relatie met de problemen in de Krachtwijken te leggen. In de rest van het onderzoek worden de effecten van het New Urbanism niet meer gebruikt, maar wordt, gezien de doelstelling van het onderzoek, alleen nog gekeken naar de relatie tussen de principes van het New Urbanism en de problemen in de naoorlogse Krachtwijken.

| Problemen Krachtwijken |  | Principes<br>New<br>Urbanism | Effecten<br>New<br>Urbanism |
|------------------------|--|------------------------------|-----------------------------|
| 1.                     | Bewoners en zelforganisaties worden vaak onvoldoende betrokken bij allerlei zaken als herontwikkeling, leefbaarheid, etc., waardoor er weinig draagvlak is voor allerlei maatregelen.  | 7, 12                        | 7                           |
| 2.                     | De goedkope woningvoorraad heeft geleid tot een grote instroom van laag opgeleid, vaak allochtone huishoudens. Veel achterblijvers ervaren dit als bedreigend, waardoor ontmoetingen met andere bewoners ook afnemen.  | 1, 3, 6                      | 2, 8                        |
| 3.                     | Winkels en ondernemingen zijn moeizaam over de streep te trekken om zich daadwerkelijk in de wijken te vestigen of te blijven. Vooral als de draagkracht laag is kunnen winkels moeilijk overleven.  |                              |                             |
| 4.                     | Er zijn vaak onvoldoende voorzieningen en deze zijn soms van slechte kwaliteit (scholen, multifunctionele wijk / servicecentra en culturele en sportcentra). Daardoor gaat ook een kans op talentontwikkeling in deze gebieden verloren.   |                              |                             |
| 5.                     | Er zou nog meer een structurele, zichtbare en brede inzet tussen onder andere de politie, gemeente, corporaties, scholen en maatschappelijke organisaties op gang moeten komen. Dit op gebieden van veiligheid, aanpak hangjongeren, maar ook huisvesting, etc..   | 7                            |                             |
| 6.                     | Voor oudere mensen die gehecht zijn aan de wijk, omdat ze er al hun hele leven wonen, ontbreken geschikte (zorg)woningen.  |                              |                             |
| 7.                     | Waar sprake is van langdurige leegstand voorafgaand aan sloop en herstructurering, komt dit de leefbaarheid niet ten goede.  | 5, 8, 13                     | 9                           |
| 8.                     | De inrichting van de openbare ruimte voldoet vaak niet, er zijn bijvoorbeeld te weinig sportvelden, speelruimte en overige jongerenvoorzieningen. Ook ontbreekt het in een aantal wijken aan voldoende groen.  | 7, 8, 12                     | 9, 10                       |
| 9.                     | De doorstroming is in veel wijken groot; mensen die het zich kunnen veroorloven verhuizen naar andere wijken, dit komt de sociale cohesie niet ten goede.  |                              |                             |
| 10.                    | De wijk schoon houden; in veel wijken is sprake van vuil op straat, graffiti en slecht onderhoud van de openbare ruimte.   | 6                            | 8                           |
| 11.                    | Het ondernemerschap is de afgelopen jaren weliswaar toegenomen, maar de achterstand ten opzichte van andere wijken in de stad is nog niet ingelopen.   |                              |                             |
| 12.                    | Het percentage schoolverlaters is zeer hoog, onder andere door een onvoldoende geschikt aanbod van stageplaatsen.  |                              |                             |
| 13.                    | De aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt moet beter.  |                              |                             |
| 14.                    | Het werkloosheidspercentage in de meeste wijken is zeer hoog. Dit kan tot armoede en sociaal economische achterstand leiden. Daarnaast kan non-participatie sociale uitsluiting tot gevolg hebben.   |                              |                             |
| 15.                    | Veel mensen uit de wijk die hoger op de maatschappelijke ladder staan plaatsen hun kinderen buiten de buurt naar school; daardoor ontstaat segregatie in het onderwijs. Door de hoge concentraties niet-westerse leerlingen in de voor/vroegvoorschoolse opvang, de peuteropvang, de kinderopvang en de wijk scholen komen niet-westerse en autochtone |                              |                             |

|     |  |           |   |
|-----|--|-----------|---|
|     | leerlingen veel te weinig met elkaar in contact, waardoor er al vroeg in het bestaan van de kinderen etnische scheidslijnen ontstaan.  |           |   |
| 16. | Bij grote groepen is sprake van taalachterstand bij aanvang van de basisschool. Leraren moeten in verband met deze taalachterstand tijdens de lessen veel extra tijd besteden aan uitleg. Daarnaast gaat ook het geven van extra aandacht aan kinderen uit multi-probleemgezinnen ten koste van de schooltaken en andere leerlingen.   |           |   |
| 17. | Ouders en de jeugd zelf kunnen onvoldoende in hun eigen buurt terecht met vragen over opvoeden en opgroeien. Het aanbod van jeugdzorg is ontoereikend.   |           |   |
| 18. | Het aantal mensen dat met de inburgering start en het rendement van de inburgering blijven achter. De mogelijkheden en kansen die er zijn om inburgering en participatie op wijkniveau integraal aan te pakken worden onvoldoende benut. Ook ontbreekt een vervolgtraject voor de inburgeraars, dat hun verdere ontplooiing en positie op de arbeidsmarkt kan versterken. Andere mogelijkheden om tot versterking van de integratie te komen worden onvoldoende benut. Bijvoorbeeld opvoedingsondersteuning, kennismakingsactiviteiten, culturele uitwisselingsprojecten, gecombineerde educatie voor ouders en kinderen, betrokkenheid van etnisch gemengde bewonersgroepen bij leefbaarheidinitiatieven in de wijk, integratie door sport, spel, cultuur en andere wijkactiviteiten. |           |   |
| 19. | In de Krachtwijken zijn verhoudingsgewijs veel minder mensen lid van een sportvereniging of deelnemer aan cultuurbeoefening en amateurkunst.   |           |   |
| 20. | “Natuurlijke” plekken voor ontmoeting tussen autochtonen en allochtonen zijn schaars   | 6, 8      | 7 |
| 21. | De overlast van jongeren veroorzaakt door rondhangen, vernielingen, kleine criminaliteit en verslaafden is groot.  | 6, 10     | 7 |
| 22. | In sommige wijken zijn veel winkels met een “duistere” achtergrond, zoals belwinkels, kappers die niet knippen, etc..  |           |   |
| 23. | Veel Krachtwijken kennen een erg naargeestige openbare ruimte, welke tot een onveilig gevoel leidt.  | 8, 10, 13 | 9 |
| 24. | Het gevoel van veiligheid in de wijk wordt vaak aangetast door een gebrek aan sociale cohesie.   | 6, 8      | 7 |

Tabel 3.1: Problemen Krachtwijken met veronderstelde relatie met principes en effecten New Urbanism

Uit bovenstaande tabel blijkt dat van het New Urbanism op tien van de vierentwintig onderscheidde problemen in de Krachtwijken een positieve relatie verwacht mag worden. Dit lijkt wellicht weinig, maar een groot deel van de problemen zijn sociaal en economisch van aard, waar niet fysieke maatregelen voor nodig zijn. In de inleiding is ook reeds aangegeven dat, alhoewel het New Urbanism een integraal ruimtelijke benadering is, het New Urbanism ingepast dient te worden in een breder scala aan economische en sociale programma's. Het New Urbanism beoogt echter wel een ondersteunend en samenhangend fysiek raamwerk neer te zetten.

Wanneer de problemen in de Krachtwijken waarop het New Urbanism geen invloed lijkt te hebben uit bovenstaande tabel worden gehaald, blijven de volgende verwachte relaties over:

| Problemen Krachtwijken   | Principes New Urbanism | Effecten New Urbanism |
|--|------------------------|-----------------------|
| 2. De goedkope woningvoorraad heeft geleid tot een grote instroom van laag opgeleid, vaak allochtone huishoudens. Veel achterblijvers ervaren dit als bedreigend, waardoor ontmoetingen met andere bewoners ook afnemen. | 7, 12                  | 7                     |
| 3. Winkels en ondernemingen zijn moeizaam over de streep te trekken om zich daadwerkelijk in de wijken te vestigen of te blijven. Vooral als de draagkracht laag is kunnen winkels moeilijk overleven.                   | 1, 3, 6                | 2, 8                  |
| 6. Voor oudere mensen die gehecht zijn aan de wijk, omdat ze er al hun hele leven wonen, ontbreken geschikte (zorg)woningen.   | 7                      |                       |
| 8. De inrichting van de openbare ruimte voldoet vaak niet, er zijn bijvoorbeeld te weinig sportveldjes, speelruimte en overige jongerenvoorzieningen. Ook ontbreekt het in een aantal wijken aan voldoende groen.        | 5, 8, 13               | 9                     |
| 9. De doorstroming is in veel wijken groot; mensen die het zich kunnen veroorloven verhuizen naar andere wijken, dit komt de sociale cohesie niet ten goede.   | 7, 8, 12               | 9, 10                 |
| 11. Het ondernemerschap is de afgelopen jaren weliswaar toegenomen, maar de achterstand ten opzichte van andere wijken in de stad is nog niet ingelopen.   | 6                      | 8                     |
| 20. “Natuurlijke” plekken voor ontmoeting tussen autochtonen en allochtonen zijn schaars.  | 6, 8                   | 7                     |
| 21. De overlast van jongeren veroorzaakt door rondhangen, vernielingen, kleine criminaliteit en verslaafden is groot.  | 6, 10                  | 7                     |
| 23. Veel Krachtwijken kennen een erg naargeestige openbare ruimte, welke tot een onveilig gevoel leidt.  | 8, 10, 13              | 9                     |
| 24. Het gevoel van veiligheid in de wijk wordt vaak aangetast door een gebrek aan sociale cohesie.   | 6, 8                   | 7                     |

Tabel 3.2: Selectie problemen Krachtwijken met veronderstelde relatie met principes en effecten New Urbanism

Tenslotte worden uit de voorgaande tabel de problemen, welke een grote gelijkenis of samenhang vertonen, geclusterd. Dit betreft de problemen 2, 9 en 20, 3 en 11, en 21, 23 en 24. Hierdoor wordt het aantal problemen met een verwachte relatie met de principes van het New Urbanism teruggebracht tot vijf. Uiteraard bestaat er ook tussen deze vijf problemen enige onderlinge samenhang, er is echter getracht dit zoveel mogelijk uit te sluiten.

Als reeds gezegd zijn de effecten van het New Urbanism gebruikt om te helpen een relatie met de problemen in de Krachtwijken te leggen. Dat is in bovenstaande tabellen gebeurd. In onderstaande tabel staan de effecten van het New Urbanism dan ook niet meer genoemd, aangezien er alleen nog maar gekeken wordt naar de relatie tussen de principes van het New Urbanism en de problemen in de Krachtwijken.

| Geclusterde problemen Krachtwijken  | Principes New Urbanism |
|---|------------------------|
| 1. De sociale cohesie staat onder druk.   | 6, 7, 8, 12            |
| 2. Winkels en ondernemingen zijn vaak moeizaam over de streep te trekken om zich daadwerkelijk in de wijken te vestigen of te blijven. Daarbij blijft ook het ondernemerschap in de wijk zelf achter. | 1, 3, 6                |
| 3. Oudere mensen die gehecht zijn aan de wijk kunnen er niet hun hele leven blijven wonen.  | 7                      |
| 4. De inrichting van de openbare ruimte voldoet vaak niet aan de eisen van de gebruikers.   | 5, 8, 13               |
| 5. De sociale veiligheid is laag.   | 6, 8, 10, 13           |

Tabel 3.3: Geclusterde problemen Krachtwijken met veronderstelde relatie met principes New Urbanism

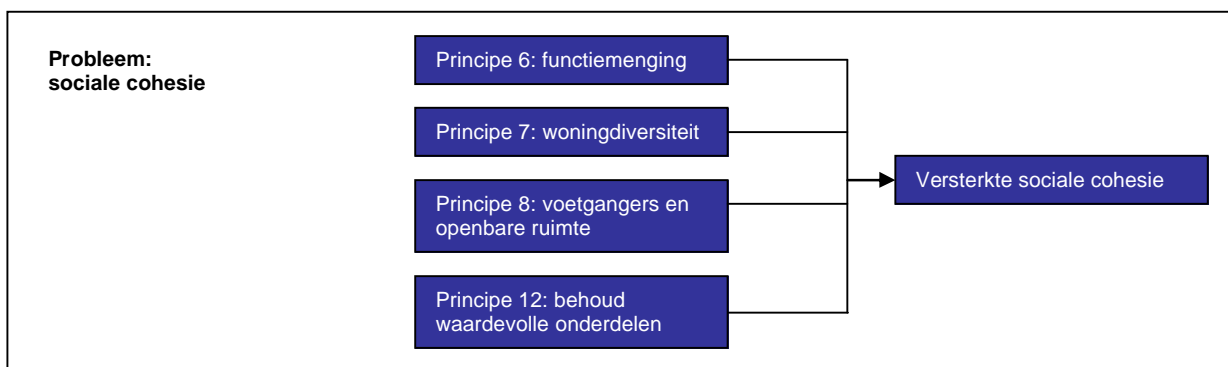
### 3.2 Concept analysekader

De vijf veronderstelde relaties uit tabel 3.3 zijn als volgt te verwoorden:

#### Concept relatie 1

In veel Krachtwijken staat de sociale cohesie onder druk.

Door het mengen van functies (principe 6), het realiseren van een grote diversiteit aan woningen (principe 7), waarbij wel aandacht wordt besteed aan te behouden waardevolle onderdelen van de wijk (principe 12), en een openbare ruimte welke dusdanig is vormgegeven dat deze veilig, comfortabel en interessant is voor voetgangers (principe 8) kan het New Urbanism een bijdrage leveren aan het aantrekken en vasthouden van bewoners en een toename van de sociale contacten, en zodoende aan het versterken van de sociale cohesie.

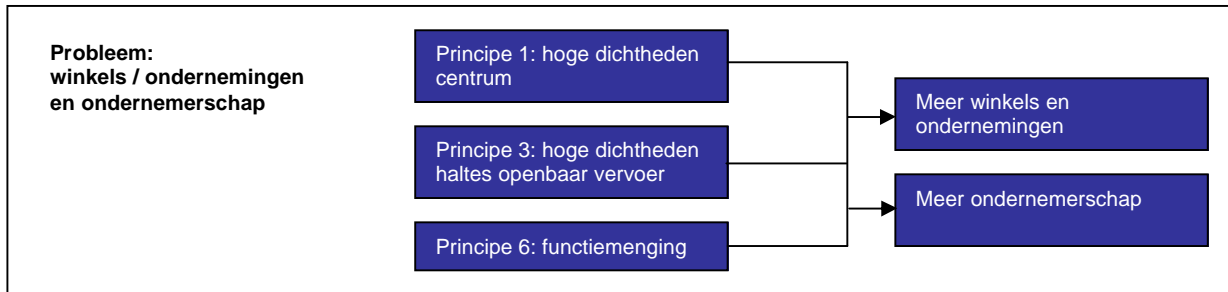


Figuur 3.1: Schematische weergave concept relatie 1

#### Concept relatie 2

Winkels en ondernemingen zijn moeizaam over de streep te trekken om zich daadwerkelijk in de Krachtwijken te vestigen of te blijven. Daarbij blijft ook het ondernemerschap in de wijk zelf achter.

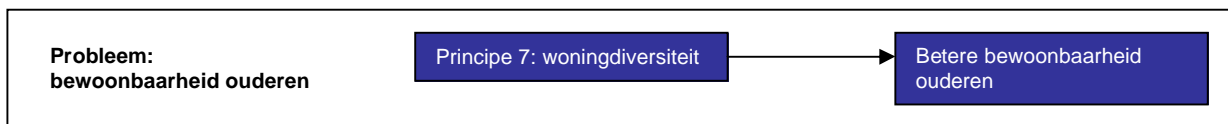
Door het creëren van een centrum met hogere dichtheden (principe 1), het realiseren van hogere dichtheden rondom halteplaatsen van het openbaar vervoer (principe 3), en het toepassen van functiemenging (principe 6) levert het New Urbanism een bijdrage aan het vergroten van het draagvlak van winkels en ondernemingen en zodoende aan het aantrekken hiervan. Er wordt vanuit gegaan dat een vergroot draagvlak ook het ondernemerschap bevordert.



Figuur 3.2: Schematische weergave concept relatie 2

### Concept relatie 3

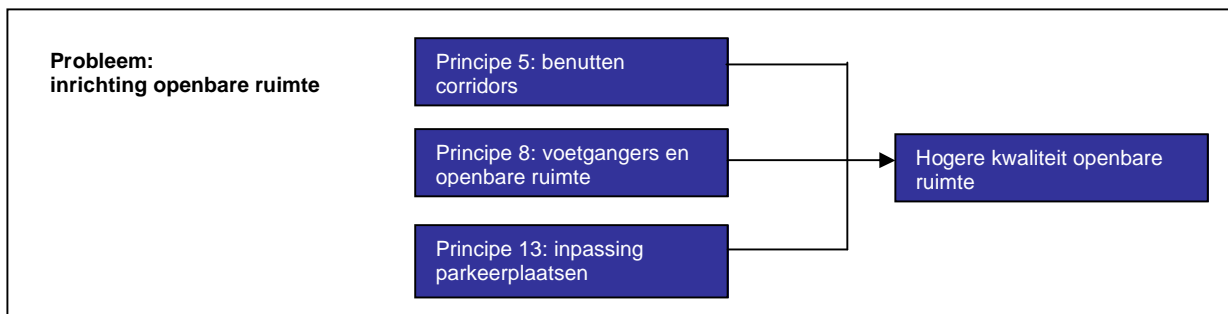
Oudere mensen die gehecht zijn aan de wijk kunnen er niet hun hele leven blijven wonen. Door een grote diversiteit aan woningen te realiseren (principe 7) zorgt het New Urbanism ervoor dat in principe mensen van alle leeftijden in de wijk kunnen wonen.



Figuur 3.3 : Schematische weergave concept relatie 3

### Concept relatie 4

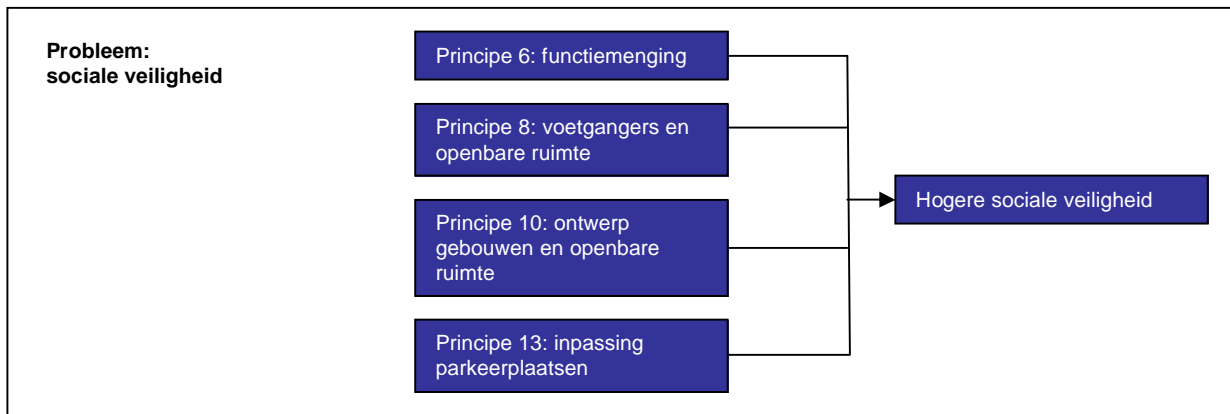
In veel Krachtwijken voldoet de inrichting van de openbare ruimte niet aan de eisen van de gebruikers. Door de corridors tussen de buurten te benutten voor zaken als groen en sportveldjes (principe 5), de straten en pleinen zodanig vorm te geven dat ze veilig, comfortabel en interessant zijn voor voetgangers (principe 8), en garages en parkeerplaatsen zorgvuldig in te passen zodat dominantie van de auto in het landschap wordt voorkomen (principe 13) leidt het New Urbanism tot een hogere kwaliteit van de openbare ruimte, oftewel tot een hogere gebruiks-, belevings-, en toekomstwaarde.



Figuur 3.4: Schematische weergave concept relatie 4

### Concept relatie 5

In veel Krachtwijken is de sociale veiligheid laag. Door het mengen van functies (principe 6) waardoor er gedurende de gehele dag mensen op straat zijn, door straten en pleinen dusdanig vorm te geven dat ze veilig, comfortabel en interessant zijn voor voetgangers (principe 8), door bij het ontwerp van straten en gebouwen rekening te houden met veiligheid, waarbij toegankelijkheid en openheid gewaarborgd blijven (principe 10), en door garages en parkeerplaatsen zorgvuldig in te passen zodat dominantie van de auto in het landschap wordt voorkomen (principe 13) heeft het New Urbanism een positief effect op de sociale veiligheid.



Figuur 3.5: Schematische weergave concept relatie 5



---

## 4. LITERATUURSTUDIE CONCEPT ANALYSEKADER

In dit hoofdstuk wordt het in hoofdstuk 3 opgestelde concept analysekader, met de veronderstelde relaties omtrent de principes van het New Urbanism en de problemen in de naoorlogse Krachtwijken, getoetst door middel van een literatuurstudie. Hierbij wordt per onderscheidde relatie gekeken of naar deze relatie reeds empirisch onderzoek heeft plaatsgevonden en wat de bevindingen hieromtrent zijn. Eveneens wordt er in de literatuur gezocht naar reeds opgedane ervaringen omtrent het New Urbanism. Op basis van deze bevindingen wordt het concept analyse kader aangescherpt tot een aangescherpt analysekader.

### 4.1 Literatuurstudie concept relaties

Onderstaand wordt per veronderstelde relatie aangegeven of er al empirisch onderzoek naar de relatie heeft plaats gevonden en of er reeds ervaring met het New Urbanism omtrent deze relatie is opgedaan. In paragraaf 4.1 worden de opgedane inzichten gebruikt om het concept analysekader verder aan te scherpen tot een theoretisch analysekader.

#### Literatuur omtrent concept relatie 1

Uit onderzoek blijkt dat het toevoegen van een goed winkelapparaat, bedrijven en werkplaatsen (principe 6) niet alleen leidt tot een versterkte economische basis in de wijk, maar ook tot meer ontmoetingsplekken en zodoende tot meer contact tussen de verschillende groepen [Argiolu, Dijken & Koffijberg, 2008]. Dit wordt bevestigd in specifiek onderzoek naar de effecten van het New Urbanism, waaruit blijkt dat de aanwezigheid van voorzieningen in de wijk leidt tot meer sociale interactie tussen bewoners [Lund, 2003]. Gemerden & Staats [2006] zeggen feitelijk hetzelfde, maar benaderen het vanuit de beloopbaarheid. Zij geven aan dat een stedenbouwkundig plan, waarin voorzieningen, afgestemd op de dagelijkse routines, op loopafstand zijn geplaatst, het vanzelfsprekende contact tussen buurtbewoners kan bevorderen, doordat men vertrouwd is met de verschijning van buurtgenoten. Daarmee worden niet direct hechte sociale verbanden gecreëerd, maar worden buurtgenoten als het ware verleid om zich meer op straat te begeven. Belangrijk is dat de voorzieningen niet alleen op loopafstand liggen, maar dat ook het ontwerp in zichzelf voetgangersvriendelijk is. Deze combinatie leidt ertoe dat bewoners eerder geneigd zijn te voet naar de voorzieningen te gaan [Lund, 2003].

Het blijkt dat een groot deel van het gedrag van mensen bepaald wordt door de perceptie die men van de omgeving heeft. Met name als de bewoners een positief gevoel hebben omtrent de beloopbaarheid en de aanwezigheid van de voorzieningen, blijken zij meer te voet te gaan. Een positieve perceptie van de beloopbaarheid leidt op deze manier zelfs tot meer sociale interactie [Lund, 2003]. Het loont dus om goed over looproutes en het aantrekkelijk maken daarvan na te denken, en te zorgen voor een voldoende aantrekkelijke mix van voorzieningen.

Ook blijkt het zo te zijn dat het toepassen van centrale ontmoetingsplaatsen als pleinen (principe 8) leidt tot een toename van de sociale interactie van 25% bij bewoners ten opzichte van een suburbane ontwikkeling [Bartz, 2006]. Dit zou dus in het ontwerp meegenomen moeten worden.

Naast functiemenging en het realiseren van ontmoetingsplaatsen blijkt ook een meer divers woningaanbod (principe 7) een positieve invloed te kunnen hebben op de sociale cohesie. Dit komt doordat een meer divers woningaanbod kan helpen de eenzijdige bebouwing en de vaak onprettige sfeer die hiermee samen hangt te doorbreken, waardoor de positie van de wijken op de woningmarkt verbetert en daarmee de uitstroom van bewoners vermindert. Dit werkt echter alleen wanneer werkelijk wordt ingezet op de kwaliteit van de woning en de woonomgeving [Kullberg, 2006; Argiolu, Dijken & Koffijberg, 2008]. Hierbij wordt ook het belang van het behoud van de historie en de identiteit, van de naoorlogse wijken weergegeven (principe 12). Monumentale kwaliteiten als de groenstructuur, boomsoorten, gebouwde publieke voorzieningen en bijzondere complexen kunnen als landmarks fungeren in een omgeving die opnieuw aantrekkelijk wordt gemaakt voor hedendaagse woonconsumenten. Daarbij blijken gedifferentieerde wijken ook meer kansen te bieden op contacten en prikkels die bijdragen aan participatie en mobiliteit van bewoners [Argiolu, Dijken & Koffijberg, 2008]. Deze differentiatie hoeft niet te betekenen dat er in de gehele wijk een gelijke mix van woningen en bewoners wordt gemaakt. Er kan juist, bijvoorbeeld op basis van de leefstijlbenadering

---

waarbij mensen op basis van basisbehoeften en motieven ingedeeld kunnen worden in vier belevingswerelden [Smart Agent Company, 2008], in delen van de wijk gekozen worden om meer specifieke doelgroepen te huisvesten, zodat bewoners met een gelijke leefstijl bij elkaar in de buurt kunnen wonen. Dit blijkt in de praktijk, zoals bijvoorbeeld het project Le Medi in Rotterdam, vaak succesvol [KEI, 2010b]. Dit sluit aan op het realiseren van een eigen identiteit van een wijk. Wijken met een duidelijke identiteit blijken zichzelf veel beter te verkopen dan wijken met een onduidelijke identiteit, zoals nu vaak het geval is in de Krachtwijken [Peeters, 2007].

Zeer belangrijk is het echter om niet zomaar een divers woningaanbod te realiseren, maar om vooraf een goed marktonderzoek te verrichten, zodat er met de te ontwikkelen producten goed op de aanwezige behoeften kan worden ingespeeld [Watson, Bentley, Roaf & Smith, 2004]. Echter doordat het New Urbanism afhankelijk is van ontwikkelaars is de vraag of er werkelijk zoveel diversiteit in een wijk komt en veel ontwikkelingen waarbij diversiteit gepland is, zijn uiteindelijk toch vrij homogeen. Deels komt dit ook doordat diversiteit spontaan moet ontstaan en tijd nodig heeft [Fainstain, 2000]. Dit is ook een risico voor het New Urbanism.

Een belangrijke doelgroep uit het oogpunt van sociale cohesie blijken huishoudens met kinderen te zijn. Zij vormen in de praktijk een actieve schakel in de totstandkoming van sociale netwerken op buurt- en wijkniveau en dragen zo bij aan de gewenste sociale cohesie in de wijk. Om deze gezinnen aan te trekken en vast te houden moet het woningaanbod aangepast worden. Niet alleen duurdere woningen, maar ook een grote diversiteit aan woningen vanwege de heterogeniteit van deze groep [VROM, 2006b].

Aanvullend op de veronderstelde relatie blijkt ook het realiseren van compactheid (principe 1) bij te dragen aan de sociale cohesie [Talen, 2002; Lund, 2003], echter hierbij wordt tegelijkertijd vaak gesteld dat de huidige vraag naar ruim en betaalbaar wonen niet zou aansluiten bij het aanbod in de steden [Stead & Hoppenbrouwer, 2004], maar juist meer bij suburbane ontwikkelingen en dat daarmee een belangrijk principe van het New Urbanism niet bij de hedendaagse realiteit aansluit [Audirac, Shermeyen & Smith, 1990]. Dit is een belangrijk aandachtspunt, aangezien het New Urbanism uitgaat van het maken van stedelijkheid in het centrum van de wijk en rondom openbaar vervoer haltes. Daarbij gaat zij echter ook uit van een verdunning van de wijk naar de randen toe. Over de gehele wijk zou daarmee juist een divers woningaanbod gerealiseerd kunnen worden (principe 7).

Uit meer specifiek onderzoek naar het New Urbanism blijkt dat een substantieel deel van de consumenten het concept van het New Urbanism kunnen waarderen. De eerder genoemde principes van functiemenging, een diversiteit aan woningtypes en een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeten worden als pluspunten gezien. Daarbij wordt de nabijheid van openbaar vervoer (principe 2) ook genoemd als een aantrekkelijk onderdeel van het New Urbanism [Ellis, 2002; Song & Knaap, 2003; Watson, Bentley, Roaf & Smith, 2004; Zeeuw, 2006]. Het feit dat consumenten het New Urbanism waarderen uit zich onder andere in het feit dat blijkt dat consumenten bereid zijn meer te betalen voor projecten uitgevoerd volgens de principes van het New Urbanism [Song & Knaap, 2003]. Bij bovenstaande is een belangrijk aandachtspunt dat wanneer wordt ingezet op de grootschalige vervanging van woningen door nieuwe, veelal duurdere, woningen, welke voor de huidige bewoners onbetaalbaar zijn, deze bewoners juist uit de wijk verdreven worden [Kullberg, 2006]. Bij de herontwikkeling van de wijk dient dit aspect goed in het oog gehouden te worden, anders treed er eerst verdrijving op van een deel van de huidige bewoners, waarna de nieuwe bewoners wellicht wel langer blijven wonen. Dit effect kan ook optreden bij het New Urbanism, aangezien hierbij ook in de behoeften worden uitgesloten. Ook kan het New Urbanism in bestaande situaties leiden tot het verdrijven van huidige bewoners met een laag inkomen, doordat de vastgoedwaardes stijgen [Day, 2003]. Dit kan weer bijdragen aan segregatie op een hoger schaalniveau [Fainstain, 2000]. In bestaande situaties zal het New Urbanism dan ook rekening moeten houden met de verschillende reeds aanwezige groepen in een bestaande situatie, welke verschillende behoeftes hebben en ook verschillend tegen ingrepen aankijken [Day, 2003].

Het literatuuronderzoek bevestigt de veronderstelde relatie en voegt daaraan toe dat een compacte wijk (principe 1) en het voorzien in zoveel mogelijk transportmodaliteiten (principe 2) eveneens bij kunnen dragen aan een versterking van de sociale cohesie.

Daarnaast kunnen er nog een aantal aandachtspunten worden geformuleerd: er dient gezorgd te worden voor een aantrekkelijk voorzieningenpakket, de loopafstand en de perceptie daarvan naar de dagelijks te gebruiken voorzieningen is van belang, er dient werkelijk ingezet te worden op de kwaliteit van de woningen en de openbare ruimte, de verdunning naar de randen van de wijk dient vastgehouden te worden, er dient ingezet te worden op het realiseren van een eigen identiteit voor (delen van) de wijk, waarbij plaatselijk meer specifieke doelgroepen gefaciliteerd worden, bijvoorbeeld op basis van leefstijl. Een goed marktonderzoek en het vasthouden van het concept bij de realisatie



---

zijn echter essentieel. Gezinnen zijn vanuit het oogpunt van sociale cohesie een belangrijke doelgroep.

Ook moet rekening gehouden worden met de behoeften van de bestaande bewoners om ongewenste effecten als verdrijving te voorkomen.

### **Literatuur omtrent concept relatie 2**

Uit algemeen onderzoek blijkt dat bedrijven hun vestigingsgedrag mede laten beïnvloeden door de kwaliteit van het leefmilieu. Vooral factoren als veiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte, de aanwezigheid voorzieningen als woningen en winkels, en de aanwezigheid van goede wegen en openbaar vervoer zijn belangrijk om aantrekkelijk te zijn als vestigingsplaats [Van den Berg, Van der Meer & Otgaar 1999]. Uit specifiek onderzoek naar wijk economieën blijkt dat vooral in wijken waar wonen en werken gemengd zijn (principe 6) er de laatste jaren een relatief grote gemiddelde banengroei heeft plaats gevonden. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er in deze wijken ook een relatief grote economische groei heeft plaatsgevonden. Daarbij is het onderscheidend vermogen tussen wijken erg belangrijk (principe 5). Wanneer er een ruimtelijk onduidelijk onderscheid tussen de ene en de andere wijk is, heeft dit negatieve gevolgen voor de economische groei [Boonstra & Roso, 2009].

Kleinschalige gemengde wijken blijken bij uitstek de vestigings- en groeilocatie voor consumentendiensten te zijn, wat waarschijnlijk ook te maken heeft met de opkomst van ondernemen aan huis [Boonstra & Roso, 2009]. Het faciliteren van kleinschalige bedrijvigheid (eventueel aan huis) lijkt dan ook kansrijk voor de economische ontwikkeling van de wijk. Echter de opkomst van het internetwinkelen en de grote supermarkten zou een bedreiging hiervoor zijn en ertoe kunnen leiden dat de kleine winkels in de buurt als onderdeel van de functiemenging bij het New Urbanism het moeilijk zouden hebben om te overleven [Robbins, 1998]. Dit is een belangrijk aandachtspunt, echter de kleinschalige bedrijvigheid in de buurt leidt op zichzelf ook tot extra draagvlak. Daarbij wordt dit draagvlak verder vergroot door het realiseren van een hogere dichtheid aan woningen in het centrum (principe 1) en rondom haltes van het openbaar vervoer (principe 3). Het mengen van functies blijkt in de praktijk weinig conflicten op te leveren. Wel dient op voorhand goed nagedacht te worden over hoe bijvoorbeeld winkels en werkplaatsen bevoorrad worden [Watson, Bentley, Roaf & Smith, 2004].

Een aandachtspunt bij de verdichting van de wijk in met name het centrum is dat stedelijke milieus nu al vaak onder druk staan door onder andere congestie en vervuiling. Een verdere ontwikkeling of verdichting van steden kan dit verder onder druk zetten en de aantrekkelijkheid van de stad als plaats om te leven verkleinen [Stead & Hoppenbrouwer, 2004]. De effecten op het omliggende stedelijke gebied van het verdichten in het kader van het New Urbanism zullen daarom vooraf goed in beeld gebracht dienen te worden.

In tegenstelling tot principe 4 van het New Urbanism, een stratenpatroon opgezet als een netwerk, vertonen juist wijken met een fijnmazig netwerk een lagere economische groei dan wijken met een niet optimaal ontsloten stratenpatroon. Een verklaring hiervoor kan zijn dat in wijken met een niet optimaal ontsloten stratenpatroon voetgangers en andere verkeerstroom via bepaalde routes worden geleid, waardoor er op bepaalde punten concentraties van mensen ontstaat. Juist deze concentratie is een voedingsbodemp voor economische activiteiten [Boonstra & Roso, 2009]. Het verdichten in het centrum en rondom halteplaatsen van het openbaar vervoer leidt ook tot deze concentratie van mensen.

Tenslotte lijkt het erop dat wijken met een goede verhouding tussen bebouwd en openbaar gebied, waarbij het openbaar gebied gelijktijdig kwalitatief hoogwaardig is ingericht (principe 8) een positieve invloed hebben op het stimuleren van werkgelegenheids groei. Weinig openbare ruimte lijkt dit te beperken [Boonstra & Roso, 2009].

Het literatuuronderzoek bevestigt de veronderstelde relatie en voegt daaraan toe dat een ruimtelijk duidelijk te onderscheiden wijk (principe 5) en de aanwezigheid van voldoende kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte (principe 8) ook bij kunnen dragen aan het aantrekken van winkels en ondernemingen.

Principe 4 blijkt juist niet van toepassing: het stratenpatroon dient gedifferentieerd, dus niet optimaal ontsloten, te zijn, zodat er op bepaalde punten concentraties van mensen, en daarmee draagvlak voor voorzieningen, ontstaan.

Er is in de literatuur geen relatie met het ondernemerschap gevonden.

Aandachtspunten bij bovenstaande zijn dat vooral kleinschalig gemengde wijken economisch kansrijk blijken, waarbij op voorhand goed nagedacht dient te worden over mogelijk conflicten tussen functies. Ook dienen mogelijke effecten op het omliggende stedelijke gebied als gevolg van het plaatselijk verdichten op voorhand goed in beeld gebracht te worden, om hierop, waar nodig, te kunnen anticiperen.

---

### Literatuur omtrent concept relatie 3

Onderzoek bevestigt dat de woningvoorraad in de Krachtwijken eenzijdig van opbouw is, welke niet past bij de huidige behoeften en wensen van bewoners. Dit maakt een wooncarrière binnen de wijk vrijwel onmogelijk, met name omdat geschikte woningen voor ouderen en gezinnen ontbreken. Om dit te doorbreken wordt de noodzaak van een divers en kwalitatief hoogwaardig woningaanbod (principe 7) onderschreven, aangepast aan de huidige behoefte en wensen van bewoners [Wijk, 2002].

Uit ander onderzoek blijkt dat er bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken er voldoende aandacht moet zijn voor de levensloop van bewoners. Hierbij worden drie zaken expliciet onderscheiden, te weten de aanwezigheid van voldoende geschikte woningen, de aanwezigheid van voldoende voorzieningen in de buurt (principe 6) en de bereikbaarheid van deze voorzieningen in de buurt door een goed ingerichte openbare ruimte (principe 8), zodat mensen ook als hun leefsituatie veranderd in de wijk kunnen blijven wonen [Argiolu, Dijken & Koffijberg, 2008].

Het literatuuronderzoek bevestigt de veronderstelde relatie en voegt daaraan toe dat het mengen van functies (principe 6) en het dusdanig vormgeven van de openbare ruimte dat iedereen daar gebruik van kan maken (principe 8) er ook aan bij kunnen dragen dat mensen van alle leeftijden in de wijk kunnen blijven wonen.

### Literatuur omtrent concept relatie 4

Onderzoek toont aan dat het aanbieden van grootschalige ongedifferentieerde openbare ruimte niet werkt. Het is belangrijk dat er bij de inrichting van de openbare ruimte goed gekeken wordt naar wie er in de buurt van de publieke ruimte wonen en de inrichting daar op af stemmen (principe 8). Daarbij kunnen mensen met een zelfde achtergrond makkelijker een publieke ruimte delen dan mensen met verschillende achtergronden [Argiolu, Dijken & Koffijberg, 2008]. Er dient dan ook voor de verschillende gebruikersgroepen ruimte aanwezig te zijn, welke voor iedereen toegankelijk is [RMO, 2004]. Voor kinderen en jongeren dient er wel wat ongedefinieerde ruimte te zijn, aangezien dit belangrijk is voor hun ontwikkeling [Argiolu, Dijken & Koffijberg, 2008], echter niet in de mate waarin dit nu in veel naoorlogse Krachtwijken aanwezig is. Hiervoor zouden het principe van de corridors tussen de wijken benut kunnen worden (principe 5).

Uit meer specifiek onderzoek naar het New Urbanism blijkt dat onder andere de openbare ruimte welke uitnodigt tot ontmoeten door veel bewoners als een van de pluspunten wordt gezien [Song & Knaap, 2003; Zeeuw, 2006]. Een doelgroepenbenadering en een eigen identiteit voor bepaalde delen van de wijk op basis van bijvoorbeeld leefstijlen, zoals ook bij relatie 1 aangegeven, kan het afstemmen van de openbare ruimte op de omgeving vergemakkelijken.

Bartz [2006] geeft aan dat bij het New Urbanism bewoners 35% meer buiten zijn ten opzichte van een suburbane ontwikkeling. Naast het toepassen van verschillende typen buitenruimte voor de verschillende doelgroepen, spelen op het gebied van de inrichting van de openbare ruimte de nadruk op veiligheid, het realiseren van een goed voetgangersnetwerk, en het benutten van de aanwezige kwaliteiten een belangrijke rol (principe 12).

Het New Urbanism geeft verder aan dat dominantie van de auto in het landschap moet worden voorkomen door een zorgvuldige inpassing van parkeerplaatsen en garages (principe 13). In dat licht wordt de voorkeur van het New Urbanism voor een stratenpatroon met doorsteekmogelijkheden vaak bekritiseerd omdat het automobilisten een voordeel zou opleveren boven lopen, fietsen en openbaar vervoer [Melia, 2008]. Dit zou dus juist het autogebruik bevorderen en zodoende leiden tot een grotere aanwezigheid van de auto. Het stratenpatroon van het New Urbanism kan samen met functiemenging toch tot voordelen voor voetgangers en fietsers leiden, wanneer hierop wordt geanticipeerd door voetgangers en fietsers soms te scheiden van het autoverkeer en ze daar een voordeel te geven [Ellis, 2002]. In de praktijk blijkt het ook te helpen om een duidelijke hiërarchie in de straten aan te brengen, waardoor bepaalde delen voor de auto minder gemakkelijk toegankelijk zijn [Watson, Bentley, Roaf & Smith, 2004].

Het literatuuronderzoek bevestigt de veronderstelde relatie en voegt daaraan toe dat ook het benutten van de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten (principe 12) kan bijdragen aan een hogere kwaliteit van de openbare ruimte.

Aandachtspunten bij bovenstaande zijn dat de openbare ruimte wordt afgestemd op de verschillende gebruikersgroepen en dat er voor voetgangers een netwerk van voetpaden aanwezig dient te zijn, waarbij dit niet gelijktijdig leidt tot teveel voordeel voor de automobilist.

---

## Literatuur omtrent concept relatie 5

Uit onderzoek blijkt dat een omgeving als veiliger wordt beoordeeld als bewoners de indruk hebben dat belangrijke normen en waarden over de omgang met elkaar en het gebruik van de ruimte met elkaar worden gedeeld [Gemerden & Staats, 2006]. De al bij relatie 1 en 4 genoemde doelgroepenbenadering voor delen van de wijk zou hier een positieve bijdrage aan kunnen leveren.

Ook blijkt dat het voor het gevoel van sociale veiligheid belangrijk is dat mensen de ruimte als overzichtelijk ervaren en zich niet anoniem voelen [RMO, 2004]. Een zorgvuldige ontwerp van de openbare ruimte is dan ook van belang (principe 8). Aangezien functiemenging (principe 6) leidt tot meer ontmoetingsplekken en contacten tussen verschillende groepen en daarmee tot meer mensen op straat [Lund, 2003; Argiolu, Dijken & Koffijberg, 2008], draagt ook dit bij aan de sociale veiligheid.

Op het niveau van de woning en woonomgeving blijken zaken als zichtbaarheid, merkbare aanwezigheid van bewoners, toegankelijkheid en vluchtroutes, aantrekkelijkheid en onderhoud, en deugdelijkheid van de materialen (principe 10), een positief effect te hebben op de sociale veiligheid, met name op straatroof, inbraak en vandalisme [Gemerden & Staats, 2006]. Menselijk toezicht, de zogenaamde “ogen op straat”, blijkt ook bij te dragen aan het gevoel van sociale veiligheid [RMO, 2004]. Hieraan kan een zorgvuldige aansluiting van de gebouwen op de openbare ruimte een bijdrage leveren (principe 9). Uit specifiek onderzoek naar het New Urbanism blijkt dat, met name door op de begane grond functies te plaatsen waardoor mensen zicht op straat hebben, er een positief effect is op de sociale veiligheid. Een aandachtspunt hierbij is de privacy van bewoners. Ook dient rekening gehouden te worden met de grootte van de bouwblokken. Wanneer deze te klein worden gemaakt is het niet mogelijk aan alle zijden voorkanten te maken, waardoor de aansluiting op de openbare ruimte onder druk komt te staan [Watson, Bentley, Roaf & Smith, 2004].

Er is ook onderzoek waarin gesteld wordt dat fysieke ingrepen als het renoveren van woningen of het ingrijpen in de stedenbouwkundige structuur maar beperkt bijdraagt aan het verminderen van specifieke problemen als vandalisme en inbraken [Brink, 2007]. Bovenstaand zijn echter een aantal specifieke ingrepen benoemd waarbij in de praktijk wel een positieve relatie is gevonden. Deze hebben vooral betrekking op functiemenging, de inrichting van de openbare ruimte en de aansluiting van de bebouwing hierop en zijn dus ook van een iets andere orde dan renovatie en het ingrijpen in de stedenbouwkundige structuur.

Het literatuuronderzoek bevestigt de veronderstelde relatie, behalve de veronderstelling dat het zorgvuldig inpassen van garages en parkeerplaatsen zodat dominantie van de auto in het landschap wordt voorkomen (principe 13) bijdraagt aan de sociale veiligheid. Er wordt echter aan toegevoegd dat het zorgvuldig vormgeven van de aansluiting van de gebouwen op de openbare ruimte (principe 9) wel bijdraagt aan de sociale veiligheid.

Aandachtspunten bij bovenstaande zijn dat het delen van belangrijke normen en waarden over het gebruik van de openbare ruimte ook bijdraagt aan het gevoel van sociale veiligheid. Het toepassen van een doelgroepenbenadering voor delen van de wijk kan hier dan ook een positieve bijdrage aan leveren. Ook is met name zicht vanuit de woning op de openbare ruimte van belang, waarbij rekening gehouden dient te worden met de privacy van bewoners. Tenslotte dient de grootte van de bouwblokken voldoende te zijn om zoveel mogelijk “voorkanten” van woningen te maken.

## 4.2 Aangescherpt analysekader

Het in paragraaf 3.2 opgestelde concept analysekader wordt in deze paragraaf, naar aanleiding van de bevindingen uit de literatuurstudie in de vorige paragraaf, aangescherpt tot een aangescherpt analysekader.

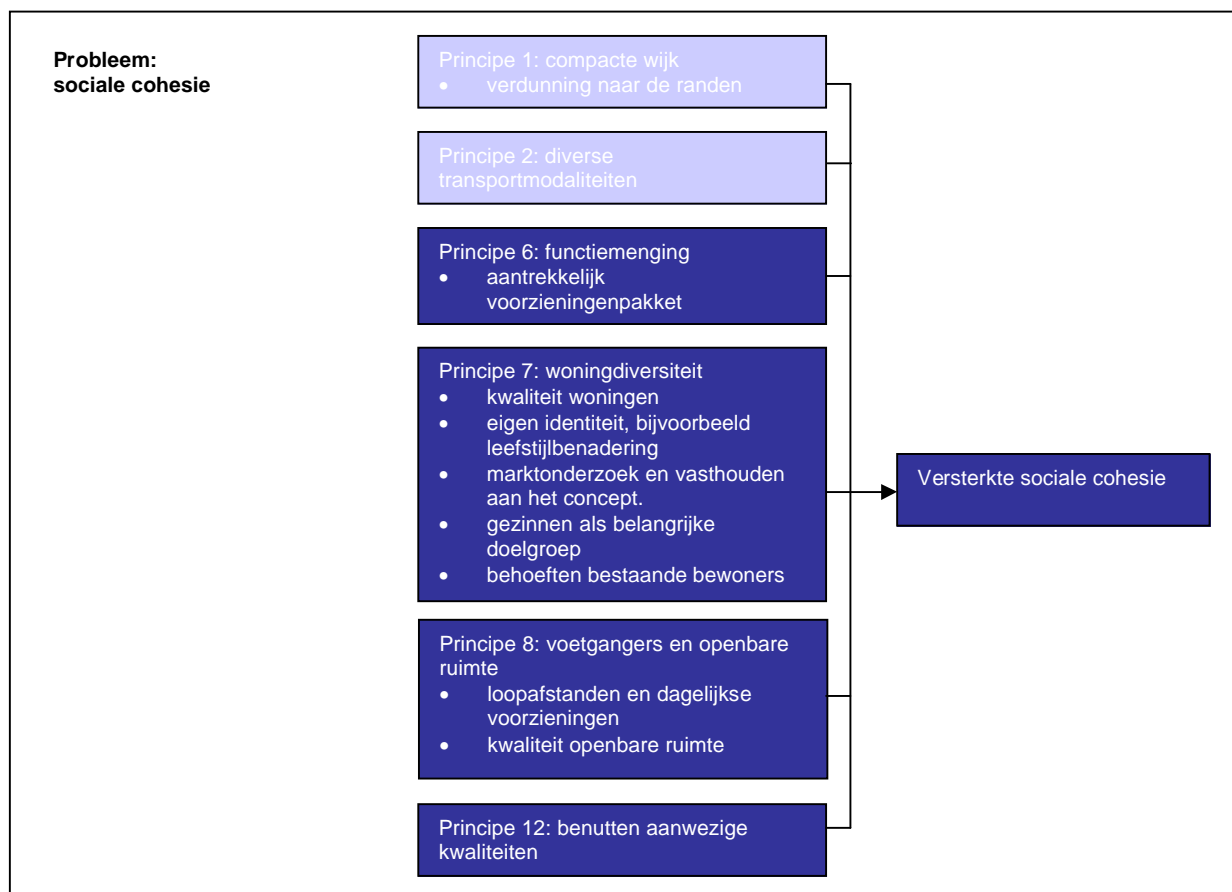
### Aangescherpte relatie 1

Naar aanleiding van de bevindingen uit de literatuurstudie kan concept relatie 1 als volgt worden aangescherpt:

In veel Krachtwijken staat de sociale cohesie onder druk.

Door het realiseren van compactheid (principe 1), het voorzien in zoveel mogelijk transportmodaliteiten (principe 2), het mengen van functies (principe 6), het realiseren van een grote diversiteit aan woningen (principe 7), waarbij wel aandacht wordt besteed aan te behouden waardevolle onderdelen van de wijk (principe 12), en een openbare ruimte welke dusdanig is vormgegeven dat deze veilig, comfortabel en interessant is voor voetgangers (principe 8) kan het New Urbanism een bijdrage leveren aan het aantrekken en vasthouden van bewoners en aan een toename van de sociale contacten, en zodoende aan het versterken van de sociale cohesie.

Aandachtspunten bij bovenstaande zijn het zorgen voor een aantrekkelijk voorzieningenpakket (bij principe 6), de loopafstand en de perceptie daarvan naar de dagelijks te gebruiken voorzieningen (bij principe 8), het werkelijk inzetten op kwaliteit van de woningen en de openbare ruimte (bij principe 7 en 8), het vasthouden van verdunning naar de randen van de wijk (bij principe 1), het realiseren van een eigen identiteit voor (delen van) de wijk, waarbij plaatselijk meer specifieke doelgroepen gefaciliteerd worden, bijvoorbeeld op basis van leefstijl. Een goed marktonderzoek en het vasthouden van het concept bij de realisatie zijn echter essentieel. Gezinnen zijn vanuit het oogpunt van sociale cohesie een belangrijke doelgroep. Ook moet rekening gehouden worden met de behoeften van de bestaande bewoners om ongewenste effecten als verdrijving te voorkomen (allen bij principe 7).



Figuur 4.1: Schematische weergave aangescherpte relatie 1, met de benoemde aandachtspunten en in lichtblauw aangegeven de toegevoegde principes ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 1

## Aangescherpte relatie 2

Naar aanleiding van de bevindingen uit de literatuurstudie kan concept relatie 2 als volgt worden aangescherpt:

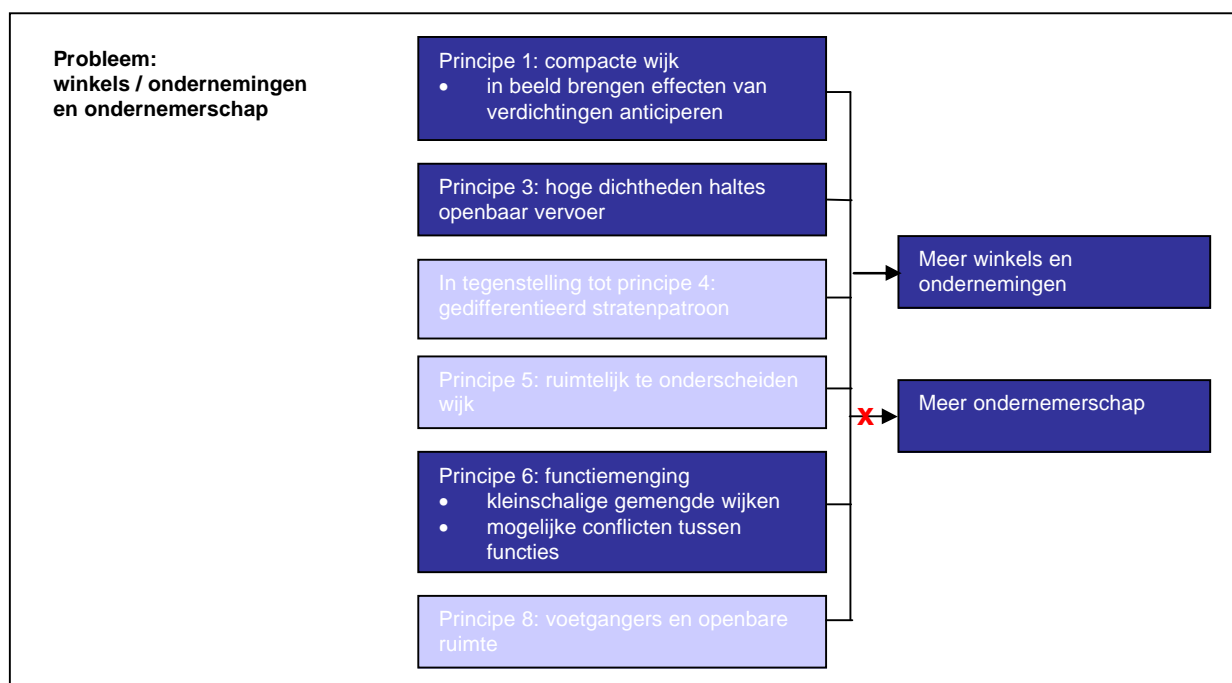
Winkels en ondernemingen zijn moeizaam over de streep te trekken om zich daadwerkelijk in de Krachtwijken te vestigen of te blijven. Daarbij blijft ook het ondernemerschap in de wijk zelf achter.

Door het creëren van een centrum met hogere dichtheden (principe 1) en hierbij ook het openbaar vervoer en dan met name de halteplaatsen te betrekken (principe 3), het zorgen voor een ruimtelijk duidelijk te onderscheiden wijk (principe 5), het toepassen van functiemenging (principe 6) en de aanwezigheid van voldoende kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte (principe 8) levert het New Urbanism een bijdrage aan de economische activiteit en het vergroten van het draagvlak van winkels en ondernemingen en zodoende aan het aantrekken hiervan.

In tegenstelling tot principe 4 van het New Urbanism dient het stratenpatroon gedifferentieerd, dus niet optimaal ontsloten, te zijn, zodat er op bepaalde punten concentraties van mensen, en daarmee draagvlak voor voorzieningen, ontstaan.

Aandachtspunten zijn dat vooral kleinschalig gemengde wijken economisch kansrijk blijken, waarbij op voorhand goed nagedacht dient te worden over mogelijke conflicten tussen functies (beide bij principe 6). Ook dienen mogelijke effecten op het omliggende stedelijke gebied als gevolg van het plaatselijk verdichten op voorhand goed in beeld gebracht te worden, om hierop waar nodig te kunnen anticiperen (bij principe 1).

Er is geen relatie tussen het ondernemerschap en de principes van het New Urbanism in de literatuur aangetroffen.



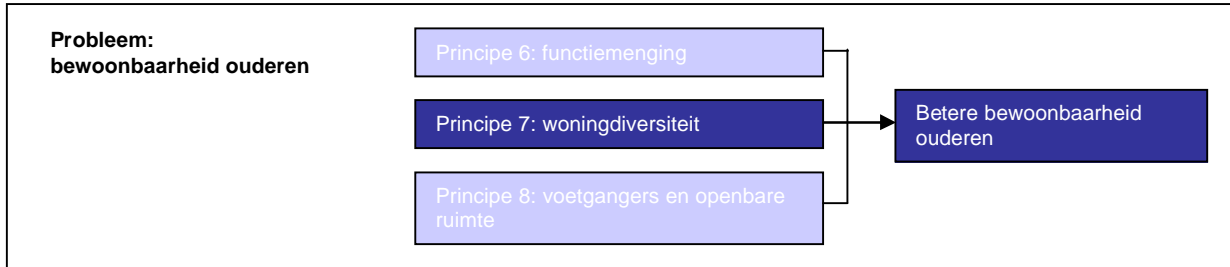
Figuur 4.2: Schematische weergave aangescherpte relatie 2, met de benoemde aandachtspunten en in lichtblauw aangegeven de toegevoegde principes ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 2. Met X de niet aangetroffen relatie ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 2

## Aangescherpte relatie 3

Naar aanleiding van de bevindingen uit de literatuurstudie kan concept relatie 3 als volgt worden aangescherpt:

Oudere mensen die gehecht zijn aan de wijk kunnen er niet hun hele leven blijven wonen.

Door het mengen van functies (principe 6), het zorgen voor een grote diversiteit aan woningen (principe 7), en een inrichting van de openbare ruimte waarbij rekening gehouden wordt met de verschillende aanwezige doelgroepen (principe 8) kan het New Urbanism ervoor zorgen dat in principe mensen van alle leeftijden in de wijk kunnen wonen.



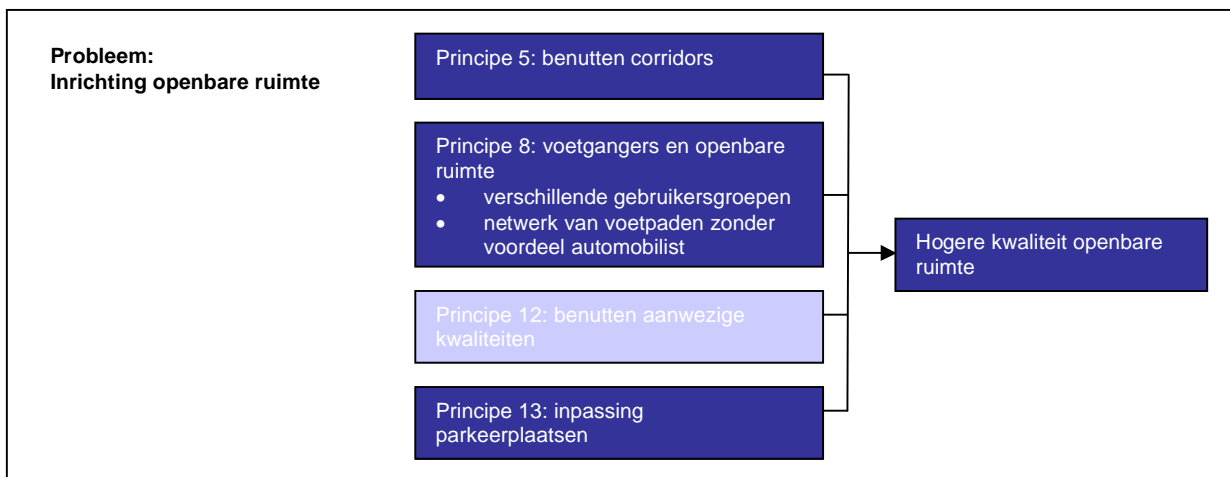
Figuur 4.3: Schematische weergave aangescherpte relatie 3, met in lichtblauw aangegeven de toevoegingen ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 3

#### Aangescherpte relatie 4

Naar aanleiding van de bevindingen uit de literatuurstudie kan concept relatie 4 als volgt worden aangescherpt:

In veel Krachtwijken voldoet de inrichting van de openbare ruimte niet aan de eisen van de gebruikers. Door het benutten van de aanwezige corridors voor zaken als groen en sportveldjes (principe 5), het zorgvuldig vormgeven van de openbare ruimte, zodat deze veilig, comfortabel en interessant is voor voetgangers (principe 8), het benutten van de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten (principe 12), en het zorgvuldig inpassen van parkeerplaatsen en garages (principe 13), leidt het New Urbanism tot een hogere kwaliteit van de openbare ruimte, oftewel tot een hogere gebruiks-, belevings-, en toekomstwaarde.

Aandachtspunten zijn dat de openbare ruimte wordt afgestemd op de verschillende gebruikersgroepen en dat er voor voetgangers een netwerk van voetpaden aanwezig dient te zijn, waarbij dit niet gelijktijdig leidt tot teveel voordeel voor de automobilist (beide bij principe 8).



Figuur 4.4: Schematische weergave aangescherpte relatie 4, met de benoemde aandachtspunten en in lichtblauw aangegeven de toegevoegde principes ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 4

#### Aangescherpte relatie 5

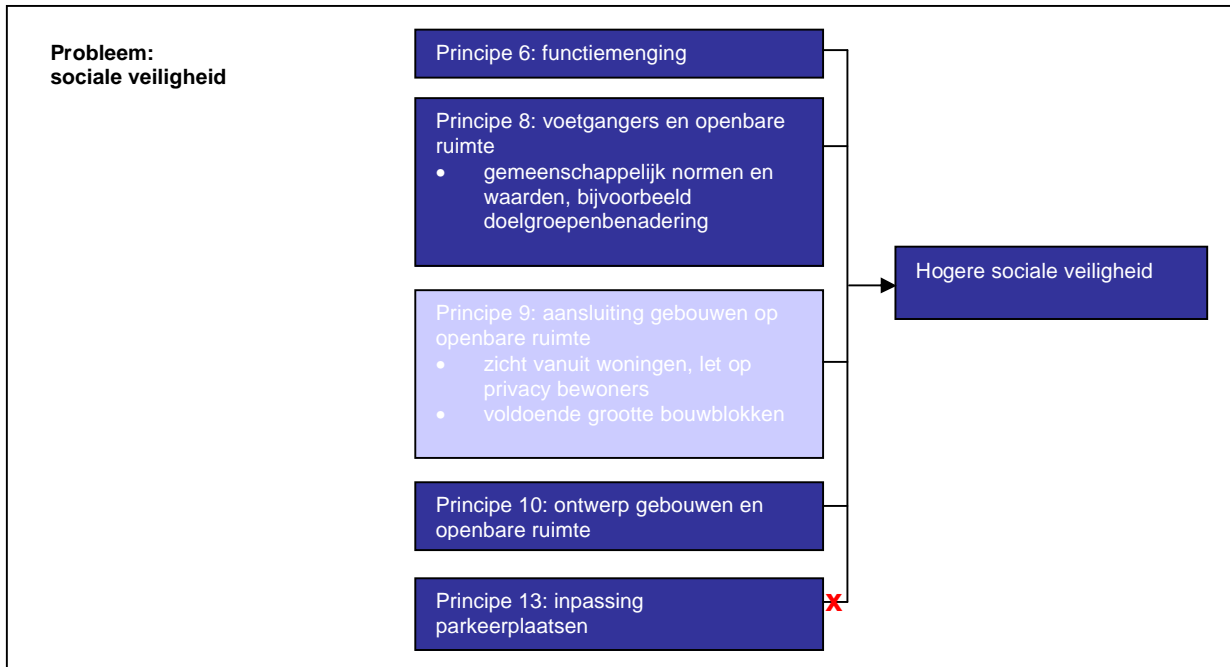
Naar aanleiding van de bevindingen uit de literatuurstudie kan concept relatie 5 als volgt worden aangescherpt:

In veel Krachtwijken is de sociale veiligheid laag.

Door functiemenging (principe 6), een zorgvuldig ontworpen overzichtelijke openbare ruimte (8), het zorgvuldig vormgeven van de aansluiting van de gebouwen op de openbare ruimte (principe 9), en het bij het ontwerp van straten en gebouwen rekening te houden met veiligheid, waarbij toegankelijkheid en openheid gewaarborgd blijven (principe 10) heeft het New Urbanism een positieve invloed op de sociale veiligheid.

Aandachtspunt is dat het delen van belangrijke normen en waarden over het gebruik van de openbare ruimte ook bijdraagt aan het gevoel van sociale veiligheid. Het toepassen van een doelgroepenbenadering voor delen van de wijk kan hier dan ook een positieve bijdrage aan leveren (bij principe 8). Ook is met name zicht vanuit de woning op de openbare ruimte van belang, waarbij

rekening gehouden dient te worden met de privacy van bewoners. Tenslotte dient de grootte van de bouwblokken voldoende te zijn om zoveel mogelijk “voorkanten” van woningen te maken (beide bij principe 9).



Figuur 4.5: Schematische weergave aangescherpte relatie 5, met de benoemde aandachtspunten en in lichtblauw aangegeven de toegevoegde principes ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 5. Met X de niet aangetroffen relatie ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 5





---

## 5. PRAKTIJKONDERZOEK AANGESCHERPT ANALYSEKADER

In dit hoofdstuk wordt gekeken of het in hoofdstuk 4 opgestelde aangescherpte analysekader in de praktijk zichtbaar is in de case Amsterdam Bijlmermeer. Deze case fungeert meer als een soort testcase voor het analysekader, dan dat op basis hiervan het analysekader ingrijpend bijgesteld zal kunnen worden. Dit omdat vanwege het beperkte empirische onderzoek het veralgemeniseren van de resultaten niet mogelijk is. Wel kunnen er wellicht een aantal nuanceringen omtrent het analysekader worden gegeven.

### 5.1 Casestudie Amsterdam Bijlmermeer

In deze paragraaf wordt gekeken in hoeverre de bijgestelde relaties tussen de problemen in de naoorlogse Krachtwijken en de principes van het New Urbanism in de testcase Amsterdam Bijlmermeer zichtbaar zijn.

#### 5.1.1 Keuze case Amsterdam Bijlmermeer

Aangezien het New Urbanism in Nederland nog nergens onder deze noemer is toegepast, zowel bij nieuwe ontwikkelingen als bij herontwikkeling, is een directe evaluatie niet mogelijk. Om dit te ondervangen is de casestudie als volgt opgezet.

Allereerst is gezocht naar een Krachtwijken-case welke aan de volgende voorwaarden voldoet:

1. De herontwikkeling dient al geruime tijd bezig te zijn, waarbij er al resultaten zichtbaar zijn. Dit omdat er anders niet geëvalueerd kan worden.
2. Deze studie gaat over de toepasbaarheid van het New Urbanism bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken. Voor de casestudie wordt verder gefocust op de periode van 1945 tot midden jaren '70 van de vorige eeuw. Dit omdat in deze periode het modernisme en functionalisme hoogtij vierden en, ondanks de goede bedoelingen hiervan, de veelvuldige herhaling van dezelfde elementen, een ver doorgevoerde collectiviteit en het ontbreken van functiemenging, heeft gezorgd voor een voorspelbare eentonige omgeving [Lörzing & Harbers, 2009], zoals ook in de inleiding van het onderzoek is aangegeven.  
In bijlage 2 is een stedenbouwkundige indeling van de Krachtwijken op basis van fysieke en functionele verschillen tussen de wijken gegeven [Lörzing, Harbers & Schluchter, 2008]. De geselecteerde periode van 1945 tot midden jaren '70 houdt in dat de case moet vallen in de categorieën IV tot VII (open bouwblokken met strokenbouw, open bouwblokken met stempels, open bouwblokken met hoven en vrijstaande hoogbouw).
3. In samenhang met de eerste twee punten moet een eerste quick-scan van de case al de verwachting geven dat een substantieel deel van de principes van het New Urbanism bij de herontwikkeling zijn toegepast.

Op basis van bovenstaande drie criteria is er voor gekozen om Amsterdam Bijlmermeer, hierna kortweg Bijlmermeer genoemd, als case op te nemen, aangezien bij de Bijlmermeer alle drie de criteria van toepassing zijn, zoals onderstaand toegelicht:

1. In de Bijlmermeer is de structurele herontwikkeling al in 1992 begonnen, zodat er al vele resultaten zichtbaar zijn. Ook zijn er reeds diverse evaluaties omtrent de uitgevoerde ingrepen uitgevoerd, waar in dit onderzoek weer gebruik van gemaakt kan worden.
2. Qua stedenbouwkundige indeling van Lörzing, Harbers & Schluchter [2008] valt de Bijlmermeer in periode VII: de vrijstaande hoogbouw. De wijken van dit type vormen de uiterste consequentie van de opvattingen van modernistische architecten en hun opdrachtgevers en daarmee de grootste tegenpool van het New Urbanism. Woonblok en woonstraat zijn in hun klassieke vorm verdwenen. Daarvoor in de plaats komt een vrije opstelling van woongebouwen in een groene omgeving, waarbij de verkeersontsluiting geheel autonoom afgewikkeld wordt. De functiescheiding is ook tussen de verschillende verkeerssoorten doorgevoerd (vrij liggende fiets- en voetpaden). De techniek speelt een belangrijke rol: de hoogte en vorm van de woongebouwen zijn voor een belangrijk deel

afgestemd op de eisen die bouwkransen en systeembouw stellen. De zijkant van schijfvormige (hoge en langwerpige) woongebouwen zijn gesloten gelaten om de bewoners van de hoekflats niet de bevoordelen [Lörzing, Harbers & Schluchter, 2008]. In onderstaande tabel worden de stedenbouwkundige kenmerken van de vrijstaande hoogbouw kort herhaald.

|     | Type en periode                  | Bebouwingsvorm  | Ontsluitingsvorm   | Functionele opzet   |
|-----|----------------------------------|---|--|---|
| VII | Vrijstaande hoogbouw (1960-1975) | Overgang van open blokken naar vrije plaatsing van vrijstaande hoge, soms middelhoge woongebouwen | Vrij liggende hoofdwegen met verkeersfunctie; scheiding van verkeerssoorten; woningen zijn op het groen georiënteerd | Wonen en werken strikt gescheiden (werken op afzonderlijke terreinen); winkels aan pleinen en in winkelcentra |

Tabel 5.1: Geselecteerde stedenbouwkundige typen in de Krachtwijken [Lörzing, Harbers & Schluchter, 2008: 15]

3. Tenslotte is de verwachting dat bij de herontwikkeling van de Bijlmermeer bewust of onbewust een groot aantal van de principes van het New Urbanism zijn toegepast. Deze verwachting komt voort uit de opzet van de vernieuwing, waarbij wonen, werken, ontspannen en winkelen weer met elkaar worden gemengd. Daarvoor worden hoogbouwflats vervangen door andere typen woningen, flats gerenoveerd, winkelcentra en maatschappelijke en commerciële functies ingrijpend vernieuwd, dreven verlaagd, parkeergarages gesloopt en de openbare ruimte opnieuw ingericht [PVB, 2008]. Dit is dus een (gedeeltelijke) terugkeer naar de meer traditionele zelfvoorzienende buurten, wat aansluit bij de uitgangspunten van het New Urbanism.

### 5.1.2 Inleiding Amsterdam Bijlmermeer

De Bijlmermeer is een woonwijk in het stadsdeel Amsterdam-Zuidoost gebouwd tussen 1966 en 1975. Het ontwerp van de wijk is geïnspireerd op de ideeën van de functionele stad van het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) en de Zwitserse architect Le Corbusier. Het voor die tijd vooruitstrevende concept bestond uit een strikte scheiding tussen wonen, werken, verkeer en recreëren [Stadsdeel Zuidoost, 2010].

De CIAM-principes omvatten de volgende centrale elementen: repetitie, regelmaat en symmetrie; functiescheiding; het gebruik van open bouwblokken; uniformiteit en rechte lijnen; grootschalige bouwblokken en open ruimte; gebruik van moderne materialen en bouwmethoden; het bieden van gemeenschappelijke faciliteiten. De locatie was bijna altijd gelegen aan de rand van de stad, ver van het centrum en zorgvuldig gescheiden van andere functies. Tenslotte diende het productieproces sneller, goedkoper en meer efficiënt dan de traditionele bouw te zijn. Hoogbouw met het gebruik van prefab, standaardisatie en rationalisatie van de gebouwen voldeed aan al deze eisen. Hoogbouw fungeerde in die tijd dan ook als symbool van nieuwe architectuur voor nieuwe mensen [Helleman & Wassenberg, 2004].



Afbeelding 5.1: Deel Bijlmermeer voor de herontwikkeling [www.eikongraphia.com]

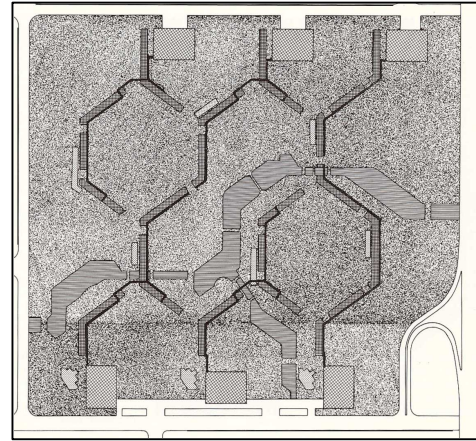
De Bijlmermeer is een van de meest bekende voorbeelden van een op de CIAM-principes ontwikkeld hoogbouw wijk. Door de jaren heen is de Bijlmermeer een voorbeeld geweest van allereerst de hooggespannen verwachtingen van de CIAM-principes, en vervolgens van de teleurstelling, de problemen, de stigmatisering, de verbeteringspogingen en tegenwoordig de radicale herontwikkeling met een integrale aanpak [Helleman & Wassenberg, 2004].

#### Opzet Amsterdam Bijlmermeer

De visie voor de Bijlmermeer was een groen autovrij parklandschap met daarin verspreid flatgebouwen van 10 verdiepingen in een honingraatstructuur, wat volgens de architecten zorgde voor een optimale beleving van het groen. Voor de flatgebouwen zelf werden moderne materialen als beton, staal en glas gebruikt, waarbij de appartementen zelf ruim, licht en modern waren en van veel

gemakken voorzien. In de flats waren zogenaamde binnenstraten op de eerste verdieping met ruimtes voor gemeenschappelijke voorzieningen en sociale doeleinden, als compensatie voor de beperkingen van hoogbouw [PVB, 2008; Helleman & Wassenberg, 2004].

In het parklandschap werden waterlopen, wandelpaden, speelgelegenheden en fietspaden opgenomen. Autoverkeer reed over verhoogde wegen (de dreven), waarbij de bewoners van de flats hun auto parkeerden in parkeergarages die direct langs de dreven lagen, waar vandaan ze dan weer direct naar hun woningen konden lopen. Onder de parkeergarages of de verhoogde wegen lagen de winkels en maatschappelijke voorzieningen [PVB, 2008; Uyl, 2008]. Dit ideaal van losse woongebouwen in een parkachtige omgeving is nergens in Nederland zo ver doorgevoerd als in de Bijlmermeer [Lörzing, Harbers & Schluchter, 2008]. Zie figuur 5.2 voor de opzet van de Bijlmermeer in het FD-kwadrant.



Afbeelding 5.2: Deel opzet Bijlmermeer (FD-kwadrant) [Bijlmermuseum, 2010]

In de Bijlmermeer zijn uiteindelijk tussen 1968 en 1975 zo'n 13.000 woningen gerealiseerd in 31 flats, met ieder tussen de 300 en 500 woningen. Alle CIAM-principes waren toegepast: functiescheiding, veel ruimte tussen de flatgebouwen, een groot parklandschap, parkeergarages, scheiding van verkeersstromen door verhoogde hoofdwegen [Helleman & Wassenberg, 2004].

### Problematiek Amsterdam Bijlmermeer

Aanvankelijk waren er wachtlijsten voor de woningen. De problemen in de Bijlmermeer begonnen echter al snel na de oplevering en zijn op te delen in drie onderling verbonden delen [Helleman & Wassenberg, 2004]:

Allereerst zijn veel van de oorspronkelijke ideeën, zoals gemeenschappelijke voorzieningen en winkels, niet uitgevoerd vanwege een gebrek aan geld. Zaken als openbaar vervoer kwamen pas veel later dan gepland en ook het centrale winkelcentrum was pas in 1988 gereed. In plaats van een wijk op zichzelf met het juiste voorzieningenniveau werd de Bijlmermeer een satellietstad van Amsterdam, maar dan zonder goede transportvoorzieningen er naartoe.

Ten tweede was er het probleem van de leefbaarheid. De standaard beheermethoden voldeden niet bij de enorme flatgebouwen met zijn ontelbare collectieve en semi-openbare ruimten. Daarbij was het beheer in handen van 16 verschillende woningcorporaties wat een goed integraal beheer vrijwel onmogelijk maakte. Ook voelde niemand zich verantwoordelijk voor het openbare groen, welke, door de manier waarop het was ontworpen, ook vrijwel niet te controleren was. Vrijwel alle bewoners gaven in onderzoeken aan dat vervuiling, verval, vandalisme en het gebrek aan veiligheid de voornaamste problemen waren.

Ten derde voldeden de woningen in de Bijlmermeer niet aan de vraag. De doelgroep was het middenklasse gezin, maar deze had liever een eengezinswoning met een tuin en verhuisden dan ook naar andere plekken in de omgeving waar deze gebouwd werden. Sociaal-economische factoren als hogere inkomens, meer vrije tijd en mobiliteit leidden tot een proces van individualisatie, die niet aansloot bij de Bijlmermeer welke juist gericht was op collectiviteit. Als gevolg hiervan stonden al snel woningen leeg. Mensen die er gingen wonen deden dit omdat ze geen andere mogelijkheid hadden en al snel woonden er vooral mensen met een laag inkomen, werklozen en immigranten.

De wijk kwam door deze problemen in een negatieve spiraal terecht, met onder andere als gevolg dat in 1985 één op de vier woningen leeg stond [PVB, 2008]. Over het geheel genomen kan gesteld worden dat veel van de oorspronkelijke ideaalbeelden uiteindelijk nadelen zijn geworden.

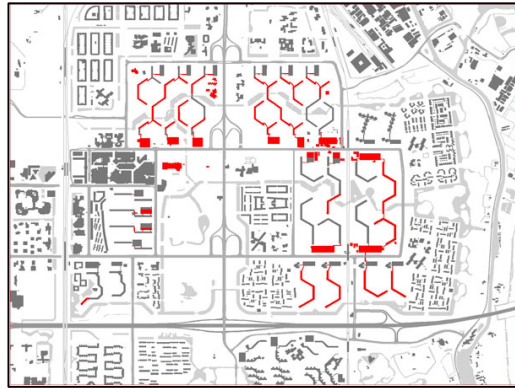
### Ingrepen Amsterdam Bijlmermeer

In de jaren '80 zijn er diverse ingrepen gepleegd om het tij te keren, zoals het opknappen en verbeteren van flats en het realiseren van voorzieningen in het gebied, echter zonder het gewenste resultaat. De leegstand nam weer toe en leidde tot een kritieke financiële situatie bij de, inmiddels grotendeels gefuseerde, corporaties en leidde ook tot de afbraak van sociale structuren. Het werd duidelijk dat het zaken structureel anders moesten [Helleman & Wassenberg, 2004].

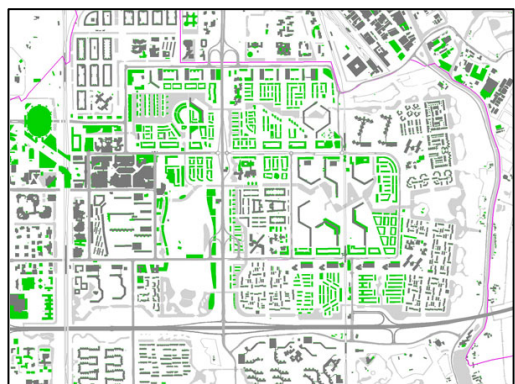
Bij de aankondiging van de grootschalige vernieuwing van de Bijlmermeer in 1990 werd vooral de hoogbouw als veroorzaker van de problemen gezien. De grootschaligheid, uniformiteit en anonimiteit van de flatgebouwen zorgden voor het gebrek aan sociale controle en sociale cohesie. De ruimtes onder de verhoogde wegen en winkelcentra trokken veel illegale activiteiten aan en de groene ruimtes tussen de flats waren dichtgegroeid, wat leidde tot een onveilige situatie. Ook de functiescheiding en

de scheiding van de verkeersstromen werden als negatief ervaren [Uyl, 2008]. Het stedenbouwkundige concept van de Bijlmermeer was een grote fout gebleken: te groot, teveel hoogbouw en te weinig differentiatie [Helleman & Wassenberg, 2004]. Herontwikkeling bleef eigenlijk als enige optie over. Sleutelwoorden bij de herontwikkeling waren differentiatie, menging, toegankelijkheid en veiligheid. Eengezinswoningen en lagere appartementengebouwen moesten een groot deel van de hoge flatgebouwen vervangen. Daarnaast werden er functies toegevoegd, als winkels en bedrijven, om de monofunctionaliteit te doorbreken. Eveneens moest de scheiding van het verkeer deels worden opgeheven, waarbij het autoverkeer weer op het maaiveld kwam en gemengd werd met het overige verkeer. De buurt moest veiliger en meer controleerbaar worden door de nieuwe woningen weer op het maaiveld te situeren met ramen op straatniveau. Ook werd het parklandschap ontdaan van onoverzichtelijke begroeiing en werd weer parkeren op straat voor de woningen geïntroduceerd in plaats van in de grote anonieme parkeergarages, welke grotendeels gesloopt zouden worden, of een nieuwe functie zouden krijgen [Helleman & Wassenberg, 2004; Uyl, 2008]. Na de herontwikkeling is slechts in onderdelen de oorspronkelijke opzet van de Bijlmermeer nog terug te vinden, in het bijzonder in de G- en K-buurtten rond het metroviaduct [Lörzing, Harbers, Schluchter, 2008]. Zie figuren 5.3 en 5.4 voor de situatie voor de sloop en de situatie na nieuwbouw in de Bijlmermeer.

De uitvoering van de herontwikkeling is gestart in 1992 en in 1999 zijn de ingrepen voor het eerst geëvalueerd en zijn in samenwerking met de bewoners verdere plannen opgesteld. Als de plannen volledig zijn uitgevoerd is uiteindelijk ongeveer 50% van de oorspronkelijke hoogbouw verdwenen (6.500 woningen), de overige woningen zijn gerenoveerd en deels verkocht. Verder staan er circa 7.200 nieuwe woningen in diverse typologieën. Na de ingrepen staan er in de Bijlmermeer dan ook meer woningen dan voorheen. Dit is nodig om voldoende draagvlak te hebben voor de infrastructuur en voorzieningen [Helleman & Wassenberg, 2004; Uyl, 2008]. Naast deze fysieke ingrepen hebben er ook nog sociale en economische ingrepen, zoals bijvoorbeeld werktrajecten en multiculturele activiteiten, plaatsgevonden [Helleman & Wassenberg, 2004]. Aangezien dit onderzoek zich echter focust op de fysieke ingrepen, wordt daar nu verder niet op ingegaan.



Afbeelding 5.3: Situatie voor herontwikkeling (1992) met de te slopen bebouwing rood aangegeven [PVB, 2010]



Afbeelding 5.4: Situatie na herontwikkeling met de nieuwe bebouwing groen aangegeven [PVB, 2010]

---

### 5.1.3 Opzet casestudie

De casestudie valt uiteen in drie onderdelen. Allereerst wordt gekeken in hoeverre en welke principes van het New Urbanism zijn toegepast bij de herontwikkeling van de Bijlmermeer. Hiervoor worden de in paragraaf 2.2 onderscheidde principes van het New Urbanism gebruikt. Dit is vraag A:

**A. Welke principes van het New Urbanism uit paragraaf 2.2 zijn bij de herontwikkeling van de Bijlmermeer, bewust dan wel onbewust, toegepast?**

Na het beantwoorden van vraag A wordt er gekeken naar of de problemen waarvan verondersteld wordt dat deze door het New Urbanism positieve beïnvloed worden op voorhand in de Bijlmermeer aanwezig waren en of deze na de herontwikkeling zijn verminderd. Hiervoor wordt de in paragraaf 3.1 opgestelde selectie van problemen in de Krachtwijken gebruikt. Dit is vraag B:

**B. Waren de problemen, zoals weergegeven in paragraaf 3.1, waarvan verondersteld wordt dat het New Urbanism een positief invloed heeft, op voorhand in de Bijlmermeer aanwezig en zijn deze na de herontwikkeling verminderd?**

Tenslotte wordt na het beantwoorden van de vragen A en B gekeken in hoeverre in de Bijlmermeer de veronderstelde relatie tussen de principes van het New Urbanism en de problemen in de Krachtwijken kan worden geïdentificeerd. Hiervoor worden de bijgestelde relaties uit paragraaf 4.2 gebruikt. Dit is vraag C:

**C. In hoeverre zijn de bijgestelde relaties tussen de principes van het New Urbanism en de problemen in de Krachtwijken, zoals weergegeven in paragraaf 4.2, in de Bijlmermeer aanwezig?**

### 5.1.4 Onderzoeksmethode

Voor de beantwoording van de vragen A en B wordt gebruik gemaakt van de aanwezige literatuur omtrent de uitgevoerde ingrepen en de diverse reeds uitgevoerde onderzoeken en evaluaties in de Bijlmermeer. Hierin kunnen naar verwachting al veel antwoorden gevonden worden.

Voor de beantwoording van vraag C is een enquête gehouden onder bewoners, aangezien hiermee getracht wordt inzicht te krijgen of de bijgestelde relaties ook in de praktijk in de Bijlmermeer te zien zijn. Er is gekozen voor een enquête onder bewoners, omdat zij de ontwikkeling van de Bijlmermeer dagelijks van dichtbij ervaren en daardoor ook als beste kunnen beoordelen of de relaties uit de theorie en empirie ook in de Bijlmermeer aanwezig zijn.

De enquête is uitgevoerd in juni 2010 in de wijken D, E, F, K en Bijlmer Centrum. De keuze voor deze wijken komt voort uit het feit dat hier de herontwikkeling reeds gevorderd is en hier ook de meeste ingrepen plaats vinden.

Voor de enquête zijn mensen op straat benaderd en gevraagd om enkele vragen te beantwoorden. Uiteindelijk zijn er, verspreid over de wijken, veertien bruikbare enquêtes afgenomen. Dit is een relatief laag aantal, veroorzaakt door het feit dat maar een beperkt aantal mensen bereid waren mee te werken. Door deze kleine steekproef zijn de resultaten uit de enquête niet te veralgemeniseren, echter samen met de andere bronnen geven ze een redelijke indicatie of de bijgestelde relaties in de Bijlmermeer aanwezig zijn. Het veralgemeniseren van de onderzoeksresultaten is overigens pas mogelijk bij een groot aantal cases waarbij het toeval zoveel mogelijk wordt uitgesloten. Dit is echter in het kader van de beperkte tijdsduur van dit onderzoek überhaupt onmogelijk. De enquête zelf is te vinden in bijlage 4 en de resultaten in bijlage 5.

De resultaten uit de enquêtes zijn waar nodig aangevuld met observaties ter plekke en gegevens uit de literatuur. Ook worden waar nodig de resultaten uit vraag A en B bij de beantwoording van vraag C betrokken.

---

## 5.1.5 Analyse praktijk Amsterdam Bijlmermeer

In deze paragraaf wordt per deelvraag de resultaten van het caseonderzoek weergegeven.

### Beantwoording vraag A

#### A. Welke principes van het New Urbanism uit paragraaf 2.2 zijn bij de herontwikkeling van de Bijlmermeer, bewust dan wel onbewust, toegepast?

Onderstaand worden de principes van het New Urbanism herhaald en wordt per principe aangegeven of deze is toegepast bij de herontwikkeling van de Bijlmermeer. Een deel van de informatie komt uit diverse literatuur omtrent de herontwikkeling van de Bijlmermeer en een deel uit observaties ter plekke.

- |   |
|---|
| 1. De wijk heeft een beperkte fysieke omvang (straal van 500 meter), met een duidelijk gedefinieerde rand en een centrum met hoge dichtheden. |
|---|

De Bijlmermeer als wijk is vele malen groter dan een gebied met een straal van circa 500 meter. Als uitgegaan wordt van de winkelcentra als centra van de wijk en van daaruit cirkels getrokken worden, uitgaande van de drie aanwezige winkelcentra Amsterdamse Poort, Ganzenhoef en Kraaiennest, blijkt dat de cirkels globaal een straal van 700 meter hebben en daarmee vrijwel de gehele Bijlmermeer bedekken. Dit betekent echter dan het verzorgingsgebied circa 2 keer zo groot in oppervlakte is dan het New Urbanism aangeeft.

Daarbij liggen de winkelcentra met name op knooppunten van buurten en vervoersassen, dus op de randen van de buurten (zie ook principe 5), waardoor er omheen niet een duidelijk begrensde wijk ligt. Wel zijn bij de winkelcentra hogere dichtheden gerealiseerd. Dit principes wordt dus grotendeels niet toegepast. Met name de reeds bestaande winkelcentra rondom vervoersknooppunten zijn als centrum gekozen. Rondom deze centra zijn wel hogere dichtheden gerealiseerd. Dit principe is dus vrijwel niet toegepast.

- |  |
|--|
| 2. Er dient in zoveel mogelijk transportmodaliteiten voorzien te worden. |
|--|

In de Bijlmermeer zijn bus, metro en trein als openbaar vervoersmodaliteiten te vinden, naast een netwerk van voetpaden, fietspaden, wegen en aansluitingen op de snelweg voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Er is dus sprake van de beschikbaarheid van veel transportmodaliteiten. Dit principe is dus toegepast.

- |   |
|---|
| 3. Openbaar vervoer als structurerend element, met hogere bebouwingsdichtheden rondom haltes. |
|---|

Alle winkelcentra liggen bij trein- en/of metrostations, waarbij ook hogere dichtheden zijn gerealiseerd. De zone langs de metrolijn naar de Gaasperplas wordt ook specifiek aangemerkt als gebied voor intensivering en menging [DRO, 2003]. Dit principe is dus toegepast.

- |  |
|--|
| 4. Het stratenpatroon is opgezet als een netwerk (grid of web), met een duidelijke hiërarchie. |
|--|

Het bestaande grid van dreven is gehandhaafd, echter voor een groot deel teruggebracht naar het maaiveld. Op buurtniveau zijn de straten in herontwikkelde delen niet bewust als netwerk uitgevoerd en is er sprake van een menging van types variërend van doorgaande buurtontsluitingswegen tot cul-du-sacs. Er is dus wel een duidelijke hiërarchie aanwezig. Dit principe is dus deels toegepast.

5. Tussen de buurten liggen corridors, welke de buurten begrenzen en onderling verbinden.

De bestaande dreven, welke oorspronkelijk de buurten helder begrensd, zijn gehandhaafd en geven nog steeds een duidelijke begrenzing aan, alhoewel ze deels zijn teruggebracht naar het maaiveld. Echter door de verdichting en het feit dat er meer functies op aansluiten zijn de corridors wel minder duidelijk dan oorspronkelijk aanwezig. Ook het Bijlmerpark fungeerde als corridor, maar ook hier is een deel bebouwd. De verdichting was noodzakelijk door de opgave om uiteindelijk 10% meer woningen te realiseren dan er oorspronkelijk aanwezig waren, maar dan niet meer in hoogbouw. Dit leidt ertoe dat er in plaats van de oorspronkelijke 25% straks 75% van het gebied bebouwd is [Uyl, 2008].

Dit principe is dus deels toegepast.

6. Wijken hebben een menging van functies.

Een van de uitgangspunten bij de herontwikkeling is om de strikte functiescheiding bij de oorspronkelijke ontwikkeling van de Bijlmermeer op te heffen [PVB, 2010]. Hiertoe worden bijvoorbeeld in nieuwe gebouwen diverse functies onder gebracht en in de plinten van te behouden flats bedrijfsruimten gerealiseerd.

Dit principe is dus toegepast.

7. Binnen de wijken moet een grote diversiteit aan woningen zijn.

Bij de herontwikkeling is een mix van appartementen en eengezinswoningen, zowel koop als huur teruggebouwd. Hierbij zijn er diverse woonmilieus gerealiseerd variërend van suburbaan met waterwoningen tot centraal stedelijk met appartementencomplexen [KEI, 2010a]. Ook is er een grote differentiatie in bijvoorbeeld woonoppervlaktes en aantallen kamers aangebracht [DOS, 2010].

Dit principe is dus toegepast.



Afbeelding 5.5: Nieuwe eengezinswoningen naast gerenoveerde flats [www.kennislink.nl]

8. Straten en pleinen moeten dusdanig vormgegeven worden dat ze veilig, comfortabel en interessant zijn voor voetgangers.

Het oorspronkelijke parklandschap was overal op identieke wijze ingericht. Daar waar de oorspronkelijke flats worden gesloopt wordt de openbare ruimte volledig vernieuwd. Bij de herontwikkeling wordt er gezorgd voor meer variatie in inrichting en gebruik van de openbare ruimte. Ook is er veel aandacht voor het kunst in parken en op pleinen. Daar waar de flats zijn gehandhaafd is de openbare ruimte opgeknapt door bijvoorbeeld het onoverzichtelijke groen te verwijderen [PVB, 2010].

Dit principe is dus toegepast.

9. De menselijke maat is de standaard voor het formaat van de gebouwen. De aansluiting en demarcatie van de gebouwen op de openbare ruimte dient zorgvuldig te worden vormgegeven. Aangezien de straat de belangrijkste openbare ruimte is dienen gebouwen hier iets aan toe te voegen.

Het oorspronkelijke ontwerp van de Bijlmermeer was de menselijke maat volledig uit het oog verloren. Bij de herontwikkeling is dit weer teruggebracht en staan de bewoners weer centraal. Dit geldt zowel voor de gebouwen als de openbare ruimte. Er zijn bijvoorbeeld veel nieuwe eengezinswoningen gerealiseerd, maar ook bestaande flats verkleind. Het enige deel waar dit niet is gebeurd, maar juist voornamelijk op verzoek van de bewoners is in het deel geheten "Bijlmermuseum", alhoewel hier bijvoorbeeld wel inmiddels het aantal eenheden per trappenhuis is verkleind door het bijplaatsen van liften.

Ook de winkelcentra zijn herontwikkeld en niet meer weggestopt onder parkeergarages en dreven juist open en toegankelijk geworden en zijn zo bij de openbare ruimte betrokken. Ook zijn er in de plinten van nieuwe en bestaande flats functies gekomen als woningen en voorzieningen, zodat er interactie is met de openbare ruimte. Dit principe is dus toegepast.

10. Het ontwerp van straten en gebouwen moet rekening houden met veiligheid, waarbij toegankelijkheid en openheid gewaarborgd blijven.

Het oorspronkelijke parklandschap was helemaal dichtgegroeid waardoor er een sociaal onveilige situatie was ontstaan. Daarbij bestonden de plinten van de flats uit bergingen, waardoor er weinig interactie tussen de woningen en de openbare ruimte was.

Bij de herontwikkeling is het aandeel openbare ruimte fors teruggebracht, waarbij bij de resterende delen gekozen is voor een inrichting die sociaal veilig is door bijvoorbeeld lage begroeiing weg te halen. Ook zijn er in de plinten van de nieuwe en bestaande flats diverse woningen en voorzieningen gekomen, zodat er meer contact en toezicht is op de openbare ruimte. De bestaande winkelcentra worden volledig herontwikkeld, waarbij ze van naar binnen gekeerd, juist open en toegankelijk zijn geworden en echt onderdeel van de openbare ruimte uitmaken [PVB, 2010].

Dit principe is dus toegepast.



Afbeelding 5.6: Toegevoegde woningen in de plint  
[www.skyscrapercity.com]

11. Openbare gebouwen als gemeentehuizen, scholen, bibliotheken, en dergelijke, behoren op in het oog springende plekken, als pleinen, of het eind van straten, te staan. Dit helpt om deze gebouwen als landmarks te laten fungeren en versterkt hun symbolische en culturele functie.

In de vernieuwde Bijlmer is bijvoorbeeld het nieuw Anton de Komplein gerealiseerd, welke een centrale functie in de Bijlmermeer moet krijgen. Hieraan is bijvoorbeeld ook het stadsdeelkantoor gelegen. Andere openbare gebouwen staan op diverse plaatsen in de wijk, zoals aan de hoofdassen, echter niet op in het oog springende plekken.

Dit principe is dus beperkt toegepast.

12. Behoud en restauratie van historische gebouwen, wijken en landschappen kan bijdragen aan de continuïteit en ontwikkeling van de samenleving.

Aangezien de bewoners de lokale samenleving vormen, zijn zij nauw bij de herontwikkeling betrokken. Zij bepalen uiteindelijk wat behouden blijft en wat niet [KEI, 2010a; PVB, 2010]. Op hun aangeven is zelfs meer gesloopt dan aanvankelijk de bedoeling was en zijn op andere plaatsen, met name het Bijlmermuseum, delen behouden gebleven en gerestaureerd.

Dit principe is dus toegepast.

13. Garages en parkeerplaatsen moeten zorgvuldig ingepast worden om dominantie van de auto in het landschap te voorkomen.

Het uitgangspunt bij de oorspronkelijke ontwikkeling van de Bijlmermeer was dat de auto's niet aanwezig waren in het landschap, maar netjes weggestopt in de diverse parkeergarages. Deze parkeergarages waren in de loop der tijd echter vervallen tot onaantrekkelijke, sociaal onveilige plekken. Bij de herontwikkeling ervoor gekozen om de woonstraat weer terug te brengen, met daarbij de auto op straat [Lörzing, Harbers & Schluchter, 2008]. Een groot deel van de parkeergarages is dan ook gesloopt. Voor de garages die zijn gehandhaafd was de kwaliteit en de sociale veiligheid een belangrijk aspect van de opgave. Deze hebben bijvoorbeeld een nieuwe functie gekregen, of zijn ingepakt met andere bebouwing.

Bij een deel van de nieuwe bebouwing is het parkeren wel gebouwd opgelost, echter bij het grootste deel van de herontwikkeling is het parkeren op straat gerealiseerd. Zoals bij elke ontwikkelopgave is



---

dit ondanks alle ambities meestal een financiële afweging. Wel is getracht dit zo netjes mogelijk op te lossen, maar de auto toch vrij dominant aanwezig is. Dit principe is dus beperkt toegepast.

14. Architectuur en ontwerp dienen te ontstaan uit het lokale karakter, de historie en gebruiken.

Voor zover nagegaan kan worden is hier geen specifieke aandacht voor. Dit is ook niet vreemd, aangezien het loskomen van het lokale karakter en bijgaand imago juist de opgave van de herontwikkeling is, daar het concept van de flats tot de problemen heeft geleid. Voor de meeste projecten, zowel herontwikkeling als nieuwbouw, zijn individuele ontwerp opdrachten uitgeschreven, wat heeft geresulteerd in een uiteenlopende architectuur van zeer bijzondere gebouwen tot eengezinswoningen, die elders in Nederland ook te vinden zijn. Dit principe is dus niet toegepast.

15. Gebouwen dienen de gebruikers gevoel van plaats, weer en tijd te geven, waarbij duurzame energie kan bijdragen aan een gezond klimaat.

Het oorspronkelijke ontwerp van de Bijlmermeer had de menselijke maat uit het oog verloren, waarbij ook bijvoorbeeld de woonstraten waren verdwenen. De architectuur was op zichzelf anoniem en kon overal voorkomen. Wel was ervoor gezorgd dat de woningen allemaal een zo gunstig mogelijke bezonning hadden en zicht op het parklandschap, wat resulteerde in de kenmerkende honingraatstructuur.

Bij de herontwikkeling hebben openheid en sociale veiligheid een grote rol gespeeld, zodat er vanuit de gebouwen veel contact is met buiten en zodoende ervoor zorgt dat de bewoners en andere gebruikers niet weggestopt zijn in de gebouwen. Duurzaamheid is niet als zodanig benoemd als één van de speerpunten van de herontwikkeling van de Bijlmermeer, maar speelt op projectniveau wel een rol. Zo is de flat Kleiburg benoemd als ECO-flat waardoor bij de herontwikkeling onder andere een duurzame energievoorziening wordt aangelegd.

Dit principe is dus onbewust grotendeels toegepast.

---

## Beantwoording vraag B

### **B. Waren de problemen, zoals weergegeven in paragraaf 3.1, waarvan verondersteld wordt dat het New Urbanism een positief invloed heeft, op voorhand in de Bijlmermeer aanwezig en zijn deze na de herontwikkeling verminderd?**

Onderstaand worden de problemen in de Krachtwijken herhaald en aangegeven of deze problemen op voorhand in de Bijlmermeer aanwezig waren en hoe deze zich na de ingrepen ontwikkeld hebben. Een belangrijke bron voor dit deel van het onderzoek is de Bijlmermonitor [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008], waarin de voortgang van de vernieuwing van de Bijlmermeer wordt gemeten. Diverse aspecten als doorstroming, imago, leefbaarheid, economie en werk worden onderzocht door middel van enquêtes, beschikbaar cijfermateriaal en aanvullende onderzoeken. Waar mogelijk wordt een onderscheid gemaakt tussen reeds vernieuwde gebieden en nog te vernieuwen gebieden. Dit is een rijke bron van informatie.

Buiten de Bijlmermonitor zijn ook nog andere bronnen gebruikt zoals bijvoorbeeld gegevens van de Dienst Onderzoek en Statistiek (DOS) van de gemeente Amsterdam.

|   |
|---|
| 1. De sociale cohesie staat onder druk. |
|---|

Door het analyseren van de opsomming van de problemen in hoofdstuk 3 zijn een aantal oorzaken van dit probleem te benoemen. Enerzijds de grote instroom van laag opgeleide allochtone huishoudens wat door de achterblijvers als bedreigend gezien en waardoor ontmoetingen met andere bewoners afnemen. Daarbij is er ook sprake van een grote uitstroom van mensen die het zich kunnen veroorloven naar andere wijken. Tenslotte wordt ook het gebrek aan “natuurlijke” plekken voor ontmoetingen tussen autochtonen en allochtonen genoemd.

De afkomst van bewoners, het opleidingsniveau, de woonduur van mensen, en de mate waarin de openbare ruimte en openbare voorzieningen waar men elkaar kan tegenkomen aan de wensen voldoen, worden dan ook als indicatoren voor dit probleem gebruikt.

Aan het begin van de vernieuwing was het percentage autochtone inwoners 21%, ten opzichte van 60% in de rest van Amsterdam. Daarnaast was het percentage inwoners met een Surinaamse achtergrond en inwoners uit de categorie overige niet-geïndustrialiseerde landen met respectievelijk 34% en 26% zeer hoog in vergelijking met de rest van Amsterdam met respectievelijk 8% en 7% [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008].

Het werkloosheidspercentage was 32% tegenover 16% in de rest van Amsterdam en vooral de hoogste inkomens kwamen in de Bijlmermeer met 12% substantieel minder voor dan in de rest van Amsterdam met 23%. De bewoners van de Bijlmermeer blijken een grotere afstand te hebben tot de arbeidsmarkt, gemeten naar de mate van bemiddelbaarheid door het CWI, dan de rest van Amsterdam [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008]. Al deze cijfers geven aan dat de bewoners van de Bijlmermeer gemiddeld lager opgeleid zijn dan in de rest van Amsterdam.

Ook was aan het begin van de vernieuwing van de Bijlmermeer de gemiddelde woonduur in de Bijlmermeer slechts 8 jaar ten opzichte van 15 jaar voor de rest van Amsterdam. Het percentage vertrekkers was jaarlijks ongeveer 33% tegenover 16% in de rest van Amsterdam en het percentage van mensen met verhuisplannen binnen twee jaar was ruim 50% ten opzichte van 35% in de rest van Amsterdam [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008].

In de Bijlmermeer waren het oorspronkelijke parklandschap en de gemeenschappelijke ruimtes in de flats bedoeld voor ontmoetingen. Uit onderzoek is bekend dat bewoners voor de vernieuwing het dichtgegroeide parklandschap met de verhoogde dreven en de gemeenschappelijke ruimtes als onoverzichtelijk, anoniem, en sociaal onveilig ervoeren [PVB, 2008]. Aangezien er buiten de winkelcentra geen voorzieningen in de wijk waren beperkte dit de mogelijkheden voor ontmoetingen. Daarbij waren de winkelcentra weggestopt onder de dreven en parkeergarage, waardoor deze minder uitnodigden tot ontmoeten.

In 2007 was het percentage autochtone inwoners verder gedaald naar 15% en het percentage inwoners met een Surinaamse afkomst en inwoners uit de categorie overige niet-geïndustrialiseerde landen gestegen naar respectievelijk 37% en 32% [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008]. Echter de indruk ontstaat dat de mensen die er nog wonen dit niet als een probleem ervaren en het multiculturele karakter zelfs waarderen [BNN, 2010].

Het werkloosheidspercentage was gedaald naar 12% tegenover 7% in de rest van Amsterdam [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008], waarbij aangetekend moet worden dat het erop lijkt dat de

werkloosheid in de delen van de Bijlmermeer die reeds herontwikkeld zijn regelmatig gelijk of zelfs lager ligt dan in de rest van Amsterdam [DMODW, 2007]. Het percentage midden- en hoge inkomens is gestegen in de Bijlmermeer, maar vergelijkende cijfers met de rest van Amsterdam ontbreken. De cijfers over de afstand tot de arbeidsmarkt fluctueren fors, maar het lijkt erop dat de afstand tot de arbeidsmarkt, gemeten naar de mate van bemiddelbaarheid door het CWI, niet is verkleind [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008].

Ook was de gemiddelde woonduur gestegen naar zo'n 15 jaar (voor de rest van Amsterdam waren op dit punt geen gegevens voorhanden). Het percentage vertrekkers was gedaald naar jaarlijks 25% ten opzichte van 16% in de rest van Amsterdam en het percentage van mensen met verhuisplannen binnen twee jaar was gedaald naar 30% (voor de rest van Amsterdam waren ook op dit punt geen gegevens voorhanden). Van de mensen met verhuisplannen wil ook een steeds groter deel binnen de buurt verhuizen [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008]. Tenslotte zijn de huizenprijzen de laagste van Amsterdam, waardoor er mensen worden aangetrokken die elders geen kans op een woning maken [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008].

In de vernieuwde Bijlmermeer wordt veel aandacht besteed aan de inrichting van openbare ruimte en worden bijvoorbeeld de winkelcentra herbouwd, waarbij de aantrekkelijkheid een belangrijk punt is. Daarbij worden er weer voorzieningen in de wijk geplaatst, zodat ook daar levendigheid ontstaat [PVB, 2008].

Concluderend kan gesteld worden dat het probleem van de onder druk staande sociale cohesie bij aanvang van de vernieuwing van de Bijlmermeer zeker aanwezig was en dat het probleem verminderd is. Alleen de daling van het aantal autochtonen is niet gestopt, maar de indruk bestaat dat de mensen die er nog wonen dit niet als een probleem ervaren en het multiculturele karakter zelfs waarderen [BNN, 2010]. Ook lijkt het erop dat niet alleen de laag opgeleiden achter blijven, gezien de stijging van de inkomens en de daling van de werkloosheid, echter de lage huizenprijzen leiden wel tot een instroom van mensen die nergens anders terecht kunnen.

- |   |
|---|
| 2. Winkels en ondernemingen zijn vaak moeizaam over de streep te trekken om zich daadwerkelijk in de wijken te vestigen of te blijven. Daarbij blijft ook het ondernemerschap in de wijk zelf achter. |
|---|

Voor de vernieuwing waren de aanwezige winkelcentra overdekt en lagen weggestopt onder de dreven en de parkeergarages waardoor deze ontoegankelijk waren en weinig uitstraling en levendigheid hadden. Daarbij was er sprake van verpaupering en redelijk wat leegstand. Door de strikte functiescheiding waren er verder geen formele voorzieningen in de wijk [PVB, 2008]. Echter onder de verhoogde wegen, in grotendeels leegstaande garages en woningen was in de loop van de tijd een informele economie van winkeltjes, garages en andere instellingen ontstaan, waar zij tegen een lage huur gevestigd waren. Door sloop is een groot deel van dit circuit echter verdwenen en voor de meeste is de huur van de nieuwe commerciële ruimtes, ondanks de subsidies, te hoog [KEI, 2010a; Uyl, 2008]. Over deze informele economie zijn echter geen cijfers bekend, waardoor een vergelijking van de situatie voor de vernieuwing met het heden soms lastig is.



Afbeelding 5.7: Onder een parkeergarage weggestopte winkelcentrum Kraaiennest [www.skyscrapercity.com]

Door het analyseren van de opsomming van de problemen in hoofdstuk 3 is een oorzaak van dit probleem te benoemen, te weten het gebrek aan draagkracht in de wijk. Er wordt dan ook in ieder geval naar het huishoudinkomen en het aantal inwoners gekeken als indicator omtrent het draagvlak. Verder wordt er naar zaken als het aantal vierkante meters bedrijfsruimte, de gedifferentieerdheid, de huurprijsniveaus, leegstandcijfers, het aantal winkels, en het aantal startende ondernemers gekeken, waarbij echter een goede vergelijking tussen de situatie voor de vernieuwing en de huidige situatie ontbreekt, maar waaruit wel een goede indruk omtrent de problematiek is te verkrijgen.

Het gemiddeld huishoudinkomen lag in de Bijlmermeer in 1996 bijna 22% onder het Nederlands gemiddelde, in geheel Amsterdam was dat bijna 8% [DOS, 2010]. Het aantal inwoners was in 1994 nog circa 41.700 [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008].

---

Het gemiddeld huishoudinkomen lag in de Bijlmermeer in 2006 bijna 23% onder het Nederlands gemiddelde, terwijl in geheel Amsterdam dat gedaald was tot bijna 2% [DOS, 2010]. Daarbij was in 2005 het aantal inwoners met bijna 20% gedaald tot ruim 34.400 [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008]. Tot en met 2007 is er inmiddels meer dan 70.000 vierkante meter nieuwe bedrijfsruimte bijgekomen en is het bestaande winkelcentrum Ganzenhoef vervangen door nieuwbouw [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008]. Winkelcentrum Kraaiennest wordt vervangen door winkelcentrum Kameleon, welke momenteel in aanbouw is. Daarbij zijn er ook veel ruimtes voor voorzieningen in de wijk bijgekomen, in de plinten van bestaande flats, maar ook bij nieuwe gebouwen [PVB, 2008]. De gedifferentieerdheid in Ganzenhoef en Kraaiennest is redelijk [DOS, 2010] waarbij er slechts sprake is van een leegstand van 1% [DOS, 2010]. Ook ligt de huurprijs niet op een erg laag niveau [DTZ Zadelhoff, 2009]. Er zijn wel subsidiemogelijkheden, zodat er wel een enigszins vertekend beeld kan ontstaan.

In 2009 was het aantal winkels voor dagelijkse goederen in de Bijlmermeer 1,1 per 1.000 inwoners, terwijl dit voor Amsterdam als geheel 2,0 per 1.000 inwoners was. Voor niet-dagelijkse goederen was het aantal in de Bijlmermeer 3,3 per 1.000 inwoners tegenover 5,9 per 1.000 inwoners voor Amsterdam als geheel. Ook gaf in 2007 42% van de bewoners van Amsterdam Zuidoost aan de behoefte aan meer winkels in de buurt te hebben [DOS, 2010].

Het aantal startende ondernemers in Amsterdam Zuidoost is in de periode 2002 tot 2008 met circa 70% toegenomen, maar relatief minder dan in Amsterdam als geheel, waar dit globaal verdubbeld is. Daarbij is in de periode 2004 tot 2007 het aantal startende ondernemers, die na twee jaar nog bestaan, gestegen van 70% naar 75%, maar ook dit blijft achter bij Amsterdam als geheel waar dit gestegen is van 76% naar 82%. Ook het aantal kleine ondernemingen blijft in de Bijlmermeer met circa 30 per 1.000 inwoners achter ten opzichte van Amsterdam als geheel met 69 per 1.000 inwoners [DMODW, 2007]. Opvallend is wel dat in de delen van de Bijlmermeer die al herontwikkeld zijn de werkgelegenheid hoger is dan in de oude delen van de Bijlmermeer [DMODW, 2007], wat zou kunnen betekenen dat daar wellicht toch iets meer ondernemerschap is, echter dit is niet na te gaan.

Concluderend kan gesteld worden dat het probleem in de Bijlmermeer bij aanvang van de vernieuwing aanwezig was en dat de situatie wel wat verbeterd is, maar achter blijft ten opzichte van de rest van Amsterdam. Met name het draagvlak is de afgelopen jaren teruggelopen door een dalend inwoneraantal en een laag inkomen.

### 3. Oudere mensen die gehecht zijn aan de wijk kunnen er niet hun hele leven blijven wonen.

Door het analyseren van de opsomming van de problemen in hoofdstuk 3 is een oorzaak van dit probleem te benoemen, namelijk het gebrek aan geschikte (zorg)woningen. Het woningaanbod wordt dan ook als indicator voor dit probleem gebruikt.

Voor de vernieuwing van de Bijlmermeer was het woningaanbod eenzijdig en bestond vooral uit ruime flatwoningen, oorspronkelijk bedoeld voor gezinnen [PVB, 2008]. Sinds de vernieuwing wordt er ingezet op een gedifferentieerd woningaanbod waar ook zorgwoningen een onderdeel van zijn [PVB, 2009].

Concluderend kan gesteld worden dat het probleem in de Bijlmermeer bij aanvang van de vernieuwing zeker aanwezig was en dat het probleem in zoverre opgelost is dat er tegenwoordig wel zorgwoningen aanwezig zijn. Of dit er voldoende zijn is niet helder, ook omdat de vernieuwing nog niet is afgerond.

### 4. De inrichting van de openbare ruimte voldoet vaak niet aan de eisen van de gebruikers.

Door het analyseren van de opsomming van de problemen in hoofdstuk 3 zijn een aantal oorzaken van dit probleem te benoemen. Zo zijn er te weinig sportveldjes, speelruimte en overige jongerenvoorzieningen. Daarbij ontbreekt het soms ook aan voldoende groen. De tevredenheid over speelmogelijkheden, jongerenvoorzieningen en het groen worden dan ook als indicatoren voor dit probleem gebruikt.

Aan het begin van de vernieuwing van de Bijlmermeer was het percentage van de bewoners dat aangaf zeer tevreden te zijn over de speelmogelijkheden voor kinderen en de voorzieningen voor jongeren respectievelijk 46% en 27%, tegenover 56% en 37% in de rest van Amsterdam. Voor de

---

groenvoorzieningen in de Bijlmermeer gaf 86% van de bewoners aan deze voldoende aanwezig te vinden, ten opzichte van 69% in de rest van Amsterdam [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008].

In 2007 was het percentage van de bewoners dat aangaf zeer tevreden te zijn over de speelmogelijkheden voor kinderen en de voorzieningen voor jongeren gestegen naar respectievelijk 62% en 47% (over de rest van Amsterdam zijn geen cijfers beschikbaar). Voor de groenvoorzieningen in de Bijlmermeer gaf 75% van de bewoners aan deze voldoende aanwezig te vinden, een daling dus (over de rest van Amsterdam zijn geen cijfers beschikbaar) [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008]. Waarschijnlijk wordt deze daling veroorzaakt doordat nu 75% van het gebied bebouwd is in plaats van de oorspronkelijke 25% en daardoor een groot deel van het oorspronkelijke groen is verdwenen [Uyl, 2008]. Het gebied blijft echter in vergelijking met andere stedelijke gebieden een zeer groen gebied.

Concluderend kan gesteld worden dat het probleem in de Bijlmermeer bij aanvang van de vernieuwing zeker aanwezig was, behalve voor de absolute hoeveelheid groen, welke juist overdadig aanwezig was. Het probleem lijkt kleiner te zijn geworden, uitgezonderd een daling van de tevredenheid over de totale hoeveelheid groen, welke echter in vergelijking met andere wijken nog steeds relatief veel aanwezig is.

|                                   |
|-----------------------------------|
| 5. De sociale veiligheid is laag. |
|-----------------------------------|

Door het analyseren van de opsomming van de problemen in hoofdstuk 3 zijn een aantal oorzaken van dit probleem te benoemen. Ten eerste de overlast van jongeren veroorzaakt door rondhangen, vernielingen, kleine criminaliteit en verslaafden. Ten tweede de naargeestige openbare ruimte en tenslotte het gebrek aan sociale cohesie. De diverse soorten overlast van jongeren, het oordeel over het woon- en leefklimaat en mate van sociale cohesie worden dan ook als indicatoren voor dit probleem gebruikt.

Aan het begin van de vernieuwing van de Bijlmermeer gaf 21% van de bewoners aan vaak overlast van jongeren te ondervinden, ten opzichte van 17% in de rest van Amsterdam. In deze periode gaf ook 43% van de inwoners aan dat er vaak drugsoverlast voor kwam, tegenover circa 8% in de rest van Amsterdam. Het percentage mensen dat aangaf dat er veel vernielingen en bekladdingen voorkomen was respectievelijk 17% en 38%, tegenover respectievelijk 12% en 35% in de rest van Amsterdam [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008]. Ook voelden 2 a 3 keer zoveel mensen zich vaak onveilig in de Bijlmermeer, ten opzichte van de rest van Amsterdam [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008].

Het totaal aantal aangiften van misdrijven in de Bijlmermeer met ruim 174 per 1.000 inwoners circa 30% hoger dan in de rest van Amsterdam. Ook het gevoel dat er misdrijven plaats vonden, dus zonder dat mensen daar zelf het slachtoffer van zijn, lag circa 30% hoger dan in de rest van Amsterdam. Tenslotte voelde 2 a 3 keer zoveel mensen zich vaak onveilig in de Bijlmermeer, ten opzichte van de rest van Amsterdam [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008].

Het oordeel van bewoners over het woon- en leefklimaat was met een cijfer van 6,4 lager dan in de rest van Amsterdam, waar dit gemiddeld een 7,2 was. Het woon- en leefklimaat is een breder begrip dan de openbare ruimte, maar hangt hier wel mee samen. De door bewoners gegeven cijfers voor het onderhoud van de openbare ruimte schommelde rond de 6 tegenover een kleine 7 voor de rest van Amsterdam [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008]. Daarbij is uit onderzoek bekend dat bewoners het inmiddels dichtgegroeide parklandschap met de verhoogde dreven als onoverzichtelijk en anoniem ervoeren [PVB, 2008].

Zoals bij probleem 1 al is gebleken stond bij aanvang van de vernieuwing de sociale cohesie onder druk.



Afbeelding 5.8: Sociaal onveilig dichtgegroeid parklandschap [www.skyscrapercity.com]

In 2007 gaf 13% van de inwoners van de grotendeels vernieuwde Bijlmermeer aan vaak overlast van jongeren te ondervinden, tegenover 20% in de rest van Amsterdam. De drugsoverlast is gedaald naar 10% en is daarmee gelijk aan de rest van Amsterdam. Het percentage mensen dat aangaf dat er veel vernielingen en bekladdingen voorkomen is gedaald naar respectievelijk 9% en 20% en is daarmee lager dan de rest van Amsterdam met respectievelijk 17% en 26% [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008]. Tenslotte is het aantal mensen dan zich vaak onveilig voelt in de Bijlmermeer met circa 35%

---

gedaald, maar is daarmee nog steeds iets hoger dan de rest van Amsterdam [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008].

In 2007 lag het aantal aangiften van misdrijven in de grotendeels vernieuwde Bijlmermeer nog steeds hoger dan in de rest van Amsterdam, maar was dit percentage gedaald naar ruim 110 per 1.000 inwoners, waarmee het nog geen 6% boven de rest van Amsterdam lag. Het gevoel dat er misdrijven plaats vonden, dus zonder dat mensen daar zelf het slachtoffer van zijn, is inmiddels zelfs ruim 75% gedaald en daarmee de helft lager dan in de rest van Amsterdam. Ook is het aantal mensen dan zich vaak onveilig voelt in de Bijlmermeer met circa 35% gedaald, maar is daarmee nog steeds iets hoger dan de rest van Amsterdam [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008]. Bij deze cijfers moet wel aangetekend worden dat de politie in de Bijlmermeer intensief aanwezig is en dat dit voorgaande cijfers kan beïnvloeden [BNN, 2010].

Inmiddels is de openbare ruimte grotendeels aangepakt, waarbij onder andere dreven zijn verlaagd en lage begroeiing is verwijderd, en geven de bewoners het woon- en leefklimaat een 7,3 (van de rest van Amsterdam zijn geen cijfers beschikbaar). De door bewoners gegeven cijfers voor het onderhoud zijn inmiddels ook gestegen naar een ruime 7 (van de rest van Amsterdam zijn geen cijfers meer beschikbaar) [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008].

Zoals al bij probleem 1 is gebleken is de sociale cohesie inmiddels deels verbeterd doordat de uitstroom van bewoners is teruggelopen. Echter de daling van het aantal autochtonen is niet gestopt, maar de indruk bestaat dat de mensen die er nog wonen dit niet als een probleem ervaren en het multiculturele karakter zelfs waarderen [BNN, 2010].

Concluderend kan gesteld worden dat het probleem in de Bijlmermeer bij aanvang van de vernieuwing zeker aanwezig was en dat het probleem veel kleiner is geworden en minimaal gelijk, maar vaak zelfs beter dan in de rest van Amsterdam. Echter aangetekend moet worden dat de intensieve aanwezigheid van de politie de cijfers kan vertekenen.

---

## Beantwoording vraag C

### C. In hoeverre zijn de bijgestelde relaties tussen de principes van het New Urbanism en de problemen in de Krachtwijken, zoals weergegeven in paragraaf 4.2, in de Bijlmermeer aanwezig?

Onderstaand wordt per bijgestelde relatie uit paragraaf 4.2 aangegeven of deze in de Bijlmermeer zichtbaar is. Gefocust wordt op de relatie tussen de principes van het New Urbanism en de problemen in de Krachtwijken en niet op de diverse benoemde aandachtspunten. De bron voor de beantwoording van deze vraag is een enquête gehouden onder de bewoners van de Bijlmermeer. Deze gegevens zijn verder aangevuld met observaties gedaan tijdens bezoeken aan de Bijlmermeer. Daarnaast zijn de antwoorden op de vragen A en B ook betrokken bij de beantwoording van deze deelvraag. Wanneer in de tekst tussen « » nummers staan, verwijzen deze naar de betreffende enquêtevragen waarop de gegevens gebaseerd zijn. De enquête is te vinden in bijlage 4 en de resultaten in bijlage 5.

#### Bijgestelde relatie 1

Van de geënquêteerden geeft 86% aan dat door het mengen van functies (principe 6) de wijk aantrekkelijker is geworden om te gaan wonen «4» en eenzelfde aantal meent dat mensen daardoor ook langer in de wijk blijven wonen «4». Volgens 79% van de geënquêteerden leidt het mengen van functies (principe 6), zowel in de wijk als in winkelcentrum Ganzenhoef, ook tot een toename van het aantal ontmoetingen tussen bewoners in de Bijlmermeer «1, 4».

Ook geeft 100% van de geënquêteerden aan dat de Bijlmermeer, door het realiseren van een grote diversiteit aan woningen (principe 7), een aantrekkelijker wijk is geworden om te gaan wonen dan voor de herontwikkeling «5». Van de geënquêteerden meent 86% dat mensen daardoor ook langer in de wijk blijven wonen «5».

Daarnaast geeft 93% van de geënquêteerden aan dat de nieuw aangelegde openbare ruimte (principe 8) de wijk eveneens aantrekkelijker maakt om er te gaan wonen «6» en meent 79% dat mensen hierdoor ook langer in de wijk blijven wonen «6». Volgens 79% van de geënquêteerden leidt de heringerichte meer hoogwaardige openbare ruimte (principe 8) ook tot een toename van het aantal ontmoetingen tussen bewoners in de Bijlmermeer «6».

Het behouden van waardevolle elementen (principe 12) draagt volgens 79% van de geënquêteerden bij aan een aantrekkelijke buurt «9», hierbij wordt vooral het reeds aanwezige groen als een waardevol element genoemd.

Tenslotte geeft 57% van de geënquêteerden aan dat de aanwezigheid van diverse soorten openbaar vervoer (principe 2) het aantrekkelijker maakt om in de wijk te gaan wonen «2», echter slechts 14% van de geënquêteerden meent dat mensen hierdoor langer in de wijk blijven wonen «2».

De bijdrage van het principe van compactheid (principe 1) is niet getoetst aangezien dit principe bij de herontwikkeling niet is toegepast.

In de Bijlmermeer is het genoemde aandachtspunt van de verdrijving van de reeds aanwezige bewoners zichtbaar. Er is bijvoorbeeld voor specifieke doelgroepen gebouwd, maar die konden de betreffende woningen uiteindelijk niet betalen, waardoor anderen er zijn komen te wonen. Ook willen veel te herhuisvesten mensen een eengezinswoning, waarvan er in de gewenste prijsklasse echter te weinig zijn, zodat zij uiteindelijk vertrekken uit de wijk [Uyl, 2008]. Dit alles ondanks het feit dat na een gedegen doelgroepenonderzoek de plannen zijn bijgesteld [NAW, 2007]. Wellicht dat bij dit doelgroepenonderzoek teveel gefocust is op de wensen van de huidige bewoners, zonder rekening te houden met het feit of ze het ook konden betalen, of wellicht zijn de uiteindelijke prijzen omwille van de haalbaarheid hoger uitgevallen dan oorspronkelijk de bedoeling was. Dit heeft dan weer een relatie met een ander aandachtspunt, te weten het vasthouden aan het concept.

Het lukt overigens nog steeds slecht om mensen buiten de Bijlmermeer, zoals gezinnen, aan te trekken [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008; Uyl, 2008].

Concluderend kan gesteld worden dat de case de veronderstelde relaties grotendeels bevestigt. Echter het principe van het realiseren van compactheid (principe 1) is vrijwel niet toegepast in de Bijlmermeer, zodat deze relatie verder ook niet is vast te stellen.

De veronderstelde relatie met de aanwezigheid van diverse soorten openbaar vervoer (principe 2) is vrijwel niet zichtbaar. Een verklaring hiervoor kan zijn dat mensen het prettig vinden als er openbaar vervoer in de wijk is, maar dit niet als een belangrijk argument zien om ergens te blijven wonen. Daarbij is bijvoorbeeld het imago van de metro niet altijd even positief.

De resultaten uit de enquête en de overige bronnen geven geen aanleiding tot een aanpassing van de geformuleerde aandachtspunten, met name het punt van verdrijving van de huidige bewoners is in de Bijlmermeer juist duidelijk zichtbaar.

---

## Bijgestelde relatie 2

Volgens 21% van de geënquêteerden zijn er door de aanwezigheid van diverse soorten openbaar vervoer (principe 3) meer winkels in winkelcentrum Ganzenhoef gekomen «2». Ook vindt 21% van de geënquêteerden dat wijk momenteel helder begrenst is door de parken en groenstroken (principe 5) «3».

Volgens de helft van de geënquêteerden zijn er in winkelcentrum Ganzenhoef meer winkels en voorzieningen gekomen door het mengen van wonen en werken (principe 6) «1». In de wijk zelf vindt 86% van de geënquêteerden dat er meer winkels en voorzieningen door het mengen van wonen en werken (principe 6) zijn gekomen «4».

Tenslotte vindt 29% van de geënquêteerden dat een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte (principe 8) bijdraagt aan het aantrekken van winkels en voorzieningen «6».

Het principe van compactheid (principe 1) is niet getoetst aangezien dit principe bij de herontwikkeling niet is toegepast.

Aangezien er in het literatuuronderzoek geen relatie tussen het ondernemerschap en de principes van het New Urbanism is gevonden is deze uit de bijgestelde relatie verwijderd en daarom in principe niet te toetsen. Echter aangezien functiemenging de mogelijkheid geeft om bijvoorbeeld een bedrijf aan huis te beginnen, is dit wel aan de geënquêteerden gevraagd. Van hen geeft slechts 21% aan dat heeft het mengen van wonen en werken een positieve invloed op het ondernemerschap in de wijk «4». Wel lijkt er in de Bijlmermeer nog steeds een levendige informele economie te zijn, van bijvoorbeeld snorders [BNN, 2010]. Dit heeft echter geen relatie met enige fysieke ingreep.

In de Bijlmermeer zijn met name langs de Bijlmerdreef, maar ook op diverse plaatsen in de wijk bedrijfjes aan huis, of in de plint van flatgebouwen gekomen. Hier waren op het moment van dit onderzoek weinig leegstand, of conflictsituaties zichtbaar. Ook wordt de Bijlmermeer qua woningaantallen wel verdicht, het aantal bewoners daalt echter [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008]. Een negatief effect van de verdichting op de omliggende wijken is dan ook niet te verwachten.

Concluderend kan gesteld worden dat alleen de veronderstelling, dat het mengen van functies (principe 6) bijdraagt aan het aantrekken van winkels en voorzieningen, in de Bijlmermeer zichtbaar is. Dit geldt niet voor de principes van de aanwezigheid van goed openbaar vervoer met hogere bebouwingsdichtheden rond de haltes (principe 3), een ruimtelijk duidelijk te onderscheiden wijk (principe 5), en de aanwezigheid van voldoende kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte (principe 8). Zoals uit vraag B al bleek is het probleem ook slechts enigszins verminderd, zodat het lastig is goede uitspraken over de relaties te doen. Er zijn echter wel een aantal mogelijke verklaringen. In de Bijlmermeer was al voor de herontwikkeling sprake van diverse soorten openbaar vervoer. Hierin is geen verandering gekomen. Ook was er voor de herontwikkeling juist een heldere indeling in buurten door de dreven die dienden als corridors. Dit principe is bij de herontwikkeling nog maar deels toegepast. Beide relaties kunnen dus onzichtbaar blijven, omdat ze er al waren. Verder is een relatie tussen een goede openbare ruimte (principe 8) en een bijdrage aan het aantrekken van winkels en voorzieningen vrij indirect en wellicht lastig te leggen, zodat ook dit onzichtbaar kan blijven.

Uit het literatuuronderzoek was al geen relatie tussen het ondernemerschap en de principes van het New Urbanism naar voren gekomen. Toch is hier gekeken of wellicht het mengen van functies (principe 6) een positieve bijdrage kan leveren, echter ook deze relatie lijkt niet aanwezig. Waarschijnlijk spelen fysieke factoren maar een zeer beperkte rol bij het ontstaan van ondernemerschap en is dit veel meer afhankelijk van zaken als bijvoorbeeld het opleidingsniveau en inkomen, welke in de Bijlmermeer nog steeds op een relatief laag niveau zijn [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008].

Het principe van het realiseren van compactheid (principe 1) is vrijwel niet toegepast in de Bijlmermeer, zodat deze relatie verder ook niet is vast te stellen.

De resultaten uit de enquête en de overige bronnen geven geen aanleiding tot een aanpassing van de geformuleerde aandachtspunten.

## Bijgestelde relatie 3

Van de geënquêteerden geeft 64% aan dat het mengen van functies (principe 6) ervoor zorgt dat oudere mensen langer in de wijk kunnen blijven wonen «5». Volgens 86% van de geënquêteerden draagt het realiseren van een grote diversiteit aan woningen (principe 7), inclusief zorgwoningen, hier ook aan bij «4». Tenslotte geeft 43% van de geënquêteerden aan dat de nieuw aangelegde openbare ruimte (principe 8) een positieve bijdrage levert aan het langer in de wijk kunnen blijven wonen van oudere mensen «6».

Concluderend kan gesteld worden dat de case de veronderstelde relaties grotendeels bevestigt, echter in mindere mate van de nieuw aangelegde openbare ruimte (principe 8). Een verklaring voor dit



---

laatste punt kan zijn dat ingrepen welke ervoor zorgen dat ouderen de openbare ruimte goed kunnen gebruiken voor een groot deel van de mensen vrij onzichtbaar blijven.

#### **Bijgestelde relatie 4**

Van de geënquêteerden vindt 71% dat er in de aanwezige groenstroken en parken voldoende groen en sportveldjes zijn (principe 5) «3». Hoewel er door de verdichting veel groen is verdwenen, worden er met name in het Bijlmerpark veel voorzieningen als sportvelden gerealiseerd. Daarnaast vindt 79% dat de nieuw aangelegde openbare ruimte (principe 8) door alle bewoners te gebruiken is «6».

Ook vindt 79% van de geënquêteerden dat de wijk aantrekkelijker wordt door het behouden van waardevolle elementen uit de wijk van voor de vernieuwing (principe 12) «9».

Tenslotte vindt slechts 14% dat de parkeerplaatsen en parkeergarages zorgvuldig zijn ingepast in het landschap (principe 13) zodat de auto minder aanwezig is en er daardoor meer ruimte overblijft voor bijvoorbeeld speelplekken «10».

Concluderend kan gesteld worden dat de case de veronderstelde relaties grotendeels bevestigt. Dit geldt echter niet voor een zorgvuldige inpassing van de parkeerplaatsen en parkeergarages in het landschap (principe 13), maar dat kan verklaard worden uit het feit dat dit principe ook maar beperkt is toegepast. Voor de herontwikkeling was er geen sprake van parkeren op straat en dus veel meer ruimte voor groen en speelreintjes. Nu is er in de herontwikkelde delen parkeren op maaiveld geïntroduceerd en alhoewel dit netjes is gedaan, is de auto wel veel meer aanwezig.

De resultaten uit de enquête en de overige bronnen geven geen aanleiding tot een aanpassing van de geformuleerde aandachtspunten.

#### **Bijgestelde relatie 5**

Volgens 57% van de geënquêteerden heeft het mengen van wonen en werken (principe 6) in de wijk geleid tot minder overlast van jongeren «4». Zelfs alle geënquêteerden geven aan dat het winkelcentrum Ganzenhoef veiliger is geworden door het realiseren van woningen boven de winkels «1».

Alle geënquêteerden zijn van mening dat de nieuw aangelegde openbare ruimte (principe 8) en de wijze waarop de gebouwen hierop aansluiten (principe 9) in de basis bijdragen aan de veiligheid in de wijk «6, 7». Ook geeft 93% aan dat het ontwerp van de nieuwe woningen en de renovatie van de flats (principe 10) tot een veiliger wijk hebben geleid «7». Daarbij geeft 64% van de geënquêteerden aan dat er bij het ontwerp van de openbare ruimte en de bebouwing voldoende rekening is gehouden met veiligheid, toegankelijkheid en openheid (principe 10) en daarmee ook een bijdrage aan de vermindering van de overlast van jongeren levert «8». Volgens een deel van de geënquêteerden kan het blijkbaar nog beter.

Concluderend kan gesteld worden dat de case de veronderstelde relaties grotendeels bevestigt. De resultaten uit de enquête en de overige bronnen geven ook geen aanleiding tot een aanpassing van de geformuleerde aandachtspunten.

---

## 5.1.6 Conclusies case Amsterdam Bijlmermeer

Onderstaand zijn per deelvraag kort de conclusies weergegeven.

### A. Welke principes van het New Urbanism uit paragraaf 2.2 zijn bij de herontwikkeling van de Bijlmermeer, bewust dan wel onbewust, toegepast?

De principes van het New Urbanism zijn over het algemeen, bewust dan wel onbewust, grotendeels toegepast. Van de 15 onderscheidde principes zijn er 8 toegepast, 5 ten dele en 2 (vrijwel) niet. Onderstaand wordt bij de principes die slecht ten dele of (vrijwel) niet zijn toegepast een korte toelichting gegeven op de afwijkingen ten opzichte van het New Urbanism.

- Principe 1 is niet toegepast. Er is geen sprake van wijken met een straal van 500 meter met een duidelijk gedefinieerd centrum en een heldere rand. De winkelcentra kunnen gezien worden als centrum waar ook verdichting heeft plaats gevonden. Daar omheen bevindt zich een verzorgingsgebied met globaal een straal van 700 meter, welke echter geen heldere begrenzing kent. Aangezien uit probleem 2 blijkt dat het draagvlak voor winkels en ondernemingen laag was en nog steeds is, lijkt het toepassen van dit principe dan ook niet haalbaar in de Bijlmermeer, ondanks de veronderstelde positieve invloed op onder andere de sociale cohesie.
- Principe 4 is maar ten dele toegepast. Dit komt doordat de reeds aanwezige hoofdinfrastructuur, welke al als een grid was aangelegd is gehandhaafd. Echter het stratenpatroon binnen de buurten is zeer gedifferentieerd aangelegd. Wel is er over het geheel sprake van een duidelijke hiërarchie ten opzichte van de hoofdwegen.
- Principe 5 is ook maar ten dele toegepast. Dit komt doordat de oorspronkelijke corridors, de dreven, onderdeel zijn geworden van de wijken door hierlangs te verdichten. Deze corridors zijn dus deels veel minder zichtbaar.
- Principe 11 is maar beperkt toegepast. Een aantal nieuwe openbare gebouwen zijn op in het oog springende plekken gesitueerd, echter een groot deel van bijvoorbeeld de scholen hebben al een plek in de wijk, welke meestal gehandhaafd is.
- Principe 13 is slechts beperkt toegepast. Bij een aantal nieuwe projecten is het parkeren gebouwd opgelost, echter voor het grootste deel is het parkeren op straat terecht gekomen omdat de bestaande parkeergarages gesloopt zijn. Hierdoor is de auto toch vrij dominant aanwezig. Zoals bij elke ontwikkelopgave zal hier ook het financiële aspect een belangrijke rol hebben gespeeld.
- Principe 14 is niet toegepast. Er is geen aansluiting gezocht bij het lokale karakter, historie en gebruiken. Dat dit principe niet is toegepast is op zichzelf niet vreemd, aangezien het loskomen van het lokale karakter en bijgaand imago juist de opgave van de herontwikkeling is, daar het concept van de flats tot de problemen heeft geleid.
- Principe 15 is tenslotte grotendeels toegepast. Het ontwikkelen van gebouwen welke gebruikers een gevoel van plaats, weer en tijd geven en het toepassen van duurzame energie zit voor een groot deel al in de hedendaagse architectuur. Momenteel worden sowieso al veel gebouwen ontwikkeld die open zijn naar de omgeving. Daarnaast staat duurzaamheid op het moment volop in de belangstelling en wordt daardoor regelmatig toegepast. Dit principe is daardoor, zonder er specifiek op te sturen, toch grotendeels toegepast.

Algemeen kan gesteld worden dat de principes van het New Urbanism voor het grootste deel, hetzij bewust dan wel onbewust, zijn toegepast, echter aangezien een basisprincipe van het New Urbanism, het realiseren van een compacte wijk, vrijwel niet is toegepast, zou gesteld kunnen worden dat er in de Bijlmermeer geen sprake is van het New Urbanism. Echter dit was op voorhand feitelijk al bekend. Het doel van het caseonderzoek is dan ook om te bezien of de veronderstelde relaties in de praktijk optreden en niet om de case Bijlmermeer te beoordelen over het wel of niet toepassen van de principes van het New Urbanism.

Voor het niet toepassen van een aantal principes van het New Urbanism zijn in de basis een aantal hoofdoorzaken zijn te onderscheiden.

Allereerst het feit dat er in een bestaande situatie is herontwikkeld. Dit leidt ertoe dat een aantal zaken, met name de hoofdinfrastructuur al aanwezig was en daar voor het grootste deel op voortgeborduurd is. Ten tweede een, politiek gestuurde, huisvestings- en woningbouwopgave, waardoor deels op aantallen gestuurd wordt in plaats van de kwaliteit als uitgangspunt te nemen. Tenslotte de financiën. Herontwikkeling is kostbaar, aangezien er al veel kosten moeten worden gemaakt voordat er daadwerkelijk iets gerealiseerd wordt. Dit maakt dat sommige kwalitatieve doelen niet haalbaar zijn.

---

**B. Waren de problemen, zoals weergegeven in paragraaf 3.1, waarvan verondersteld wordt dat het New Urbanism een positief invloed heeft, op voorhand in de Bijlmermeer aanwezig en zijn deze na de herontwikkeling verminderd?**

De vijf problemen in de Krachtwijken, waarvan verwacht wordt dat de principes van het New Urbanism een positief effect hebben, waren op voorhand allemaal in de Bijlmermeer aanwezig. Na de herontwikkeling zijn een deel van de problemen verminderd, echter voor drie problemen geldt dit in mindere mate. Onderstaand volgt een korte toelichting op deze problemen.

- **Probleem 1:** de onder druk staande sociale cohesie. Dit probleem is niet op alle onderdelen verminderd. De doorstroming is wel duidelijk minder en het aantal (mogelijkheden tot) ontmoetingen is toegenomen, maar het aantal autochtone bewoners daalt nog steeds. Echter de indruk bestaat dat een groot deel van de mensen die er nog wonen dit niet als een probleem ervaren en het multiculturele karakter zelfs waarderen. Aangezien de huizenprijzen de laagste zijn van Amsterdam worden er wel mensen aangetrokken die elders geen kans op een woning maken [Kleuver, Jansen & Nelissen, 2008].
- **Probleem 2:** winkels en ondernemingen zijn maar moeizaam over de streep te trekken om zich daadwerkelijk in de wijken te vestigen of te blijven. Daarbij blijft ook het ondernemerschap in de wijk zelf achter. Dit probleem lijkt maar beperkt verbeterd, alhoewel dit vanwege het wegvallen van een groot deel van de informele economie lastig inzichtelijk te maken is. Met name het dalende inwoneraantal en het lage inkomen zijn grote risico's voor het draagvlak van voorzieningen. Dat het draagvlak nog niet optimaal is blijkt ook uit het feit dat bewoners aangeven meer behoefte aan winkels in de buurt te hebben, maar dat die er blijkbaar niet komen, er vanuit gaande dat wanneer er veel vestigingsbehoefte zou zijn, hier bij de planvorming rekening mee gehouden zou worden gezien het feit dat de bewoners intensief bij de herontwikkeling betrokken zijn [PVB, 2010].  
Het aantal startende ondernemers is wel toegenomen, echter minder dan in de rest van Amsterdam. Oorzaken hiervoor zijn niet direct gevonden, maar zou kunnen liggen in het feit dat de bewoners in de Bijlmermeer bijvoorbeeld lager opgeleid en minder draagkrachtig zijn.
- **Probleem 4:** de inrichting van de openbare ruimte voldoet vaak niet. Dit probleem is over het algemeen verminderd, echter niet voor de hoeveelheid groen. Door de opgave om 10% meer woningen dan voor de herontwikkeling te realiseren, maar niet meer in hoogbouw, is het bebouwd oppervlak gestegen 25% naar 75%. Afgezet tegen andere wijken is er echter nog steeds een significante hoeveelheid groen in de Bijlmermeer

Algemeen kan gesteld worden dat de vijf problemen in de Krachtwijken waarvan verwacht wordt dat de principes van het New Urbanism een positief effect hebben, op voorhand allemaal in de Bijlmermeer aanwezig waren. De meest problemen zijn tijdens de herontwikkeling ook verminderd, een aantal in mindere mate, waarvoor een aantal oorzaken zijn genoemd.

Wanneer verder gekeken wordt naar de wijze waarop de vernieuwing van de Bijlmermeer gestalte krijgt, zijn er op basis van de diverse observaties en literatuurstudie een aantal achterliggende hoofdoorzaken te onderscheiden. Allereerst het feit dat de Bijlmermeer ondanks alle inspanning toch nog steeds voor de buitenwereld een slecht imago heeft, hierdoor slaagt zij er maar moeizaam in een nieuwe middenklasse aan te trekken. Dit heeft weer invloed op de tweede oorzaak te weten het lage inkomen, samenhangend met het lage opleidingsniveau, en het dalende inwoneraantal. En tenslotte de, politiek gestuurde, huisvestings- en woningbouwopgave, waardoor deels op aantallen gestuurd wordt in plaats van de kwaliteit als uitgangspunt te nemen.

**C. In hoeverre zijn de bijgestelde relaties tussen de principes van het New Urbanism en de problemen in de Krachtwijken, zoals weergegeven in paragraaf 4.2, in de Bijlmermeer aanwezig?**

Het merendeel van de bijgestelde relaties tussen de principes van het New Urbanism en de problemen in de Krachtwijken zijn in de praktijk in de Bijlmermeer ook aangetroffen. Voor een aantal onderdelen van de relaties is dit echter niet het geval.

- Bij relatie 1 is de veronderstelling dat, het creëren van een centrum met hogere dichtheden (principe 1) bijdraagt aan het aantrekken en vasthouden van bewoners, niet getoetst, aangezien dit principe niet is toegepast. Ook het voorzien in diverse soorten openbaar vervoer (principe 2) zou een positieve bijdrage leveren, welke relatie in de Bijlmermeer niet is aangetroffen. Echter dit principe was voor de herontwikkeling ook al aanwezig en hier is geen verandering in gekomen, dus kan een eventuele positieve relatie op dit vlak op die manier onzichtbaar blijven.

- 
- Bij relatie 2 is de veronderstelling dat het creëren van een centrum met hogere dichtheden (principe 1) bijdraagt aan het aantrekken van winkels en voorzieningen niet getoetst, aangezien dit principe niet is toegepast. Ook het voorzien in diverse soorten openbaar vervoer en het verdichten rond de halteplaatsen (principe 3) zou een positieve bijdrage leveren, welke relatie in de Bijlmermeer nauwelijks is aangetroffen. Echter dit was voor de herontwikkeling ook al aanwezig en hier is geen verandering in gekomen, dus kan een eventuele positieve relatie op dit vlak op die manier onzichtbaar blijven.  
Daarnaast zou een helder indeling in buurten door het toepassen van corridors (principe 5) bijdragen aan het aantrekken van winkels en voorzieningen. Deze relatie is in de Bijlmermeer niet aangetroffen. Voor de herontwikkeling was er juist een heldere indeling in buurten door onder andere de dreven welke dienden als corridors. Dit principe is na de herontwikkeling nog maar deels aanwezig, zodat ook een eventuele positieve bijdrage hiervan onzichtbaar kan blijven.  
De relatie tussen een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte (principe 8) en het aantrekken van winkels en voorzieningen is in de Bijlmermeer ook niet aangetroffen. Dit zou verklaard kunnen worden uit het feit dat deze relatie vrij indirect en wellicht lastig is te leggen en daardoor onzichtbaar blijft.
  - Bij relatie 3 wordt verondersteld dat een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte (principe 8) er aan bijdraagt dat ouderen langer in de wijk kunnen blijven wonen. Deze relatie is maar deels zichtbaar. Een verklaring hiervoor kan zijn dat deze ingrepen voor een groot deel van de mensen onzichtbaar blijven.
  - Bij relatie 4 wordt verondersteld dat een zorgvuldige inpassing van de parkeerplaatsen en parkeergarages in het landschap (principe 13) zorgt voor een openbare ruimte welke voldoet aan de eisen van de gebruikers. Deze relatie is in de Bijlmermeer niet aangetroffen, maar dat kan verklaard worden uit het feit dat dit principe ook maar beperkt is toegepast en de auto nu veel meer aanwezig is dan voor de herontwikkeling.

Algemeen kan dus gesteld worden dat de vijf aangescherpte relaties tussen de principes van het New Urbanism en de problemen in de Krachtwijken voor het grootste deel in de praktijk in de Bijlmermeer ook zijn aangetroffen. Voor een aantal onderdelen van de relaties is dit niet het geval, waarvoor ook mogelijke verklaringen zijn gegeven. Overigens hoeft één en ander niet te betekenen dat de relaties in de praktijk niet aanwezig zijn, ze zijn alleen in de Bijlmermeer niet aangetroffen.

## 5.2 Definitief analysekader

Het in paragraaf 4.2 opgestelde aangescherpte analysekader wordt in deze paragraaf, naar aanleiding van de bevindingen uit de casestudie Amsterdam Bijlmermeer, waar nodig, verder aangescherpt tot een definitief analysekader. De aanscherping betreft enkele nuanceringen, aangezien het praktijkonderzoek te beperkt was om de conclusies hieruit te kunnen veralgemeniseren.

### Definitieve relatie 1

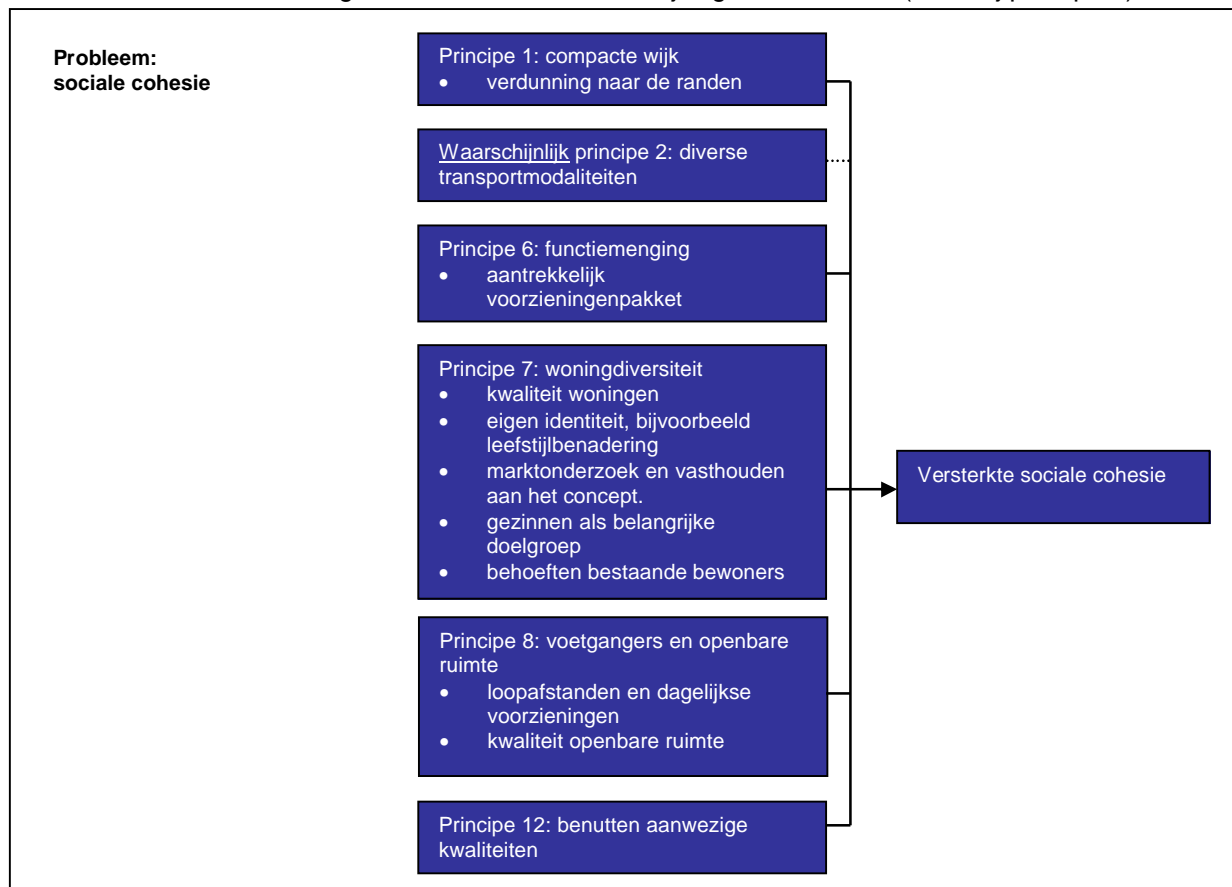
Naar aanleiding van de casestudie kan de volgende definitieve relatie worden geformuleerd:

In veel Krachtwijken staat de sociale cohesie onder druk.

Door het mengen van functies (principe 6), het realiseren van een grote diversiteit aan woningen (principe 7), waarbij wel aandacht wordt besteed aan te behouden waardevolle onderdelen van de wijk (principe 12), en een openbare ruimte welke dusdanig is vormgegeven dat deze veilig, comfortabel en interessant is voor voetgangers (principe 8) lijkt het New Urbanism een bijdrage te kunnen leveren aan het aantrekken en vasthouden van bewoners en een toename van de sociale contacten, en zodoende aan het versterken van de sociale cohesie. De bijdrage van het realiseren van compactheid (principe 1) kon niet getoetst worden in de testcase, maar blijft vanuit de theorie wel gehandhaafd.

De bijdrage van het voorzien in zoveel mogelijk transportmodaliteiten (principe 2) is in de testcase niet aangetroffen. De bijdrage hiervan wordt dan ook tot "waarschijnlijk" genuanceerd.

Aandachtspunten bij bovenstaande zijn het zorgen voor een aantrekkelijk voorzieningenpakket (bij principe 6), de loopafstand en de perceptie daarvan naar de dagelijks te gebruiken voorzieningen (bij principe 8), het werkelijk inzetten op kwaliteit van de woningen en de openbare ruimte (bij principe 7 en 8), het vasthouden van verdunning naar de randen van de wijk (bij principe 1), het realiseren van een eigen identiteit voor (delen van) de wijk, waarbij plaatselijk meer specifieke doelgroepen gefaciliteerd worden, bijvoorbeeld op basis van leefstijl. Een goed marktonderzoek en het vasthouden van het concept bij de realisatie zijn echter essentieel. Gezinnen zijn vanuit het oogpunt van sociale cohesie een belangrijke doelgroep. Ook moet rekening gehouden worden met de behoeften van de bestaande bewoners om ongewenste effecten als verdrijving te voorkomen (allen bij principe 7).



Figuur 5.1: Schematische weergave definitieve relatie 1

## Definitieve relatie 2

Naar aanleiding van de casestudie kan de volgende definitieve relatie worden geformuleerd:

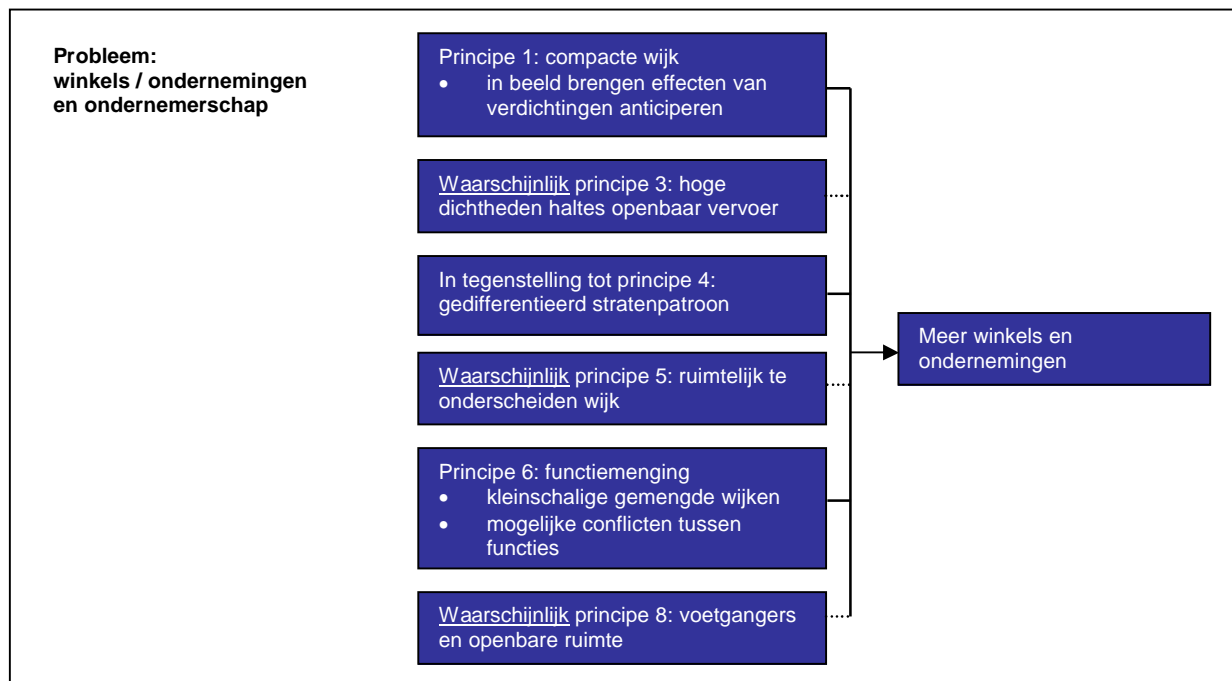
Winkels en ondernemingen zijn moeizaam over de streep te trekken om zich daadwerkelijk in de Krachtwijken te vestigen of te blijven. Daarbij blijft ook het ondernemerschap in de wijk zelf achter.

Door het toepassen van functiemenging (principe 6) lijkt het New Urbanism een positieve bijdrage aan de economische activiteiten en het vergroten van het draagvlak van winkels en ondernemingen en zodoende aan het aantrekken hiervan, te kunnen leveren.

De bijdrage van het realiseren van compactheid (principe 1) kon niet getoetst worden in de testcase, maar blijft vanuit de theorie wel gehandhaafd. Hetzelfde geldt voor het feit dat in tegenstelling tot principe 4 van het New Urbanism een gedifferentieerd stratenpatroon, dus niet optimaal ontsloten, leidt tot concentraties van mensen, en daarmee draagvlak voor voorzieningen.

Ook de bijdrage van het realiseren van hoge dichtheden rond openbaar vervoer haltes (principe 3), het zorgen voor een ruimtelijk duidelijk te onderscheiden wijk (principe 5), en de aanwezigheid van voldoende kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte (principe 8) zijn in de testcase niet aangetroffen. De bijdrage hiervan wordt dan ook tot "waarschijnlijk" genuanceerd.

Aandachtspunten zijn dat vooral kleinschalig gemengde wijken economisch kansrijk blijken, waarbij op voorhand goed nagedacht dient te worden over mogelijke conflicten tussen functies (beide bij principe 6). Ook dienen mogelijke effecten op het omliggende stedelijke gebied als gevolg van het plaatselijk verdichten op voorhand goed in beeld gebracht te worden, om hierop waar nodig te kunnen anticiperen (bij principe 1).



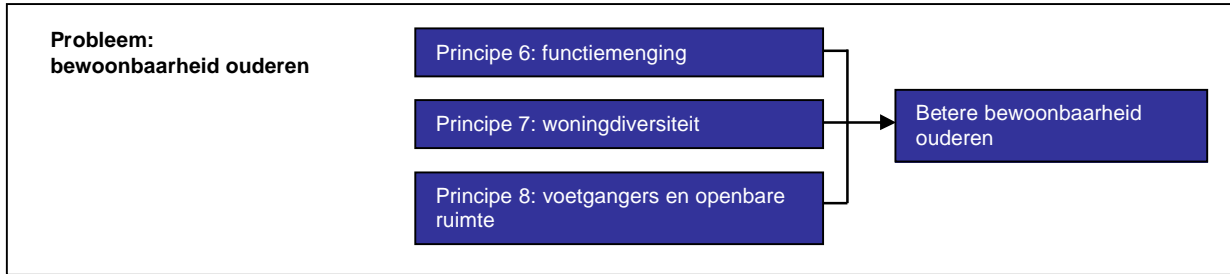
Figuur 5.2: Schematische weergave definitieve relatie 2

## Definitieve relatie 3

Naar aanleiding van de casestudie kan de volgende definitieve relatie worden geformuleerd:

Oudere mensen die gehecht zijn aan de wijk kunnen er niet hun hele leven blijven wonen.

Door het mengen van functies (principe 6), en het zorgen voor een grote diversiteit aan woningen (principe 7) lijkt het New Urbanism eraan bij te kunnen dragen dat in principe mensen van alle leeftijden in de wijk kunnen wonen. Een inrichting van de openbare ruimte waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende aanwezige doelgroepen (principe 8) lijkt in de testcase hier in iets mindere mate aan bij te dragen.



Figuur 5.3: Schematische weergave definitieve relatie 3

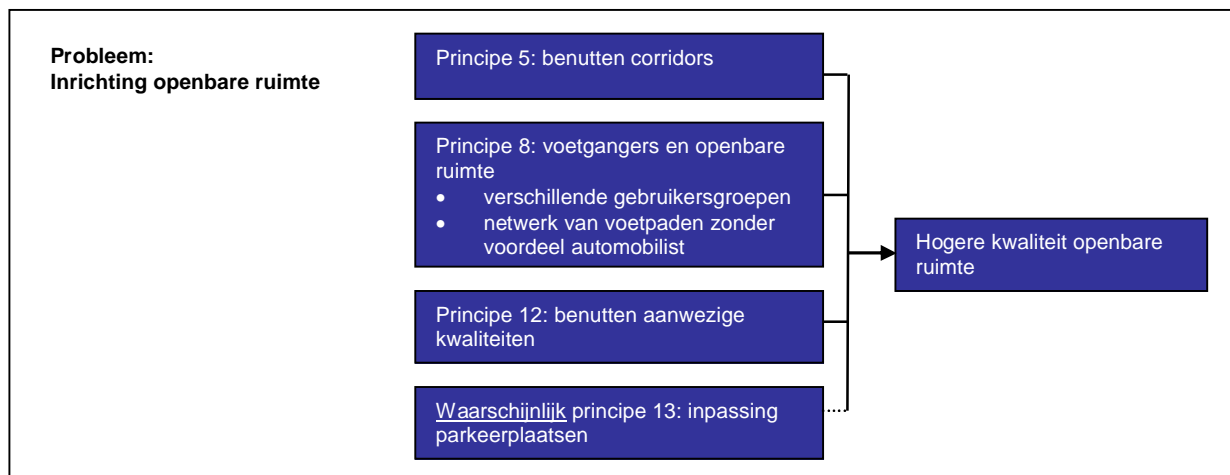
#### Definitieve relatie 4

Naar aanleiding van de casestudie kan de volgende definitieve relatie worden geformuleerd:

In veel Krachtwijken voldoet de inrichting van de openbare ruimte niet aan de eisen van de gebruikers. Door het benutten van de aanwezige corridors voor zaken als groen en sportveldjes (principe 5), het zorgvuldig vormgeven van de openbare ruimte, zodat deze veilig, comfortabel en interessant is voor voetgangers (principe 8), en het benutten van de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten (principe 12) lijkt het New Urbanism bij te kunnen dragen aan een hogere kwaliteit van de openbare ruimte, oftewel tot een hogere gebruiks-, belevings-, en toekomstwaarde.

De bijdrage van het zorgvuldig inpassen van parkeerplaatsen en garages (principe 13) is in de testcase niet aangetroffen. De bijdrage hiervan is dan ook tot “waarschijnlijk” genuanceerd.

Aandachtspunten zijn dat de openbare ruimte wordt afgestemd op de verschillende gebruikersgroepen en dat er voor voetgangers een netwerk van voetpaden aanwezig dient te zijn, waarbij dit niet gelijktijdig leidt tot teveel voordeel voor de automobilist (beide bij principe 8).



Figuur 5.4: Schematische weergave definitieve relatie 4

#### Definitieve relatie 5

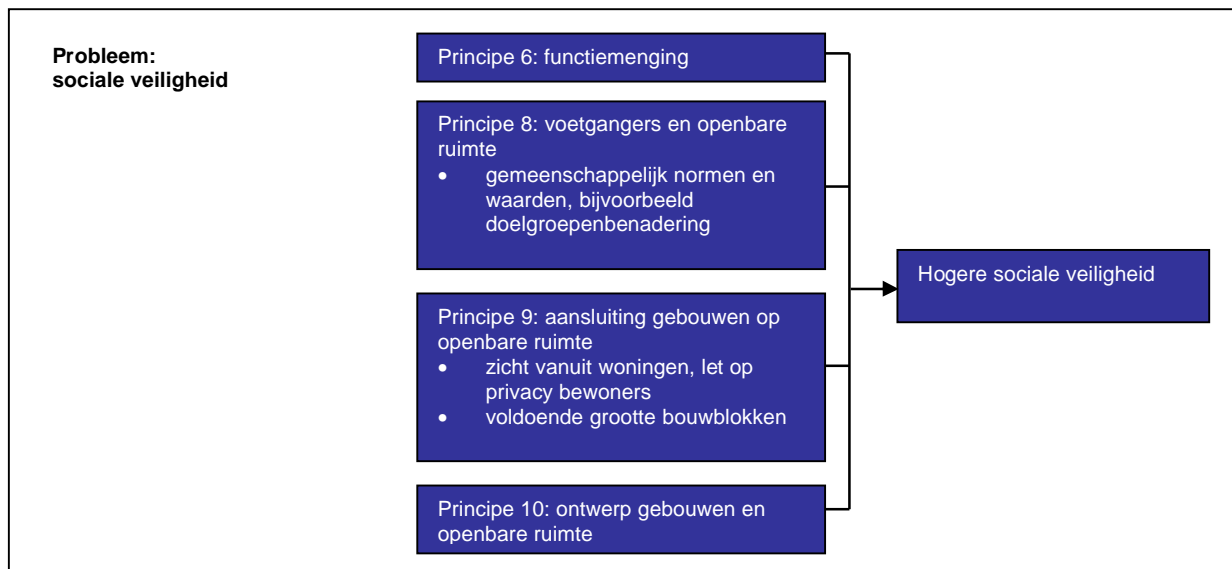
Naar aanleiding van de casestudie kan de volgende definitieve relatie worden geformuleerd:

In veel Krachtwijken is de sociale veiligheid laag.

Door functiemenging (principe 6), een zorgvuldig ontworpen overzichtelijke openbare ruimte (8), het zorgvuldig vormgeven van de aansluiting van de gebouwen op de openbare ruimte (principe 9), en het bij het ontwerp van straten en gebouwen rekening te houden met veiligheid, waarbij toegankelijkheid en openheid gewaarborgd blijven (principe 10) heeft het New Urbanism een positieve invloed op de sociale veiligheid.

Aandachtspunt is dat het delen van belangrijke normen en waarden over het gebruik van de openbare ruimte ook bijdraagt aan het gevoel van sociale veiligheid. Het toepassen van een doelgroepenbenadering voor delen van de wijk kan hier dan ook een positieve bijdrage aan leveren (bij principe 8). Ook is met name zicht vanuit de woning op de openbare ruimte van belang, waarbij rekening gehouden dient te worden met de privacy van bewoners. Tenslotte dient de grootte van de

bouwblokken voldoende te zijn om zoveel mogelijk “voorkanten” van woningen te maken (beide bij principe 9).



Figuur 5.5: Schematische weergave definitieve relatie 5



---

## 6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In dit rapport is verslag gedaan van een onderzoek naar de toepasbaarheid van het New Urbanism bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken. De hoofdvraag van dit onderzoek luidde dan ook:

***In hoeverre is het New Urbanism toepasbaar bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken?***

Om deze hoofdvraag te kunnen beantwoorden zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

***Wat is het New Urbanism en wat is haar positie in de tendensen omtrent de ontwikkeling van steden?***

***In hoeverre kan het New Urbanism een positieve bijdrage leveren aan de problemen in de naoorlogse Krachtwijken?***

In paragraaf 6.1 worden de deelvragen beantwoord. Daarbij wordt aan het eind gereflecteerd op de verhouding van het New Urbanism tot het analysekader omtrent stedelijke gebiedsontwikkeling zoals deze gebruikt wordt bij de MCD-opleiding en gebiedsontwikkeling in het algemeen, en worden de beperkingen van het onderzoek benoemt.

Tenslotte worden aan de hand van de conclusies en de bevindingen in de rest van het rapport in paragraaf 6.2 aanbevelingen gedaan.

### 6.1 Conclusies

***Wat is het New Urbanism en wat is haar positie in de tendensen omtrent de ontwikkeling van steden?***

In dit onderzoek is voor het New Urbanism de volgende definitie aangehouden: “het New Urbanism is een stedenbouwkundige stroming welke streeft naar het creëren van onderscheidende, beloopbare, compacte, levendige en functioneel gemengde buurten, zoals steden, dorpen, wijken en buurten rond de wereld eeuwenlang zijn gebouwd. Daarbij staat zij voor het herstellen van bestaande stedelijke centra en steden met samenhangende regio's, het herontwikkelen van uitgedijde suburbs in gemeenschappen van wijken, het beschermen van de natuur en het behouden van het gebouwde erfgoed”.

Het New Urbanism kan volgens de theorie gevat worden in vijftien toe te passen principes bij een gebiedsontwikkeling, waarbij vervolgens tien positieve effecten ten opzichte van een suburbane ontwikkeling verwacht worden.

Op basis van de onderscheidde stedelijke tendensen: het belang van toegankelijkheid, vitaliteit en aantrekkelijkheid, het belang van plaats en het belang van kwaliteit zijn een tiental voor de ontwikkeling van steden belangrijk geachte locatiefactoren onderscheidend. Uit een vergelijking van de principes van het New Urbanism en deze locatiefactoren blijkt dat het New Urbanism alle locatiefactoren dekt en daarmee lijkt te passen bij de huidige ontwikkeling van de steden. Het zwaartepunt bevindt zich rondom de ruimtelijke kwaliteit, de behoefte aan een vertrouwde leefomgeving, de behoefte aan veiligheid en geborgenheid en het streven naar duurzaamheid.

***In hoeverre kan het New Urbanism een positieve bijdrage leveren aan de problemen in de naoorlogse Krachtwijken?***

Uit het onderzoek blijkt dat het New Urbanism bij tien van de vierentwintig onderscheidde problemen in de Krachtwijken een positieve bijdrage lijkt te kunnen leveren. Elf principes lijken namelijk, in meer of mindere mate, een positief effect te hebben op de problemen in de naoorlogse Krachtwijken. Bij drie principes, met name spelend op het gebouwniveau, is dit neutraal en het principe omtrent het netwerk-stratenpatroon zou naar aanleiding van dit onderzoek aangepast moeten worden naar een

---

gedifferentieerd stratenpatroon. Deze laatste aanpassing doet echter weinig af aan het concept van het New Urbanism.

Concluderend kan dan ook gesteld worden dat het New Urbanism goed toepasbaar lijkt bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken, waarbij als gezegd met name de principes die betrekking hebben op het gebouwniveau van minder invloed lijken te zijn.

De geformuleerde principes kunnen dan ook vooral als handvatten voor het opstellen van een stedenbouwkundig plan bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken worden beschouwd.

Naast de onderscheidde principes zijn er ook nog een aantal aandachtspunten bij de onderzochte relaties geformuleerd. Deze vormen een aanvulling op de principes, en dienen bij het toepassen van deze principes in het oog te worden gehouden.

Uit de case Amsterdam Bijlmermeer komen tenslotte een aantal punten naar voren die in de praktijk het toepassen van de principes van het New Urbanism bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken lijken te bemoeilijken. Allereerst het feit dat er in een bestaande situatie wordt herontwikkeld. Hierdoor liggen zaken als de hoofdinfrastructuur al vast, of zijn erg kostbaar om te wijzigen. Dit zorgt ervoor dat sommige principes van het New Urbanism, zoals bijvoorbeeld het wijzigen van het stratenpatroon en het realiseren van corridors, lastig te realiseren kunnen zijn. Hiermee samenhangend is herontwikkeling per definitie erg kostbaar ten opzichte van een suburbane ontwikkeling. Dit kan er, met name in de huidige economische situatie, toe leiden dat er bezuinigd wordt op de kwaliteit van de woningen en de woonomgeving, wat het hele concept aan het wankelen kan brengen.

Tenslotte staat de herontwikkeling van de Krachtwijken erg in de politieke belangstelling. Dit zorgt ervoor dat de huisvestings- en woningbouwopgave relatief erg politiek gestuurd is, met vaak een focus op aantallen, in plaats van de kwaliteit.

### ***Algemene reflectie New Urbanism en de herontwikkeling van de Krachtwijken***

Uit dit onderzoek blijkt dat het New Urbanism in de basis goede aanknopingspunten lijkt te bieden voor de problemen in de Krachtwijken. Echter wat ook duidelijk uit de case naar voren komt, is dat in de praktijk al een groot deel van de principes wordt toegepast, zonder dat hier expliciet op gestuurd wordt.

Met name onderdelen als duurzaamheid, kwaliteit van de openbare ruimte en de woningen, en goed openbaar vervoer zijn zaken die vandaag de dag in vrijwel elke ontwikkeling een belangrijk aandachtspunt zijn en in die zin niet beperken tot het New Urbanism. Daarnaast ligt de tijd van de monotone stadsuitbreidingen inmiddels al ver achter ons en wordt reeds op diverse manieren getracht meer gevarieerdheid in wijken aan te brengen door onder ander diversiteit in de bebouwing aan te brengen en waar mogelijk functiemenging toe te passen. Bij dit laatste is echter vaak het benodigde draagvlak een probleem.

De meerwaarde van het New Urbanism ligt hem dan ook vooral in het feit dat hierbij de diverse toe te passen principes voor een goed functionerende wijk integraal worden weergegeven en onderbouwd, zodat het al dan niet toepassen hiervan minder aan het toeval wordt overgelaten en er een betere sturing hierop kan plaatsvinden.

Uit de case Amsterdam Bijlmermeer blijkt tenslotte dat alhoewel het Modernisme en het New Urbanisme feitelijk als twee tegengestelde stromingen gezien kunnen worden, er, hoewel vanuit een heel ander gedacht tot stand gekomen, toch een aantal overeenkomstige principes aan het ten grondslag liggen. Met name het voorzien in zoveel mogelijk transportmodaliteiten, het (openbaar) vervoer als structurerend element, een duidelijke hiërarchie in het stratenpatroon, het toepassen van corridors, en een zorgvuldige inpassing van garages en parkeerplaatsen zijn bij beide stromingen, alhoewel anders ingevuld, aanwezig. Deze ogenschijnlijke tegenstelling bevestigt eveneens dat het New Urbanism geen exclusieve principes omvat, maar meer een integrale wijze van het toepassen van bestaande principes is.

---

## Reflectie verhouding New Urbanism tot analysekader stedelijke gebiedsontwikkeling

Onderstaand volgt een korte reflectie op de positie van het New Urbanism in het analysekader omtrent stedelijke gebiedsontwikkeling. Deze reflectie geeft een beeld weer dat is ontstaan naar aanleiding van dit onderzoek.

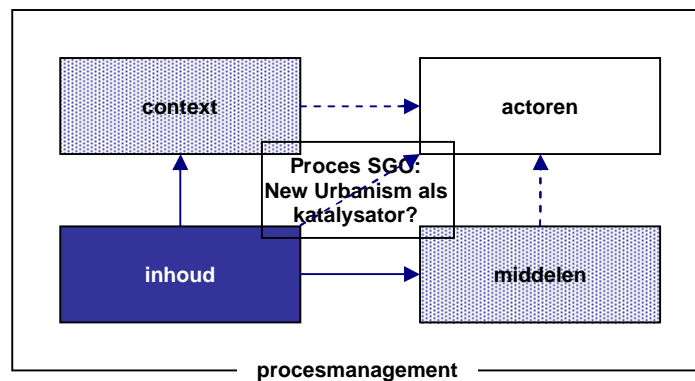
In hoofdstuk 1 is al aangegeven dat het speelveld van stedelijke gebiedsontwikkeling bestaat uit vijf onderdelen, te weten context, inhoud, actoren, middelen en het proces. Vervolgens is aangegeven dat het New Urbanism zich in eerste instantie richt op de inhoud van stedelijke gebiedsontwikkeling.

Uit dit onderzoek komt naar voren dat het New Urbanism ook goed lijkt te passen binnen de onderscheidde stedelijke tendensen en er een positieve invloed verwacht mag worden op tien van de vierentwintig problemen in de naoorlogse Krachtwijken. Beide zaken maken onderdeel uit van de context van een stedelijke gebiedsontwikkeling. Daarnaast lijkt het erop dat het New Urbanism ook een positief effect heeft op de opbrengsten en kosten van een gebiedsontwikkeling en daarmee een positieve bijdrage geeft aan de middelen van een gebiedsontwikkeling.

Gezien de beschreven positieve effecten van het New Urbanism op de ingrediënten inhoud, context en middelen zou het New Urbanism bij kunnen dragen aan een positieve houding bij de betrokken actoren. Dit is echter van veel meer factoren afhankelijk, dus of dit werkelijk gebeurt is onzeker.

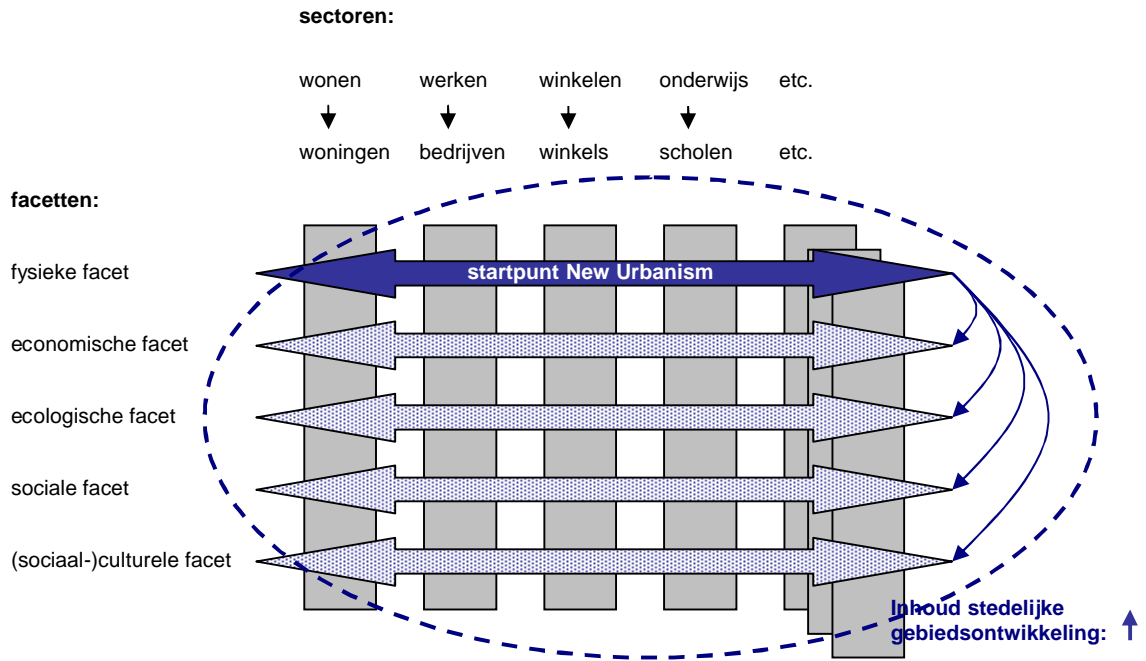
Naar aanleiding van dit onderzoek lijkt het New Urbanism, als verondersteld integraal concept, redelijk goed het totale speelveld van stedelijke gebiedsontwikkeling bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken af te dekken. Wellicht zou het New Urbanism zelfs als een soort katalysator in dit proces kunnen functioneren.

Onderstaand is de veronderstelde positie van het New Urbanism binnen het speelveld van stedelijke gebiedsontwikkeling schematisch weergegeven.



Figuur 6.1: Veronderstelde positie New Urbanism binnen stedelijke gebiedsontwikkeling [naar: Verlaet, van 't; 2003]

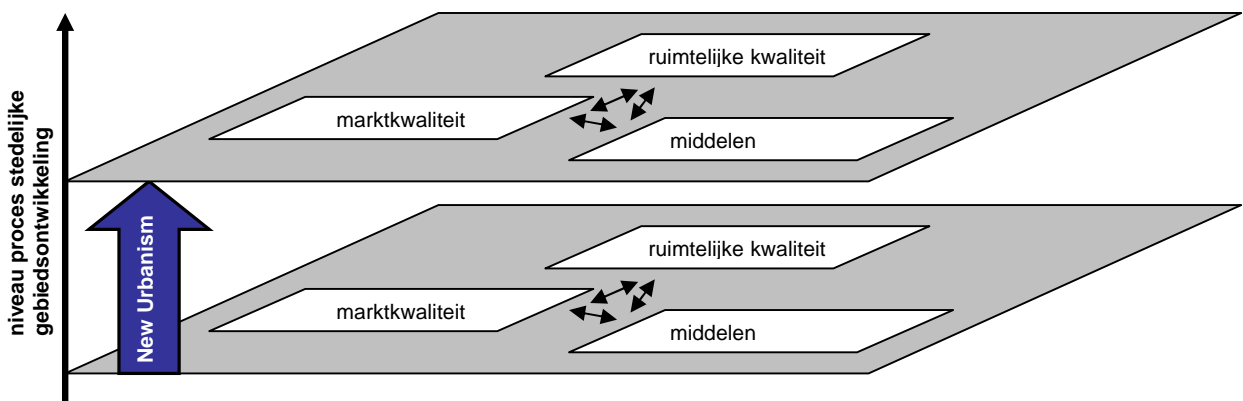
Binnen de inhoud van een stedelijke gebiedsontwikkeling is het fysieke facet als startpunt gedefinieerd. Gezien de in dit rapport beschreven principes en effecten van het New Urbanism lijkt het erop dat het New Urbanism inderdaad in eerste instantie het fysieke facet bedient, maar ook een positieve invloed heeft op de andere facetten. Het fysieke facet kan derhalve als startpunt van het New Urbanism worden gezien, waarbij de effecten veel breder zijn, en de inhoud van stedelijke gebiedsontwikkeling bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken als geheel naar een hoger niveau getild wordt. Dit beeld komt overeen met het veronderstelde integrale karakter van het New Urbanism. Dit kan als volgt worden weergegeven:



Figuur 6.2: Startpunt New Urbanism en veronderstelde invloed op andere facetten stedelijke gebiedsontwikkeling [naar Verlaet, Van 't, 2008]

Naast een positieve invloed op de inhoud van een stedelijke gebiedsontwikkeling lijkt het erop dat het New Urbanism ook een positieve invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit en de marktkwaliteit. Dit blijkt onder andere uit de nadruk op kwaliteit die spreekt uit de principes van het New Urbanism en in bepaalde mate uit de waardering van consumenten voor het concept. Daarnaast blijkt uit de theorie dat het New Urbanism ook een positief effect heeft op de opbrengsten en de kosten van een stedelijke gebiedsontwikkeling en daarmee een impuls geeft aan de beschikbare middelen van een stedelijke gebiedsontwikkeling. Dit blijkt onder andere uit het feit dat consumenten bereid zijn meer te betalen voor projecten uitgevoerd volgens de principes van het New Urbanism. Daarnaast zou het ontwikkelen van meer compacte wijken moeten leiden tot een daling van de kosten voor de aanleg van onder meer de infrastructuur.

Wanneer dit wordt weergegeven in het analysekader van Van 't Verlaet, lijkt het erop dat het New Urbanism het optimalisatieproces van stedelijke gebiedsontwikkeling bij de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken in zijn geheel naar een hoger niveau tilt. Hierdoor kan het New Urbanism wellicht bijdragen aan de haalbaarheid hiervan en dienen als katalysator in het proces.



Figuur 6.3: Veronderstelde invloed New Urbanism op optimalisatieproces stedelijke gebiedsontwikkeling [naar Verlaet, van 't, 2008]

---

### ***Beperkingen onderzoek***

Het uitgevoerde onderzoek kent tenslotte een aantal beperkingen. Allereerst is het New Urbanism nog nergens in Nederland toegepast, hierdoor is een werkelijke praktijktoetsing niet mogelijk en beperkt het onderzoek zich tot het toetsen van de afzonderlijke principes en de veronderstelde relaties. Het New Urbanism is echter bedoeld als een integraal concept, waarbij het zou kunnen dat wanneer alle principes integraal worden toegepast er meer effecten optreden dan op grond van de afzonderlijke ingrepen verwacht zou worden. Daarnaast worden in de praktijk de onderzochte relaties door diverse externe factoren beïnvloed en is zodoende de causaliteit nooit volledig vast te stellen. Getracht is door de combinatie van onderzoeksmethoden (reeds aanwezig empirisch onderzoek, reeds opgedane ervaringen met het New Urbanism en de case) dit zoveel mogelijk uit te sluiten.

In de case Amsterdam Bijlmermeer waren tevens een aantal principes al in het oorspronkelijke plan aanwezig, zoals de aanwezigheid van openbaar vervoer en het toepassen van corridors. Hierdoor is het lastig een eventuele positieve bijdrage van deze principes bij de herontwikkeling te onderscheiden. Daarnaast zijn ook in deze case sommigen ingrepen lastig los van elkaar te zien, waardoor ook de relatie tussen de ingrepen en de effecten lastig is te onderscheiden. Zo zijn bijvoorbeeld de herontwikkeling van het vastgoed, en daarmee de functiemenging en de woningdifferentiatie, en de herinrichting van de openbare ruimte hand in hand gegaan.

---

## 6.2 Aanbevelingen

Op basis van de conclusies en de bevindingen in de rest van het rapport kunnen een aantal aanbevelingen worden geformuleerd. Deze zijn onderverdeeld in aanbevelingen aangaande het toepassen van het New Urbanism in de naoorlogse Krachtwijken en aanbevelingen omtrent vervolgonderzoek.

De volgende aanbevelingen omtrent het toepassen van het New Urbanism in de naoorlogse Krachtwijken zijn te formuleren:

- De principes van het New Urbanism zouden vanaf het begin van de herontwikkeling nagestreefd moeten worden, aangezien anders het risico wordt gelopen dat het New Urbanism verwatert tot een door de critici aangegeven architectuursausje.
- Voor het opstellen van concrete plannen zou onderzoek gedaan moeten worden naar de aanwezige kwaliteiten in de wijk.
- Voor het opstellen van concrete plannen zou onderzoek gedaan moeten worden naar de beoogde doelgroepen in de wijk.
- De wensen van de beoogde doelgroepen zouden zoveel mogelijk voorop gesteld moeten worden bij de herontwikkeling en niet door politieke en/of financiële motieven worden verlaten.
- Gezien de beoogde functiemenging zou, bij de realisatie van gebouwen, zoveel mogelijk flexibiliteit moeten worden bewerkstelligd, zodat er diverse functies in kunnen worden ondergebracht.
- Het voorgaande punt, aangaande flexibiliteit ten behoeve van de mogelijkheid voor het onderbrengen van diverse functies, zou ook moeten worden doorgezet in het bestemmingsplan.
- Aangaande de beoogde aanwezigheid van diverse transportmodaliteiten, en dan met name openbaar vervoer, zou in een breder verband dan de wijk gekeken moeten worden naar het creëren van voldoende draagvlak.

De volgende aanbevelingen aangaande vervolgonderzoek zijn te formuleren:

- Het verdient aanbeveling de gedefinieerde relaties ook te toetsen in andere naoorlogse Krachtwijken dan Amsterdam Bijlmermeer, om zodoende meer zekerheid te verkrijgen omtrent de hardheid van de relaties.
- Het verdient aanbeveling vervolgonderzoek uit te voeren naar de mate waarin het New Urbanism een goede basis vormt voor de eveneens uit te voeren sociale en economische programma's in de naoorlogse Krachtwijken.
- Het verdient aanbeveling vervolgonderzoek uit te voeren naar de veronderstelde verhouding van het New Urbanism tot het analysekader van stedelijke gebiedsontwikkeling.
- Het verdient aanbeveling om te bekijken of het concept New Urbanism als een katalysator in het proces van stedelijke gebiedsontwikkeling zou kunnen functioneren.
- Het verdient aanbeveling vervolgonderzoek uit te voeren naar de effecten van het New Urbanism op de kosten en opbrengsten van de herontwikkeling van de naoorlogse Krachtwijken. Dit aangezien, zeker in deze tijd, de middelen onder druk staan en de plannen om die reden vaak versobert worden, met alle mogelijke negatieve gevolgen aangaande de ruimtelijke kwaliteit en de marktkwaliteit.

---

## LITERATUURLIJST

- Architectenweb**, 2010, "Stedenbouwkundig plan", <http://www.architectenweb.nl/aweb/archipedia/archipedia.asp>, bekeken 26 februari 2010.
- Argioli, R., Dijken, K. van & Koffijberg, J.**, 2008, "Bloei en verval van vroeg-naoorlogse wijken", Den Haag: Nicis institute.
- Audirac, I., Shermeyn, A. & Smith, M.**, 1990, "Ideal urban form and visions of the good life: Florida's growth management dilemma", *Journal of the American Planning Association*, vol. 56, no. 4, pp. 470-482.
- Barton, H.**, 2000, "Do neighborhoods matter? 'Sustainable communities: The potential for eco-neighborhoods'", Londen: Earthscan.
- Bartz, D.**, 2006, "Analysis of the Congress of New Urbanism landscape design principles and social interaction", Arlington: University of Texas.
- Berg, L. van den**, 1999, "The urban life cycle and the role of market-oriented revitalization policy in western Europe", in Summers, A.A., Chestire, P.C., Senn, L. "Urban changes in the United States and western Europe, Washington: The Urban Institute Press.
- Berg, L. van den, Meer, J. van den & Otgaar, A.**, 1999, "De aantrekkelijke stad. Katalysator voor economische ontwikkeling en sociale revitalisering", Rotterdam: Euricur.
- Bijzendijk, F.**, 2007, "Wonen zonder staatssteun. Een pleidooi voor eerlijk delen van kwaliteit", Amsterdam: Woningcorporatie Het Oosten.
- Bijlmermuseum**, 2010, "Bijlmermuseum", <http://www.bijlmermuseum.nl>, bekeken 4 mei 2010.
- BNN**, "Patrick in de Bijlmer", <http://www.uitzendinggemist.nl/index.php/aflevering?afIID=11041269-5&md5=9e7ef4f34ce0b5508d2e4305b27483ea>, bekeken 22 juni 2010.
- Bohl, C.C.**, 2000, "New Urbanism and the city: potential applications and implications for distressed inner-city neighborhoods", *Housing Policy Debate*, vol. 11, no. 4, pp. 761-801.
- Bontje, M.**, 2004, "From suburbia to post-suburbia in the Netherlands: Potentials and threats for sustainable regional development," *Journal of Housing and the Built Environment*, vol. 19, no. 1, pp. 25-47.
- Boonstra, B. & Roso, M.**, 2009, "Wijken die werken. De relatie tussen stedenbouwkundige kenmerken en wijkeconomie", Delft: TNO Bouw en Ondergrond.
- Brink, G. van den**, 2007, "Prachtwijken?!", Amsterdam: Uitgeverij Bert Bakker.
- Cervero, R. & Gorham, R.**, 1995, "Commuting in transit versus automobile neighborhoods", *Journal of the American Planning Association*, vol. 21, no. 3, pp. 210-225.
- Congress for the New Urbanism (CNU)**, 2010a, "Charter of the new urbanism", <http://www.cnu.org/charter>, bekeken 28 januari 2010.
- Congress for the New Urbanism (CNU)**, 2010b, "Project database", <http://www.cnu.org/search/projects>, bekeken 28 januari 2010.
- Congress for the New Urbanism (CNU)**, 2010c, "History", <http://www.cnu.org/history>, bekeken 31 augustus 2010.
- CNUnext**, 2010, "CNU XIV The daily news", <http://cnunext.org/icharrette/info/athena.html>, bekeken 31 augustus 2010.
- Day, K.**, 2003, "New Urbanism and the Challenges of Designing for Diversity", *Journal of Planning Education and Research*, no. 21, pp. 83-95.
- Dienst Onderzoek en Statistiek gemeente Amsterdam (DOS)**, 2010, "Onderzoek en Statistiek Amsterdam", <http://www.os.amsterdam.nl>, bekeken 16 april 2010.
- Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling en Dienst Wonen gemeente Amsterdam (DMODW)**, 2007, "De staat van de aandachtswijken - Zuidoost", Amsterdam: Dienst Onderzoek en Statistiek.
- Dienst Ruimtelijk Ordening gemeente Amsterdam (DRO)**, 2003, "Structuurplan Amsterdam: Kiezen voor stedelijkheid", Amsterdam: Dienst Ruimtelijke Ordening.
- DTZ Zadelhoff**, 2009, "Winkelhuren in Amsterdam 2009", Amsterdam: DTZ Zadelhoff.
- Ellis, C.**, 2002, "The New Urbanism: Critiques and Rebuttals", *Journal of Urban Design*, vol. 7, no. 3, pp. 261-291.
- Fainstein, S.S.**, "New Directions in Planning Theorie", *Urban Affairs Review*, vol. 35, no. 4, pp. 451-478.
- Florida, R.**, 2000, "Competing in the age of talent: quality of place and the new economy", Pittsburgh: Carnegie Mellon University.

- 
- Franzen, A.J., Kompier, V. & Luijten, A.**, 2008, "Ruimtelijke ordening als procesvariabele", *Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening*, vol. 89, no. 3, pp. 48-51.
- Gemerden, E. van & Staats, H.**, 2006, "Ontwerp en sociale veiligheid", Leiden: Universiteit Leiden.
- Gillmore, J.H., & Pine, B.J.**, "Authenticiteit. Wat concumenten echt willen", Den Haag: Academic Service.
- Helleman, G. & Wassenberg, F.**, 2004, "The renewal of what was tomorrow's idealistic city. Amsterdam's Bijlmermeer highrise", *Cities*, vol. 21, no. 1, pp. 3-17.
- Henderson, R. & Moore, A.**, 1998, "Plan Obsolescence", *Reason*, vol. 31, no. 6.
- Henton, D. & Walesh, K.**, 1998, "Linking the New Economy to the Livable Community", San Francisco: Collaborative Economics, James Irvine Foundation.
- Jacobs, J.**, 1961, "The death and life of great American cities", New York: Vintage books.
- Katz, P.**, 1994, "The New Urbanism: towards an architecture of community", New York: McGraw-Hill.
- Kei Kenniscentrum Stedelijke Vernieuwing (KEI)**, 2010a, "Amsterdam Zuidoost: de Bijlmermeer", [http://www.kei-centrum.nl/view.cfm?page\\_id=1897&item\\_type=project&item\\_id=170](http://www.kei-centrum.nl/view.cfm?page_id=1897&item_type=project&item_id=170), bekeken 9 juni 2010.
- Kei Kenniscentrum Stedelijke Vernieuwing (KEI)**, 2010b, "Rotterdam – Le Medi", [http://www.kei-centrum.nl/view.cfm?page\\_id=1897&item\\_type=project&item\\_id=393](http://www.kei-centrum.nl/view.cfm?page_id=1897&item_type=project&item_id=393), bekeken 28 juni 2010.
- Kei Kenniscentrum Stedelijke Vernieuwing (KEI)**, 2010c, "Stadsvernieuwing", [http://www.kei-centrum.nl/view.cfm?page\\_id=2498](http://www.kei-centrum.nl/view.cfm?page_id=2498), bekeken 31 augustus 2010.
- Kleuver, J., Jansen, M., Nelissen, T.**, 2008, "Bijlmermonitor 2007", Amsterdam: DSP-groep.
- Kullberg, J.**, 2006, "De tekentafel neemt de wijk", Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Lörzing, H., Harbers, A. & Schluchter, S.**, 2008, "Krachtwijken met karakter", Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Lörzing, H. & Harbers, A.**, 2007, "Naoorlogse Krachtwijken. Stedenbouwkundige kwaliteit als kracht", *Geografie*, vol. 18, no. 6, pp. 26-29.
- Luijten, A.**, 2010, "Come talk to us!", *Pro magazine*. Themanummer zo wil ik wonen, no. 15, pp. 4-5.
- Lund, H.**, 2003, "Testing the Claims of New Urbanism: Local Access, Pedestrian Travel and Neighboring Behaviour" *Journal of the American Planning Association*, vol. 69, no. 4, pp. 414-429.
- Melia, S.**, 2008 "Neighborhoods should be made permeable for walking and cycling but not for cars", *Local Transport Today*, no. 486.
- NAW**, "De Bijlmer staat op een keerpunt" *Thema markt: binnenstedelijke herontwikkeling*, vol. 26, no. 3, pp. 58-63.
- NewUrbanism**, 2010, "New Urbanism", <http://www.newurbanism.org/newurbanism.html>, bekeken 28 januari 2010.
- NewUrbanNews**, 2010, "About New Urbanism", <http://www.newurbannews.com/AboutNewUrbanism.-html>, bekeken 28 januari 2010.
- Peeters, R.**, 2007, "Een wijk met een duidelijke identiteit verkoopt zichzelf", *Vitale Stad*, vol. 10, no. 4, pp. 4-6.
- Plas, J. & Lewis, S.**, 1996, "Environmental factors and sense of community in a planned town", *American Journal of Community Psychology*, vol. 24, no. 1, pp. 109-143.
- Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer (PVB)**, 2008, "Vernieuwing Bijlmermeer. Feiten & cijfers", Amsterdam: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer.
- Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer (PVB)**, 2009, "Voortgangsrapportage Vernieuwing Bijlmermeer per 31 december 2009", Amsterdam: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer.
- Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer (PVB)**, 2010, "Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer", <http://www.vernieuwdebijlmer.nl>, bekeken 7 mei 2010.
- Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling (RMO)**, 2004, "Sociale veiligheid organiseren. Naar herkenbaarheid in de publiekeruimte", Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Robbins, E.**, 1998, "The New Urbanist and the fallacy of singularity", *Urban Design International*, vol. 3, no. 1, pp 33-42.
- Smart Agent Company**, 2008, "Brand Strategy Research Model", Rotterdam: Woontest Regio Rotterdam.
- Song, Y. & Knaap, G.-J.**, 2003, "New Urbanism and housing value: a disaggregate assessment", *Journal of Urban Economics*, no. 54, pp. 218-238.
- Stadsdeel Zuidoost**, 2010, "Geschiedenis van de Bijlmermeer", [http://www.zuidoost.amsterdam.nl/-gedeelde\\_inhoud\\_en/losse\\_artikelen/geschiedenis\\_van\\_de](http://www.zuidoost.amsterdam.nl/-gedeelde_inhoud_en/losse_artikelen/geschiedenis_van_de), bekeken 31 augustus 2010.
- Stead, D & Hoppenbrouwer, E.**, 2004, "promoting an urban renaissance in England and the Netherlands", *Cities*, vol. 21, no. 2, pp. 119-136.
- Tait, M.**, 2003, "Urban villages as self-sufficient, integrated communities: a case study in London's Docklands", *Urban design international*, vol. 8, no. 1-2, pp. 37-52.



- 
- Talen, E.**, 2002, *"The social goals of New Urbanism"*, Housing Policy debate, vol. 13, no. 1, pp. 165-187.
- Uyl, M. den**, 2008, *"Solving problems or merely shifting them elsewhere? Contradictions in urban renewal in the Bijlmermeer, Amsterdam"*, GBER, vol. 6, no.3, pp. 15-33.
- Verlaat, J. van 't**, 2003, *"Stedelijke gebiedsontwikkeling in hoofdlijnen"*, Rotterdam: Erasmus Universiteit.
- Verschuren, P. & Doorewaard, H.**, 1998, *"Het ontwerpen van een onderzoek"*, Utrecht: Lemma.
- VROM**, 2000, *"Nota Wonen: Mensen, wensen, wonen"*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM**, 2006a, *"Nota Ruimte: Ruimte voor ontwikkeling"*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM**, 2006b, *"Smaak voor de stad. Een studie naar de stedelijke woonvoorkeur van gezinnen"*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM**, 2007, *"Actieplan Krachtwijken. Van aandachtswijk naar krachtwijk"*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM-raad**, 2006, *"Stad en stijging. Sociale stijging als leidraad voor stedelijke vernieuwing"*, Den Haag: OBT bv.
- VROM-raad**, 2009, *"Publieke ruimte. Naar een nieuwe balans tussen beeld, belang en beheer"*, Den Haag: OBT bv.
- Wassenberg, F.**, 2004, *"Denken over de toekomst van wijken"*, Gouda: Habiforum.
- Watson, G.B., Bentley, I., Roaf, S. & Smith, P.**, 2004, *"Learning from Poundbury"*, Oxford: Oxford Brookes University.
- Wigmans, G.**, 2003, *"Netwerkmaatschappij en stad: Castells, Harvey en Sassen"*, Delft: TU Delft.
- Wijk, E. van**, 2002, *"Gedurfd naoorlogs"*, Delft: TU Delft.
- Zeeuw, F. de**, 2006, *"De engel uit het marmer. Reflecties op gebiedsontwikkeling"*, Delft: TU Delft.



## LIJST MET TABELLEN, FIGUREN EN AFBEELDINGEN

Onderstaand staat een lijst met de in deze scriptie opgenomen tabellen, figuren en afbeeldingen.

| Tabellen |  |        |
|----------|--|--------|
| Nummer   | Titel  | Pagina |
| 1.1      | Bronnen casestudie en wijze van ontsluiting  | 18     |
| 1.2      | Samenvatting problemen Krachtwijken  | 21     |
| 2.1      | Locatiefactoren stedelijke tendensen   | 27, 30 |
| 2.2      | Principes New Urbanism   | 30     |
| 2.3      | Overeenkomsten principes New Urbanism en locatiefactoren stedelijke tendensen                        | 31     |
| 2.4      | Locatiefactoren stedelijke tendensen en aantal overeenkomstige principes New Urbanism                | 31     |
| 3.1      | Problemen Krachtwijken met veronderstelde relatie met principes en effecten New Urbanism             | 34     |
| 3.2      | Selectie problemen Krachtwijken met veronderstelde relatie met principes en effecten New Urbanism    | 34     |
| 3.3      | Geclusterde problemen Krachtwijken met veronderstelde relatie met principes en effecten New Urbanism | 35     |
| 5.1      | Geselecteerde stedenbouwkundige typen in de Krachtwijken   | 50     |

| Figuren |   |        |
|---------|---|--------|
| Nummer  | Titel   | Pagina |
| 1.1     | Onderzoeksmodel   | 17     |
| 1.2     | Schematisch overzicht stedelijke gebiedsontwikkeling en startpunt New Urbanism  | 21     |
| 1.3     | Sectoren en facetten en startpunt New Urbanism  | 22     |
| 1.4     | Stedelijke gebiedsontwikkeling als optimalisatieproces van de drie invalshoeken en startpunt New Urbanism   | 23     |
| 1.5     | Leeswijzer rapport  | 24     |
| 3.1     | Schematische weergave concept relatie 1   | 35     |
| 3.2     | Schematische weergave concept relatie 2   | 36     |
| 3.3     | Schematische weergave concept relatie 3   | 36     |
| 3.4     | Schematische weergave concept relatie 4   | 36     |
| 3.5     | Schematische weergave concept relatie 5   | 37     |
| 4.1     | Schematische weergave aangescherpte relatie 1, met de benoemde aandachtspunten en in lichtblauw aangegeven de toegevoegde principes ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 1   | 44     |
| 4.2     | Schematische weergave aangescherpte relatie 2, met de benoemde aandachtspunten en in lichtblauw aangegeven de toegevoegde principes ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 2. Met x de niet aangetroffen relatie ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 2 | 45     |
| 4.3     | Schematische weergave aangescherpte relatie 3, met in lichtblauw aangegeven de toevoegingen ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 3   | 46     |
| 4.4     | Schematische weergave aangescherpte relatie 4, met de benoemde aandachtspunten en in lichtblauw aangegeven de toegevoegde principes ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 4   | 46     |
| 4.5     | Schematische weergave aangescherpte relatie 5, met de benoemde aandachtspunten en in lichtblauw aangegeven de toegevoegde principes ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 2. Met x de niet aangetroffen relatie ten opzichte van de eerder opgestelde concept relatie 5 | 47     |
| 5.1     | Schematische weergave definitieve relatie 1   | 69     |
| 5.2     | Schematische weergave definitieve relatie 2   | 70     |
| 5.3     | Schematische weergave definitieve relatie 3   | 71     |
| 5.4     | Schematische weergave definitieve relatie 4   | 71     |
| 5.5     | Schematische weergave definitieve relatie 5   | 72     |
| 6.1     | Veronderstelde positie New Urbanism binnen stedelijke gebiedsontwikkeling   | 75     |
| 6.2     | Startpunt New Urbanism en veronderstelde invloed op andere facetten stedelijke gebiedsontwikkeling  | 76     |
| 6.3     | Veronderstelde invloed New Urbanism op optimalisatieproces stedelijke gebiedsontwikkeling   | 76     |

---

| Afbeeldingen |   |        |
|--------------|---|--------|
| Nummer       | Titel   | Pagina |
| 1.1          | Voorbeeld van een monofunctionele suburb in Denver, Colorado, Verenigde Staten  | 13     |
| 1.2          | Voorbeeld van het New Urbanism in Poundbury, Engeland   | 14     |
| 2.1          | Voorbeeld van functiemenging (principe 6) en behoud van historische gebouwen (principe 12) in Puerto Madero, Buenos Aires, Argentinië | 28     |
| 2.2          | Voorbeeld van een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte (principe 8) op de Ramblas, Barcelona, Spanje                                | 29     |
| 5.1          | Deel Bijlmermeer voor de herontwikkeling  | 50     |
| 5.2          | Deel opzet Bijlmermeer (FD-kwadrant)  | 51     |
| 5.3          | Situatie voor herontwikkeling (1992) met de te slopen bebouwing rood aangegeven   | 52     |
| 5.4          | Situatie na herontwikkeling met de nieuwe bebouwing groen aangegeven  | 52     |
| 5.5          | Nieuwe eengezinswoningen naast gerenoveerde flats   | 55     |
| 5.6          | Toegevoegde woningen in de plint  | 56     |
| 5.7          | Onder een parkeergarage weggestopte winkelcentrum Kraaiennest   | 59     |
| 5.8          | Sociaal onveilig dichtgegroeid parklandschap  | 61     |





---

## BIJLAGE 1      Begrippen onderzoek

Onderstaand worden de belangrijkste begrippen uit dit onderzoek kort toegelicht:

### **Facetmatige aspecten**

Facetmatige aspecten doen zich voor in alle sectoren (zie sectorale aspecten), en lopen er dus feitelijk dwars doorheen. Vaak wordt een onderscheid gemaakt in het fysieke facet, economische facet, ecologische facet, sociale facet en het (sociaal-)culturele facet [Verlaet, van 't; 2003].

### **Herontwikkeling**

Hiervan is sprake wanneer een bestaand (stedelijk) gebied ingrijpend vernieuwd gaat worden en bijvoorbeeld ook de stedenbouwkundige structuur van een gebied gewijzigd gaat worden. Hiermee wordt een nieuw proces van stedelijke gebiedsontwikkeling in gegaan [Verlaet, van 't; 2003].

### **Krachtwijken**

Krachtwijken (ook wel Prachtwijken of Vogelaarwijken genoemd) is de term voor de meest recente selectie van 40 wijken in Nederland waar de opgave van de stedelijke vernieuwing het meest urgent is. Volgens het rapport "Actieplan Krachtwijken – van aandachtswijk naar krachtwijk" blijft in 40 wijken in 18 Nederlandse gemeente de kwaliteit van de leefomgeving door een opeenstapeling van problemen flink achter bij die van andere wijken in de stad. In deze wijken komen complexe maatschappelijke problemen als schooluitval, een verloederde en eenzijdige woon- en leefomgeving met weinig mogelijkheden voor sociale contacten, hoge (jeugd)werkloosheid en weinig werkgelegenheid in de buurt veelvuldig en naast elkaar voor [VROM, 2007].

In veel van deze wijken trekken middeninkomens weg naar andere, betere wijken of omliggende randgemeenten, terwijl tegelijkertijd lagere inkomens en kansarmen instromen of achterblijven. Ook zijn veel van de traditionele bindingskaders verloren gegaan en drijvende krachten achter belangrijke voorzieningen vertrokken uit de wijk. Daarbij laat ook de leefkwaliteit in deze wijken veelal te wensen over. Een gebrek aan sociale samenhang in de directe leefomgeving zet de deur open voor verval en verloedering [VROM, 2007].

### **Marktkwaliteit**

Marktkwaliteit verwijst naar de mate waarin het gebied beantwoord aan eisen en wensen die door de (toekomstige) gebruikers worden gesteld [Verlaet, 2003].

### **New Urbanism**

Het New Urbanism is een stroming binnen de twintigste eeuwse stedenbouw, welke een alternatief wil bieden voor de ontwikkeling van autoafhankelijke uitgestrekte suburbs [Ellis, 2002]. Centraal staat het maken van een betere toekomst, door middel van het verhogen van de kwaliteit van het leven door betere omgevingen te creëren voor woningen en door het nastreven sociale cohesie binnen een stad, dorp, wijk of buurt [CNU, 2010c].

### **Ruimtelijke kwaliteit**

Ruimtelijke kwaliteit heeft betrekking op de met het oog waarneembare kwaliteit van het gebied in zijn ruimtelijke samenhang. Ruimtelijke kwaliteit is ook wel beschreven als het samenstel van belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde [Verlaet, 2003].

### **Sectorale aspecten**

Sectorale aspecten hebben betrekking op de afzonderlijke functies, zoals wonen, werken, onderwijs, etc, welke weer verder onder te verdelen zijn in subfuncties. Deze uiteten zich in gebouwde entiteiten als woningen, bedrijven, etc. [Verlaet, van 't; 2003].

### **Stedelijke Gebiedsontwikkeling**

Stedelijke gebiedsontwikkeling is het actief ingrijpen door overheden en andere organisaties op de ontwikkeling van stedelijke gebieden. Daarbij gaat het niet alleen om de ruimtelijke ontwikkeling, maar

---

moet deze worden gezien in nauwe samenhang met economische, sociale en andere ontwikkelingen [Verlaet, van 't; 2003].

### **Stedelijke vernieuwing**

Stadsvernieuwing is de term die wordt gebruikt voor het proces van renovatie en/of sloop-/nieuwbouw in stedelijke achterstandsgebieden in Nederland [KEI, 2010c]. Vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw wilden veel gemeenten de achterstandswijken in de stad slopen om met naoorlogs elan nieuwe winkel- en kantoorgebieden te bouwen. Hierop ontstond in de oude wijken een tegenbeweging die ijverde voor het kleinschalig bouwen voor de buurt. Hieruit is, mede onder invloed van de progressieve politiek van die tijd, de stadsvernieuwing ontstaan.

In de jaren '70 en '80 is door de stadsvernieuwing een forse stap gemaakt in het verbeteren van de woonkwaliteit van de voor- en naoorlogse wijken. Het doel was dus het verbeteren van de fysieke kwaliteit van de wijken. In de jaren '90 kreeg de stadsvernieuwing onder de noemer stedelijke vernieuwing een vervolg. Hierbij werd het doel van de fysieke verbetering aangevuld met doelen op sociaal en economische gebied [VROM-raad, 2006].

De stedelijke vernieuwing valt sinds 2005 onder het GroteStedenBeleid (GSB). Het GSB heeft vijf inhoudelijke doelstellingen: verbeteren van de objectieve en subjectieve veiligheid, verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, verbeteren van de sociale kwaliteit van de samenleving, het binden van de midden en hogere inkomend aan de stad [VROM-raad, 2006].

In het GSB zijn de drie pijlers welke de leefbaarheid van een wijk bepalen; fysiek, economie en sociaal, dicht bij elkaar gebracht en geharmoniseerd. De stedelijke vernieuwing is de fysieke pijler van het GSB [VROM-raad, 2006].

### **Stedenbouwkundig plan**

Het plan dat is opgesteld voor de bouw of herstructurering van een gebied in een stad of dorp. Het voldoet aan de eisen die zijn gesteld aan ruimtelijke en functionele aspecten. Het stedenbouwkundig plan schept vaak weer het kader voor kleinschaligere plannen [architectenweb, 2010].



## BIJLAGE 2 Stedenbouwkundige indeling Krachtwijken

In onderstaande tabel wordt een indeling gegeven op basis waarvan de Krachtwijken stedenbouwkundig kunnen worden ingedeeld. Het is geen indeling naar stijkenmerken, maar een indeling naar fysieke en functionele verschillen tussen de wijken. Deze indeling komt uit de publicatie "Krachtwijken met Karakter" van Lörzing, Harbers en Schluchter [2008: 15].

|             | Type en periode                                      | Bebouwingsvorm  | Ontsluitingsvorm   | Functionele opzet  |
|-------------|--|---|--|--|
| <b>I</b>    | Stedelijke blokken, vorige eeuwwisseling (1880-1910) | Gesloten bouwblokken, middelhoge en lage bebouwing met individuele invulling  | Woonstraten: alle woningen georiënteerd op de straat, woningen ook aan de hoofdstraten   | Werk, winkels en andere voorzieningen zijn in de bouwblokken geïntegreerd                                      |
| <b>II</b>   | Gesloten bouwblokken, vooroorlogs (1910-1940)        | Gesloten bouwblokken, middelhoge en lage bebouwing met planmatige invulling   | Woonstraten: alle woningen georiënteerd op de straat, woningen ook aan de hoofdstraten   | Werk, winkels en andere voorzieningen zijn in de bouwblokken geïntegreerd                                      |
| <b>III</b>  | Tuindorpen en tuinwijken (1910-1955)                 | Gesloten en/of halfopen blokken laagbouwoningen in geometrische patronen  | Woonstraten: alle woningen georiënteerd op straten en pleinen  | Winkelvoorzieningen op hoeken, aan hoofdstraten en aan pleinen   |
| <b>IV</b>   | Open bouwblokken: strokenbouw (1935-1970)            | Overgangen van halfopen blokken naar open bouwblokken; rijen woningen in stroken, laag en middelhoog                      | Hoofdstraten met primair verkeersfunctie; bij woonstraten zijn de woningen deels op de straat en deels op plantsoenen georiënteerd | Wonen en werken strikt gescheiden (werken op afzonderlijke terreinen); winkels aan hoofdstraten en aan pleinen |
| <b>V</b>    | Open bouwblokken: stempels (1945-1970)               | Open blokken, patronen van regelmatig herhaalde clusters woningrijen, middelhoog en laag                                  | Hoofdstraten met primair verkeersfunctie; bij woonstraten zijn de woningen deels op groenstroken, deels op de straat georiënteerd  | Wonen en werken strikt gescheiden (werken op afzonderlijke terreinen); winkels aan pleinen en in winkelcentra  |
| <b>VI</b>   | Open bouwblokken: hoven (1950-1970)                  | Open blokken, patronen van regelmatig herhaalde (vaak L-vormige) woongebouwen, middelhoog en laag, die hoven omsluiten    | Hoofdstraten met primair verkeersfunctie; bij woonstraten zijn de woningen deels op binnenhoven, deels op de straat georiënteerd   | Wonen en werken strikt gescheiden (werken op afzonderlijke terreinen); winkels aan pleinen en in winkelcentra  |
| <b>VII</b>  | Vrijstaande hoogbouw (1960-1975)                     | Overgang van open blokken naar vrije plaatsing van vrijstaande hoge, soms middelhoge woongebouwen                         | Vrij liggende hoofdwegen met verkeersfunctie; scheiding van verkeerssoorten; woningen zijn op het groen georiënteerd               | Wonen en werken strikt gescheiden (werken op afzonderlijke terreinen); winkels aan pleinen en in winkelcentra  |
| <b>VIII</b> | Stadsvernieuwing (1975-1990)                         | Terugkeer naar halfopen en gesloten blokken met variabele bebouwing, meest middelhoog en laag; komt voor in typen I en II | Variabel, maar woonstraat overheerst   | Incidenteel zijn voorzieningen in de bouwblokken geïntegreerd  |
| <b>IX</b>   | Stedelijke vernieuwing (1990-heden)                  | Blokvorm variabel, maar overwegend gesloten, met bebouwing die van laag tot hoog varieert; komt voor in typen I t/m VII   | Variabel, maar woonstraat overheerst   | Incidenteel zijn voorzieningen in de bouwblokken geïntegreerd  |
| <b>X</b>    | Heterogene wijken (verschillende perioden)           | Variabel  | Variabel, maar woonstraat overheerst   | Werk, winkels en andere voorzieningen op hoeken, aan hoofdstraten en aan pleinen                               |

Te onderscheiden stedenbouwkundige typen in de Krachtwijken [Lörzing, Harbers, Schluchter, 2008: 15]

---

## BIJLAGE 3      Probleeminventarisatie Krachtwijken

De volgende zaken worden per thema in het rapport "Actieplan Krachtwijken" van het Ministerie van VROM [2007] benoemd:

### Wonen

1. De fysieke herstructurering staat goed op de rails, maar is nog lang niet overal af.
2. Het vroegtijdig betrekken van bewoners bij herstructureringsprojecten lukt niet altijd voldoende. Hierdoor ontstaat er geen steun bij de bewoners en is er onvrede over zaken als sloop, renovatie en terugkeermogelijkheden.
3. De goedkope woningvoorraad heeft de afgelopen decennia gezorgd voor een instroom van laag opgeleide huishoudens, vaak met een niet-westerse achtergrond. Veel achterblijvers in de wijk hebben hun wijk zien veranderen en ervaren de nieuwe situatie als bedreigend. Ontmoetingen met andere bewoners nemen af.
4. Winkels en ondernemingen zijn moeizaam over de streep te trekken om zich daadwerkelijk in de wijken te vestigen of te blijven. Vooral als de draagkracht laag is kunnen winkels niet makkelijk overleven.
5. Er zijn vaak onvoldoende voorzieningen en deze zijn soms van slechte kwaliteit (scholen, multifunctionele wijk / servicecentra en culturele en sportcentra).
6. Een bredere inzet van corporaties begint op gang te komen, maar zou structureler van karakter moeten zijn. In sommige wijken zijn daar al goede voorbeelden van.
7. Voor oudere mensen die gehecht zijn aan de wijk, omdat ze er al hun hele leven wonen, ontbreken geschikte (zorg)woningen.
8. Waar sprake is van langdurige leegstand voorafgaand aan sloop en herstructurering, komt dit de leefbaarheid niet ten goede.
9. De inrichting van de openbare ruimte voldoet vaak niet, er zijn bijvoorbeeld te weinig sportveldjes, speelruimte en overige jongerenvoorzieningen.
10. De doorstroom in veel wijken is groot; mensen die het zich kunnen veroorloven verhuizen naar andere wijken, dit komt de sociale cohesie niet ten goede.
11. De wijk schoon houden; in veel wijken is sprake van vuil op straat, graffiti en slecht onderhoud van de openbare ruimte.
12. Ook ontbreekt het in een aantal wijken aan voldoende groen.

### Werken

1. Het ondernemerschap is de afgelopen jaren weliswaar toegenomen, maar de achterstand ten opzichte van andere wijken in de stad is nog niet ingelopen.
2. De vraag naar stageplaatsen sluit onvoldoende aan op het aanbod; met name allochtone jongeren ondervinden problemen vanwege (ervarings)discriminatie. Bij de zoektocht naar een stageplek worden leerlingen te vaak aan hun lot overgelaten. Schooluitval is het gevolg, waardoor men zonder diploma vervolgens ook geen werk vindt.
3. De aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt moet beter.
4. Individuele begeleiding, bijvoorbeeld door mentorschap en coaching, werkt en verdient meer navolging dan nu gebeurt.
5. Het werkloosheidspercentage in de meeste aandachtswijken is zeer hoog. Dit kan tot armoede en sociaal economische achterstand leiden. Daarnaast kan non-participatie sociale uitsluiting tot gevolg hebben.
6. Er is een groep mensen die vanwege diverse problematiek niet op korte termijn naar de arbeidsmarkt is te leiden. Deze groep zal in eerste instantie moeten worden geactiveerd via maatschappelijke participatie.
7. Werkloosheid in de wijken kan worden verminderd door het stimuleren van ondernemerschap in de wijken en werkgelegenheidsprojecten in de wijk, maar zal grotendeels ook buiten de wijk moeten worden gerealiseerd.

### Leren en opgroeien

1. Het percentage schoolverlaters is zeer hoog.
2. Bij grote groepen is sprake van taalachterstand bij aanvang van de basisschool.

- 
3. Veel mensen uit de wijk die hoger op de maatschappelijke ladder staan doen hun kinderen buiten de buurt naar school; daardoor ontstaat segregatie in het onderwijs. Gelukkig zijn er ook initiatieven van ouders om dit tegen te gaan.
  4. Door hoge concentraties niet-westerse leerlingen in de voor/vroegvoerschoolse opvang, de peuteropvang, de kinderopvang en de wijkscholen komen niet-westerse en autochtone leerlingen veel te weinig met elkaar in contact, waardoor er al vroeg in het bestaan van de kinderen etnische scheidslijnen ontstaan.
  5. De fysieke staat van het gebouw belemmert soms het onderwijs; de huisvestingsnormen en budgetten zijn te beperkt voor het goed kunnen uitoefenen van alle onderwijstaken, met name om brede scholen vorm te kunnen geven.
  6. Er is een schrijnend tekort aan voorzieningen, zowel gebouwen (ontmoetingsruimten, sportaccommodaties, speelruimte) als activiteiten (sport, spelen, muziek en dans) voor de jeugd. Daardoor gaat ook een kans op talentontwikkeling in deze gebieden verloren.
  7. Het feit dat leraren veel tijd moeten besteden tijdens de lessen aan uitleg in verband met taalachterstand en de aandacht aan kinderen uit multiprobleem gezinnen gaat ten koste van de schooltaken en andere leerlingen.
  8. Ouders en de jeugd zelf kunnen onvoldoende in hun eigen buurt terecht met vragen over opvoeden en opgroeien.
  9. Jongeren worden te weinig betrokken bij besluitvorming over de leefbaarheid van de wijk.
  10. Het aanbod van jeugdzorg is ontoereikend.

### **Integreren**

1. Het aantal mensen dat met de inburgering start en het rendement van de inburgering blijven achter. De mogelijkheden en kansen die er zijn om inburgering en participatie op wijkniveau integraal aan te pakken worden onvoldoende benut. Juist het schaalniveau van de wijk biedt daarvoor mogelijkheden.
2. Na de inburgering ontbreekt een vervolgtraject voor de inburgeraars, dat hun verdere ontplooiing en positie op de arbeidsmarkt kan versterken. Hier liggen juist grote kansen voor allochtone vrouwen.
3. Andere mogelijkheden om tot versterking van de integratie te komen worden onvoldoende benut. Bijvoorbeeld opvoedingsondersteuning, kennismakingsactiviteiten, culturele uitwisselingsprojecten, gecombineerde educatie voor ouders en kinderen, betrokkenheid van etnisch gemengde bewonersgroepen bij leefbaarheidinitiatieven in de wijk, integratie door sport, spel, cultuur en andere wijkactiviteiten.
4. In de aandachtswijken zijn verhoudingsgewijs veel minder mensen lid van een sportvereniging of deelnemer aan cultuurbeoefening en amateurkunst.
5. "Natuurlijke" plekken voor ontmoeting tussen autochtonen en allochtonen zijn schaars.
6. Zelforganisaties die zeer goed weten wat er speelt onder de diverse groepen worden te weinig betrokken.

### **Veiligheid**

1. Wijkagenten vervullen een zeer positieve rol in verschillende wijken.
2. Wijkagenten zijn soms te weinig zichtbaar op straat aanwezig, deels omdat ze vaak ingezet worden voor andere politietaken, hetgeen leidt tot ontevredenheid bij bewoners. Daarnaast is er te weinig continuïteit en het verloop onder agenten en andere professionals is hoog, wat de band (kennen en gekend worden) met de bewoners niet ten goede komt.
3. Overlast van jongeren veroorzaakt door rondhangen, vernielingen, kleine criminaliteit en verslaafden is groot.
4. Intensieve, multidisciplinaire aanpak hangjongeren staat nog in de kinderschoenen.
5. In sommige wijken zijn veel winkels met een "duistere" achtergrond, zoals belwinkels, kappers die niet knippen, etc.
6. Veel aandachtswijken kennen een wel erg naargeestige openbare ruimte en fysieke ingrepen om de veiligheid structureel te verbeteren zijn nodig.
7. Samenwerking en afstemming tussen politie, gemeente, corporatie, school en maatschappelijke organisaties verlopen moeizaam.
8. Veiligheid is vaak een subjectieve beleving, die in veel wijken aangetast wordt door een gebrek aan sociale cohesie.
9. Het aanpakken van veiligheid in de ene wijk (bijvoorbeeld aanpak drugsverslaafden) leidt soms tot een verschuiving van de problematiek naar aanpalende wijken (het "waterbedeffect").

Bovenstaande problemen overlappen elkaar deels en bij sommige onderdelen worden ook oplossingen aangedragen. De problemen kunnen als volgt worden samengevat:

| Samenvatting problemen Krachtwijken |  |
|-------------------------------------|--|
| 1.                                  | Bewoners en zelforganisaties worden vaak onvoldoende betrokken bij allerlei zaken als herontwikkeling, leefbaarheid, etc., waardoor er weinig draagvlak is voor allerlei maatregelen.  |
| 2.                                  | De goedkope woningvoorraad heeft geleid tot een grote instroom van laag opgeleid, vaak allochtone huishoudens. Veel achterblijvers ervaren dit als bedreigend, waardoor ontmoetingen met andere bewoners ook afnemen.  |
| 3.                                  | Winkels en ondernemingen zijn moeizaam over de streep te trekken om zich daadwerkelijk in de wijken te vestigen of te blijven. Vooral als de draagkracht laag is kunnen winkels moeilijk overleven.  |
| 4.                                  | Er zijn vaak onvoldoende voorzieningen en deze zijn soms van slechte kwaliteit (scholen, multifunctionele wijk / servicecentra en culturele en sportcentra). Daardoor gaat ook een kans op talentontwikkeling in deze gebieden verloren.   |
| 5.                                  | Er zou nog meer een structurele, zichtbare en brede inzet tussen onder andere de politie, gemeente, corporaties, scholen en maatschappelijke organisaties op gang moeten komen. Dit op gebieden van veiligheid, aanpak hangjongeren, maar ook huisvesting, etc..   |
| 6.                                  | Voor oudere mensen die gehecht zijn aan de wijk, omdat ze er al hun hele leven wonen, ontbreken geschikte (zorg)woningen.  |
| 7.                                  | Waar sprake is van langdurige leegstand voorafgaand aan sloop en herstructurering, komt dit de leefbaarheid niet ten goede.  |
| 8.                                  | De inrichting van de openbare ruimte voldoet vaak niet, er zijn bijvoorbeeld te weinig sportveldjes, speelruimte en overige jongerenvoorzieningen. Ook ontbreekt het in een aantal wijken aan voldoende groen.   |
| 9.                                  | De doorstroming is in veel wijken groot; mensen die het zich kunnen veroorloven verhuizen naar andere wijken, dit komt de sociale cohesie niet ten goede.  |
| 10.                                 | De wijk schoon houden; in veel wijken is sprake van vuil op straat, graffiti en slecht onderhoud van de openbare ruimte.   |
| 11.                                 | Het ondernemerschap is de afgelopen jaren weliswaar toegenomen, maar de achterstand ten opzichte van andere wijken in de stad is nog niet ingelopen.   |
| 12.                                 | Het percentage schoolverlaters is zeer hoog, onder andere door een onvoldoende geschikt aanbod van stageplaatsen.  |
| 13.                                 | De aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt moet beter.  |
| 14.                                 | Het werkloosheidspercentage in de meeste wijken is zeer hoog. Dit kan tot armoede en sociaal economische achterstand leiden. Daarnaast kan non-participatie sociale uitsluiting tot gevolg hebben.   |
| 15.                                 | Veel mensen uit de wijk die hoger op de maatschappelijke ladder staan plaatsen hun kinderen buiten de buurt naar school; daardoor ontstaat segregatie in het onderwijs. Door de hoge concentraties niet-westerse leerlingen in de voor/vroegvoorschoolse opvang, de peuteropvang, de kinderopvang en de wijk scholen komen niet-westerse en autochtone leerlingen veel te weinig met elkaar in contact, waardoor er al vroeg in het bestaan van de kinderen etnische scheidslijnen ontstaan.   |
| 16.                                 | Bij grote groepen is sprake van taalachterstand bij aanvang van de basisschool. Leraren moeten in verband met deze taalachterstand tijdens de lessen veel extra tijd besteden aan uitleg. Daarnaast gaat ook het geven van extra aandacht aan kinderen uit multi-probleemgezinnen ten koste van de schooltaken en andere leerlingen.   |
| 17.                                 | Ouders en de jeugd zelf kunnen onvoldoende in hun eigen buurt terecht met vragen over opvoeden en opgroeien. Het aanbod van jeugdzorg is ontoereikend.   |
| 18.                                 | Het aantal mensen dat met de inburgering start en het rendement van de inburgering blijven achter. De mogelijkheden en kansen die er zijn om inburgering en participatie op wijkniveau integraal aan te pakken worden onvoldoende benut. Ook ontbreekt een vervolgtraject voor de inburgeraars, dat hun verdere ontplooiing en positie op de arbeidsmarkt kan versterken. Andere mogelijkheden om tot versterking van de integratie te komen worden onvoldoende benut. Bijvoorbeeld opvoedingsondersteuning, kennismakingsactiviteiten, culturele uitwisselingsprojecten, gecombineerde educatie voor ouders en kinderen, betrokkenheid van etnisch gemengde bewonersgroepen bij leefbaarheidinitiatieven in de wijk, integratie door sport, spel, cultuur en andere wijkactiviteiten. |
| 19.                                 | In de Krachtwijken zijn verhoudingsgewijs veel minder mensen lid van een sportvereniging of deelnemer aan cultuurbeoefening en amateurkunst.   |
| 20.                                 | "Natuurlijke" plekken voor ontmoeting tussen autochtonen en allochtonen zijn schaars   |
| 21.                                 | De overlast van jongeren veroorzaakt door rondhangen, vernielingen, kleine criminaliteit en verslaafden is groot.  |
| 22.                                 | In sommige wijken zijn veel winkels met een "duistere" achtergrond, zoals belwinkels, kappers die niet knippen, etc..  |
| 23.                                 | Veel Krachtwijken kennen een erg naargeestige openbare ruimte, welke tot een onveilig gevoel leidt.  |
| 24.                                 | Het gevoel van veiligheid in de wijk wordt vaak aangetast door een gebrek aan sociale cohesie.   |

Samenvatting problemen Krachtwijken

---

## BIJLAGE 4      Enquête Bijlmermeer

Deze enquête bestaat in totaal uit 10 vragen. U kunt per vraag de antwoorden omcirkelen waarvan u vindt dat deze optreden. U kunt dus meerdere antwoorden per vraag omcirkelen.

- 1. Heeft het realiseren van woningen boven winkelcentrum Ganzenhoef volgens u voor de volgende effecten gezorgd? (P1)**
  - a. Er zijn meer winkels en voorzieningen in de winkelcentra gekomen
  - b. Er vinden meer ontmoetingen tussen bewoners plaats
  - c. Het winkelcentrum is veiliger geworden
  
- 2. Vindt u dat de aanwezigheid van veel soorten openbaar vervoer in de wijk voor de volgende effecten zorgt? (P2, P3)**
  - a. Het maakt de wijk een aantrekkelijker buurt om te gaan wonen
  - b. Mensen blijven langer in de wijk wonen (willen minder snel verhuizen)
  - c. Met name rond metrostation Ganzenhoef zijn meer winkels gekomen
  
- 3. Vindt u dat de aanwezige parken en groenstroken zorgen voor de volgende effecten? (P5)**
  - a. Er is daardoor voldoende groen en sportveldjes
  - b. Het zorgt voor een duidelijk begin en einde van de wijk
  
- 4. Leidt het mengen van wonen en werken in de wijk volgens u tot de volgende effecten? (P6)**
  - a. Het maakt de wijk aantrekkelijker om te gaan wonen
  - b. Het zorgt dat er meer winkels en voorzieningen in de wijk zijn gekomen
  - c. Oudere mensen kunnen daardoor langer in de wijk blijven wonen
  - d. Mensen blijven langer in de wijk wonen (willen minder snel verhuizen)
  - e. Meer bewoners beginnen een eigen bedrijf
  - f. Er vinden meer ontmoetingen tussen bewoners plaats
  - g. Er is minder overlast van jongeren
  - h. Het maakt de buurt veiliger
  
- 5. Leidt het realiseren van veel verschillende soorten woningen volgens u tot de volgende effecten? (P7)**
  - a. Het maakt de wijk aantrekkelijker om te gaan wonen
  - b. Oudere mensen kunnen daardoor langer in de wijk blijven wonen
  - c. Mensen blijven langer in de wijk wonen (willen minder snel verhuizen)
  - d. Het maakt de buurt veiliger
  
- 6. Vindt u dat de nieuw aangelegde openbare ruimte en dan met name hoe deze eruit ziet en bijvoorbeeld de aanwezigheid van speeltuintjes en dergelijke, leidt tot de volgende effecten? (P8)**
  - a. Het maakt de wijk aantrekkelijker om te gaan wonen
  - b. Het zorgt dat er meer winkels en voorzieningen in de wijk zijn gekomen
  - c. Oudere mensen kunnen daardoor langer in de wijk blijven wonen
  - d. Het zorgt ervoor dat de openbare ruimte door alle bewoners te gebruiken is
  - e. Mensen blijven langer in de wijk wonen (willen minder snel verhuizen)
  - f. Er vinden meer ontmoetingen tussen bewoners plaats
  - g. Het maakt de wijk mooier
  - h. Het maakt de wijk veiliger
  
- 7. Vindt u dat het ontwerp van de nieuwe woningen en de gerenoveerde flats leidt tot de volgende effecten? (P9)**
  - a. Het maakt de wijk mooier
  - b. Het maakt de wijk veiliger

- 
8. **Heeft het ontwerp van de straten, pleinen en gebouwen, waarbij rekening is gehouden met veiligheid, toegankelijkheid en openheid, volgens u geleid tot het volgende effect? (P10)**
    - a. Er is minder overlast van jongeren
  9. **Vindt u dat het behouden van waardevolle elementen uit de wijk voor de vernieuwing leidt tot de volgende effecten? (P12)**
    - a. Het maakt de wijk aantrekkelijker om te gaan wonen
    - b. Het maakt de wijk veiliger
  10. **Vindt u dat het zorgvuldig inpassen van de parkeerplaatsen en parkeergarages leidt tot het volgende effect? (P13)**
    - a. De auto is minder aanwezig en daardoor is er meer ruimte voor bijvoorbeeld speelplekken

## BIJLAGE 5 Resultaten enquête Bijlmermeer

De antwoorden op de vragen van de enquête in bijlage 4 zijn in onderstaande tabel weergegeven. Het totaal aantal gehouden enquêtes is 14.

| Nr. | Vraag<br>Mogelijke antwoorden  | Absoluut aantal antwoorden "ja" | Procentueel aantal antwoorden "ja" |
|-----|--|---------------------------------|------------------------------------|
| 1.  | <b>Heeft het realiseren van woningen boven winkelcentrum Ganzenhoef volgens u voor de volgende effecten gezorgd? (P1)</b>  |                                 |                                    |
|     | a. Er zijn meer winkels en voorzieningen in het winkelcentrum gekomen  | 7                               | 50                                 |
|     | b. Er vinden meer ontmoetingen tussen bewoners plaats  | 11                              | 79                                 |
|     | c. Het winkelcentrum is veiliger geworden  | 14                              | 100                                |
| 2.  | <b>Vindt u dat de aanwezigheid van veel soorten openbaar vervoer in de wijk voor de volgende effecten zorgt? (P2, P3)</b>  |                                 |                                    |
|     | a. Het maakt de wijk een aantrekkelijker buurt om te gaan wonen  | 8                               | 57                                 |
|     | b. Mensen blijven langer in de wijk wonen (willen minder snel verhuizen)   | 2                               | 14                                 |
|     | c. Met name rond metrostation Ganzenhoef zijn meer winkels gekomen   | 3                               | 21                                 |
| 3.  | <b>Vindt u dat de aanwezige parken en groenstroken zorgen voor de volgende effecten? (P5)</b>  |                                 |                                    |
|     | a. Er is daardoor voldoende groen en sportveldjes  | 10                              | 71                                 |
|     | b. Het zorgt voor een duidelijk begin en einde van de wijk   | 3                               | 21                                 |
| 4.  | <b>Leidt het mengen van wonen en werken in de wijk volgens u tot de volgende effecten? (P6)</b>  |                                 |                                    |
|     | a. Het maakt de wijk aantrekkelijker om te gaan wonen  | 12                              | 86                                 |
|     | b. Het zorgt dat er meer winkels en voorzieningen in de wijk zijn gekomen  | 12                              | 86                                 |
|     | c. Oudere mensen kunnen daardoor langer in de wijk blijven wonen   | 9                               | 64                                 |
|     | d. Mensen blijven langer in de wijk wonen (willen minder snel verhuizen)   | 12                              | 86                                 |
|     | e. Meer bewoners beginnen een eigen bedrijf  | 3                               | 21                                 |
|     | f. Er vinden meer ontmoetingen tussen bewoners plaats  | 11                              | 79                                 |
|     | g. Er is minder overlast van jongeren  | 8                               | 57                                 |
|     | h. Het maakt de wijk veiliger  | 11                              | 79                                 |
| 5.  | <b>Leidt het realiseren van veel verschillende soorten woningen volgens u tot de volgende effecten? (P7)</b>   |                                 |                                    |
|     | a. Het maakt de wijk aantrekkelijker om te gaan wonen  | 14                              | 100                                |
|     | b. Oudere mensen kunnen daardoor langer in de wijk blijven wonen   | 12                              | 86                                 |
|     | c. Mensen blijven langer in de wijk wonen (willen minder snel verhuizen)   | 12                              | 86                                 |
|     | d. Het maakt de wijk veiliger  | 11                              | 79                                 |
| 6.  | <b>Vindt u dat de nieuw aangelegde openbare ruimte en dan met name hoe deze eruit ziet en bijvoorbeeld de aanwezigheid van speeltuintjes en dergelijke, leidt tot de volgende effecten? (P8)</b> |                                 |                                    |
|     | a. Het maakt de wijk aantrekkelijker om te gaan wonen  | 13                              | 93                                 |
|     | b. Het zorgt dat er meer winkels en voorzieningen in de wijk zijn gekomen  | 4                               | 29                                 |
|     | c. Oudere mensen kunnen daardoor langer in de wijk blijven wonen   | 6                               | 43                                 |
|     | d. Het zorgt ervoor dat de openbare ruimte door alle bewoners te gebruiken is  | 11                              | 79                                 |
|     | e. Mensen blijven langer in de wijk wonen (willen minder snel verhuizen)   | 11                              | 79                                 |
|     | f. Er vinden meer ontmoetingen tussen bewoners plaats  | 11                              | 79                                 |
|     | g. Het maakt de wijk mooier  | 14                              | 100                                |
|     | h. Het maakt de wijk veiliger  | 14                              | 100                                |
| 7.  | <b>Vindt u dat het ontwerp van de nieuwe woningen en de gerenoveerde flats leidt tot de volgende effecten? (P9)</b>  |                                 |                                    |
|     | a. Het maakt de wijk mooier  | 14                              | 100                                |
|     | b. Het maakt de wijk veiliger  | 13                              | 93                                 |
| 8.  | <b>Heeft het ontwerp van de straten, pleinen en gebouwen, waarbij rekening is gehouden met veiligheid, toegankelijkheid en openheid, volgens u geleid tot het volgende effect? (P10)</b>         |                                 |                                    |
|     | a. Er is minder overlast van jongeren  | 9                               | 64                                 |

|            |  |    |    |
|------------|--|----|----|
| <b>9.</b>  | <b>Vindt u dat het behouden van waardevolle elementen uit de wijk voor de vernieuwing leidt tot de volgende effecten? (P12)</b>            |    |    |
| a.         | Het maakt de wijk aantrekkelijker om te gaan wonen   | 11 | 79 |
| b.         | Het maakt de wijk veiliger   | 2  | 14 |
| <b>10.</b> | <b>Vindt u dat het zorgvuldig inpassen van de parkeerplaatsen en parkeergarages in de Bijlmermeer leidt tot het volgende effect? (P13)</b> |    |    |
| a.         | De auto is minder aanwezig en daardoor is er meer ruimte voor bijvoorbeeld speelplekken  | 2  | 14 |