

## **Hink Stap Imagineering**

*opdrachtgever* SOAB adviesbureau  
*contactpersoon* Ineke Spapé  
*projectuitvoering* Sven Lameijer

SOAB Breda, 10 juni 2010



## Bibliotheekformulier

Naam: Sven Lameijer

Datum: 10 juni 2010

Opleiding: Verkeerskunde (NHTV)

Soort verslag: Afstudeerscriptie

Auteur: S.C.A. Lameijer

Titel: Hink Stap Imagineering

Naam afstudeerbedrijf: SOAB adviesbureau voor woning en leefomgeving

Plaats: Breda

Bedrijfsbegeleider: Mevr. I. Spapé

Hogeschoolbegeleider: Dhr. A. Walraad

Summary: Imagineering is een nieuw begrip in de verkeerskunde. Het is een creatief proces dat een oplossing kan bieden voor de subjectieve verkeersonveiligheid.

Trefwoorden: imagineering, beleving, subjectieve verkeersveiligheid, VINEX-locaties, schoolomgeving



## Voorwoord

Er was eens een rapport dat met hinken, stappen en sprongen op weg ging naar een nieuwe wereld, waar op een andere manier naar situaties en omgevingen werd gekeken. Het eindresultaat kwam voort uit een onderzoek naar de toepassing van de gedachte van deze wereld, genaamd imagineering, in de verkeerskunde. Het verhaal ligt nu voor u, dus u kan kijken hoe het verder gaat.

Dit rapport is geschreven in het kader van duale opleiding Verkeerskunde aan de NHTV te Breda. Deze opleiding is gericht op een breed verkeerskundig perspectief van zowel de profit als de non-profit sector.

Het rapport is bedoeld om een eerste stap te zetten met imagineering in de verkeerskunde wereld. In het rapport wordt beschreven wat een proces, dat is ingestoken vanuit de imagineering, voor de verkeerskunde wereld zou kunnen betekenen.

Dank gaat uit naar iedereen die mij gesteund heeft tijdens het schrijven van deze scriptie. In het bijzonder wil ik mijn begeleider van de NHTV (Adriaan Walraad) bedanken voor zijn enorme enthousiasme, tijd en de motivatie. Daarnaast wil in mijn begeleidster van adviesbureau SOAB (Ineke Spapé) bedanken voor haar tijd, tips en steun. Verder wil ik Joost de Kruijff van de NHTV bedanken voor het begeleiden van het duale traject. Ten slotte wil ik adviesbureau SOAB en mijn familie bedanken voor de steun voor mijn opleiding.



## Samenvatting

Er was eens een verkeerskundig probleem wat met de huidige bekende maatregelen niet op te lossen was. Hoe iedereen er ook naar keek, niemand wist hoe ze het aan moesten pakken. Tot er iemand kwam die zei dat er met kleine stapjes moest worden gekeken naar de problemen om ooit de grote sprong naar de oplossing te maken.

Het is voor de verkeerskunde de uitdaging, om de verkeersproblemen op een andere manier te gaan benaderen. Het concept Imagineering zou hierbij de oplossing kunnen zijn.

Bij imagineering wordt een creatief proces gevolgd waarbij de eindgebruiker een centrale plaats krijgt. De eindgebruiker staat voor de vraagkant, bij imagineering gaat het er om deze eindgebruiker te betrekken bij het proces. Dit is de ultieme vorm van imagineering.

Bij imagineering zijn drie verschillende vormen te onderscheiden.

- Door de mensen iets mooi te laten vinden (imagineering 1.0);
- Door iets te maken waar mensen graag bij willen zijn (imagineering 2.0);
- Door mensen zo ver te krijgen dat zij mee willen doen (imagineering 3.0).

De laatste vorm is waar het verhalende aspect van imagineering bij komt kijken. Bij deze vorm is het eindproduct een “verhaal”, waardoor mensen zich betrokken gaan voelen bij een situatie of omgeving, waardoor de mensen zich gaan inzetten om de situatie of omgeving verder te verbeteren.

Voor dit onderzoek is gekeken naar de schoolomgeving in VINEX-locaties.

Hierbij is gekeken naar de verschillende typen VINEX-locaties.

In deze locaties is naar voren gekomen dat de uitstraling vrij functioneel is, wat komt door de ‘grid’ structuur. De verhalen die in de visiedocumenten naar voren kwamen, zijn terug te zien in de inrichting van de locaties. Sommige locaties hebben wel een unieke inrichting, maar daar wordt weinig aandacht aan besteed. Hier liggen voor imagineering kansen om de betrokkenheid, met de locaties en schoolomgeving, te vergroten.

Imagineering richt zich op het beïnvloeden van de beleving van mensen. Dit is voor veel “markten” nieuw. De verkeerskunde richt zich hier nog helemaal niet op.

Beleving is een persoonlijke ervaring van mensen. In een onderzoek van de NS komt echter naar voren dat de manier waarop mensen iets beleven is zes groepen kunnen worden verdeeld, namelijk:

- De levensverrijkers;
- De individualisten;

- De functionele planners;
- De zekerheidszoekers;
- De gezelligheidszoekers;
- De gemakzoekers.

Kanttekening hierbij is dat mensen niet constant tot dezelfde groep behoren. De groep waar zij zich in bevinden kan per situatie verschillen.

Het is aan de imagineering om de verschillende groepen te faciliteren, zodat iedereen zich op ieder moment betrokken voelt bij de situatie of omgeving.

De verkeersveiligheid in de schoolomgeving in VINEX-locaties heeft vooral betrekking op de subjectieve verkeersveiligheid. Dit houdt in dat de verkeersonveilige situatie die er zijn veelal betrekking hebben op gevoelens en beleving. Voor imagineering ligt hier dan ook een kans. Door de beleving te beïnvloeden kan de subjectieve verkeersveiligheid verbeterd worden.

Doordat mensen een minimale binding hebben met VINEX-locaties en omdat veel van de verkeersproblemen betrekking hebben op de subjectieve verkeersveiligheid liggen hier grote kansen voor imagineering. Het positief beïnvloeden van de beleving van de mensen door hen te betrekken leidt er toe dat mensen zelf mee gaan denken en actief mee willen doen de situatie of omgeving te verbeteren.

Imagineering heeft dus een kans in de verkeerskunde wereld. Het kan helpen de beleving te beïnvloeden door het volgen van een creatief proces, waar geen specifieke maatregelen uit voort komen, maar waar naar een verhaal wordt toe gewerkt dat de betrokkenheid vergroot. Hierdoor willen mensen zich inzetten voor een betere situatie.

Dit proces volgt in grote lijnen vier stappen waar aan vast moet worden gehouden. Het gaat hierbij om:

- Inspiratie;
- Creatie;
- Exploratie;
- Implementatie.

Als deze stappen worden gevolgd kan het resultaat een goed verhaal zijn, waardoor iedereen wil meedoen.



<b>Inhoudsopgave</b>		
	Voorwoord	5
	Samenvatting	7
	Inhoudsopgave	9
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Start: Inleiding</b>	<b>11</b>
	1.1 Probleemstelling	13
	1.2 Doelstelling	13
	1.3 Conceptueelmodel	14
	1.4 Onderzoeksvragen	15
	1.5 Onderzoeksmethode en leeswijzer	15
	1.6 Stappenplan	17
	<i>I Inventarisatiefase (Hink)</i>	
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Imagineering, wat is het?</b>	<b>21</b>
	2.1 Imagineering	21
	2.2 Blik van imagineering op projecten	23
	2.3 Conclusie	26
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Een Omschrijving van VINEX-locaties</b>	<b>27</b>
	3.1 VINEX-locaties	27
	3.2 Schouw VINEX-locaties	28
	3.3 Verschillen tussen de VINEX-locaties	31
	3.4 Visie op een ideale VINEX-locatie	32
	3.5 Conclusie	35
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Belevingsmarketing als basis voor imagineering</b>	<b>37</b>
	4.1 Onderscheid belevingen	38
	4.2 Omgevingspsychologie	41
	4.3 Beleving in VINEX-locaties	43
	4.4 Conclusie	43
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Verkeersveiligheid</b>	<b>45</b>
	5.1 Subjectieve verkeersonveiligheid	46
	5.2 Conclusie	46
	<i>II Analysefase (Stap)</i>	
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Analyse</b>	<b>51</b>
	6.1 Imagineering	51
	6.2 Omgeving	52

6.3	Gedrag	55
6.4	Verkeersveiligheid in VINEX-locaties	59
6.5	Conclusie	60
<i>III Ontwikkelingsfase (Sprong)</i>		
Hoofdstuk 7	<b>Vlucht: project aanpak</b>	<b>65</b>
7.1	Stappenplan	66
Hoofdstuk 8	<b>Casus</b>	<b>73</b>
8.1	Werking van imaginering in een schoolomgeving	73
Hoofdstuk 9	<b>Landing: conclusie en aanbevelingen</b>	<b>77</b>
9.1	Conclusie	77
9.2	Aanbevelingen	78
	<b>Literatuurlijst</b>	<b>81</b>
	<b>Bijlage</b>	<b>87</b>
Bijlage 1	Definities	89
Bijlage 2	VINEX-beleid	91
Bijlage 3	Verkeer VINEX-locaties	93
Bijlage 4	Schouw	97
Bijlage 5	Vershil VINEX-locaties met oudere woonwijk	112
Bijlage 6	Vragenlijst	114
Bijlage 7	Ingevulde vragenlijsten	118
Bijlage 8	Huizenprijzen	147
Bijlage 9	Schouwformulieren	148

## Hoofdstuk 1

### Start: Inleiding

“When you sell a man a book, you don’t sell him 12 ounces of paper and glue - you sell him a whole new life”. (Christopher Morley)

In de afgelopen jaren zijn er rond basisscholen in *VINEX-locaties* (in bijlage 1 staan de definities van de schuin gedrukte woorden, zoals die voor dit rapport zijn gedefinieerd) veel verkeersproblemen ontstaan. Dit is naar voren gekomen uit verschillende onderzoeken die adviesbureau SOAB heeft uitgevoerd. In deze onderzoeken komt naar voren dat veel van de problemen die worden ervaren in *VINEX-locaties* zijn gebaseerd op gevoelens en *belevingen* in het verkeer. Om voor deze problemen een oplossing te zoeken zal de verkeerskundewereld zich moeten richten op de beleving van de eindgebruikers. Het doel van dit rapport is dan ook het opstellen van een stappenplan, dat is gebaseerd op het concept *imagineering* en wat wordt toegepast op verkeersveiligheid, om de beleving van de eindgebruiker ten aanzien van verkeersveiligheid te verbeteren. Het doel van dit rapport is het samenstellen van een stappenplan dat met behulp van het concept imagineering de beleving van weggebruikers positief beïnvloed.

Imagineering is voor de verkeerskunde een geheel nieuw begrip. Doordat de verkeerskundewereld steeds meer door krijgt dat technische en fysieke oplossingen de problemen niet geheel op kunnen lossen, kijkt men steeds meer naar andere manieren om het verkeersgedrag en de beleving te beïnvloeden. Imagineering springt hier prima op in. Door imagineering kan de beleving van de weggebruiker en toeschouwer zo worden beïnvloed, dat de keuzes die zij maken in het verkeer veiliger zijn dan voorheen.

Bij mijn werken als adviseur-in-opleiding bij adviesbureau SOAB, ben ik geregeld verkeersproblemen in *VINEX-locaties* tegengekomen, met name in de omgeving van basisscholen. Voor deze problemen waren vaak geen standaard oplossingen, aangezien de problemen vaak betrekking hadden op de beleving van de gebruikers. Zo hebben bewoners in hun woongebied soms een meer negatieve beleving dan de beleidsmaker s. Beleidsmakers constateren geen objectief probleem, maar bewoners ervaren wel onveilige situaties. Dit komt in verschillende onderzoeken over schoolomgevingen in onder andere Den Haag en

Purmerend<sup>1</sup>, van SOAB, naar voren. Bij dergelijke situaties kan imagineering een alternatief kunnen bieden.

VINEX-locaties komen voort uit een visie op stedelijke in- en uitbreidingen, vastgelegd in de vierde nota extra (VINEX). Het was een visie waarin mobiliteit en hoge kwaliteit van inrichting een belangrijk rol hadden, aangezien het autogebruik in deze wijken momenteel hoger ligt dan de beleidsmakers van de VINEX voorzien hadden, zijn er in veel VINEX-locaties problemen op het gebied van mobiliteit en inrichting.<sup>2</sup> Om een goed beeld te krijgen van VINEX-locaties moet er naar verschillende schaalniveaus worden gekeken. Het gaat hierbij om:

- achtergronden ten aanzien van het oorspronkelijk overheidsbeleid van VINEX-locaties (visieniveau);
- geplande en gerealiseerde keuzes in de structuren van deze VINEX-locaties (structuurniveau);
- geplande en gerealiseerde keuzes in de inrichting van deze locaties (inrichtingsniveau).

Dit rapport zal als eindresultaat een stappenplan voorleggen dat zich niet richt op de standaard (fysieke) maatregelen, maar dat voor de weggebruikers in VINEX-locaties, doormiddel van het concept imagineering, oplossingen bieden door de beleving op een positief manier te beïnvloeden.

Om tot een goed stappenplan te kunnen komen, wordt er gekeken naar de beleving van de bewoners, ten aanzien van de locatie in het algemeen en de verkeersveiligheid in de locaties. Het stappenplan zal zich richten op de omgeving van de basisscholen in VINEX-locaties, omdat blijkt uit mijn achtergrond als adviseur-in-opleiding bij adviesbureau SOAB, dat hier de weggebruikers veel verkeersproblemen ervaren.

---

<sup>1</sup> Bart Christiaens, Veilig naar SchoolMonitor Den Haag, cluster Ypenburg, adviesbureau SOAB, Breda, november 2007

Bart Christiaens, Veilig naar SchoolMonitor Den Haag, cluster Wateringse Veld, adviesbureau SOAB, Breda, november 2007

Jelger de Haas, Octopusplan, OBS De Nieuwe Wereld, Purmerend Weidevenne, adviesbureau SOAB, Breda, oktober 2008

Jelger de Haas, Octopusplan, Basisschool De Marimda, Purmerend Weidevenne, adviesbureau SOAB, Breda, oktober 2008

Jelger de Haas, Octopusplan, Brede School De Kraal, Purmerend Weidevenne, adviesbureau SOAB, Breda, oktober 2008

<sup>2</sup> RIGO Research en Advies BV te Amsterdam OTB Delft, Ministerie VROM Evaluatie Verstedelijking VINEX 1995 tot 2005, eindrapport, januari 2007

## 1.1 Probleemstelling

Voor het onderzoek is de volgende probleemstelling geformuleerd:

“Hoe kan de beleving van de weggebruikers ten aanzien van de verkeerssituatie en de omgeving in VINEX-locaties, door in zet van het concept imagineering, positief worden beïnvloed, zodat het gedrag van de weggebruiker overeenkomt met het gewenste verkeersveilige gedrag op en rondom scholen en in de locatie zelf. “

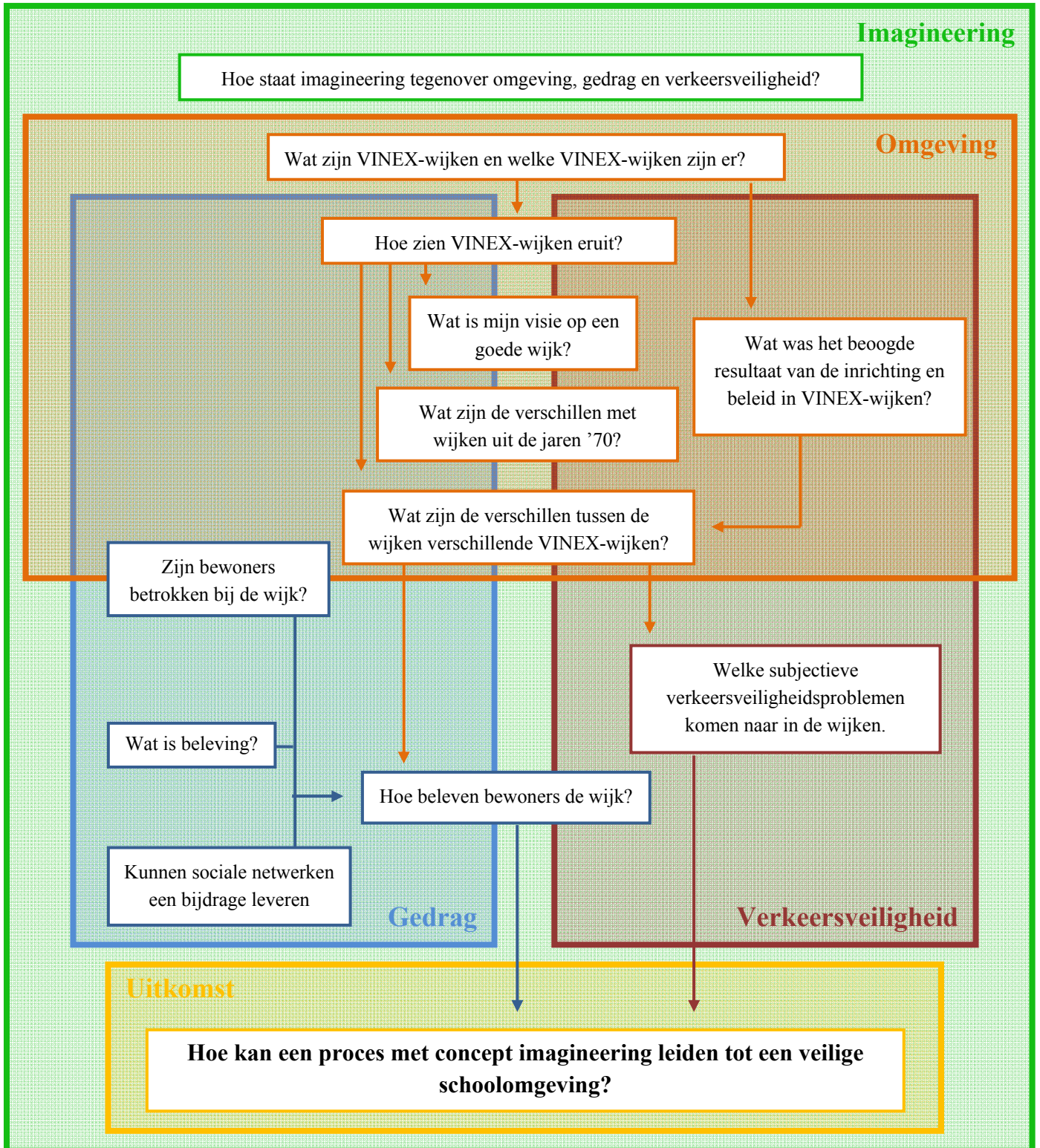
## 1.2 Doelstelling

De bovenstaande probleemstelling resulteert in de volgende doelstelling:

“Het samenstellen van een stappenplan dat, door het aanbieden van één of meerdere belevingsconcepten, leidt tot het positief beïnvloeden van het gedrag van de weggebruikers cq. aan de hand van het concept imagineering, de verkeerssituatie en de verkeersveiligheid rond schoolomgevingen in VINEX-locatie kan verbeteren.”



### 1.3 Conceptueelmodel



Figuur: 1, conceptueel model

De oorzaak van de problemen in VINEX-locaties kunnen vanuit verschillende invalshoeken worden bekeken. Daardoor moet er worden gekeken vanuit een perspectief dat al deze invalshoeken bedekt.

In het conceptueel model zijn deze invalshoeken duidelijk te zien. Het gaat hierbij om de bekende aspecten omgeving, verkeer en gedrag en daarbij komt het aspect imagineering. Deze aspecten zijn ook weer te onderscheiden aan twee verschillende zijden. Zo is er een aanbodzijde en een vraagzijde. Het aspect gedrag valt onder de vraagzijde net als het aspect imagineering. De omgeving en het verkeer vallen daar in tegen onder de aanbodzijde.

#### **1.4 Onderzoeksvragen**

Om het doel te bereiken dienen de volgende onderzoeksvragen te worden beantwoord.

1. Wat is imagineering?
2. Wat is beleving?
3. Wat is de huidige structuur en inrichting in gerealiseerde en geplande VINEX-locaties?
4. Hoe wordt de verkeersveiligheid in schoolomgevingen in VINEX-locaties beleefd?
5. Hoe kan imagineering bijdragen aan het verbeteren van verkeersveiligheid rondom scholen?

#### **1.5 Onderzoeksmethode en leeswijzer**

Om tot een stappenplan te komen, worden verschillende onderzoeksmethoden gebruikt.

Om een idee te krijgen van het concept imagineering is in hoofdstuk 2 een literatuurstudie uitgevoerd en zijn er gesprekken geweest met enkele mensen. In hoofdstuk 3 worden verschillende VINEX-locaties uitgewerkt, waar een schouw is uitgevoerd. Daarnaast wordt er een eigen visie uitgewerkt op een ideale locatie. de problemen die de bewoners ervaren in de VINEX-wijken is een vragenlijst verstuurd naar vertegenwoordigers van de wijken. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 gekeken naar gedrag aan de hand van de beleving. Dit is gedaan doormiddel van een literatuurstudie. De verschillende soorten verkeersveiligheid worden in hoofdstuk 5 beschreven.

In hoofdstuk 6 is een analyse uitgewerkt aan de hand van de bouwstenen die in de voorgaande hoofdstukken naar voren zijn gekomen. In dit hoofdstuk is ook de vragenlijst verwerkt die naar verschillende wijk vertegenwoordigers is gestuurd.

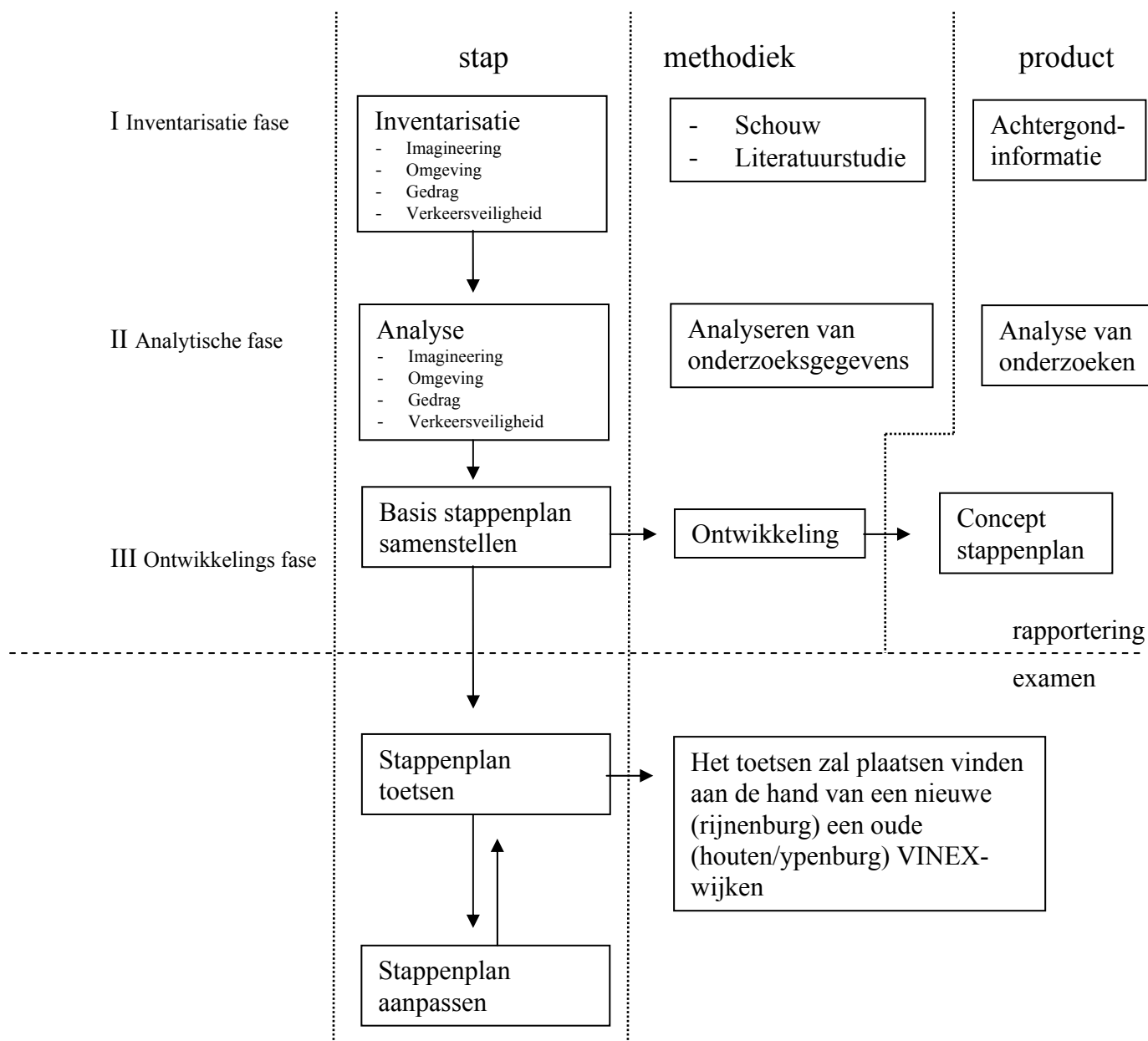
In hoofdstuk 7 wordt een stappenplan uitgewerkt aan de hand van het concept imagineering. Vervolgens wordt in hoofdstuk 8 het stappenplan toegepast op in een casus.

Tenslotte worden in hoofdstuk 9 de conclusie en aanbevelingen uitgewerkt.

Het eindresultaat van dit verslag is een stappenplan om de beleving van verkeersveiligheid in VINEX-wijken te verbeteren. Dit stappenplan is gebaseerd op het concept imagineering.



## 1.6 Stappenplan



Figuur: 2, stappenplan

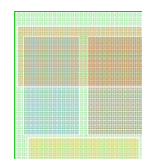


# I Inventarisatiefase (Hink)



## Hoofdstuk 2

### Imagineering, wat is het?

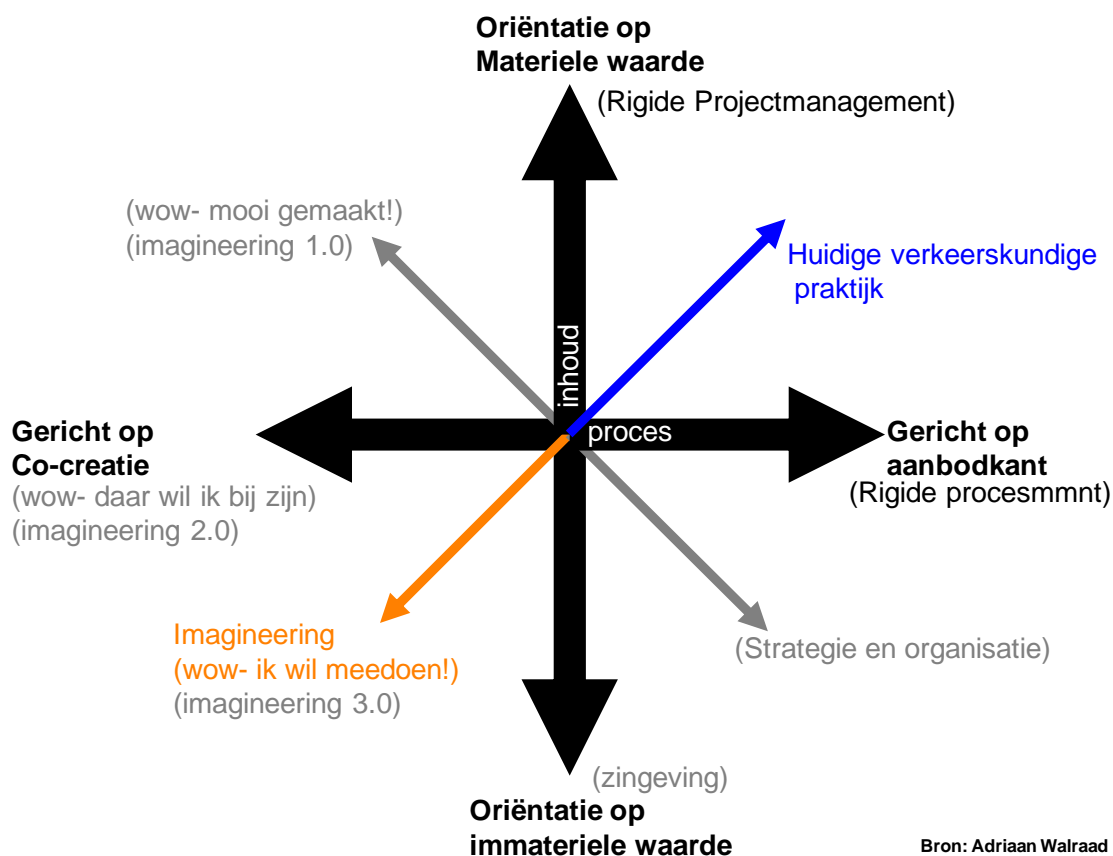


Imagineering is een begrip dat met name bekend is geworden door Walt Disney. Disney heeft dit concept leven ingeblazen, maar voor de verkeerskundewereld is het nog een onbekend begrip.

Imagineering richt zich op het bewust gericht creëren van de beleving. Zo zijn de verschillende Disney pretparken helemaal gebouwd rond de beleving van de bezoekers. Zo is één van de topattracties een rond ritje maken in een oude auto over de Mainstreet, waar de auto nog geen vijf kilometer per uur kan rijden. Maar de mensen willen dit toch mee maken en willen kunnen zeggen dat zij dit hebben meegemaakt. Imagineering richt zich erop om mensen ergens deel van uit te laten maken. Mensen zijn er vervolgens trots op dat zij er deel van hebben uitgemaakt.

#### 2.1 Imagineering

Om een beeld te krijgen van hoe imagineering zich verhoudt tot de huidige verkeerskunde is figuur 3 van belang.



Figuur: 3, inhoud tegen over proces

In dit figuur zijn twee hoofdstromen, aan de ene kant de inhoud, en haaks daarop staat het proces.

Bij het proces wordt er aan de ene kant gekeken naar de aanbodzijde, de projectleider treedt in overleg met de overheid, wegbeheerders en gemeenten en dergelijke. Het andere uiterste richt zich op co-creatie, of ook wel de vraagkant genoemd. Hier kijkt de projectleider naar de eindgebruiker.

Op de andere as is er onderscheid tussen het materiële en het immateriële.

Op dit moment bevindt de verkeerskunde zich over het algemeen in de hoek van aanbodgerichte processen en oriënteert men zich op materiële waarde.

Als bij een project wordt gekeken naar de vraagkant en naar materiële zaken. Houdt dit in dat er al meer wordt gekeken naar de beleving van de gebruikers. Hier zou de verkeerskunde al een grote stap kunnen maken door met tastbare dingen (materiële waarde) de beleving van mensen te beïnvloeden.

In dit vlak richt zich men vooral op marketing om mensen een beleving te geven. Een bekende en duidelijk voorbeeld uit de economische markt is het merk Harley Davidson. Mensen kopen over het algemeen niet een Harley omdat het een betere motor is, of omdat de bestuurder beter zit, maar het gaat bij de meeste mensen om de beleving om op een Harley te rijden (imagineering 1.0).



Figuur: 4

Een volgende stap bij imagineering is het creëren van de beleving door de omgeving aan te passen. Hierbij kan gedacht worden aan: het neerzetten van decors, of het inhuren van acteurs. Door een mooi decor te plaatsen kan de beleving van een persoon al sterk veranderen. Het zelfde geldt voor het inhuren van acteurs die ergens vrolijk rondlopen. Hierbij kan worden gedacht aan personeel van een bedrijf: als het servicepersoneel van bijvoorbeeld de NS met een trotse blik op het station rondloopt, zal dit een betere beleving geven voor de reiziger, dan wanneer een medewerker met een “gesloten” houding door het station loopt (imagineering 2.0).

De derde vorm van imagineering gaat nog een stap verder. Deze vorm van imagineering richt zich op precies het tegenovergestelde, van waar huidige verkeerskunde zich nu bevindt. Deze vorm van imagineering richt zich op de vraagkant van het proces en op immateriële waarde. Hier wordt geprobeerd op manieren die niet tastbaar zijn de beleving te creëren. Dit is een gebied waar de verkeerskunde nog veel kan winnen (imagineering 3.0).

Er is een voorbeeld dat indirect betrekking heeft op verkeer en wat een prima voorbeeld is van imagineering 3.0, namelijk de BOB campagne. Bij deze campagne is de keuze bij de bestuurders zelf gelegd. Mensen die alcohol willen drinken wordt geadviseerd om één iemand de BOB te laten zijn, maar de mensen

mogen zelf weten wie dat is. De mensen worden betrokken bij het probleem door het verhaal van de “BOB” en ze komen daardoor zelf met oplossingen. De campagne heeft tot resultaat gehad dat mensen elkaar onderling gaan controleren of mensen met een “BOB” meerijden, of als iemand “de BOB” is houden andere in de gaten of “de BOB” niet te veel drinkt. Zeker bij de jongere generaties blijkt dit zo te werken.<sup>3</sup>

Bij al deze vormen van imagineering draait het erom dat mensen er zelf aan werken een beleving te creëren..

## 2.2 **Blik van imagineering op projecten**

De huidige verkeerskunde denkt vanuit het bestaande, wat er op dit moment is. Dit houdt in dat er op bepaalde manieren wordt gekeken naar het vorige figuur 3. Ten eerste kijkt de verkeerskundewereld vanuit de inhoud. Als bij het project ook een proces (aanbodzijde) gevolgd wordt, wordt er vaak van uitgegaan dat het proces leidend is voor de inhoud. Als dan nog een stap verder wordt gegaan, wordt ervan uitgegaan dat bij de immateriële waarde de organisatie het proces bepaald, wat op zijn beurt weer de inhoud bepaalt. De verste stap die tijdens een project kan worden gemaakt richt zich op de stap co-creatie. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de interactie met de vraagkant de organisatie bepaalt, wat op zijn beurt weer het proces bepaalt, wat op zijn beurt weer de inhoud bepaalt. De vraagkant wordt zelden meegenomen, daarnaast bepalen andere aspecten vaak de inhoud, waardoor er geregeld beslissingen worden genomen die achteraf niet worden geaccepteerd door de mensen die er uiteindelijk wel gebruik van moeten maken. Marketing probeert de vraagkant wel mee te nemen, maar vaak gebeurt dit niet voldoende.

Bij imagineering wordt de cirkel in het figuur in tegenovergestelde richting afgelegd, zie figuur 4.

Bij een proces dat wordt ingestoken vanuit het concept imagineering begint het proces bij de co-creatie. Dit komt neer op inspiratie. Degene die aan het project deelnemen moeten geïnspireerd worden om iets te doen en moet daarbij aan iets nieuws moet bedenken, of op een andere manier gaan denken.

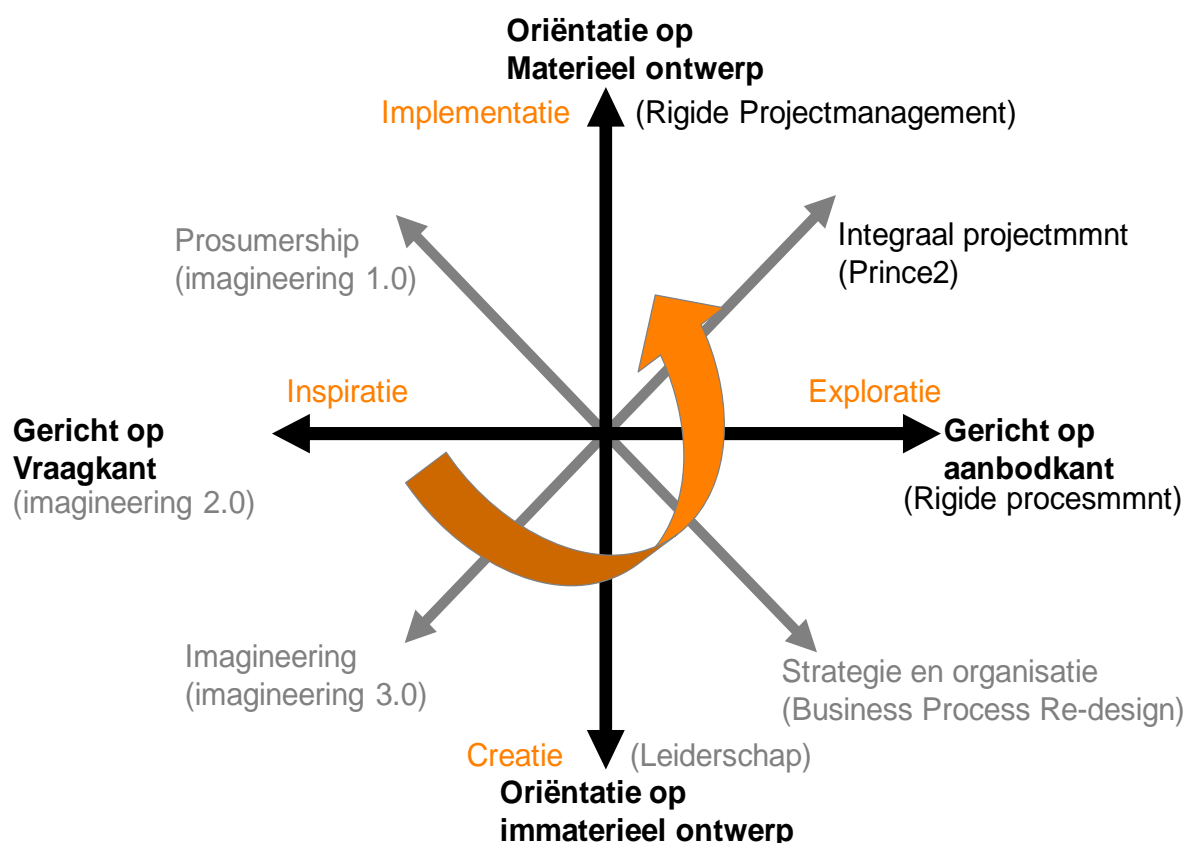
Never create from your memory, always create a new places (film, inception, 2010)

### *Inspiratie*

Als wordt gekeken naar het voorbeeld van de “BOB” campagne wordt onder inspiratie de houding van de alcoholindustrie verstaan. Die zag in dat het van belang was iets te doen tegen alcoholgebruik in het verkeer. Dus werd besloten

<sup>3</sup> Gesprekken met Adriaan Walraad, docent verkeerskunde aan de NHTV, Breda, 2010

om mee te werken aan “BOB” campagne. Zo richt de campagne zich niet op het ontmoedigen van het drinken van alcohol, maar wil de campagne er voor zorgen dat automobilisten verstandig deelnemen aan het verkeer. Door mee te doen aan deze campagne zouden daarnaast ook strengere maatregelen om het alcoholgebruik te ontmoedigen worden vermeden.



Figuur: 5, cirkel van imagineering

### *Creatie*

Na de inspiratie gaat men over naar creatie. Er wordt hierbij iets gecreëerd wat niet tastbaar is. Onder creatie wordt het volgende verstaan: “kom tot een belevingsconcept waarbij co-creatie en zingeving een plaats krijgen”.<sup>4</sup> Onder zingeving (= drijfveer) wordt de vraag verstaan waarom je iets doet. Als voor deze stap wordt gekeken naar de BOB campagne moet gedacht worden aan het ontwikkelen van de BOB campagne zelf: het bedenken van het verhaal dat de campagne uitdraagt.

<sup>4</sup> Kan verkeer tot de verbeelding spreken? Verkeerskunde, Adriaan Walraad, Diane Nijs en J. de Haan, 2010



### *Exploratie*

De volgende stap is dan exploratie. Wat het woord al aangeeft gaat het hier om het verkennen. Er moet in deze fase worden verkend of het mogelijk is om de ideeën die hiervoor zijn uitgewerkt concreet te maken.<sup>5</sup>

### *Implementatie*

De laatste fase is de uitvoering van het plan, oftewel de implementatie.

### *Vraagkant*

Bij imagineering komt het er op neer dat de vraagkant leidend is. Het is dus belangrijk om te weten wat de uiteindelijke gebruikers willen en wat hen drijft. Zij zijn uiteindelijk degenen die er later gebruik van moeten maken of het moeten doen. Door de mensen mee te laten denken voelen mensen zich ook meer betrokken. Dit kan helpen bij het uiteindelijke gebruik van het resultaat. Als automobilisten over een weg rijden die zij zelf hebben helpen ontwerpen, dan zullen de automobilisten naar alle waarschijnlijkheid zich beter gedragen op deze weg ten aanzien van de verkeersveiligheid.

Als bij een de start van een project de eindgebruikers worden betrokken en zij het gevoel krijgen dat zij mee te kunnen beslissen, is de kans op een goed resultaat groot. Wanneer mensen met analytische gegevens worden overspoeld roept dit weerstand op, bij een verhaal worden mensen verleid om mee te doen. Dan zijn mensen sneller geneigd om in een weerstand houding te schieten. Een voorbeeld hiervan is de kilometerheffing. De weggebruikers werden niet betrokken bij het project en wat zij hoorden was voor een leek moeilijk te begrijpen. Hierdoor schoten veel mensen in de weerstand. Als de politiek dit anders had aangepakt was de kilometerheffing misschien niet afgeschoten. Als van het begin af aan met de eindgebruiker was gecommuniceerd over wat zij zien als oplossing voor de files. En als dit in een goed verhaal was gegoten, zouden veel mensen waarschijnlijk op een soort kilometerheffing uitkomen. Dan was er voldoende draagvlak om de heffing door te voeren.

Het verhalende aspect is voor de imagineering van belang. Doormiddel van een verhaal kunnen mensen op een bepaalde manier ergens bij betrokken worden. Zij kunnen het verhaal dan op een eigen manier uitdragen en op die manier de betrokkenheid vergroten.

---

<sup>5</sup> Zie voetnoot 3

### 2.3 Conclusie

Imagineering is voor de verkeerskundewereld nog een vrij nieuw en weinig gebruikt begrip.

Imagineering richt zich op het creëren van een beleving en dit kan op verschillende manieren:

- Door mensen iets mooi te laten vinden (imagineering 1.0);
- Door iets te maken waar mensen graag bij willen zijn (imagineering 2.0);
- Door mensen zo ver te krijgen dat zij mee willen doen (imagineering 3.0).

De laatste manier is de meest vergaande manier van imagineering. Doordat mensen ergens aan mee willen doen, worden ze er bij worden betrokken. Om dit te bereiken moet er worden gekeken naar de immateriële waarde en naar de vraagkant. Nadat de inspiratie is ontstaan wordt er iets gecreëerd wat niet tastbaar is, maar wat de mensen wel een drijfveer moet geven om er bij te willen worden betrokken. Na een verdere verkenning volgt dan de implementatie.

Door de betrokkenheid van mensen te vergroten is er dus nog veel winst te halen voor verkeerskundige. En dit hoeft niet met materiaal te zijn, maar moet voortkomen uit een duidelijk creatief proces.

Bouwstenen voor de analyse:

- Richten op de vraagkant.
- Betrekken van mensen, cocreatie
- Verhaal, creatief proces

## Hoofdstuk 3 Een Omschrijving van VINEX-locaties



VINEX is een afkorting voor de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra. In deze nota richtte de beleidsmakers zich op het ontwikkelen van nieuwbouw locaties die aan bepaalde eisen voldoen. In bijlage 2 staat het VINEX-beleid beschreven.

### 3.1 VINEX-locaties

Er wordt op verschillende manieren onderscheid gemaakt tussen VINEX en niet-VINEX-gebieden. De VINEX-gebieden zijn in de Vierde Nota Extra aangewezen als VINEX-gemeente. Alle woningen die in deze gemeenten zijn gebouwd van 1995 tot nu vallen onder de VINEX-opgave. Woningen die niet in dergelijke gemeenten zijn gebouwd, zijn dan ook geen VINEX-woningen.<sup>6</sup>

“Vinex-gebieden zijn alle gemeenten die in de Vierde Nota Extra zijn aangewezen als Vinex-gemeenten. Alle woningen die in de periode 1995 tot nu in deze gemeenten gebouwd zijn, zijn Vinex-woningen. Alle nieuwbouwwoningen die in andere gemeenten zijn gerealiseerd, zijn dus geen Vinex-woningen.”

(Nieuwbouw in beweging, een analyse van het ruimtelijke mobiliteitsbeleid van VINEX, Danielle Snellen, Hans Hilbers, Arno Hendriks, NAI uitgevers Rotterdam, Ruimtelijk planbureau, Den Haag, 2005)

In VINEX-gebieden wordt ook onderscheid gemaakt tussen in- en uitbreidingslocaties. In dit rapport vallen onder de inbreidingslocaties alle VINEX-locaties die binnen de contouren van 1996 zijn gebouwd. In de Vierde Nota Extra werd gesteld dat 70% van alle nieuw bouw woningen in Nederland in VINEX-gemeenten of VINEX- stadsgewesten zouden moeten worden gebouwd. Van de woningen die binnen deze gebieden zouden worden gebouwd zal weer 33% moeten worden gebouwd op inbreidingslocaties. In figuur 5 staat een kaart waarop de verschillende locatietype in Nederland zijn aangegeven op de kaart.<sup>7</sup>

#### *Inbreidingslocaties binnen de contouren van 1971*

Zoals de titel al doet vermoeden bevinden deze VINEX-locaties zich binnen de stedelijke contouren van 1971. In figuur 5 staan de grenzen van gebieden aangegeven.

<sup>6</sup> Nieuwbouw in beweging, een analyse van het ruimtelijke mobiliteitsbeleid van VINEX, Danielle Snellen, Hans Hilbers, Arno Hendriks, NAI uitgevers Rotterdam, Ruimtelijk planbureau, Den Haag, 2005

<sup>7</sup> [http://www.ruimtemonitor.nl/upload/images/compendium/tekst\\_fig/RM\\_P0504\\_001bk\\_groot.gif](http://www.ruimtemonitor.nl/upload/images/compendium/tekst_fig/RM_P0504_001bk_groot.gif), Planbureau voor de Leefomgeving

### *Inbreidingslocaties binnen de contouren van 1996*

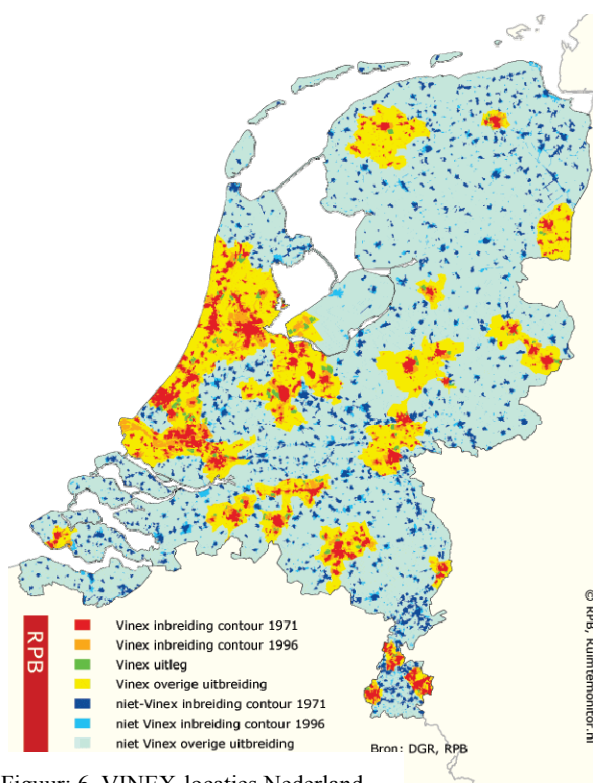
Zoals de titel al doet vermoeden bevinden deze VINEX-locaties zich binnen de stedelijke contouren van 1971. Een voorbeeld van een dergelijke locatie is de wijk Wateringse Veld in Den Haag. In figuur 5 staan de grenzen van gebieden aangegeven.

### *Overige uitbreidingslocaties*

Onder de overige uitbreidingslocaties worden alle locaties bedoeld die buiten de contouren van 1971 en 1996 liggen en die binnen gemeenten liggen die onder het VINEX-beleid vallen. Een uitzondering hierop zijn echter wel de zogenaamde uitleglocaties. In figuur 5 zijn de gebieden aangegeven.

### *Uitleglocaties*

De grote uitleglocaties bevinden zich vooral in de Randstad. In deze uitleglocaties is een relatief hoge dichtheid van woningen. Zo zijn er per hectare gemiddeld 35 of meer woningen.<sup>8</sup> In figuur 5 zijn deze gebieden aangegeven.



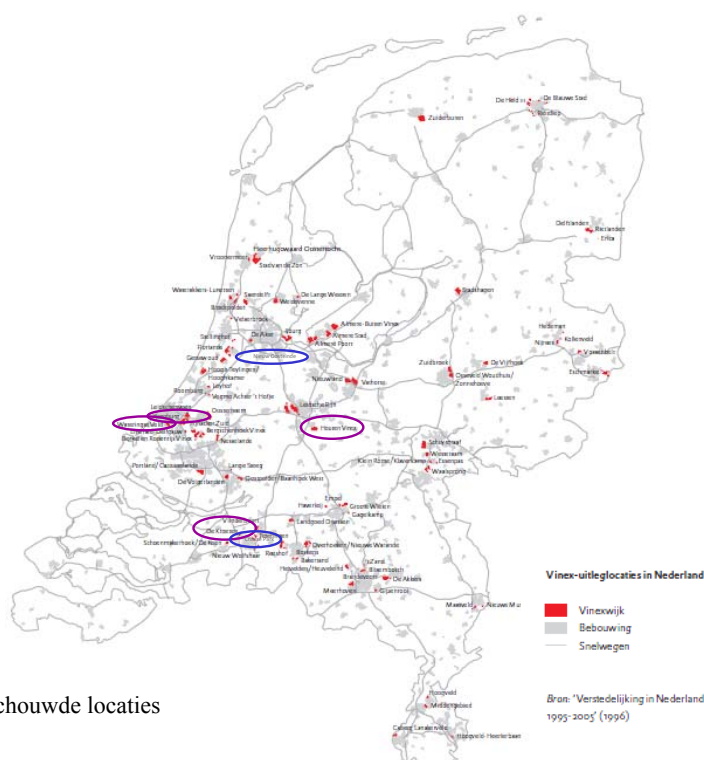
Figuur: 6, VINEX-locaties Nederland

Bij al deze verschillende VINEX-locaties speelt het verkeer een belangrijke rol. In bijlage 3 is het verkeer beschreven.

## 3.2 Schouw VINEX-locaties

<sup>8</sup> [http://www.vinex-locaties.nl/Infocorner/wat\\_is\\_vinex.htm](http://www.vinex-locaties.nl/Infocorner/wat_is_vinex.htm), BIJN Solutions

Voor dit onderzoek is een schouw uitgevoerd in zes verschillende VINEX-locaties in Nederland om een beeld te krijgen van verschillende soorten VINEX-locaties. Daarbij is gelet op de verkeerssituatie in de wijken in de directe omgeving van basisscholen, de inrichting en de uitstraling van de locaties. Om een duidelijke en breed beeld te krijgen is de schouw uitgevoerd in zowel inbreidingslocaties (binnen de contouren van 1971 en 1996) als uitbreidingslocaties en een uitleglocatie.



Figuur: 7, geschouwde locaties

De schouw heeft plaats gevonden in de volgende zes nieuwbouwlocaties, daarnaast zijn er in vijf van de zes gebieden basisscholen aangegeven die zich daar bevinden. Het gaat om de volgende locaties:

- Houten – Zuid, Houten  
De Vlinder, Beusichemseweg 25, Houten (uitleglocatie)
- Nieuw Oostende, Aalsmeer  
Mikado, Catherina Amaliaaan (uitbreiding locaties)
- Ypenburg, Den Haag  
De Startbaan, Böttgerwater 21, Den Haag (uitleglocatie)  
De Notenkraaker, Eksterhof 2, Den Haag (uitleglocatie)  
De Christoffel, Steenuillaan 2-4, Den Haag (uitleglocatie)
- Wateringse Veld - Zuid, Den Haag

- De Vijver, Kikkerbeetlaan 27, Den Haag (uitleglocatie)
- De Kroeten, Breda
- De Driezwing, Overzegge 1, Breda (uitbreidingslocatie)
- Chassé Park, Breda

Hier is geen basisschool in het gebied aanwezig.

De locaties staan aangegeven in figuur 6.

De locaties zijn naar voren gekomen, doordat het verschillende locaties zijn, zoals uitbreidings-, uitleg- en inbreidingslocaties. Dit blijkt als wordt gekeken naar de kaart in figuur 5. Daarnaast zijn de problemen in de schoolomgeving van Nieuw Oosteinde, Ypenburg en Wateringse Veld onderzocht, heeft Houten-Zuid een aparte structuur door het fietsbeleid in de wijk, heeft Chassé Park een onderhoudsregeling met de bewoners wat hen betrokken maakt en tot slot wordt er in de wijk de Kroeten veel gedaan aan de leefomgeving. Vandaar dat er is gekozen voor deze locaties.

Om een beeld te krijgen van de verschillende soorten VINEX-locaties zijn alle zes de locaties geschouwd. Hieronder staat een schema met de belangrijkste bevindingen. In bijlage 4 is de schouw verder uitgewerkt.

omschrijving	Wateringse Veld	Ypenburg	Nieuw Oosteinde	de Kroeten	Chasse Park	Houten-Zuid
aantal woningen	3.839	9.732	1.700	900	700	6.000
structuur	rechte straten, weinig groen	rechte straten, weinig groen	rechte straten, weinig groen	rechte straten, weinig groen	1 lange kronkelende straat waar in het midden een knip in zit, de locatie heeft veel groen	straten kronkelen door de wijk, redelijk veel groen
huizen	gezinswoningen	gezinswoningen	gezinswoningen	gezinswoningen	flats maximaal 13 verdieping met aparte architectuur	gezinswoningen
uitstraling van de wijk	strakke benauwde uitstraling	Dit verschilt per wijk onderling, maar is erg functioneel ingericht.	De locatie heeft een ruime uitstraling. De huizen staan wel erg dicht tegen elkaar aan.	Het grootste gedeelte heeft een strakke uitstraling met veel steen. Erg functioneel ingericht.	Heel ruim met veel groen ingericht en aparte architectuur. Rustige, parkachtige uitstraling.	Dit verschilt per wijk, maar over het algemeen een groene uitstraling en oogt vriendelijk.
Fietsvoorzieningen	Er zijn enkele vrijliggende fietspaden, maar deze liggen niet in de wijken, maar ertussen. Men moet op straat fietsen in de wijken.	Er zijn enkele vrijliggende fietspaden, maar deze liggen niet in de wijken, maar ertussen. Men moet op straat fietsen in de wijken.	In deze wijk is achter de school één klein stuk vrijliggend fietspad. Verder moet men op de straat fietsen.	Er ligt één vrijliggend fietspad door de wijk, maar dat is voor recreatief gebruik. Verder moet men op straat fietsen.	Men moet hier op de straat fietsen.	Hier zijn veel vrijliggende fietspaden. Het is hier makkelijker fietsen dan met de auto rijden.
verhaal achter de wijk	Dit is uit de schouw niet naar voren gekomen.	was vroeger een vliegveld	dorpskarakter	Dit is uit de schouw niet naar voren gekomen.	de aparte architectuur	het fietsbeleid in Houten
schoolomgeving	In de schoolomgeving zijn schoolzones aangebracht.	De schoolomgeving zijn niet duidelijk zichtbaar.	De schoolomgeving zijn niet duidelijk zichtbaar.	De schoolomgeving zijn niet duidelijk zichtbaar.	In deze locatie is geen school aanwezig.	niet apart aangegeven
Schoolspits momenten	De schoolspits hier redelijk gefaciliteerd, maar door de krappe straatjes rond de school kunnen daar problemen ontstaan.	De schoolspits nauwelijks gefaciliteerd, er is weinig ruimte voor zowel langzaam als autoverkeer.	De school is te groot voor deze locatie, waardoor de omgeving de hoeveelheid verkeer niet aankan.	De schoolspits is hier redelijk gefaciliteerd met extra parkeerplaatsen.	In deze locatie is geen school aanwezig.	De verkeersstromen zijn bij de scholen uit elkaar gehaald. Hierdoor ontstaan er minder gevaarlijke situaties
Wat maakt de locatie uniek	Dit is uit de schouw niet naar voren gekomen.	Dit is uit de schouw niet naar voren gekomen.	Dit is uit de schouw niet naar voren gekomen.	Dit is uit de schouw niet naar voren gekomen.	De locatie heeft parkachtige uitstraling.	De fiets infrastructuur is uniek.

Figuur: 8, schouw

### 3.3 Verschillen tussen de VINEX-locaties

Alle wijken verschillen ten opzichte van elkaar, maar als wordt gekeken naar de grote verschillen tussen de verschillende wijken vallen er enkele aspecten op. Alle wijken zijn strak ingericht, de straten zijn recht en staan over het algemeen haaks op elkaar. Dit wordt ook wel een 'grid' structuur genoemd. Er zijn echter twee wijken waar dit niet voor geldt. In Houten en in het Chassé Park kronkelen de straten door de wijk. Dit



Figuur: 9

zijn in tegenstelling tot de overige wijken, straten zonder doorgaande verkeer. De straten in deze wijken lopen dood.

De twee locaties in Den Haag en de Kroeten zijn alle drie heel strak en saai ingericht dit (met uitzondering van de deelgebieden waar de vrijstaande huizen zijn gebouwd) verschilt sterk met de meer speels en groen inrichting van Houten-Zuid en Chassé Park. Nieuw Oosteinde in Aalsmeer zit hier tussen in.

Als wordt gekeken naar de schoolomgevingen in de locaties ziet het ernaar uit dat er weinig ruimte was voor de scholen. Het lijkt of de scholen in de wijken zijn “gepropt”. Een uitzondering hierop zijn de scholen in Houten-Zuid en de Kroeten. Bij deze locaties hebben de scholen meer ruimte. De scholen in Houten-Zuid zijn daarnaast aangesloten op de hoofdstructuur voor het fietsverkeer, waardoor het gemakkelijker is met de fiets bij de school te komen, dan met de auto. Voor de auto’s die wel naar de school komen zijn er parkeerplaatsen op enige afstand van de scholen. Het autoverkeer wordt hierdoor zo gescheiden van het langzame verkeer bij de scholen.

Het grootste verschil tussen alle wijken is de infrastructuur voor het fietsverkeer. In Houten-Zuid is de inrichting van de wijken gericht op het fietsverkeer. Er ligt een vrijliggende fietsstructuur die de wijken verbind en daarnaast zijn enkele straten die onderdeel uitmaken van de fietsstructuur ingericht als fietsstraat.



Figuur: 10

Alle wijken hebben wel iets gemeen. In de visies hebben VINEX-locaties een duidelijk verhaal over het thema van de wijk, maar zodra de locatie is gebouwd wordt er niets meer gedaan met het thema. Het maakt de locaties niet uniek, terwijl hier wel kansen voor zijn.

In bijlage 5 staat een korte beschrijven van verschillen tussen VINEX-locaties en oudere wijk.

### 3.4 Visie op een ideale VINEX-locatie

Een goede VINEX-locatie is in mijn visie meer dan alleen een plaats waar mensen kunnen wonen. Er komen bij een goede VINEX-locatie verschillende componenten kijken die samen zorgen voor een goede wijk. Het gaat hierbij om een afgewogen combinatie van de volgende componenten:

- fysiek;
- sociale;
- economie.

Deze componenten hebben een relatie met aspecten als omgeving, gedrag, verkeersveiligheid en imagineering. Samen zorgen deze componenten voor een goede wijk, waar (volgens mij) iedereen zich prettig in kan voelen, omdat de aspecten tegemoet komt aan de wensen van iedereen.



### *Fysieke component*

Onder fysieke component wordt het tastbare verstaan in de wijk. Hierbij kan gedacht worden aan de inrichting van de straten en de bouwstijl van de woningen in de wijken. Deze component heeft daarom betrekking op de omgeving en door fysieke maatregelen kan de verkeersveiligheid in een wijk worden verbeterd. Naar mijn mening moet de fysieke component zo worden vormgegeven dat de bewoners zich prettig voelen in de wijk en dat zij binding hebben met de wijk. Door een bepaalde architectuur in een wijk kunnen mensen zich meer gebonden voelen met een wijk dan in een wijk waar prefab huizen staan en waar niet echt een gedachte achter zit, behalve het oplossen van de woningnood in een gebied. Een voorbeeld van een wijk die een aparte architectuur heeft, waar door mensen meer binding met de wijk zouden kunnen hebben is de Haverlij in Engelen. Hier zijn de woningen en appartementen vormgegeven als kastelen.<sup>9</sup> Imagineering heeft ook betrekking op de fysieke component. Door de inrichting van de omgeving kan de beleving van de bewoners worden aangepast.

### *Sociale component*

De sociale component zegt iets over de sociale banden in een wijk. Naar mijn mening zullen, in een wijk waar de bewoners veel sociale contacten hebben met elkaar, de bewoners zich ook socialer gedragen in het verkeer. Hierdoor zou de verkeersveiligheid kunnen toenemen.

Onder de sociale component valt met name het gedrag, maar ook omgeving, verkeersveiligheid en imagineering.

Door de sociale component zo te faciliteren dat mensen zich verbonden voelen met elkaar en socialer zijn tegenover elkaar zal dit naar alle waarschijnlijkheid ook een positieve invloed hebben op het gedrag van de bewoners. De omgeving kan er aan bijdragen de sociale component te faciliteren.

Als bewoners zich socialer gedragen tegenover elkaar zullen zij zich in het verkeer beter gedragen, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Imagineering richt zich op sociale betrokkenheid. Door de bewoners te betrekken wordt gehoopt dat de bewoners deel gaan uit maken van de wijk en zelf aan de wijk werken.

Een voorbeeld van de sociale component zijn dorpjes in Nederland. In dorpjes worden vaak evenementen georganiseerd waardoor het sociale contact in een dorp worden versterkt. Hierdoor voelen mensen zich betrokken bij een dorp en zijn zij vaak trots op het dorp. Dit dragen zij dan ook uit naar buiten. Om er voor te zorgen dat het een mooi dorp blijft zullen zij ook aan het dorp werk. Ze zorgen ervoor dat de tuintjes er mooi uitzien, dat het veilig is in het dorp en dat zij het verhaal van het dorp verder vertellen. Doordat mensen elkaar kennen en de sociale controle onderling vrij groot is zullen mensen zich ook aan de

<sup>9</sup> <http://www.dorp-engelen.nl/haverlij.htm>

verkeersregels houden, anders weet binnen de kortst keren heel het dorp dat je te hard hebt gereden. En dat terwijl de kinderen van de burens op straat aan het spelen waren.

### *Economische component*

De economische component staat los van de andere twee aspecten, maar heeft wel invloed op een wijk. Zo hebben huizen een bepaalde waarde en zal deze waarde over het algemeen stijgen in de loop der jaren. Echter, de omgeving van een wijk heeft veel invloed op de waarde van een huis. Voor bewoners die veel waarde hechten aan de waarde van het huis is het dus van belang dat de omgeving van het huis ook onderhouden blijft, zodat de waarde van het huis hoger wordt.

Mijn visie op een ideale VINEX-locatie zou een wijk zijn waar mensen zich verbonden voelen met de wijk, zodat zij zich ook inzetten voor de wijk en de verkeersveiligheid in een wijk. Doordat de bewoners zich hiervoor inzetten zoal de wijk uiteindelijk veiliger moeten zijn.

Dit moeten kunnen door te werken aan sociale verbondenheid in een VINEX-locatie. Daarnaast zou er naar mijn idee een omgeving ‘met een verhaal’ moeten worden gecreëerd, zodat, bewoners zich meer betrokken gaan voelen bij de wijk. De architectuur zou hier op aan moeten sluiten, maar ook de inrichting van de wegen en bij bijeenkomsten en evenementen in de wijk zou dit verhaal als thema moeten gebruiken, als de bijeenkomst of het evenement een sociale bedoeling heeft.

Voor schoolomgevingen zullen de ouders van de kinderen en de bewoners van de wijk meer betrokken moeten worden bij de school. Door de mensen hierbij te betrekken, net zoals de bewoners bij de wijk worden betrokken, zullen mensen zich in de schoolomgeving socialer gaan gedragen tegenover elkaar. Doordat mensen in de schoolomgevingen socialer met elkaar omgaan en inzien dat de schoolomgevingen de hoeveelheid auto's niet aankunnen, kunnen zij ervoor zorgen dat het voor kinderen weer veilige wordt om (zelfstandig) veilig naar school te kunnen lopen of fietsen met leeftijdgenootjes. Dit is niet alleen goed voor de zelfstandigheid van de kinderen in het verkeer, maar draagt ook bij aan een betere gezondheid van de kinderen.

Kinderen zouden vanaf groep 3 zich zo zelfstandig en veilig mogelijk door de wijk kunnen verplaatsen op weg naar school, zonder dat de ouders zich zorgen hoeven te maken. Het zou zelfs zo moeten zijn dat de ouders trots zijn dat hun kinderen op een school zitten waar zij niet met de auto naar toe hoeven te worden gebracht, maar waar de kinderen zelfstandig naar toe kunnen gaan, of waar de kinderen op een speciale manier thuis worden opgehaald en naar school worden gebracht. Het gaat niet alleen om de ouders, maar ook om de kinderen zelf, dat zij het leuk vinden om naar school te gaan en dat zij trots zijn op de manier hoe zij naar school gaan.

Het autoverkeer dat zich toch in de schoolomgeving begeeft zal gescheiden moeten worden afgewikkeld, zodat het langzame verkeer daar geen hinder van ondervind.

### 3.5 Conclusie

VINEX-locaties zijn onder te verdelen in verschillende typen locaties. Tijdens een schouw zijn van elk type locaties bezocht. Hieruit bleek dat de locaties een functionele uitstraling hebben. Wat verder opviel is dat enkele locaties in visiedocumenten spraken een verhaal achter de wijk. Deze verhalen komen echter niet terug als in de locaties wordt rondgereden. Dat is zonde, want juist een dergelijk verhaal kan bijdragen aan het uniek maken van een wijk.

Als wordt gekeken naar de inrichting van de locaties blijkt dat de meeste locaties zijn ingericht in de vorm van een 'grid'. Daarnaast lijken de meeste huizen op elkaar en zijn de locaties compact ingericht, waardoor er een functionele uitstraling ontstaat. Door deze functionele uitstraling stralen de locaties niets uit wat hen zou kunnen onderscheiden van andere locaties.

De scholen in de locaties hebben over het algemeen weinig ruimte in de locaties. Dit zorgt tijdens de schoolspits momenten voor veel problemen door de chaotische situaties die ontstaan.

De scholen in deze locaties zijn vrij groot door het grote aantal kinderen in de VINEX-locaties, dit zorgt voor veel verplaatsingen in een korte tijd in de omgeving van de school.

#### Bouwstenen voor de analyse:

- Weinig uitstraling VINEX-locaties
- Weinig ruimte voor scholen
- Geen verhaal in de VINEX-locaties



## Hoofdstuk 4 Belevingsmarketing als basis voor imagineering

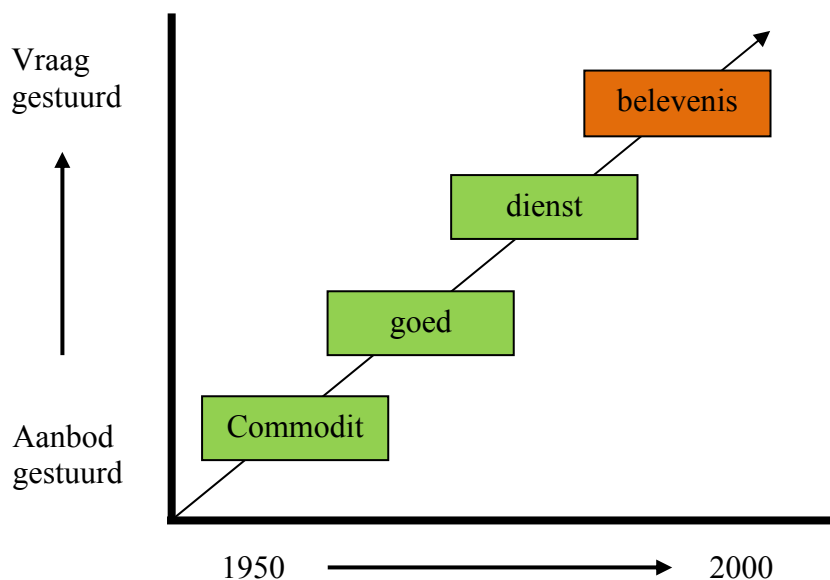
Gedrag hangt samen met de beleving van mensen. Daarom richt imagineering op de beleving van de mensen, om op die manier een bepaald gedrag te bewerkstelligen. Dit hoofdstuk diept de beleving van mensen verder uit en licht toe en hoe die beleving tot stand komt.

Sinds enkele jaren richten projecten zich steeds vaker op het beïnvloeden van beleving van mensen.

In de jaren vijftig waren er voornamelijk commodity (basis) goederen, die iedereen nodig had. Later kwamen daar goederen bij die zich onderscheidden van andere goederen, door bijvoorbeeld net een betere kwaliteit te bieden. Deze goederen zijn dan wel duurder dan de commodity goederen. Daarna ging men zich richten op dienstverlening naast het product. Zo kunnen klanten nu koffie drinken in een café. Nu proberen producenten zich steeds meer op de beleving van mensen te focussen. Hierbij moet gedacht worden aan de beleving die bij het product meegeleverd wordt. Zo kan een ijsje in de plaatselijke snackbar gehaald worden, maar dat is iets anders dan een ijsje halen en eten midden op het San Marco plein in Venetië.

Zo verschoof de trend van aanbodgericht naar vraaggericht. .

Beleving heeft meerdere synoniemen. Zo kan beleven ook worden beschreven als



Bron: college NHTV, Mark van Hagen

Figuur: 11, verandering goederen

ervaring, perceptie of gewaarwording.<sup>10</sup> Iedereen beleeft bepaalde gebeurtenissen of omgeving op een bepaalde manier. Bij sommige gebeurtenissen of omgevingen kan de beleving bij mensen verschillen. Zo kunnen mensen het beklimmen van een hoge toren beleven als geweldig door het verre en mooie uitzicht, terwijl andere mensen doodsangsten uitstaan door hun hoogtevrees.



Figuur: 12

Er zijn echter ook gebeurtenissen en omgevingen waar veel mensen dezelfde beleving hebben. Zo zal bijna iedereen de Mainstreet van Disneyland als een prettige en vriendelijke omgeving ervaren.

#### 4.1 Onderscheid belevingen

Hoewel mensen de omgeving en gebeurtenissen op hun eigen manier beleven, is wel een categorisering mogelijk. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een indeling van de NS (Mark van Hagen)<sup>11</sup>. De NS onderscheidt zes verschillende groepen mensen, namelijk:

- De levensverrijker;
- De individualist;
- De functionele planner;
- De zekerheidszoeker;
- De gezelligheidszoeker;
- De gemaksoeker.

Kanttekening daarbij is, dat mensen op verschillende momenten in verschillende groepen kunnen passen. Dat geldt ook voor bewoners van VINEX-locaties. De groepen onderscheiden zich op verschillende manieren. Aan de hand van deze groepen kan worden gekeken hoe er op de beleving kan worden ingespeeld. Zo kan een beleving worden gecreëerd die betrekking heeft op iedereen op elk moment.

##### *Levensverrijker*

Levensverrijkers willen graag geprikkeld worden door een dynamische, doch comfortabele omgeving. Daarom verhuizen zij veel. Mensen die in deze groep vallen, zijn vaak, hoog opgeleid, zakelijk, trendy, flexibel, onafhankelijk en hebben werk. Op gebied van verkeersveiligheid zullen zij zich minder snel aan de verkeersregels houden, omdat ze altijd op zoek zijn naar de grenzen (van bijvoorbeeld een auto waar zij in rijden).

<sup>10</sup> <http://synoniemen.net/index.php?zoekterm=beleving>, in1woord

<sup>11</sup> Door de ogen van de klant, NHTV 26 maart 2010, Mark van hagen

### *Individualist*

Individualisten zijn erg egocentrisch en leven anoniem. Zij hebben een voorkeur voor een zo functioneel mogelijke omgeving met aandacht voor innovatie en snelheid. Deze mensen zijn zich erg bewust van zichzelf, zakelijk, statusgevoelig en werken vaak niet (meer).

Individualisten waarderen VINEX-locaties vanwege een functionele inrichting van de weg en de goede bereikbaarheid.

### *Functioneel planner*

Functionele planners zijn controlefreaks en houden van efficiency. Het zijn vaak goed georganiseerde, rustige en doelgerichte personen. Ze zijn relatief jong en hebben een baan.

Vertaald naar verkeersveiligheid willen ook zij een effectieve inrichting van de straat, maar hechten zij ook waarde aan een comfortabele inrichting en een schone omgeving.

### *Zekerheidszoeker*

Zekerheidszoekers gaan voor een veilige en beschermende omgeving. Het zijn vaak vriendelijke en open mensen die geduldig zijn en die betrokken zijn bij de sociale gebeurtenissen in hun omgeving. Het gaat hierbij vaak om vrouwen uit alle leeftijdscategorieën.

Deze groep mensen voelt zich prettig bij een omgeving waar zij zich veilig kunnen verplaatsen. Deze omgeving moet dan ook veilig zijn voor hun eventuele kinderen. Zij geven daarbij de voorkeur aan een overzichtelijk omgeving, waar zij de eventuele hun kinderen ook in de gaten kunnen houden.

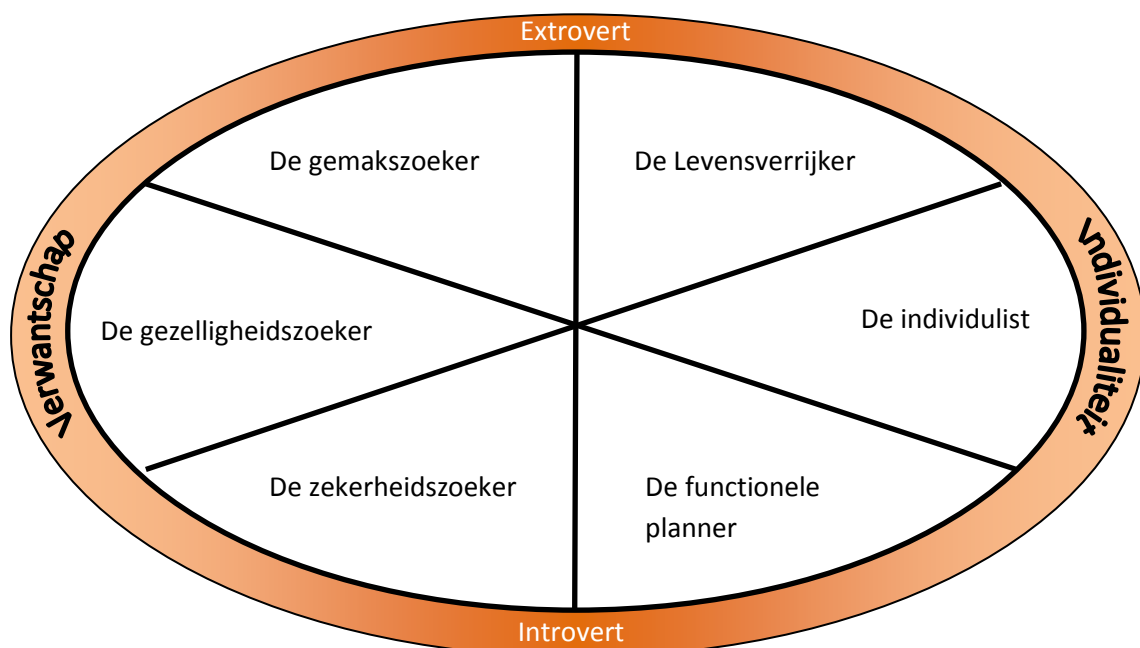
### *Gezelligheidszoeker*

Gezelligheidszoekers gaan voor een plaats waar zij zekerheid voelen en waar ze zich op hun gemak voelen. De gezelligheidszoekers typeren zich als vrolijk, vriendelijk, positief, spontaan. Zij staan open voor contact. Het zijn met name vrouwen, uit alle leeftijdscategorieën.

Een gezelligheidszoeker zal daardoor waarschijnlijk meer om een sociale omgeving geven, waarbij veel contact is met de buurtbewoners onderling en waar het gezellig is. Zij zullen zich houden aan de verkeersregels, zodat de buurt hen niet aan zal kijken op verkeerd gedrag.

### *Gemakszoeker*

Ten slotte is er de groep gemakszoekers. Dit zijn mensen die graag ongecompliceerd en zonder zorgen willen leven. Zij willen een kleurrijke omgeving, waar zij zich geen zorgen om hoeven te maken. Deze mensen zijn "easy going", sociaal en positief. Dit kunnen zowel ouderen als jongeren zijn.



Mensen die zich in deze groep bevinden zijn sociale personen die zich sociaal gedragen in het verkeer.

In figuur 13<sup>12</sup> zijn de verschillende groepen tegen elkaar afgezet. Hierin is duidelijk te zien dat sommige groepen tegenover elkaar staan. Daarnaast is te zien dat er een onderscheid is tussen extroverte en introvert mensen en een onderscheid tussen verwantschap en individualisme.

Als wordt gekeken wanneer deze groepen van belang zijn, is het zo dat satisfiers voor al deze groepen verschillend zijn. Dissatisfiers daarentegen zijn voor al deze groepen hetzelfde. Door dissatisfiers kan wordt de binding tussen de groepen dan ook groter. Bij satisfiers is de verbondenheid kleiner.

Imagineering kan inspelen op de verschillende groepen mensen. Hierbij kan gedacht worden het creëren van de beleving door het aanpassen van de omgeving (imagineering 2.0 zie figuur 3). Denk hierbij aan acteurs en decors. Bij de NS zijn hier enkele duidelijk voorbeelden van. Zo kan bij de NS gedacht worden aan de servicemedewerkers en het station als acteurs en decors.

De acteurs zouden de reizigers kunnen plaatsen in één van de zes groepen, zodat zij weten hoe zij zich op moeten stellen naar die persoon. Een gezelligheidszoeker zal het liefst nog wat uitweiden tijdens een gesprek met een medewerker, terwijl een individualist het liefst de informatie vergaart, waarna hij meteen weer verder

Figuur: 13, groepen belevingen

<sup>12</sup> Door de ogen van de klant, NHTV 26 maart 2010, Mark van hagen



kan.

Qua decor kan op stations ook rekening houden met de verschillende groepen. Zo zal een gemaksoeeker het liefst geamuseerd worden in het station, terwijl een zekerheidszoeker liever op de hoogte wordt gehouden van de actuele reisinformatie. Het is aan de NS om te verschillende groepen mensen te faciliteren op de stations, zodat zij een positieve beleving overhouden aan het wachten. Op dit moment wordt de wachttijd bij de NS nog het minst gewaardeerd van de gehele reis.<sup>13</sup>

In VINEX-locaties kan ook veel worden gedaan met het decor (de omgeving) om de beleving van de mensen positief te beïnvloeden: Denk aan straatmeubilair, groen, maar ook de kleur van de kozijnen van de woningen. Met de acteurs ligt het in een VINEX-locaties iets anders dan bij de NS, aangezien er geen directe medewerkers zijn in een wijk. Er kan gedacht worden aan mensen van de vuilnis ophaaldienst en medewerkers van de gemeente. Als zij een positieve uitstraling hebben tijdens het werk zal dit waarschijnlijk de beleving van de bewoners beïnvloeden.

## 4.2 Omgevingspsychologie

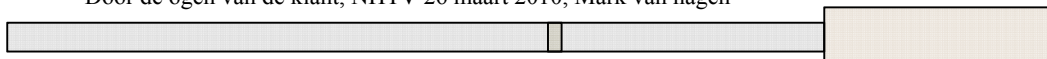
In de VINEX-locaties is de beleving van de omgeving van belang. Hierbij komt al snel een andere term kijken die hierop betrekking heeft, namelijk omgevingspsychologie. Deze vorm van psychologie houdt zich bezig met de relatie die er bestaat tussen de omgeving en het gedrag van mensen. Deze relatie geldt beide kanten op. Zo heeft de mens een effect op de omgeving en heeft de omgeving een effect op het gedrag van de mens.

De omgeving bestaat uit veel verschillende aspecten, die samen op de omgeving vormen. Hierbij kan gedacht worden aan de hoeveelheid licht, kleuren, temperatuur, geur, etc. Al deze aspecten nemen mensen waar met hun zintuigen. Dit zijn allemaal materiële aspecten die deels invloed hebben op de beleving. Buiten de aspecten die worden waargenomen door de zintuigen spelen ook nog andere aspecten een rol. Zo spelen ervaringen, het doel van het bezoek aan de omgeving en de activiteit een rol. Deze aspecten verschillen per persoon. Daarnaast zijn er drie andere redenen dat er verschillen zijn tussen personen, namelijk:

- situationele factoren, hier onder wordt de gebruikersgroep verstaan, zoals bewoners, bezoeker of reiziger
- sociale condities, hieronder wordt verstaan of met alleen reist of met een groep.

---

<sup>13</sup> Door de ogen van de klant, NHTV 26 maart 2010, Mark van hagen



- culturele factoren, hieronder worden de culturele verschillen verstaan tussen mensen.

Om de beleving van mensen te kunnen veranderen moet worden gekeken wie zich in de bepaalde omgeving verplaatst en wat voor soort mensen het zijn.

De signalen die door de zintuigen worden waargenomen worden in de hersenen ook vergeleken met informatie in de hersenen uit het verleden, waardoor ervaringen uit het verleden de beleving ook gaan beïnvloeden.

Daarnaast is er nog één aspect dat betrekking heeft op de beleving van een omgeving. Dit zijn de prikkels die het zenuwstelsel krijgt van de omgeving. Iedereen heeft een eigen optimale niveau van het aantal prikkels dat op een moment als prettig wordt ervaren. Als er te veel, of te weinig prikkels worden waargenomen door een persoon wordt dit als onprettig ervaren.

Als er geen evenwicht is tussen de waarnemingen, de beleving van mensen en de prikkels die zij krijgen, wordt de omgeving als onprettig ervaren. Dit evenwicht moet er dus zijn om mensen een prettig gevoel te geven. Bij een prettig gevoel zullen mensen zich socialer gedragen.

De omgeving wordt waargenomen met de zintuigen en de hersenen samen. Deze combinatie wekt een beleving op die voor alle mensen anders kan zijn. Er bestaat dan ook geen één-op-één relatie tussen de omgeving en gedrag, maar door de omgeving aan te passen kan de beleving van mensen worden beïnvloed, al zal dit niet bij iedere persoon dezelfde beleving opwekken. Om een goede beleving te creëren, moet dus worden geprobeerd aan prettige belevingen van zoveel mogelijk mensen te voldoen.

Het is echter moeilijk om bij fysieke aanpassingen van de omgeving bij voorbaat de verandering in gedrag aan te geven. De beleving wordt dus samengesteld door verschillende aspecten die deel materieel zijn. Beleving is echter iets immaterieel dat niet is uit te drukken in materie.

Wat de beleving van de omgeving na een ingreep of een gerealiseerd ontwerp zal zijn, blijft een veronderstelling of een gok. Toch zou men er vaak meer over willen weten om het in het beslisproces te kunnen meenemen.<sup>14</sup>

Imagineren heeft hier een ander beeld op. Imagineren gaat uit van het beginnen van een proces aan de vraagkant. Hierdoor wil een imagineer al meteen weten wat de eindgebruiker voor beleving zou hebben bij bepaalde veranderingen. Hierdoor is de beleving bij het eindresultaat geen gok of veronderstelling meer, maar staat het ongeveer vast.

---

<sup>14</sup> Een inleiding in de omgevingspsychologie, Beleving van de stad is voer voor psychologen, Ronald Hamel, Het Landelijk Dagblad van de Nederlandse Vereniging voor Tuinen Landschapsarchitectuur 7(1), 30-32

### 4.3 Beleving in VINEX-locaties

In 2002 is er door het planbureau voor de leefomgeving een onderzoek gedaan naar de beleving en waardering in nieuwbouwwijken. Een onderdeel van het onderzoek was een onderzoek naar de sociale interactie tussen bewoners. Uit het onderzoek blijkt dat de bewoners van VINEX-locaties qua contact met burens en ander buurtbewoners ongeveer gelijk scoren met het landelijke gemiddelde. Daarnaast geven zij net zo vaak als het landelijk gemiddelde aan dat mensen elkaar kennen in de buurt.

De bewoners waarderen de wijk zeer goed. Wel komt bij het onderzoek naar voren dat de bewoners van de grote uitleglocaties minder tevreden zijn. Zij beoordelen de saamhorigheid en de gezelligheid in deze locaties minder positief. Daarnaast komt er ook naar voren dat bewoners relatief ontevreden is over het groen in de wijk.

Als wordt gekeken naar de neiging van de bewoners om te gaan verhuizen komt dit ook niet anders uit dan het Nederlandse gemiddelde. Bij uitleglocaties is dit echter wel het geval. In deze locaties is 20% van de huizeigenaren geneigd binnen 2 jaar te verhuizen. Dit valt op, aangezien de huizen op deze locaties nieuw zijn. Het kan dan ook niet zo zijn dat bewoners om die reden verhuist. Hier kan uit worden afgeleid dat bewoners verhuizen vanwege de woonomgeving.<sup>15</sup>

#### *Houten-zuid*

De gemeente Houten onderzoekt met regelmaat de waardering van de bewoners voor het dorp. Uit de cijfers van 2006 blijkt dat de bewoners de woningen in Houten-Zuid met een 8,1 waarderen. Daarnaast geeft nog geen 10% van de bewoners aan dat zij zich ooit onveilig hebben gevoeld in hun eigen wijk. Ten slotte is er onderzocht of de mensen in de wijk zich gehecht voelen aan de wijk. Dit kwam in 2006 (toen een groot deel nog in aanbouw was) uit op 46% tot 48%. Daar in tegen geven zij wel aan (90%) dat zij zich medeverantwoordelijk voelen voor de buurt. De woonbuurt krijgt in Houten-Zuid minimaal een 7,6.<sup>16</sup>

### 4.4 Conclusie

Mensen beginnen zich pas vrij recent bezig te houden met de beleving van een situatie of een product. Beleving is een persoonlijk iets, maar één van de volgende zes groepen worden verdeeld:

- De levensverrijkers;
- De individualisten;

<sup>15</sup> <http://www.ruimtemonitor.nl/kennisportaal/default.aspx?menucomid=26&pid=34&id=4466&themeId=1>, Planbureau voor de Leefomgeving

<sup>16</sup> <http://www.houten.nl/over-gemeente-houten/feiten-en-cijfers/vergelijk-de-wijken/>, gemeente Houten

- De functionele planners;
- De zekerheidszoekers;
- De gezelligheidszoekers;
- De gemakzoekers.

Hierbij moet worden aangemerkt, dat mensen niet constant tot dezelfde groep behoren. De groep waar zij zich in bevinden kan per situatie verschillen.

Daarnaast is het zo dat

Bij de verschillende vormen van imagineering moet dus rekening mee worden gehouden dat mensen verschillend belevingen kunnen hebben en daardoor andere eisen kunnen stellen aan de situatie, naar gelang in welke groep zij zich op dat moment bevinden. Er moet dus voor worden gezorgd dat bij imagineering op al deze groepen wordt gericht.

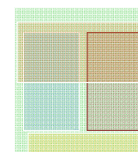
Volgens de omgevingspsychologie wordt de beleving door verschillende factoren beïnvloed. Zo hebben waarnemingen van de zintuigen en de ervaringen uit het verleden van de persoon een rol bij het bepalen van de beleving. Daarnaast hebben situationele factoren, sociale condities en culturele factoren ook betrekking op de beleving van mensen.

Als wordt gekeken naar de sociale interactie tussen mensen in VINEX-locaties komt naar voren dat deze hetzelfde is als in de rest van Nederland. Daarnaast hebben VINEX-bewoners niet meer de neiging te verhuizen (met uitzondering van de VINEX-uitleglocaties) ten opzicht van de rest van Nederland. Hieruit kan worden afgeleid dat de mensen tevreden zijn met hun wijk en deze prettig beleven.

Bouwstenen voor de analyse:

- Onderscheid belevingen.
- Beleving VINEX-locaties

## Hoofdstuk 5 Verkeersveiligheid



Volgens Maslov is veiligheid één van de basisbehoefte van de mens. Zo is in figuur 9<sup>17</sup> te zien dat veiligheid op de op één na laatste plaats in de piramide. Des te lager de behoefte staat, des te belangrijker wordt het gevonden door mensen.



Figuur: 14, piramide van Maslov

Aangezien verkeersveiligheid een onderdeel is van veiligheid wordt aangenomen dat de verkeersveiligheid ook een basisbehoefte.

Verkeersonveiligheid is een van de weinige gevaren van de mens. Verkeersveiligheid is een ander woord voor een veiligheid in het verkeer.

Cijfermatig is de laatste jaren een daling te zien in het aantal slachtoffers in het verkeer.

Dit wil echter niet zeggen dat mensen zich ook veiliger voelen. Naast de objectieve veiligheid dient deze beleving van veiligheid ook te verbeteren. Wetenschappers gebruiken de volgende definitie van veiligheid. “Een toestand of situatie die gekarakteriseerd wordt door adequate beheersing van fysieke, materiële of morele dreigingen, en die bijdraagt aan de beleving/waarneming zich beschermd tegen gevaar.”<sup>18</sup> Uit deze definitie blijkt dat er twee aspecten zijn in veiligheid, namelijk de feitelijke bescherming tegen gevaar en het gevoel van veiligheid.

Objectieve onveiligheid kan worden uitgelegd als werkelijke onveiligheid. Hieronder kan een verkeerde inrichting van een straat worden verstaan waardoor er ongelukken gebeuren.

In de onderzoeken die adviesbureau SOAB heeft uitgevoerd in de omgevingen van scholen in VINEX-locaties blijkt dat kinderen en ouders vooral een gevoel heeft van onveiligheid in het verkeer. Daarom wordt er voor dit onderzoek gekeken naar de subjectieve veiligheid.

<sup>17</sup> [http://itinzicht.nl/Denkwerk\\_Maslow.html](http://itinzicht.nl/Denkwerk_Maslow.html), It in zicht

<sup>18</sup> subjectieve verkeersveiligheid, wat is het en wat kunnen we ermee? Willem vlakveld, SWOV, verkeerskunde, 5/2009

## 5.1 Subjectieve verkeersonveiligheid

Subjectieve verkeersonveiligheid heeft betrekking op de persoonlijke gevoelens van mensen of naar de zorg voor zichzelf en/of anderen. Deze zorg komt voort uit eigen ervaringen en waarneming, contacten met anderen en/of informatie uit

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat hanteert de volgende definitie van subjectieve verkeersonveiligheid: “De beleefde mate van risico om betrokken te raken bij een verkeersongeval met als gevolg materiële en/of emotionele schade, en/of lichamelijk letsel of een dodelijke afloop. Oftewel de beleving van de verkeersonveiligheid.” (*Born: ministerie van verkeer en waterstaat, verkeersveiligheid: subjectief?!, mei 2005, J.F. Kessels*)

onder andere de media. Het blijkt echter wel dat wanneer de gevoelens reflecteert worden, deze gevoelens verminderen.<sup>19</sup>

Een belangrijk aspect bij subjectieve veiligheid is gedragadaptatie. Dit houdt in dat verkeersdeelnemers zich veiliger gaan gedragen als zij zich in een onveilige situatie bezitten. Daarentegen gedragen mensen zich onveiliger als mensen zich veiliger voelt. Dit kan zover gaan dat er zoveel gedragsadaptatie is dat de verkeersveiligheidswinst van een verkeersmaatregel verloren zou kunnen gaan. Dit geldt niet voor alle weggebruikers, maar heeft betrekking op de mensen die een kick zoeken en daardoor riskanter gedrag gaan vertonen.

Door dit alles is het niet wenselijk dat verkeersdeelnemers zich volledig veilig voelen in het verkeer. Hier door blijven de verkeersdeelnemers ook alert in het verkeer en nemen zij niet te veel risico's.

Subjectieve onveiligheid speelt een belangrijke rol bij het draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen en ook de naleving daarvan. Maatregelen die ander verkeersdeelnemers treffen en die daarbij gedrag tegen gaan dat als gevaarlijk wordt beschouwd, worden over het algemeen goed gewaardeerd. Maatregelen die inspelen op gedrag dat de verkeersdeelnemer af en toe zelf vertoond of wat de vrijheden beperkt, wordt minder gewaardeerd.

## 5.2 Conclusie

Verkeersveiligheid is de veiligheid die mensen in het verkeer ervaren. Hierbij is onderscheid te maken tussen twee verschillende soorten verkeersveiligheid:

- Objectieve verkeersveiligheid (is cijfermatig te onderbouwen)
- Subjectieve verkeersveiligheid (gevoelens van onveiligheid)

---

<sup>19</sup> subjectieve verkeersveiligheid, wat is het en wat kunnen we ermee? Willem vlakveld, SWOV, verkeerskunde, 5/2009

De subjectieve veiligheid heeft betrekking op de gevoelens en de beleving van verkeersdeelnemers. Deze vorm van verkeersonveiligheid heeft daarom betrekking op imagineering, aangezien imagineering een positieve beleving probeert te creëren. Imagineering kan dan ook veel kunnen betekenen voor deze vorm van verkeersonveiligheid.

Bouwstenen voor de analyse:

- Beleving verkeersveiligheid
- Subjectieve veiligheid





## II Analytischefase (Stap)



## Hoofdstuk 6

### Analyse

Om een beeld te krijgen, hoe imagineering zou kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen in VINEX-locaties, worden in dit hoofdstuk de bouwstenen die in de voorgaande hoofdstukken naar voren zijn gekomen verder uitgewerkt.

#### 6.1 Imagineering

Imagineering is voor de verkeerskundewereld een nieuw begrip. Dit houdt in dat het onbekend terrein is, maar ook dat bij imagineering veel kansen liggen. Imagineering is een creatief proces dat leidt tot een creatief product. Het eindproduct van imagineering is dan ook geen alles omvattende uitwerking. Aan een creatief proces kan ook geen planning worden gehangen, aangezien er een creatief proces wordt gevolgd, moet alles bij dit proces vaak nieuw bedacht worden, en dat kan tijd kosten.<sup>20</sup>

Imagineering richt zich niet zoals de huidige verkeerskundewereld op één specifiek probleem, maar probeert mensen ergens bij te betrekken. Imagineering richt zich daarnaast ook niet op rationele (meetbare) problemen, maar op het emotionele proces.<sup>21</sup> En probeert daarbij een positieve beleving te creëren. Door mensen (de vraagkant) ergens bij te betrekken kunnen zij zelf met oplossing komen voor problemen. Oplossingen die mensen zelf bedenken zullen door die mensen worden nageleefd, daarnaast zullen zij er voor zorgen dat andere mensen zich ook aan de maatregelen houden. Om mensen zover te krijgen dat zij zelf oplossingen gaan bedenken en andere mensen daar in mee proberen te krijgen, moeten deze mensen worden gestimuleerd. Dit stimuleren houdt in dat de betrokken personen “zingeving” (een drijfveer) krijgen. Het stimuleren van deze mensen kan doormiddel van het maken van een verhaal dat de mensen een richting geeft voor oplossing, maar wat genoeg ruimte laat voor de mensen om de oplossing zelf te bedenken. Door mensen te betrekken zullen zij zelf mee gaan werken aan bijvoorbeeld een betere schoolomgeving. De sociale controle wordt hoger en er ontstaan veiligere wijken en schoolomgevingen.

Bij imagineering gaat het er om dat mensen worden betrokken bij het proces en dat er aan het eind e van het proces een duidelijk en mooi verhaal is, waar ideeën die zijn ontstaan in naar voren komen, en waardoor mensen zich betrokken voelen

<sup>20</sup> Reinhard Scholten, Brand Strategist, ANWB, Masterclass imagineering, NHTV, 26 mei 2010

<sup>21</sup> Imagineering, het creëren van belevingswerelden, Diane Nijs en Frank Peters, uitgeverij Boom, Amsterdam, 2002

met het project. Daarnaast moeten de eindgebruikers zich er voor inzetten dat zij het project vorm te blijven geven, zodat mensen er trots op kunnen zijn op de schoolomgeving, zoals zij die hebben ontwikkeld en dat zij de schoolomgeving steeds verder blijft ontwikkelen.

### *Conclusie*

Om er voor te zorgen dat mensen een veiliger gevoel krijgen in het verkeer, wil imagineering inspelen op de beleving van mensen. Dit kan in de imagineering op drie manieren:

- Een mooie omgeving maken. (wow, wat mooi)
- De omgeving aanpassen op de beleving. (daar wil ik bij zijn)
- De mensen betrekken. (wow, ik wil meedoen)

Aan de hand van deze drie vormen van imagineering kan een positieve beleving van de eindgebruiker worden gecreëerd. Daarbij is het bereiken van de derde vorm het moeilijkst, aangezien daar geen materiële waarden aan zijn verbonden. Men moet dus zorgen dat er tot de verbeelding wordt gesproken door middel van immateriële waarden.

Door het betrekken van de vraagkant kan naar een mooi verhaal worden gewerkt, waar alle eindgebruikers zich verbonden mee voelen.

## **6.2 Omgeving**

Als alle schouwen naast elkaar worden gelegd valt op dat de meeste wijken erg functioneel zijn ingericht en dat zij weinig uitstraling hebben. Als door de wijken heen wordt gereden lijkt het erop dat de mensen hier wonen om te wonen en vanwege de gunstige ligging. Maar de mensen komen er niet wonen, omdat de wijk een bepaald thema of verhaal heeft. Kortom mensen hebben weinig binding met de wijk. Dit komt naar voren uit de vragenlijsten (zie bijlage 6) die buurtvertegenwoordigers hebben beantwoord (zie bijlage 7)

Er kan worden aangenomen dat als mensen wel binding hebben met een wijk of schoolomgeving, zij zich ook zullen inzetten voor een wijk of schoolomgeving om deze beter en veiliger te maken.

Uit een onderzoek van het Nederlandse Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkhuysvesting (NIROV) blijkt dat door een daling van de Nederlandse bevolking er in Nederland straks woongebieden zullen zijn die minder aantrekkelijk en die deels zullen leeglopen. Uit het onderzoek van NIROV blijkt dat sommige steden zich hier geen zorgen om hoeven te maken. Dit zijn de

universiteitssteden en steden met een historische binnenstad.<sup>22</sup> Als naar steden wordt gekeken komt naar voren dat dit juist de steden zijn die een verhaal hebben (een historische binnenstad) of waar mensen binding mee hebben (vanuit de studententijd).

### Schoolomgevingen in VINEX-wijken

In VINEX-locaties wonen veel mensen. Dit komt door het hoge aantal woningen in een dergelijke wijk. In de beleidsstukken voor VINEX-locaties staat dat er in VINEX-locaties minimaal 30 woningen per hectare zouden moeten worden/zijn gebouwd.

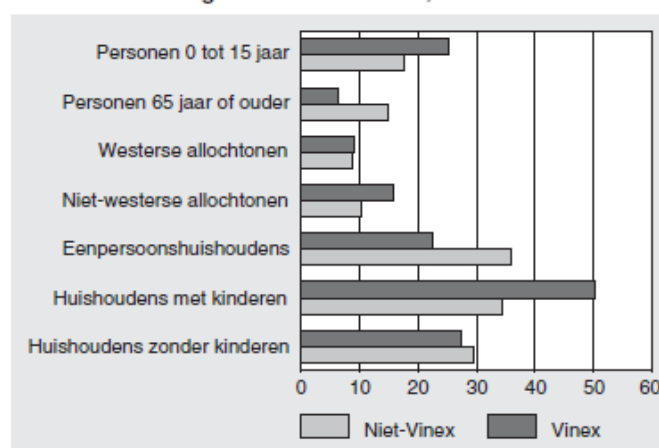
Dit hoge aantal woningen in VINEX-locaties zorgt er voor dat er veel mensen kunnen wonen. Eind 2008 woonde er 712 duizend mensen in VINEX-locaties. 61% van de mensen in deze wijken was toen jonger dan 45 jaar. Daarnaast is 25% (zie figuur 11) van het

totaal aan VINEX-bewoners jonger dan 15 jaar. Dit komt neer op ongeveer 175 duizend kinderen. Een groot deel van deze kinderen (de kinderen tussen de 4 en 12 jaar) gaan naar een basisschool.<sup>23</sup>

Deze kinderen gaan dagelijks naar school. In een ideale situatie zouden al deze kinderen op een veilige manier naar school moeten kunnen. Dit is echter vaak niet het geval.

In veel VINEX-locaties zijn basisscholen gebouwd, maar deze waren niet berekend op het grote aantal kinderen. Daar ondervinden de VINEX-locaties nu de problemen van. Door de hoeveelheid kinderen die elke morgen naar school moeten, en de inpassing van de school in de wijk ontstaan er chaotische situaties rondom de scholen. De scholen waren al vrij krap in de omgeving ingepast, wat al voor enige problemen zorgde. Maar door het groeiende aantal kinderen in de wijken en de uitbreidingen die daarna plaats moesten vinden werden de problemen rond de scholen alleen maar groter.

Aandeel personen woonachtig in wel of geen Vinexbuurten naar enkele demografische kenmerken, 2007



Figuur: 15, aandeel woonachtige in VINEX-locatieis

<sup>22</sup> Het wordt vechten om studenten, Zij gaan uitmaken welke steden groeien of krimpen, Oscar Vermeer, NRC next, 22 april 2010

<sup>23</sup> Vinex-bewoners zijn geen doorsnee stedelingen, Bert Reats, CBS, bevolkingstrends, 4<sup>e</sup> kwartaal 2008

### *VINEX-onderzoeken versus imagineering*

De huidige onderzoeken die in VINEX-locaties zijn gedaan richten zich op het bestaande.

Zo komt er onder andere uit de onderzoeken naar voren in hoe groot het autobezit is in de locaties en wat de gemiddelde afstanden zijn van de woningen naar verschillende voorzieningen. Er is één onderzoek wat is na gegaan hoe de bewoners de VINEX-kwaliteit beleven.<sup>24, 25, 26, 27,28</sup> De onderzoeken richten zich op cijfers en trekken daar de conclusies uit. Voor imagineering is dat niet voldoende.

Het ruimtelijk planbureau voor de leefomgeving heeft wel onderzoek gedaan naar de beleving van bewoners in nieuwbouwwijken (dus niet alleen de VINEX-locaties). Dit onderzoek richtte zich op het gevoel van saamhorigheid en op de gevoelens van onveiligheid in de locaties. Het onderzoek richtte zich op twee zeer specifieke elementen, waar vrij gemakkelijk naar te vragen is aan de bewoners.<sup>29</sup> Imagineering is benieuwd naar de totale beleving van de mensen.

Imagineering richt zich niet op het aantal auto's of op een bepaalde afstand. Imagineering richt zich op de verbeelding en denkt vanuit de verbeelding. Dit is dus een gehele andere kijk op VINEX-locaties, dan waar de huidige onderzoeken zich op hebben gericht. Een imagineer kan met dergelijke onderzoeken wel duidelijk na gaan waar de inspiratie vandaan komt om een proces op te starten. Het kan dus zo zijn dat de imagineer hier inspiratie uit kan halen, wat hem helpt bij het creatieve proces. Een imagineer zal echter meer nodig onderzoek nodig hebben om tot een goed eindproduct te kunnen komen. Een imagineer wil weten wat een bepaalde VINEX-locatie uniek maakt, en zal een duidelijk beeld willen hebben van de uitstraling van de locatie. Daarnaast moet een imagineer weten wat de bewoners graag willen om ze daarmee te kunnen betrekken bij het proces.

---

<sup>24</sup> Johan van Iersel, Gooitske Marsman, Vinex-kwaliteit door de ogen van bewoners, RIGO Research en Advies BV, 1999

<sup>25</sup> Hans Hilbers, Danielle Snellen, Arno Hendriks, Evaluatie mobiliteitsconsequenties VINEX-locaties, een tussenstand, 26 november 2004, Zeist

<sup>26</sup> Danielle Snellen, Hans Hilbers, Arno Hendriks, Nieuwbouw in beweging, een analyse van het ruimtelijke mobiliteitsbeleid van VINEX, NAI uitgevers Rotterdam, Ruimtelijk planbureau, Den Haag, 2005

<sup>27</sup> RIGO Research en Advies BV te Amsterdam OTB Delft, Ministerie VROM Evaluatie Verstedelijking VINEX 1995 tot 2005, eindrapport, januari 2007

<sup>28</sup> Ruimtelijk planbureau, Vinex! Een morfologische verkenning. Rotterdam / Den Haag; NAI uitgevers / Ruimtelijk Planbureau, 2006

<sup>29</sup> <http://www.ruimtemonitor.nl/kennisportaal/default.aspx?menucomid=26&pid=34&id=4466&themeId-1>, Planbureau voor de Leefomgeving

Aan de hand van het gene dat de wijk uniek maakt en de wens van de bewoners kan de imagineer een verhaal maken waar deze punten een basis voor kunnen zijn.

### *Conclusie*

De huidige VINEX-locaties hebben een zakelijke en strakke uitstraling. Als naar deze locaties wordt gekeken vertellen deze geen verhaal, of wordt een thema van een wijk niet duidelijk. Hierdoor hebben de bewoners geen aparte binding met de wijk, anders dan het huis dat zij hebben gekocht.

Uit onderzoek blijkt dat de locaties zonder verhaal of iets unieks in de toekomst moeten opletten dat het geen spookwijken worden. Het blijkt namelijk dat de toekomstige generatie in oude steden, of in universiteitssteden wil wonen. Dit zijn steden waar zij binding mee hebben of die een verhaal uitstralen.

Het is dus voor de VINEX-locaties van belang dat de betrokkenheid vergroot wordt en dat de bewoners trots kunnen zijn op het unieke verhaal van hun wijk. Om dit te kunnen bewerkstelligen doormiddel van imagineering zijn er meer onderzoeken nodig naar de beleving van mensen in de VINEX-locaties.

### **6.3 Gedrag**

Beleving van mensen is iets wat niet tastbaar is. Het hangt onder andere af van gevoelens, waarnemingen van de zintuigen en ervaringen uit het verleden. Dit is dus voor elk persoon anders op elk moment. Toch zijn mensen onder te verdelen in zes verschillende groepen waar zij op elk moment ondervallen. Deze groepen zijn terug te vinden in hoofdstuk 4.

### *Vragenlijst*

Om een beeld te krijgen van de beleving in de verschillende VINEX-locaties zijn er in de verschillende locaties vragenlijsten naar buurtvertegenwoordigers verstuurd. Deze vragenlijst in terug te vinden in bijlage 6. Om een beeld te krijgen van de beleving zijn er per locatie één of meerdere personen bevraagd. Het aantal bevraagde personen hing af van de omvang van de wijk, er is aan één persoon per tweeduizend inwoners gevraagd een lijst in te vullen. In bijlage 7 zijn de teruggezonden vragenlijsten te vinden. In figuur 16 staan enkele antwoorden.

vraag	Ypenburg, Bosweide	Ypenburg, Morgenweide	Ypenburg, Morgenweide	Ypenburg, Waterwijk	Chassé Park	Overkroeten	Watreingse Veld
Wat is het verhaal van de wijk?	Het was vroeger het oude bos rond het vliegveld van de Landmacht	Het is een oude vliegveld	Na sluiting van het vliegveld heeft men het terrein gebruikt voor in hoofdzaak bouwen van woningen	Hier is veel water, dat is mooi, maar er is te weinig groen.	Men communiceert voorturend, dat dit een wijk met allure is.	De wijk heeft een duurzaam karakter.	Het Wateringse Veld is ingedeeld in het Hoge Veld en Lage Veld deze zijn verbonden met een brug genaamd "Brug over het hemelwater".
Wordt er iets gedaan met het verhaal achter de wijk?	Er is veel groen.	nee	Enigszins. Met de bebouwing is men uitgegaan van de bestaande structuur van het vliegveld.	In ons geval Ja! Er is veel water in de buurt	De bouw van de verschillende gebouwen in een parkachtige omgeving.	nee	Nee, thema was er later dan de inrichting van de wijk.
Wat maakt de wijk uniek?	De bosrijke omgeving, de stijl van huizen en de inrichting van de wijk zelf.	Redelijk veel groen	De grote verscheidenheid aan allochtone en autochtone bewoners	Geen idee	Midden in de stad, heel rustig.	Niets	Het Wateringse Veldse Bomenmuseum
Zijn er problemen bij de schoolomgevingen?	Er zijn geen scholen in de wijk zelf	Te hard rijden, niet goed kijken	Oversteken, snelheid, parkeergedrag.	Ja zoals te verwachten was	Er zijn geen scholen in de wijk zelf	In de directe nabijheid van de school niet, in- en uitgang zijn niet aan de onslutingswegen	Door de hoeveelheid zgn auto's bij de aanvang van de school ontstonden er verstoppingen en onveilige situaties in de straten van de scholen.
Hoe is de sociale cohesie in de wijk?	Door de kinderen spreken veel mensen elkaar	Weinig.	Er is sprake van een redelijke samenhang.	niet echt.	Ouderen hebben meer betrokkenheid dan de jongeren die er wonen.	Nee, dit is echter kenmerkend voor een Vinex locatie..	Ja

Figuur: 16, antwoorden vragenlijsten

Uit de antwoorden in de vragenlijsten komen verschillende punten naar voren:

- De VINEX-locaties hebben allemaal iets apart, de ene is erg gericht op het energie gebruik en een ander is omringd door water. Echter wordt hier verder niets meegedaan. Er zijn activiteiten en bijeenkomsten die het unieke van de wijk onderstrepen.
- De wijken hebben allemaal een verhaal waar de wijk mee is ontstaan, deze komt naar voren in de visie van de wijk. Hier wordt echter niets mee gedaan toen de wijken eenmaal waren aangelegd.
- De betrokkenheid in de VINEX-locaties is minimaal. Als er een evenement wordt georganiseerd wat de bewoners leuk vinden is de opkomst hoog, maar zodra er een inspraakavond is of iets dergelijks is de opkomst laag.
- Bij de scholen spelen dezelfde problemen. Er wordt gezegd dat er te hard wordt gereden in de omgeving van de scholen. Uit andere onderzoeken van<sup>30</sup> [www.octopusplan.nl](http://www.octopusplan.nl) blijkt echter dat het hierbij over het algemeen niet gaat over feitelijk te hard rijden, maar hebben mensen het gevoel dat er te hard wordt gereden.
- In alle VINEX-locaties wordt aangegeven dat er veel problemen zijn met het parkeren van auto's in de locaties.
- De sociale samenhang in de wijk is vrij laag. Met name de jongere generatie spreken elkaar niet veel in deze wijken.
- De bewoners spreken elkaar zelden aan op wangedrag. Dit heeft betrekking op de sociale samenhang in de wijken die over het algemeen ontbreekt.

<sup>30</sup> [www.octopusplan.nl](http://www.octopusplan.nl), adviesbureau SOAB, Breda



Het ziet er naar uit dat de wijken zich niet op de bewoners richten. De verschillende groepen die er zijn onderscheiden in de beleving worden dan ook niet speciaal gefaciliteerd in de VINEX-locaties

### *Sociale netwerken*

Bij het toepassen van imagineering speelt betrokkenheid van de eindgebruiker de belangrijkste rol. Om die betrokkenheid te bewerkstelligen is het van belang dat mensen verhalen en belevingen aan elkaar doorvertellen, zodat meer mensen nieuwsgierig worden en ook betrokken worden bij het proces (imagineering 3.0). In de huidige samenleving lijkt dit moeilijker te worden, aangezien mensen elkaar minder spreken op straat en mensen minder tijd hebben voor elkaar maken om even bij te praten. Er is echter ook een andere kant aan de sociale cohesie. De techniek van tegenwoordig helpt mee aan het onderhouden van sociale netwerken en helpt zelfs om meer contacten te onderhouden, omdat er ook contact kan zijn op afstand. Voorbeelden van voren van technische hulpmiddelen die kunnen bijdragen aan het verspreiden van een verhaal voor een imagineerings-proces zijn, zie figuur 17:

netwerk	omschrijving
e-mail	Het versturen van post naar een ander e-mail account.
hyves	Hier kunnen mensen lid worden van elkaars hyves site en daar berichten achter laten.
facebook	Hier kunnen berichten worden geplaatst op de eigen site, waarna iedereen die lid is van de site de berichten te zien krijgt.
linkedin	Dit is een netwerk waar mensen elkaar op professioneel vlak kunnen ontmoeten.
twitter	hier worden berichtjes gestuurd naar iedereen die lid is van degene die de twitter schrijft.

Figuur: 17, sociale netwerken

Bij dergelijke hulpmiddelen geven mensen de verhalen aan elkaar door, als deze maar “goed” genoeg zijn. Het voordeel van deze netwerken is dat alle mensen die zich in verschillende groepen van de beleving bevinden de verhalen toch te lezen krijgen.

Door dergelijke hulpmiddelen kan de betrokkenheid van de eindgebruiker aanzienlijk worden vergroot. Dit zijn voor imagineering hulpmiddelen die zij kunnen gebruiken voor het proces. Deze hulpmiddelen moeten tijdens het proces van imagineering dan ook niet zomaar links blijven liggen. Het kan voor bepaalde processen handig zijn om via dit soort hulpmiddelen te werken.

### *Huizenprijzen*

Om een beeld te krijgen van een wijk en hoe men zich in deze wijk voelt is er voor dit onderzoek gekeken naar de huizenprijzen in de verschillende locaties en naar het aantal woningen dat te koop staat. In bijlage 8 staat voor elke woningtype een prijs per woning en is met deze prijs doorgerekend naar de prijs per vierkante meter, zie figuur 18.

	eengezinswoning prijs per m <sup>2</sup>	herenhuis/villa (hoek) prijs per m <sup>2</sup>	maisonnette / galerijflat prijs per m <sup>2</sup>	gemiddelde prijs
ypenburg	2500	3250	2091	2614
kroeten	1962	2809	2211	2327
wateringse veld	2227	2057	2327	2203
nieuw oosteinde	3005	2571	2582	2720
chasse veld		2301	2990	2645
houten zuid	2112	2727	2611	2483

Figuur: 18, huizenprijzen per m<sup>2</sup>

De prijzen van de huizen verschillen niet sterk per vierkante meter, hier valt dan ook niets uit op te maken. Wel is het opvallend dat in vijf van de zes locaties het percentage te koop staande woningen tussen de 3% en 5% ligt. Er is echter één wijk waar dit percentage lager ligt. In de wijk nieuw Oosteinde ligt dit percentage namelijk op slechts 1,5%. Hier kunnen geen harde conclusie uit worden getrokken, maar dit kan wel aangeven dat de bewoners die hier wonen tevreden zijn en minder gemakkelijk willen verhuizen, dan het gemiddelde percentage over de zes wijken van 3,2%.<sup>31</sup>

### *Conclusie*

In de VINEX-locaties is nog veel te winnen op het gebied van de beleving van de locaties. De betrokkenheid en sociale samenhang zijn in de locaties is niet optimaal en hier zou imagineering nog veel kunnen halen. Zeker omdat veel van de verkeersproblemen in de wijk betrekking hebben op een gevoel van verkeersonveiligheid.

Als wordt gekeken beleven de mensen de locaties als iets waar zij binding mee hebben, dit kan mede komen door het feit dat de verschillende groepen, die in de beleving worden onderscheiden, niet worden gefaciliteerd.

<sup>31</sup> www.funda.nl, NVM

Sociale netwerken zijn hulpmiddelen die door de huidige techniek worden aangedragen kunnen helpen bij het verspreiden van een verhaal, waardoor de betrokkenheid van de eindgebruiker vele malen groter kan worden. Dit zijn dan ook hulpmiddelen die de imagineer tijdens een proces niet links mag laten liggen.

De huizenprijzen zouden een beeld kunnen geven van de beleving van de bewoners van de wijk. Aangezien de prijzen en het procentuele aantal huizen per locatie redelijk gelijk is. Kan hier voor dit onderzoek geen verder waarde aan worden gehecht.

#### **6.4 Verkeersveiligheid in VINEX-locaties**

Uit verschillende onderzoeken van adviesbureau SOAB komt naar voren dat er in veel plaatsen verkeersproblemen zijn in de omgeving van basisscholen en op de routes naar de basisscholen toe. Verschillende van de onderzochte scholen liggen in VINEX-locaties. Het gaat hierbij om scholen in:

- Aalsmeer in de wijk Nieuwe Oosteinde;
- Den Haag in de wijk Wateringse Veld;
- Den Haag in de wijk Ypenburg;
- Heerhugowaard in de wijk stad van de zon;
- Eindhoven in de wijk Blixembosch;
- Purmerend in de wijk Weidevenne.

Bij deze onderzoeken is aan de kinderen gevraagd waar zij in de schoolomgeving of op de route naar school knelpunten ervaren. Deze knelpunten zijn in een later stadium aan de ouders voorgelegd, die er een score aan hebben gegeven en eventuele aanvullingen hebben gemeld. Aan de hand van deze score zijn de meest dringende knelpunten aan het licht gekomen, die zowel door kinderen als ouders worden ervaren.

Door de onderzoeken van de verschillende scholen naast elkaar te leggen is naar voren gekomen dat er verschillende knelpunten zijn die bij de meeste scholen voorkomen. Er is één knelpunt dat bij alle scholen voorkomt (behalve bij de school in Heerhugowaard). Zo hebben alle scholen parkeerproblemen rondom de school in en tijdens de schoolspits momenten. Daarnaast komt er uit de onderzoeken naar voren dat er bij veel scholen klachten zijn dat automobilisten te hard rijden in de omgeving van de scholen. Een derde knelpunt dat vaak terugkomt, is een chaotische situatie in de omgeving van de school door de drukte tijdens de spitsmomenten. Het laatste knelpunt dat vaak genoemd wordt, is een onveilige oversteek voor, of in de nabijheid van, de school waar automobilisten vaak geen voorrang verlenen.<sup>32</sup> Deze knelpunten hebben met name betrekking op

---

<sup>32</sup> Verschillende onderzoeken SOAB naar schoolomgeving, zie literatuurlijst achterin

de beleving van bepaalde situaties. Zo is een chaotische situatie een beleving van de verkeersdeelnemers.

De problemen bij de scholen hebben dus vooral betrekking op de drukte rondom de scholen en op het gedrag van automobilisten. Dit zijn problemen die met veel maatregelen en met handhaving opgelost zouden kunnen worden, maar de vraag is of de buurt bewoners dit wel zullen accepteren. Veel mensen zullen zich waarschijnlijk gaan verzetten tegen maatregelen. Daarnaast zijn de kosten voor handhaving en infrastructurele maatregelen over het algemeen vrij hoog.

Imagineering zou hier een oplossing kunnen zijn.

### *Conclusie*

De knelpunten die de betrokken personen ervaren bij in de schoolomgevingen hebben veelal betrekking op subjectieve onveiligheid. De mensen ervaren de problemen, maar als er naar het aantal ongevallen wordt gekeken in de bovengenoemde schoolomgeving zijn er nauwelijks ongelukken gebeurd.

Een van de grootste knelpunten bij de scholen is de chaotische situatie in de schoolomgevingen en de drukte. Dit zijn gevoelens die mensen hebben en dit heeft dus betrekking op de beleving van de mensen van het verkeer in de schoolomgeving. Imagineering speelt juist hier op in, en zou de beleving van de mensen kunnen verbeteren, waardoor zij de problemen niet meer ervaren.

## **6.5 Conclusie**

Imagineering wil door te beginnen aan de vraagkant de betrokkenheid van mensen bij een situatie vergroten. Imagineering probeert op deze manier in te spelen op de beleving van de mensen. Door mensen te betrekken zullen zij situaties positiever ervaren, omdat zij dan binding hebben met de situatie. Dit komt ook naar voren in de verwachting voor steden. Uit onderzoek blijkt dat steden met een verhaal, of een steden waar mensen binding mee hebben, een beter toekomst beeld hebben. Steden zonder verhaal hebben een grote kans op leeg loop als de omvang van de bevolking gaat dalen. Het is dus voor locaties van belang dat mensen betrokken zijn bij een locatie.

De beleving in de VINEX-locaties is over het algemeen niet goed te noemen. Dit komt mede door het feit dat de verschillende groepen die worden onderscheiden bij beleving, niet worden gefaciliteerd. De inrichting van VINEX-locaties komt wel deels overeen met de wensen van de functionele planner.

De verkeersproblemen die voorkomen in de schoolomgeving hebben grotendeels betrekking op de beleving van mensen in het verkeer. Het gaat hierbij om de subjectieve veiligheid. Dit is waar voor imagineering grote kansen liggen.

Imagineering kan door het creëren van een beleving veel betekenen voor de subjectieve veiligheid. Daarom kan het concept van imagineering voor veel problemen in de verkeerskunde wereld een oplossing bieden.



## III Ontwikkelingsfase (Sprong)





## Hoofdstuk 7

### **Vlucht: project aanpak**

Het huidige manier van denken kan de problemen in de verkeerskunde nauwelijks meer oplossen, omdat mensen vaak in de weerstand schieten als maatregelen wordt opgelegd zonder overleg met de eindgebruiker.

Tot nu toe heeft de verkeerskunde de maatregelen vaak zonder overeenstemming met de uitgebruiker opgelegd. Dit zijn vaak maatregelen die wel enig effect hebben, maar waar over het algemeen geen draagvlak voor is. Het komt zelfs voor dat gebruikers van een weg, waar de maatregel is getroffen, zich gaan verzetten tegen de maatregelen.

Met imagineering stappen we hier van het aanpakken van één specifiek probleem en gaan wordt er op een geheel andere wijze gedacht en wordt er een ander proces gevolgd om een beleving van de eindgebruiker te creëren, waardoor zij zich meer betrokken gaan voelen en zij zich veiliger voelen en gedragen in het verkeer.

Met een gemakkelijk voorbeeld is dit duidelijker te maken.<sup>33</sup> Als er een kinderfeestje is met 20 kinderen is dit vaak een chaotische situatie. Stel voor dat al deze kinderen rondrennen in een zaal en dat de begeleider de kinderen in één rij wil hebben. Als men dit zou doen op de manier dat de verkeerskunde werk zal men de kinderen op dragen in een rij te gaan staan, maar dit werkt vaak niet. De kinderen willen het niet en zullen zich er tegen verzetten. Als men het nu eens op een hele andere manier aanpakt en de kinderen een sprookje vertelt waarbij de hoofdrolspelers van het verhaal het “stoer” vinden om in een rij te gaan staan. Dan is de kans groot dat de kinderen dit ook leuk vinden en dat zij dit ook gaan doen en er zelfs een positief gevoel bij krijgen.

Als we iets dergelijk ook in de verkeerskunde willen bewerkstelligen is het noodzakelijk dat mensen op een hele andere manier naar oplossingen gaat zoeken. Men moet niet meer denken in problemen, maar men moet gaan proberen een positieve beleving van de gebruikers te creëren.

Om een beleving te creëren kan de omgeving gebruikt worden, maar dat alleen is niet genoeg om mensen te betrekken. De mensen moeten betrokken worden, waarna de omgeving daar op aan proberen te passen, zodat de beleving wordt versterkt en mensen zich er nog meer voor wil inzetten. Het gaat om een totaal pakket. Dit kan worden gezien als het schilderij dat het resultaat moet worden.

---

<sup>33</sup> Masterclass imagineering, Diane Nijs, NHTV, 26 mei 2010

## 7.1 Stappenplan

Voor dit project aanpak wordt een beeldspraak gebruik van het schilderen van een schilderij om de stappen duidelijker te maken. Hierbij is het schilderij het eindresultaat.

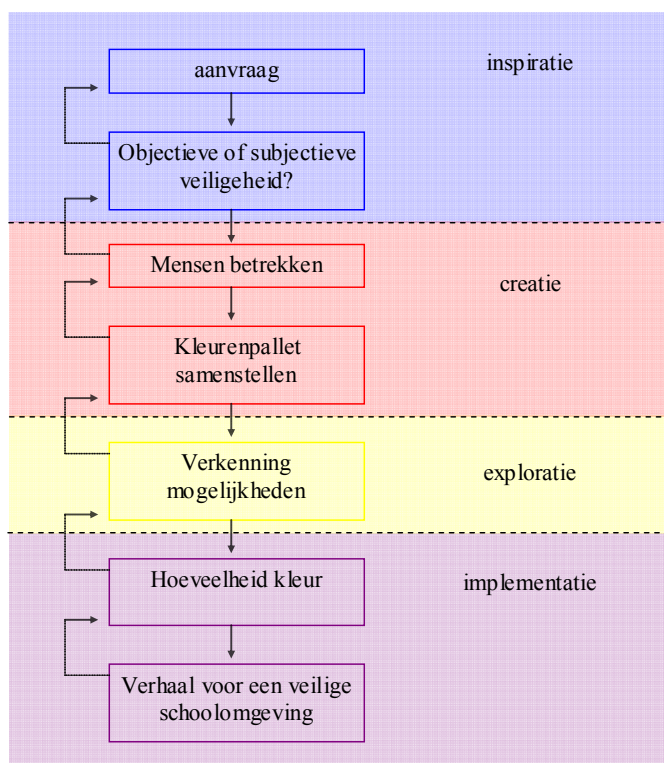
Dit geeft ook duidelijk aan dat het eindproduct van een project dat wordt gevolgd met imagineering tot een creatief eindproduct leidt. Imagineering heeft dan ook geen ambitie om tot een omvattende uitwerking te komen.

Welke verhaal dit “schilderij” verteld hangt af van vele verschillende factoren (locatie, bevolkingssamenstelling, soort school, etc.) en daarom zal het schilderij ook voor geen enkele school hetzelfde zijn. Om tot een schilderij te kunnen komen is de volgende aanpak nodig voor een project.

Imagineering bestaat uit vier deelprocessen die gevolgd dienen te worden om tot een goed resultaat te komen. Het gaat hierbij om:

- Inspiratie
- Creatie
- Exploratie
- Implementatie

Om een project te starten is er een vraag nodig naar het project. Voor dit rapport is er gekeken naar schoolomgevingen van basisscholen in VINEX-locaties. Bij een dergelijk project zal de vraag komen van een gemeente waar zich verkeersonveilige situaties voordoen bij school omgeving.



Figuur: 19, stappenplan

## *I Inspiratie*

Inspiratie is het begin van het proces van imagineering. Door mensen die geïnspireerd zijn kunnen andere mensen worden overgehaald om mee te werken aan het proces en ontstaat er een groep mensen die voor een goed eindresultaat willen gaan.

### Stap 1

Gemeenten moeten geïnspireerd zijn om een veilige schoolomgeving te creëren. Zij komen daarom met een vraag om een school omgeving veiliger te maken. Dit hoeft niet te zijn omdat er één gevaarlijk kruispunt is bij een school, of omdat er parkeerproblemen zijn bij een school. Men moet er voor gaan om de gehele omgeving van de school veilig te maken en daarbij moet men zich niet richten op één probleem. Bij deze stap komt naar voren waar het project zich op gaat richten en wat daarvan verwacht wordt, hierbij kan gedacht worden aan de kwaliteit van het eindproduct en of dit uit materiële of immateriële waarde bestaat..

### Stap 2

De volgende stap is het bekijken of imagineering wel een oplossing kan zijn. Dit houdt in dat bij veel basisscholen de knelpunten te maken hebben met de beleving van de mensen. Het gaat hierbij om de subjectieve veiligheid. Mochten er knelpunten zijn door de objectieve veiligheid en doel er zich veel ongelukken voor, dan zal eerder de inrichting van de weg moeten worden aangepakt. Dit is voor de imagineering geen mogelijkheid.

Als het duidelijk is dat de subjectieve veiligheid een probleem is, dan kan er verder worden gaan en kan er worden gekeken worden naar de volgende stap. Bij deze stap komt men bij de imagineering terecht en worden de “kleuren” voor het “schilderij” gemaakt.

## *II Creatie*

Om mensen zo ver te krijgen zodat zij zich ergens gaan bij betrekken moeten de mensen “zingeving” krijgen. Dit houdt in dat mensen moeten worden verleid om mee te doen aan het proces zodat zij mee kunnen werken aan het proces en zodat zij betrokken zijn met het eindresultaat.

Als mensen betrokken zijn, kunnen zij mee werken aan de creatie, dit wordt dan co-creatie. Een voorbeeld van een gemakkelijk oneliner die geregeld gebruikt wordt om mensen te betrekken is: “Maak het verschil”. Door een dergelijke oneliner worden mensen uitgedaagd mee te denken over het eindresultaat. Daardoor worden zij in het proces betrokken en als zij weten dat er met de ingebrachte input iets wordt gedaan hebben zij een drijfveer om mee te werken.



### Stap 3

Aan de persoon die in de eerste stap is begonnen met inspireren is het nu om mensen uit te dagen om mee te denken over het eindresultaat waar de eindgebruikers een positief gevoel bij hebben.

Het uitdagen van deze personen kan doormiddel van een goede slogan of een goed verhaal die betrekking heeft op de school en die de mensen uitdaagt mee te denken over het eindresultaat.

Om een groot draagvlak te creëren voor de voorstellen die in een later stadium komen is het van belang dat een groot deel van de eindgebruikers in dit stadium al wordt betrokken bij het proces.

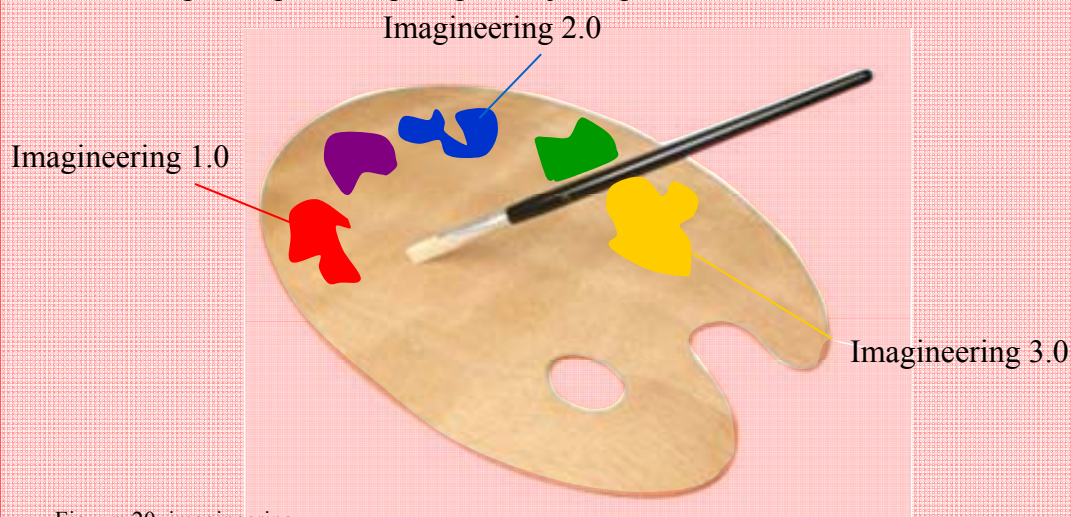
### Stap 4

De betrokken personen mogen in deze stap met ideeën komen om een positieve beleving te creëren. Het gaat er niet om dat mensen een oplossing aandragen voor één knelpunt, maar het gaat er om dat de mensen mogelijkheden aandragen die een positieve beleving in de schoolomgeving creëren. In principe kan hier alles bedacht worden en zouden er geen grenzen mogen worden opgelegd waar het concept op moet letten.

Als alle eindgebruikers hier bij worden betrokken, zal er met alle groepen die worden onderscheiden in het hoofdstuk beleving rekening worden gehouden.

Deze stap bevat om enkele brainstormsessies waarbij de betrokken personen ideeën mogen aandragen en waar ze met elkaar in discussie kunnen gaan, zodat er een breed gedragen concept wordt gemaakt waar iedereen naar toe wil werken.

“De ideeën die uit deze sessies naar voren komen, kunnen worden gezien als de “kleuren” op een “palet”. Op dit palet zijn de primaire kleuren de verschillende



Figuur: 20, imagineering

soorten van imagineering (zie figuur 13). De mengkleuren zijn de tussen vormen van imagineering, want er zijn natuurlijk ideeën die precies tussen de verschillende typen inzitten.

*Imagineering 1.0* staat voor het aanblik. Mensen krijgen hierbij het gevoel van “wow wat mooi”. Om dit te kunnen bewerkstelligen kan worden gedacht aan een mooi ontwerp van het schoolgebouw.

*Bij imagineering 2.0* wordt verder gekeken en wordt geprobeerd een beleving te creëren door de omgeving aan te passen. Bij deze vorm van imagineering willen mensen er graag bij zijn. Een voorbeeld hier kan zijn:

- De docenten de kinderen bij de ingang te verwelkomen met een brede glimlach;
- De schoolomgeving op een bepaalde manier inrichten die iedereen aanspreekt.

De derde vorm van imagineering en de meest uitdagende vorm is *imagineering 3.0*. Bij deze vorm is het de bedoeling dat mensen graag mee willen doen. Zij willen zich erbij betrokken voelen. Dit wordt gecreëerd door de mensen zingeving te geven. Bij deze vorm kan gedacht worden aan:

- Een actie waarmee kinderen voor iets kunnen sparen als zij met die fiets naar school komen.
- De ouders bepaalde lessen laten geven aan de kinderen, zo worden de ouders betrokken bij de school en weten zij wat er zich op school afspeelt. Daarnaast is het voor de school goed, omdat zij experts van bepaalde vakken les kunnen laten geven

### III Exploratie

Als we weten hoe we een nieuwe beleving kunnen creëren wordt er gekeken hoe dit ingepast kan worden. Hierbij moet niet worden gekeken hoe het oude en het nieuwe samen kunnen worden gebracht, maar moet er worden gekeken naar het nieuwe concept dat de beleving positief beïnvloed.

#### Stap 5

Door de co-creatie van de vorige stap zijn er enkele mogelijkheden naar voren gekomen die een beleving in de omgeving creëren. Bij deze stap moet met de betrokken mensen worden gekeken wat er mogelijk is. Hierbij moet het duidelijk zijn dat het niet alleen maatregelen zijn die de gemeente moet nakomen, maar zullen de betrokken zelf moeten mee werken om een veilige schoolomgeving te creëren.

Mocht men hier op één of andere manier niet aan uit komen, moet men naar de vorige stap terug gaan om met nieuwe ideeën te komen.



#### IV Implementatie

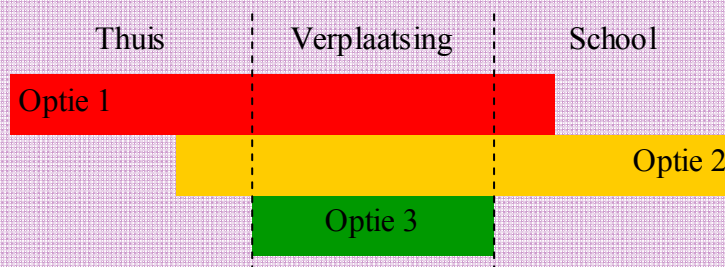
Hier moet het concept dat is gecreëerd worden uitgevoerd.

Als deze ideeën zijn de kleuren die later op het doek komen, maar het is nu nog niet duidelijk hoe en waar deze kleuren op het doek moeten komen om er een passend schilderij van te maken.

##### Stap 6

Aangezien elke school anders is en er bij alle scholen iets anders wordt verwacht van de verplaatsing tussen school en thuis, moet nu worden gekeken wat men hier verwacht. Deze verwachting zijn onder te verdelen in drie opties. Dit komt voort uit het feit dat beide locaties een eigen “DNA” hebben. Op een school draait het om het ontwikkelen van taal en rekenvaardigheden, lichamelijke opvoeding e.d. Thuis draait het om zorg, spelen en gezelligheid. Om een beeld te krijgen welke “kleuren” straks de overhand krijgen in het schilderij is het van belang om te weten waar mensen de meeste waarde aan hechten. En welke van de twee locaties zij het belangrijkste vinden tijdens de verplaatsing van en naar school. Hieruit komen dan 3 opties naar voren. Er is namelijk onderscheid in wat mensen verwachten van de verplaatsing.

- Optie 1: Thuis is dominant. Hierbij zien de mensen de verplaatsing en de school als een verlengde van het. Hierbij kan worden gedacht aan een montessorischool waarbij de ouders betrokken willen zijn. Deze mensen zullen het prettiger vinden om de kinderen op school af te zetten en daar mee te doen aan een gezamenlijk ontbijt.
- Optie 2: School dominant: Hierbij zien mensen de verplaatsing en thuis als een verlengde van de school. Bij een dergelijke optie kan men denken aan het thuis ophalen van de kinderen door de school en de kinderen onderweg te vertellen over de natuur waar zij langs lopen.
- Optie 3: Ten slotte kan het ook zo zijn dat de verplaatsing los wordt gezien van beide locaties. Hierbij kan gedacht worden aan de kinderen voor schooltijd af te zetten bij de tennisles waarna de tennisdocent de kinderen naar school brengt. Hierdoor zijn de kinderen op tijd op school en doen ze iets aan sport en hebben de ouders 's ochtends de tijd om rustig naar het werk te gaan.



Figuur: 21, dominantie

Aan de hand van deze kennis kan worden gekeken welke ideeën in aanmerking komen om de school omgeving veiliger te maken.

#### Stap 7

Nu bekend is welke ideeën (kleuren) er zijn en welke wat men verwacht (hoeveelheid verf) kan worden begonnen met het schilderen van een verhaal dat iedereen aanspreekt. Dit is een proces wat enige kennis en ervaring vraagt. Bij deze stap is een imagineer dan ook noodzakelijk. De imagineer voegt in het verhaal alle voorgaande stappen samen en kijkt wat voor de betreffende school omgeving het juiste verhaal is, waardoor de mensen zich betrokken gaan voelen bij de school en waardoor er een veilige schoolomgeving ontstaat binnen de wijk. Na dit proces is het voor de betrokken partijen niet afgelopen. De betrokkenheid van de eindgebruikers is het aan hen om de ideale beleving die nu wordt verteld in het verhaal (schilderij), uit te dragen en zich daarvoor in te zetten, zodat deze gecreëerde beleving er komt en er blijft.





## Hoofdstuk 8

### Casus

Om een beeld te geven van de werking van een proces met imagineering is de volgende hypothetische casus uitgewerkt.

#### 8.1 Werking van imagineering in een schoolomgeving

Voor deze casus wordt er uitgegaan van een school in de VINEX-locatie Ypenburg, aan de rand van de wijk Morgenweide. De wijk waar de openbare basisschool in staat is gebouwd op een oud vliegveld, maar de wijk doet daar vrij weinig mee.

Het enige dat hier aan doet denken is de structuur van de wijk.

Bij de scholen zijn veel problemen met het oversteken van kruisingen en zijn er veel auto's die 's morgens in de buurt van de school willen parkeren.

Om deze problemen door middel van imagineering op te lossen wordt er in deze casus niet gedacht in problemen, maar wordt er op een geheel andere manier naar de wijk gekeken, en wel naar de beleving.

##### Stap 1

Door de problemen bij deze school heeft de gemeente besloten iets te gaan doen aan de beleving van de school omgeving, zodat een positieve beleving van de weggebruikers kan worden gecreëerd. Daarbij is het duidelijk dat specifieke knelpunten niet worden opgelost, maar dat er voor wordt gekozen om een beleving te creëren.

##### Stap 2

Uit onderzoek is gebleken dat de problemen die worden ondervonden in de schoolomgeving bestaan door gevoelens van onveiligheid. Het gaat hier dus om subjectieve verkeersonveiligheid. Dit zou met een proces dat is gebaseerd op imagineering kunnen verbeteren.

##### Stap 3

Nu is het aan de gemeente om de eindgebruiker zover te krijgen dat zij mee gaan denken met het proces en dat zij mee gaan denken aan het eindresultaat.

Om deze personen te betrekken moeten de mensen een drijfveer hebben om mee te gaan denken. Zij moeten worden uitgedaagd om mee te denken.

Het gaat er om dat mensen door het verhaal meteen worden uitgedaagd om mee te denken over de school en de wijk. Bij deze school die ligt op een oud vliegveld kan daar gemakkelijk in worden verwerkt. Om mensen te betrekken is daarom voor deze casus de volgende slogan bedacht: "Help uw kinderen veilig naar de toekomst te vliegen!". Deze slogan geeft duidelijk aan dat het om de eigen kinderen gaat en mensen willen daar vaak bij betrokken zijn, daarnaast is het duidelijk dat het over veiligheid gaat en dat het ook over de toekomst van de

kinderen gaat. De toekomst heeft niet alleen betrekking op het vervolg onderwijs, maar ook op de gezondheid van de kinderen waarvoor meer beweging weer goed is.

Door deze slogan worden mensen uitgedaagd mee te denken aan een manier om de kinderen veilig van en naar school te laten gaan.

#### Stap 4

In deze stap worden de ideeën ingebracht door alle mensen die betrokken zijn. Om de betrokken personen een zetje te geven van een denk richting wordt er één wordt er een brainstorm georganiseerd.

Na deze sessie krijgt iedereen de gelegenheid om eigen ideeën aan te brengen, waarbij de gemeente aangeeft zelf niet met ideeën te zullen komen, zodat de betrokken extra gestimuleerd worden zelf met ideeën te komen. Alles mag bedacht worden, zelfs de functie van de school mag veranderen.

De ideeën die hieruit naar voren komen zijn:

- Kinderen eerder afmogen zetten op school en niet iedereen in het laatste kwartier voor schooltijd. (imagineering 1.0)
- Kinderen laten ophalen thuis in een treintje waar ze op vliegvelden de bagage mee verplaatsen of een ander vervoersmiddel dat betrekking heeft op een vliegveld. Zo kunnen de ouders de kinderen met een gerust hart alleen naar school laten gaan. Daarnaast is het voor de kinderen leuk om in een dergelijk treintje met vriendjes en vriendinnetjes naar school te worden gebracht. (imagineering 2.0)
- Ouders en kinderen laten ontbijten op school. De kinderen hoeven dan niet alles snel op te eten en te haasten, maar zijn al op school en kunnen daar rustig eten. Daarnaast hebben de ouders dan ook tijd om op tijd naar het werk te kunnen gaan of om met andere ouders te blijven ontbijten voor de gezelligheid. (imagineering 3.0)
- Bij de school een ontmoetingsplaats maken voor de ouders met koffie en dergelijke, zodat de sociale cohesie tussen de ouders beter wordt, waardoor mensen elkaar eerder aan zullen spreken op het gedrag. (imagineering 3.0)
- Om kinderen met de fiets naar school te laten komen moeten ze gestimuleerd worden, daarom wordt er een actie opgezet. Met deze actie kunnen kinderen hun stickers verdienen om hun fiets te versieren. Dit kan voor elke basisschool groep anders zijn. Bij de oudste groep kan het gaan om voetbal stickers en stickers van boybands, en voor de lagere groepen kunnen het stickers zijn van hun favoriete televisie programma. Aangezien sommige mensen te ver weg wonen om met de fiets te komen krijgen zij de stickers als zij carpoolen met 3 kinderen of meer, of wanneer zij door het schoolvervoer thuis worden opgehaald. (imagineering 3.0)

- Het organiseren van een fitness les voor ouders als zij de kinderen naar school hebben gebracht, met de voorwaarde dat de ouders wel op de fiets of hardlopend naar de school alvast de warming-up doen. (imagineering 3.0)

Deze ideeën worden in een laatste brainstormsessie met iedereen besproken en wordt nagegaan of iedereen zich hier voor in wil zetten. Tijdens deze sessie kunnen eventuele aanpassingen die naar voren komen worden meegenomen en meteen worden besproken.

#### Stap 5

In deze stap kijkt de gemeente met de betrokken partijen samen welke ideeën haalbaar zijn en wie welke ideeën uit gaat voeren. De gemeente is hierbij de partij die enkel subsidie kan geven voor het uitvoeren van ideeën, maar die niet zelf verantwoordelijk wordt voor het uitvoeren van de ideeën.

#### Stap 6

Om te kunnen bekijken wat de eindgebruikers van het eindproduct verwacht, is het van belang dat er wordt gekeken hoe zij tegen de school aankijken. Dit kan worden nagegaan in de vorm van een enquête, waarin naar voren komt wat zij dominant vinden. Het resultaat is dat de school dominant zou moeten zijn. De mensen willen graag dat de school zich ook bezig houdt met de verplaatsing tussen huis en school. Dit kan dan dus een onderdeel van het lesprogramma worden. De ouders geven daarnaast aan dat zij veel waarde hechten aan het op tijd kunnen vertrekken om naar het werk te gaan.

#### Stap 7

In deze laatste stap worden alle ideeën uitgevoerd. Als het goed is weet iedereen wat de bedoeling is van de nieuwe maatregelen, aangezien iedereen bij het proces betrokken is geweest.

Om deze ideeën uit te dragen is het van belang dat er een goed verhaal aan ten grondslag ligt, waar door mensen worden uitgedaagd de ideeën zelf verder uit te breiden.

Bij deze school zijn de “kleuren” die gebruikt mogen worden voor het “schilderij” de ideeën die naar voren zijn gekomen. De dominantie die uit de enquête naar voren is gekomen geeft aan hoeveel en van elke “kleur” gebruikt kan worden. Dit samen vormt een “schilderij” / het verhaal.

Het verhaal dat ten grondslag ligt voor een veilige schoolomgeving van deze school is als volgt.

Iedereen wil dat zijn of haar kinderen dagelijks veilig naar school kunnen, daarnaast wil de ouders de kinderen gezond opvoeden. Lichaamsbeweging is

daarvoor een basisbeginsel. Tevens wil iedereen 's ochtends de tijd hebben om tijdig en veilig naar het werk te kunnen gaan.

Daarom zijn er na een uitvoerig overleggen zijn er verschillende ideeën naar voren gekomen. Zo zullen de kinderen vanaf nu thuis, of op een centrale plaats worden opgehaald door docenten of een ouder van de school, die de kinderen mee naar school nemen, terwijl er onderweg les wordt gegeven over wat zij zien en over het verkeer. Zo kunnen de ouders rustig naar het werk, ontstaan er chaotische en stressvolle situaties in de schoolomgeving en krijgen de kinderen voldoende lichaamsbeweging en krijgen zij praktijkles.

Omdat de docenten buiten de lessen de kinderen halen en brengen, kunnen zij die tijd niet gebruiken voor andere noodzakelijke bezigheden. Daarom zullen alle ouders één keer per jaar een les geven over een onderwerp waar zij in gespecialiseerd zijn.

Voor de ouders die 's morgens meer tijd met hun kinderen willen doorbrengen komt er de mogelijkheid om in de school te ontbijten. Zo kunnen ouders elkaar leren kennen en hoeven zij zich niet te haasten met het ontbijt en de kinderen naar school brengen, want daar zijn ze al.

Doordat er minder chaotische situaties zijn, er minder autoverkeer is en er veel fietsers zijn wordt de beleving van de omgeving een stuk positiever. Omdat er minder auto's zijn zullen er minder problemen zijn met het oversteken en zijn geen chaotische situaties meer rond de scholen, wat de subjectieve veiligheid in de school omgevingen verbeterd.

## Hoofdstuk 9

### Landing: conclusie en aanbevelingen

#### 9.1 Conclusie

Imagineering is een nieuw begrip voor de verkeerskunde wereld. Met imagineering kan, doormiddel van het volgen van een creatief proces, een beleving worden gecreëerd. Bij imagineering wordt de eindgebruiker betrokken bij het proces, waardoor zij binding hebben met het eindresultaat. Bij de ultieme versie van imagineering is dit eindproduct een verhaal. Doormiddel van dit verhaal krijgen mensen binding met het project, waardoor zij zelf ook aan het denken worden gezet om het verder te ontwikkelen.

Beleving is het gene waar imagineering zich op richt. Imagineering kan deze beleving op drie verschillende manieren beïnvloeden. Het blijkt echter dat beleving van een moment of situatie niet voor ieder persoon hetzelfde is. Om hier enig beeld op te krijgen zijn mensen in zes verschillende groepen te verdelen. Kanttekening hierbij is dat mensen zich niet constant in dezelfde groep bevinden, maar dat zij op elk moment tot een andere groep toe te bedelen zijn. Het is aan de imagineer om alle verschillende groepen te faciliteren in het eindproduct.

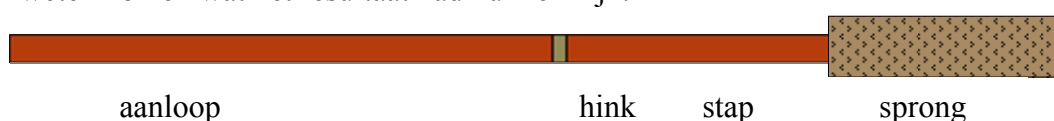
Op dit moment zijn de VINEX-locaties over het algemeen functioneel ingericht met een 'grid' structuur. Dit geeft een strakke en saaie uitstraling die niet uitnodigt tot creativiteit. Door deze uitstraling en door sociale cohesie hebben bewoners van VINEX-locaties weinig binding met de locaties. Dit is zonde, aangezien de woning degelijk gebouwd zijn en de locaties op centrale locaties liggen. Om te voorkomen dat de locaties niet leeg lopen door een gebrek aan binding met de locatie, kan imagineering helpen. Hetzelfde geldt voor de schoolomgevingen. Hier is weinig binding mee. Bewoners die geen kinderen hebben op de school hebben al helemaal geen binding. Imagineering zou hier door een verhaal de binding kunnen vergroten. Door daarnaast de mensen uit te dagen mee te denken over een veilige schoolomgeving, wordt de betrokkenheid vergroot, waardoor er meer draagvlak is om de schoolomgeving veiliger te maken.

Er moet wel in het oog worden gehouden dat imagineering een oplossing biedt door een beleving te creëren. Imagineering kan dus helpen de subjectieve onveiligheid, maar aan de objectieve onveiligheid kan imagineering niets doen.

Het in hoofdstuk 7 genoemde stappenplan voor een project zou een schoolomgeving veiliger kunnen maken door de betrokkenheid van de eindgebruiker te vergroten. Op deze manier kan zonder infrastructurele

maatregelen een schoolomgeving, waar er een gevoel is van onveiligheid, veiliger worden gemaakt.

Het stappenplan kan in grote lijnen worden vergeleken met een hink-stap-sprong. Hierbij moet gedacht worden aan de aanloop als inspiratie, de creatie en exploratie als de hink en de stap, en de sprong en de uiteindelijke landing als implementatie. Hierbij kan worden aangemerkt dat de afzet bij de hink een belangrijk onderdeel is van een goed resultaat. Ook kan men bij de hink en de stap nog bedenken dat zij de sprong niet durven te wagen, waarna men een stap terug kan gaan in het proces. Maar wie de grote sprong niet waagt, zal nooit te weten komen wat het resultaat had kunnen zijn.



Bij de aanpak zoals in het stappenplan is aangegeven, verandert de rol van de gemeente. In tegenstelling tot het verloop van een huidig proces, zal de gemeente bij deze aanpak de rol van een procestrekker krijgen, waarbij zij mensen moeten uitdagen. De gemeente komt in de stappen niet zelf met oplossing. Wel zouden zij eventueel enkele denkrichtingen aan kunnen dragen.

Imagineering zou voor de verkeerskunde veel kunnen betekenen op het gebied van subjectieve onveiligheid. Het vergt echter wel een gehele nieuwe denkwijze van iedereen die aan het project meewerkt. Daarnaast moet ook in de gaten worden gehouden dat het een creatief proces is waar geen maatregelen uit voort komen voor één knelpunt. Imagineering kijkt naar meer dan alleen het knelpunt.

## 9.2 Aanbevelingen

Er is voor een goede implementatie van imagineering in verkeerskunde nog veel onderzoek nodig. Om imagineering naar een volgende stap te brengen zullen er ook mensen moeten zijn die de huidige denkwijze los durft te laten. Als men de beleving van mensen wil aanpassen doormiddel van imagineering, moet men ook beseffen dat het een creatief proces is dat niet te plannen is. Daarnaast zal een dieper onderzoeken naar de beleving van mensen gewenst zijn. Hierbij zal dan ook beter moeten worden gekeken naar de groepen die worden onderscheiden bij de beleving, zodat hier beter op ingespeeld kan worden.

Om imagineering in de verkeerskunde te kunnen implementeren zou er een pilot moeten worden gedaan, waarin wordt gekeken hoe imagineering het best kan worden geïmplementeerd in de verkeerskunde. Daarmee kan worden gekeken of het stappenplan werkt in de praktijk, of dat er wijzigingen nodig zijn voor een goede implementatie.

Dit rapport kan worden gezien als een eerste stap die gezet wordt naar het implementeren van imagineering in de verkeerskunde. Zo zou met imagineering de subjectieve onveiligheid in schoolomgevingen, in VINEX-locaties, worden gebeterd. Doordat de beleving van de eindgebruikers op een positieve manier wordt beïnvloed. Door mensen vanaf het begin te betrekken bij het proces zal er draagvlak zijn voor de oplossingen en zullen mensen er samen voor zorgen dat de omgeving voldoet aan hun ideale wensbeeld van een schoolomgeving.

Dit rapport is een stap in de nieuwe wereld van imagineering in de verkeerskunde, waar naar mijn mening heel veel te winnen is voor de verkeerskunde.





## Literatuurlijst

### Internet

#### *Algemeen*

<http://static.managementboek.nl/pdf/9789053528365.pdf>, proloog: imagineering als managementinstrumentarium voor de beleveniseconomie

<http://www.doornroos.com>, Doornroos imagineers

<http://www.ikcro.nl>, IKRCO

<http://maps.google.nl>, Google

<http://www.ruimtemonitor.nl/kennisportaal/default.aspx?menucomid=26&pid=34&id=4466&themeId-1>, Planbureau voor de Leefomgeving

<http://www.funda.nl>, NVM

<http://geld.nl.msn.com/nieuws/article.aspx?cp-documentid=151989192>, Microsoft

<http://www.dorp-engelen.nl/haverleij.htm>

Google Earth, Google

#### *VINEX wijken*

[http://vinex-locaties.nl/Infocorner/wat\\_is\\_vinex.htm](http://vinex-locaties.nl/Infocorner/wat_is_vinex.htm), BIJN Solutions

[http://vinex-locaties.nl/Infocorner/Vinex\\_locaties.htm](http://vinex-locaties.nl/Infocorner/Vinex_locaties.htm), BIJN Solutions

[http://www.vinex-locaties.nl/Infocorner/wat\\_is\\_vinex.htm](http://www.vinex-locaties.nl/Infocorner/wat_is_vinex.htm), BIJN Solutions

<http://www.ruimtemonitor.nl>, Planbureau voor de Leefomgeving

#### *Onderzoeken schoolomgevingen*

<http://www.octopusplan.nl>, adviesbureau SOAB

*Onderzochte VINEX-locaties*

<http://www.aalsmeer.nl/00053.asp>, gemeente Aalsmeer

[http://www.kerkopypenburg.nl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=14&Itemid=28](http://www.kerkopypenburg.nl/index.php?option=com_content&task=view&id=14&Itemid=28), Protestantse Wijkgemeente Ypenburg

<http://www.ypenburgschecourant.nl/archive/Smits.pdf>, Ypenburgsche Courant

[http://roonline.denhaag.nl/1CA46268-A826-4036-8284-444FE5616B9F/t\\_NL.IMRO.0518.BP0172BWateringZd-50VA\\_2.2.html](http://roonline.denhaag.nl/1CA46268-A826-4036-8284-444FE5616B9F/t_NL.IMRO.0518.BP0172BWateringZd-50VA_2.2.html), gemeente Den Haag

[http://roonline.denhaag.nl/1CA46268-A826-4036-8284-444FE5616B9F/t\\_NL.IMRO.0518.BP0172BWateringZd-50VA\\_3.8.html](http://roonline.denhaag.nl/1CA46268-A826-4036-8284-444FE5616B9F/t_NL.IMRO.0518.BP0172BWateringZd-50VA_3.8.html), gemeente Den Haag

[http://roonline.denhaag.nl/1CA46268-A826-4036-8284-444FE5616B9F/t\\_NL.IMRO.0518.BP0172BWateringZd-50VA\\_2.3.html](http://roonline.denhaag.nl/1CA46268-A826-4036-8284-444FE5616B9F/t_NL.IMRO.0518.BP0172BWateringZd-50VA_2.3.html), gemeente Den Haag

[http://www.vrom.nl/Docs/beleid\\_met\\_burgers/infoblad\\_4.pdf](http://www.vrom.nl/Docs/beleid_met_burgers/infoblad_4.pdf), Ministerie van VROM

<http://www.classic.archined.nl/news/0011/chasse.html>, Archined

<http://www.houten.nl/over-gemeente-houten/feiten-en-cijfers/vergelijk-de-wijken/>, gemeente Houten

**Boeken**

Diane Nijs en Frank Peters, *Imagineering, het creëren van belevingswerelden*, uitgeverij Boom, Amsterdam, 2002

Walter van Calseyde, *Het Chassé Park in vogelvlucht*, gemeente Breda, 2004

**Rapporten**

RIGO Research en Advies BV te Amsterdam OTB Delft, Ministerie VROM *Evaluatie Verstedelijking VINEX 1995 tot 2005, eindrapport*, januari 2007

Danielle Snellen, Hans Hilbers, Arno Hendriks, Nieuwbouw in beweging, een analyse van het ruimtelijke mobiliteitsbeleid van VINEX, NAI uitgevers Rotterdam, Ruimtelijk planbureau, Den Haag, 2005

Ruimtelijk planbureau, Vinex! Een morfologische verkenning. Rotterdam / Den Haag; NAI uitgevers / Ruimtelijk Planbureau, 2006

Gemeente Houten, integraal programma van Eisen Houten-VINEX 2001, 5 februari 2002

Derks Stedenbouw b.v., Grontmij. Utrecht b.v., Bureau Goudappel Coffeng b.v., Tuin- en Landschapsarchitekten buro Utrecht b.v., BRO Adviseurs, Houtens Ontwikkelingsbedrijf (projectleiding), conceptueel structuur model Houten, gemeente Houten, 10 november 1995

Gemeente Breda, Stedenbouwkundigplan De Kroeten, Gemeente Breda, juli 2008

Hans Hilbers, Danielle Snellen, Arno Hendriks, Evaluatie mobiliteitsconsequenties VINEX-locaties, een tussenstand, 26 november 2004, Zeist

J.F. Kessels, verkeersveiligheid: subjectief?!, ministerie van verkeer en waterstaat, mei 2005

Johan van Iersel, Gooitske Marsman, Vinex-kwaliteit door de ogen van bewoners, RIGO Research en Advies BV, 1999

### **Nota's**

Rijksoverheid, Nota Mobiliteit, Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid, Ministerie Verkeer en Waterstaat en ministerie van VROM, 2004

Rijksoverheid, Nota Ruimte, Ruimte voor Ontwikkeling, Ministerie van VROM, 2004

Rijksoverheid, Actualisering Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra, Ministerie van VROM, 1997

### **Publicaties**

Adriaan Walraad, Diane Nijs en J. de Haan, Kan verkeer tot de verbeelding spreken? Verkeerskunde, 2010

Bert Reats, Vinex-bewoners zijn geen doorsnee stedelingen, CBS, bevolkingtrends, 4<sup>e</sup> kwartaal 2008

Oscar Vermeer, Het wordt vechten om studenten, zij gaan uitmaken welke steden groeien of krimpen, NRC NEXT , donderdag 22 april 2010

Michael Persson, De stad moet radicaal anders, De Volkskrant, zaterdag 24 april 2010

Willem Vlakveld, Subjectieve verkeersveiligheid, wat is het en wat kunnen we ermee?  
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOW,  
Verkeerskunde, 5/2009

### **College's**

Mark van hagen, Door de ogen van de klant, NHTV, 26 maart 2010,

Diane Nijs, Professor Imagineering and Directeur van de Imagineering Academy, Masterclass imagineering, NHTV, 26 mei 2010

Reinhard Scholten, Brand Strategist, ANWB, Masterclass imagineering, NHTV, 26 mei 2010

### **Rapporten van SOAB**

Bart Christiaens, Veilig naar SchoolMonitor Den haag, cluster Ypenburg, adviesbureau SOAB, Breda, november 2007

Bart Christiaens, Veilig naar SchoolMonitor Den haag, cluster Wateringse Veld, adviesbureau SOAB, Breda, november 2007

Bart Christiaens, Veilig naar SchoolMonitor Den haag, cluster Leidschenveen, adviesbureau SOAB, Breda, november 2007

Jelger de Haas, Octopusplan, OBS De Nieuwe Wereld, Purmerend Weidevenne, adviesbureau SOAB, Breda, oktober 2008

Jelger de Haas, Octopusplan, Basisschool De Marimda, Purmerend Weidevenne, adviesbureau SOAB, Breda, oktober 2008

Jelger de Haas, Octopusplan, Brede School De Kraal, Purmerend Weidevenne, adviesbureau SOAB, Breda, oktober 2008

Jelger de Haas, Octopusplan, De Mikado, Aalsmeer, adviesbureau SOAB, Breda, februari 2010

Peter Veenbrink, Veilig naar De Vuurvlinder, Verkeersveiligheidsplan voor de nieuwe schoollocatie, adviesbureau SOAB, Breda, december 2007

### **Interviews/vragenlijst ontvangers**

Adriaan Walraad, docent verkeerskunde aan de NHTV, gesprekken over verkeerskunde in combinatie met imagineering

Chrit Jamin, Chassé Park, Breda, Oud voorzitter bewonersvereniging

Debbie Mollenvanger, Ypenburg, Bosweide, Den Haag, Secretariaat Bewonersvereniging Bosweide, Communicatie-functionaris en Voorzitter Vereniging van Eigenaren Appartementengebouw in de wijk

Joost Hermans, De Kroeten, Breda, Voorzitter Stichting Milieu en Leefklimaat de Kroeten

Cynthia Dumas, Ypenburg, Morgenweide, Den Haag, Secretaris Morgenweide

Dick Muijs, Ypenburg, Morgenweide, Den Haag, Voorzitter wijkvereniging Morgenweide

Harrie Theuws, Ypenburg, Waterwijk, Den Haag, Coördinator Preventieteam en momenteel waarnemend vz Bewonersinitiatief Waterwijk

Mario Ramirez Reyes, student Imagineering Academy aan de NHTV, gesprek over imagineering.



## Bijlage





## Bijlage 1 Definities

### *Imagineering:*

“De huidige consument is niet meer te vangen met slimme marketingtrucs en massaproductie, maar verlangt naar een meer persoonlijke en emotionele benadering.”(www.doornroos.com)

De imagineer is de creatief die tot taak heeft om in samenwerking met de technici, de infrastructuur (van attractieparken) een tot de verbeelding sprekende uitstraling te geven. (<http://static.managementboek.nl/pdf/9789053528365.pdf>)

Imagineering is voor de verkeerskunde een geheel nieuw begrip. Doordat men steeds meer door krijgt dat technische en fysieke oplossingen problemen niet geheel op kunnen lossen, kijkt men steeds meer naar andere manieren om het verkeersgedrag te beïnvloeden. Imagineering springt hier prima op in. Door imagineering kan men de beleving van de weggebruikers zo aanpassen, dat de keuzes die zij maken in het verkeer veiliger zijn dan voorheen (artikel Adriaan)

Imagineering is een geheel nieuwe manier van denken die zich richt op de beleving van mensen. Door doormiddel van imagineering de beleving van mensen te veranderen, kan een probleem in de beleving van mensen worden opgelost en niet zozeer met fysieke maatregelen.

### *Beleving:*

Elk persoonlijk ervaren bewustzijnsinhoud

(<http://www.mijnwoordenboek.nl/definitie/beleving>)

### *VINEX-locaties:*

Nieuwbouwwijken die vallen onder de vierde nota extra. Voor dit onderzoek wordt uitgegaan van wijken die gebouwd tussen 1995 en 2005 zijn. Hierbij gaat het om zowel in- als uitbreidingslocaties. (Het doel was 33% van de uitbreidingen van de woningvoorraad binnenstedelijk te realiseren)

### *Inbreidinglocaties:*

“Meer dan de helft van alle Vinex-nieuwbouwwoningen is gebouwd op een zogenaamde inbreidingslocatie binnen de verstedelijkingscontour van 1996, dus dicht bij de stedelijke centra”

Tot de categorie inbreiding mag volgens het officiële Vinex-beleid alleen nieuwbouw worden gerekend die is ontwikkeld binnen het bestaand stedelijk gebied van 1971, daarnaast gaat men ook uit van de nieuwbouw die is ontwikkeld binnen het bestaande stedelijke gebied van 1996.

(Nieuwbouw in beweging, een analyse van het ruimtelijke mobiliteitsbeleid van VINEX, Danielle Snellen, Hans Hilbers, Arno Hendriks, NAI uitgevers Rotterdam, Ruimtelijk panbureau, Den Haag, 2005)

*Uitbreidinlocaties:*

Is alles wat buiten de inbreidingen valt.

*Zingeving:*

Een synoniem daarvoor is drijfveer. Het gaat het hierbij waarom je iets doet.

## Bijlage 2 VINEX-beleid

De vierde nota ruimte (Vino) had als motto ‘Nederland in 2015. Daar wordt nu aan gewerkt.’ In deze nota stond de ruimtelijke kwaliteit centraal. Hiermee werd tegemoet gekomen aan de eisen die nieuwe bedrijven zouden stellen in een internationale context.

In deze nota werden verschillende gebieden aangemerkt als kanskaart van Nederland en werd aandacht besteed aan de economische groeikansen van Nederland. Ook kwam naar voren dat er een forse woningbouwopgave lag.

De Vierde Nota Extra (VINEX) borduurt voort op de vierde nota over ruimtelijke ordening uit 1988 maar er is het nodig aan toegevoegd.

De officiële titel is Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra, *op weg naar 2015*.

De belangrijkste verandering en opzichte van de voorgaande nota was de extra aandacht voor een vermindering van de belasting op het milieu. Dit kwam tot uiting in de relatie die werd gezocht met het beperken van de mobiliteitsbehoefte. Daardoor komt meteen één van de belangrijkste doelstelling van het VINEX-beleid naar voren, namelijk het terugdringen van het niet-noodzakelijke autogebruik. Daarnaast zou de ruimte die nodig was voor nieuwe woningen en nieuwe bedrijven eerst moeten worden gezocht in bestaand stedelijk gebied, daarna aan de rand van het stedelijk gebied en pas als laatste op afstand van stedelijke gebieden. VINEX ging uit van een verbetering van de lokale leefomgeving in met name steden en stedelijke regio's.

Om het autoverkeer in deze nieuwe wijken te beperken zou er vanaf het begin af aan goed openbaar vervoer beschikbaar zijn.

Daarnaast zouden bedrijven terreinen die zich voornamelijk richten op goederenbewegingen langs snelwegen moeten komen en bedrijventerrein met veel publieke aantrekkingskracht met name in de buurt van stations gelokaliseerd worden. Dit komt overeen met de compacte-stadbenadering waar de overheid in eerdere nota's over sprak.

In de Vierde Nota Extra werden al deze afspraken gemaakt voor de periode tot aan 2005. In 1999 is er een actualisering van VINEX geweest die afspraken maakt voor de periode tot aan 2010.<sup>34</sup>

“Het VINEX-beleid is een bundelingbeleid dat moet voorzien in de groeiende ruimtelijke behoefte van de bevolking aan huisvesting, werkgelegenheid en voorzieningen. Dit beleid streeft naar een zodanige ruimtelijke ontwikkeling dat de (dagelijkse) functionele relaties op het gebied van wonen, werken en verzorging zich op de schaal van het stadsgewest kunnen afspelen. Deze bundeling van functies moet het stedelijk draagvlak ondersteunen, verdere

<sup>34</sup> [http://www.ikcro.nl/geschiedenis\\_ro.htm](http://www.ikcro.nl/geschiedenis_ro.htm), IKCRO

verstedelijking van het landelijk gebied beperken en de groei van mobiliteit beheersen.”<sup>35</sup>

Dit bundelingbeleid had als belangrijkste aspect de ontwikkeling van VINEX-locaties. Bij de ontwikkeling van deze locaties werd uitgegaan van 2 principes, namelijk:

- *Nabijheid*: de bouw van nieuwe wijken zoveel mogelijk in al bestaand stedelijk gebied. Pas als dit niet meer mogelijk is mag er uitgeweken worden naar andere gebieden. Daarnaast wordt onder nabijheid ook een korte afstand tussen woning, werkplek en voorzieningen verstaan.
- *Bereikbaarheid*: Hieronder verstaat men het zo inrichten van de nieuwe locaties dat woningen, voorzieningen en werkgelegenheid op een zodanige afstand van elkaar worden gesitueerd dat de bereikbaarheid met de fiets of met het openbaar vervoer (OV) maximaal is. Door de locatie optimaal in te richten voor langzaam verkeer en voor OV kan een volwaardig alternatief worden geboden voor het gebruik van de auto. Daarbij moet men er wel op letten dat het openbaar vervoer tijdig wordt aangelegd, zodat de eerste bewoners meteen gewend raken aan het reizen met openbaar vervoer. Naast het faciliteren van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer wordt er op deze locaties ook een stringent parkeerbeleid gevoerd. Hierdoor hoopt men het bezit van een (2<sup>e</sup>) auto zoveel mogelijk te beperken.

Volgens de Vierde Nota Ruimte Extra zouden de nieuwe locaties aan verschillende eisen moeten voldoen.

*Ligging:*

- Ligging in een stadsgewest of een stedelijk centrum;
- Optimaal bereikbaar met openbaar vervoer;
- Optimaal bereikbaar voor langzaam verkeer;
- In, of zo dicht mogelijk bij een bestaand stedelijk gebied.

*Inrichting van de locaties:*

- Goede ontsluiting met openbaar vervoer;
- Goede ontsluiting voor langzaam verkeer, goede voorzieningen;
- Samenhang tussen de functies (functiemenging);
- Stringent parkeerbeleid;
- Zo intensief mogelijk ruimtegebruik;
- Minimaal 30 woningen per hectare.

---

<sup>35</sup> Nieuwbouw in beweging, een analyse van het ruimtelijke mobiliteitsbeleid van VINEX, Danielle Snellen, Hans Hilbers, Arno Hendriks, NAI uitgevers Rotterdam, Ruimtelijk planbureau, Den Haag, 2005

### **Bijlage 3 Verkeer VINEX-locaties**

#### *OV*

In de VINEX-regio's is het openbaar vervoer beter dan buiten de VINEX-regio's. Dit geldt met name voor de inbreidingslocaties. In deze inbreidingslocaties worden ook meer kilometers met het openbaar vervoer gemaakt, zo is te zien in figuur 18. Daarnaast ligt het gemiddelde aantal afgelegde kilometers met het openbaar vervoer in VINEX-locaties hoger dan in de overige nieuwbouw locaties. Ten opzichte van de totale woningvoorraad is er nauwelijks een verschil tussen het aantal verreden kilometers met het openbaar vervoer in niet nieuwbouwlocaties en VINEX-locaties.<sup>10</sup>

#### *Fiets*

De VINEX-locaties zijn over het algemeen zo ingericht dat de fietsers hier overal gemakkelijk kunnen komen. Zo zijn er bijvoorbeeld fietsverbindingen gemaakt tussen verschillende wijken in een VINEX-locatie zodat fietsers zich gemakkelijk kunnen verplaatsen tussen de wijken. Voor de auto's zijn deze verbindingen er niet, waardoor zij om moeten rijden. Zo probeert men de automobilititeit terug te dringen. Een goed voorbeeld van een dergelijke inrichting van een VINEX-locatie is Houten Zuid.

Het is niet duidelijk of een dergelijke inrichting het autogebruik echt kan terug dringen. Het is gebleken dat mensen moeilijk uit de auto te krijgen zijn.<sup>36</sup>

#### *Auto*

Voor veel mensen is de bereikbaarheid een belangrijk aspect voor de vestigingsplaatskeuze. Daarbij willen bewoners dat de woning op een gemakkelijk manier bereikbaar is met de auto.

Daarnaast liggen veel VINEX-locaties in de buurt van snelwegen, waardoor mensen snel met de auto op de snelweg zitten, wat het gemak van het reizen met de auto van en naar VINEX-locaties vergroot.

Daarnaast was het doel van de VINEX-locaties om de afstand tussen de woning en het werk te verkleinen. Het blijkt echter dat bewoners van een VINEX-locatie zich niet per definitie richten op de stad die het dichtste bij ligt. Zo richten bewoners van Ypenburg zich ook op Rotterdam en Delft.<sup>37</sup> Uit het rapport Nieuwbouw in beweging<sup>34</sup> komt naar voren dat de automobilititeit en het autobezit het hoogst zijn bij de mensen die fulltime werken. Daarnaast hebben hoog opgeleide mensen met een parttime baan en kinderen ook een hoge automobilititeit.

<sup>36</sup> Nieuwbouw in beweging, een analyse van het ruimtelijke mobiliteitsbeleid van VINEX, Danielle Snellen, Hans Hilbers, Arno Hendriks, NAI uitgevers Rotterdam, Ruimtelijk planbureau, Den Haag, 2005, pagina 18

<sup>37</sup> Nieuwbouw in beweging, een analyse van het ruimtelijke mobiliteitsbeleid van VINEX, Danielle Snellen, Hans Hilbers, Arno Hendriks, NAI uitgevers Rotterdam, Ruimtelijk planbureau, Den Haag, 2005

Het autobezit ligt in de VINEX-locaties vele malen hoger dan het gemiddelde dat geldt voor de totale bevolking. Bij alle nieuwbouwbewoners samen ligt het autobezit op 62% tegenover 52% voor de totale bevolking. In figuur 18<sup>11</sup> is het aantal afgelegde kilometers per persoon per dag en het autobezit te zien per locatietype.<sup>11</sup>

VINEX-type	autobestuurders	openbaar vervoer	Lopen / fietsen	totaal	autobezit
VINEX inbreiding BSG71	14,7	6,1	2,6	30,0	49%
VINEX inbreiding BG96	19,0	3,7	2,7	35,1	60%
VINEX uitleg	20,9	4,0	2,7	38,7	67%
VINEX overig	19,9	4,8	2,8	38,5	67%
niet-VINEX inbreiding BSG 71	18,3	2,8	2,6	32,5	56%
niet-VINEX inbreiding BSG 96	20,8	3,0	2,9	38,4	65%
niet-VINEX overige uitbreiding	21,8	3,4	2,7	38,8	69%
totaal nieuwbouw	19,4	4,0	2,7	36,2	62%
totale woningvoorraad	16,3	4,6	3,0	32,2	52%

afgelegde afstand per persoon per dag (in kilometers) en autobezit van nieuwbouwbewoners per locatie

Figuur: 22

Er komt duidelijke naar voren dat men in VINEX-locaties meer kilometers aflegt (behalve bij de inbreidingslocaties binnen de contouren van 1971) dan het gemiddelde in de totale woning voorraad. Ook is te zien dat het gemiddelde autobezit in VINEX wijken hoger is dan in het gemiddelde van de totale woningvoorraad. Er komt echter ook naar voren dat het gemiddelde autobezit in VINEX-locaties iets lager ligt dan het gemiddelde autobezit in Niet- VINEX nieuwbouw locaties.

Daarnaast blijkt het totaal aantal afgelegde kilometers ook hoger is dan dat bij het gemiddelde van de totale bevolking, waarbij de bewoners van VINEX-locaties minder kilometers afleggen met de fiets of te voet.

Openbaar vervoer heeft alleen invloed op de automobilititeit als er een dienstregeling is waarbij het openbaar vervoer de halte geregeld aandoet. Maar een goed openbaar vervoerbeleid leidt tot minder lopen en fietsen.

### Parkeren

Het is algemeen bekend dat er in de VINEX-locaties grote problemen zijn met parkeren. Voor de bewoners is in veel locaties het gebrek aan parkeercapaciteit één van de grote bronnen van ergernis in deze locaties. De parkeernorm is bij de VINEX-locaties expres laag gehouden, om zo het autobezit laag te houden en dan met name het bezit van een tweede auto. Daarnaast proberen gemeenten men op deze manier het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te stimuleren in VINEX-locaties.

### Voorzieningenaanbod

De afstand die mensen voor hun dagelijkse basisvoorzieningen moeten afleggen, hebben ook een invloed op de automobilititeit en het autobezit in een wijk. Bij basisscholen blijkt dat naarmate de afstand groter wordt, het aantal kilometers te voet of met de fiets toeneemt. Een verklaring hiervoor kan zijn dat meer kinderen overblijven. Bij niet-werkende mensen hangt een grotere afstand tot de basisscholen echter wel samen met een hogere automobilititeit.

VINEX-type	supermarkt	basisschool	middelbare school	drogist	bakker	huisarts
VINEX inbreiding BSG71	280	300	500	400	300	320
VINEX inbreiding BG96	510	410	950	700	600	510
VINEX uitleg	720	410	1400	117	1210	730
VINEX overig	700	500	1300	850	810	670
niet-VINEX	570	410	1300	810	640	580
totaal nieuwbouw	510	400	1000	720	640	540
totale woningvoorraad	360	320	780	540	420	410

mediane afstand van woningen tot basisvoorzieningen naar locatietype (in meters)

Figuur: 23

In figuur 19<sup>12</sup> is te zien dat de mediane afstand van een woning tot een basisschool voor VINEX-locaties vrijwel gelijk is aan die afstand voor niet-

VINEX-loacties. Alleen voor de inbreidingswijken binnen de contouren van 1971 blijkt dat deze afstand korter is dan bij de andere wijken.<sup>38</sup>

*Bevolkingssamenstelling in VINEX-locaties*

VINEX-locatie zijn jonge locaties, dat blijkt ook uit de bevolkingssamenstelling in deze locaties: 61% van de bewoners van VINEX-locaties jonger dan 44 jaar. In de VINEX-locaties is zelfs een kwart van de bewoners jonger dan 15 jaar.

De samenstelling van de huishoudens in de VINEX-locaties bestaat daardoor ook uit veel gezinnen. Zo heeft de helft van de bewoners een gezin met 1 of meerdere kinderen.

Verder blijkt dat vrijwel alle huishoudens over een auto beschikken. In VINEX-locaties staan per huishouden 1,07 auto's geregistreerd.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Evaluatie mobiliteitsconsequenties VINEX-locaties, een tussenstand, Hans Hilbers, Daniëlle Snellen, Arno Hendriks, 26 november 2004

<sup>39</sup> Vinex-bewoners zijn geen doorsnee stedelingen, Bert Raets, Bevolkingstrends, 4e kwartaal 2008



## Bijlage 4 Schouw

### *Houten – Zuid, Houten*

Houten – Zuid is een VINEX-locatie is ten zuiden ligt van het oudere Houten. Op deze locatie is in 1995 begonnen met de bouw van 6000 woningen. Deze locatie is aangegeven in figuur 20. Door de bouw van de nieuwe woningen zal het aantal inwoners van de gemeente Houten groeien van 30.000 naar ongeveer 48.000.



Figuur: 24

Houten is voor veel mensen ook een ideale plaats om te wonen, aangezien het redelijk midden in Nederland ligt en dichtbij Utrecht. Daarnaast wordt Houten ook ontsloten door de A27 waardoor veel plaatsen buiten de gemeente Houten vrij gemakkelijk met de auto te bereiken zijn.

Het oudere Houten wordt gekenmerkt door een unieke verkeersstructuur, waarbij veel aandacht is voor het langzame verkeer en openbaar vervoer

en waar men heeft geprobeerd de woonwijken zo autoluw mogelijk in te richten. Rondom Houten ligt een rondweg dit al het verkeer af kan wikkelen. Deze structuur is ook doorzet in Houten-Zuid.

De fietspadenstructuur in Houten is gebaseerd op vrijliggende fietspad die een directe verbinding vormen met het centrum, terwijl dit voor de auto onmogelijk is gemaakt. De fietspaden worden in Houten-zuid uitgevoerd in asfalt met een breedte van 3,5 meter. Aan beide zijden van de fietspaden liggen bermen. Alle fietspaden worden ook verlicht. De fietspadenstructuur wordt in het oude Houten positief gewaardeerd. De structuur heeft daarnaast ook een positief effect op het gebruik van het openbaar vervoer en heeft gezorgd voor een vermindering van het aantal autobewegingen. Deze structuur is doorgezet in Houten-Zuid. De gedachte achter hierachter is de wens van het VINEX-beleid om de mobiliteit van terug te dringen door het terugdringen van het niet-noodzakelijke autogebruik.

In Houten-zuid wilde men een verkeersstructuur creëren die de mobiliteit zou beperken en waar een goede bereikbaarheid werd gecreëerd van woon-, werk- en voorzieningengebieden, waarbij een veilige en aantrekkelijk leefomgeving werd gerealiseerd.

Houten-Zuid is door middel van meerdere fietspaden aangesloten op de fietspadenstructuur in het oude Houten. Op deze manier zijn er goede en voldoende verbinding tussen beide gebieden. Met de auto is het echter lastiger om van het ene gebied naar het andere gebied te komen. Voor het langzame verkeer

zijn er daarnaast ongelijkvloerse kruisingen aangelegd om de rondweg en de koppeling te kunnen kruisen.<sup>40</sup>

### **Schouw**

Op 6 mei is in de VINEX-locatie Houten-Zuid een schouw uitgevoerd. Bij deze schouw zijn de schoolomgevingen bekeken en is gekeken naar de opbouw van de wijken.

In Houten-zuid is het voor auto's niet mogelijk om van de ene wijk naar de andere wijk te rijden binnen de VINEX-locatie. Het autoverkeer dat van de ene naar de andere wijk moet, moet via de rondweg rijden. Voor fietsers is dit echter wel mogelijk. De fiets wordt in Houten-zuid dan ook goed gefaciliteerd, met vrijliggende fietspaden en met fietsstraten.

Op deze manier probeert men het fietsen in Houten te stimuleren.

### *Parkeren*

Om het autogebruik in Houten-zuid nog verder terug te brengen (dan door de structuur alleen) wordt in deze VINEX-locatie ook nadrukkelijke gekeken naar het parkeren in de wijk. Er wordt ingezet op een lage parkeernorm. Er zal wel gemonitord worden of het nodig is om in verloop van tijd onoverkomelijke parkeerproblemen op te lossen door de parkeernorm aan te passen en extra parkeerplaatsen aan te leggen.

### *Schoolomgeving*

In Houten-zuid bevinden zich zeven basisschool, waarvan één aan de Beusichemseweg 25. Deze school heeft ongeveer 500 leerlingen. De school ligt niet aan een straat zoals zoveel basisscholen, maar ligt aan fietspaden. Deze fietspaden zijn breed, maar er zouden in de ochtend spits problemen kunnen ontstaan doordat er veel fietsers op het fietspad staan om hun kind naar school te brengen of om hun kind op te halen.

In het integraal programma van Eisen Houten-VINEX 2001 spreekt men over het verdelen van de basisscholen binnen de VINEX-locatie van 7 basisscholen. Deze zouden dan elk tussen de 450 en 600 leerlingen mogen hebben. De locatie van de scholen is zo ingepland dat het een veilig omgeving is waar de kinderen naar school



Figuur: 25

---

<sup>40</sup> conceptueel structuur model Houten, gemeente Houten, 10 november 1995)

kunnen gaan. Zo zijn de scholen verdeel over de VINEX-locatie zodat zij er bij elke woonwijk een basisschool dicht in de buurt is. Er is gestreefd naar een het lokaliseren van basisscholen in de buurt van groenvoorzieningen en nabij hoofdfietsroutes. Daarnaast is de omgeving van de scholen zo ingericht dat er afzetplaatsen zijn, waar de kinderen met de auto kunnen worden afgezet. Deze plaatsen moeten dan zo worden ingericht dat de auto's geen problemen veroorzaken voor de kinderen.<sup>41</sup>

### *Aalsmeer, Nieuw Oosteinde*

Nieuw Oosteinde is een nieuwbouwlocatie waar ongeveer in totaal 1700 woningen worden gebouwd (en waar een groot deel al is gerealiseerd). Deze locatie is verdeeld in 8 verschillende fasen, die zijn verdeeld in de Boomgaard, De Vlinderwijk, Polderland, Schoolmeesterswijk en De Vissenwijk. Het doel van de gehele locactie is het creëren van een op zichzelf staande wijk met een dorpskarakter.<sup>42</sup>

De wijk in zo opgebouwd dat er ruimte is voor water en groen, met smalle straten. Het gehele gebied geldt als een 30 km/u zone.<sup>43</sup>



Figuur: 26

### **Schouw**

Nieuw Oosteinde wordt op verschillend punten ontsloten. Dit houdt in dat de wegen naar deze punten toe ook meer de functie krijgen van gebiedsontsluitingsweg naar mate deze wegen dicht bij deze punten komen. Door het gebied één lange oost west verbinding, namelijk de Catherina Amaliaaan. Deze weg wordt daardoor ook door veel automobilisten gebruikt om zich door de wijk heel te verplaatsen.

### *Parkeren*

Voor de woningen in de Nieuw Oosteind is met een parkeernorm van 1,5 tot 2 gerekend. Een groot deel van het parkeren wordt opgelost door het parkeren op eigen terrein, daarnaast zijn er parkeerkofters aan gebracht, die de auto verschuilen achter de woningen.

In het gehele gebied is een parkeerverbod ingesteld dat geldt voor plaatsen buiten de parkeervakken en de parkeerplaatsen op eigenterrein

<sup>41</sup> integraal programma van Eisen Houten-VINEX 2001, 5 februari 2002)

<sup>42</sup> <http://www.aalsmeer.nl/00053.asp>, Gemeente Aalsmeer

<sup>43</sup> <http://www.svp-svp.nl/xlntcms/user/upload/File/Aalsmeer-Nieuw-Oosteinde-OR.pdf>, SVP architectuur en Stedenbouw

### *Schoolomgeving*

In Nieuw Oosteinde is een brede school gebouwd waar alle kinderen van de gehele wijk naar toe kunnen. Deze brede school heet de Mikado en bestaat uit 3 basisscholen en 1

kinderdagverblijf. De 3 basisscholen samen hebben ongeveer 790 leerlingen. Uit onderzoek is gebleken dat er bij mooi weer ongeveer 100 auto's komen die 1 of meerdere kinderen komen brengen. Bij slecht weer blijkt zelf dat er 275 auto's komen. Dit houdt in dat er tijdens de spitsmoment (dus in een kort tijdsbestek) veel auto's komen die



Figuur: 27

allemaal in een kleine omgeving willen parkeren om de kinderen naar school te kunnen brengen. Door al deze auto's die zich verplaatsen in een kleine omgeving ontstaan er onveilige situatie dus met name subjectief zijn. Het langzame verkeer dringt zich door het auto verkeer heen, wat met name voor de kinderen betekend dat zij geen overzicht hebben op het verkeer.<sup>44</sup> Aan de achterzijde van het gebouw is ligt een fietspad waar langs de fietsers veilig over naar school kunnen fietsen. Maar aangezien de kinderen van alle hoeken van de wijk komen en vaak de kortste weg zullen kiezen komen zij toch vaak in de knel met het autoverkeer aan de voorkant van de school.

Zoals eerder al is aangegeven loopt er door de wijk één oost west verbinding. Dit is de Catherina Amaliaaan. Deze weg ligt lag de Mikado. Aangezien deze weg een belangrijke functie heeft voor de wijk (ontsluiting) kunnen hier niet zomaar fysieke maatregelen worden genomen, mede omdat de hulpdiensten deze straat zien als een hoofdroute.

### *Inrichting Den Haag, Wateringse Veld – Zuid*

Wateringse Veld - Zuid is een VINEX-locatie in het zuiden van de gemeente Den Haag. In totaal zijn er op deze locatie 3.839 woningen gebouwd.<sup>45</sup> Deze woningen zijn verdeeld over vijf verschillende wijken, namelijk:

- Parkbuurt Oosteinde, Luxe tuinbuurt, in Haagse traditie;
- Lage Veld, de centrale stedelijke buurt;
- Zonne Veld, een nieuwe traditionele tuinbuurt;

---

<sup>44</sup> Octopusplan, De Mikado, Aalsmeer, Jelger de Haas, februari 2010

<sup>45</sup> [http://roonline.denhaag.nl/1CA46268-A826-4036-8284-](http://roonline.denhaag.nl/1CA46268-A826-4036-8284-444FE5616B9F/t_NL.IMRO.0518.BP0172BWateringZd-50VA_2.3.html)

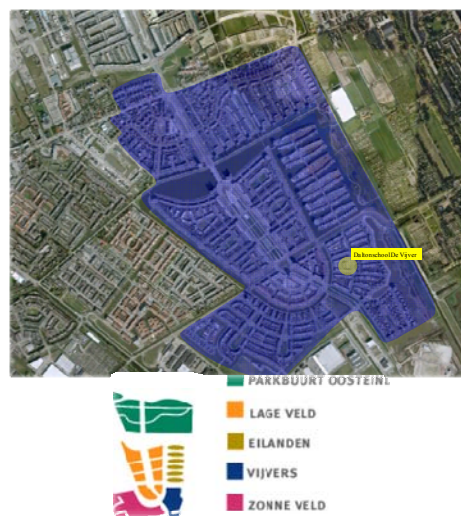
[444FE5616B9F/t\\_NL.IMRO.0518.BP0172BWateringZd-50VA\\_2.3.html](http://roonline.denhaag.nl/1CA46268-A826-4036-8284-444FE5616B9F/t_NL.IMRO.0518.BP0172BWateringZd-50VA_2.3.html), Gemeente Den Haag

- Eilanden, zes eigenzinnige eilanden met uitsluitende woningen aan het water;
- Vijvers, een moderne woonbuurt aan de ecologische zone.

Binnen deze wijken is een duidelijke eenheid waar te nemen, echter is er wel een degelijk verschil tussen de verschillende wijken onderling.

De locatie waar deze VINEX-locatie is gebouwd kenmerkte zich door de polderstructuur die er lag. Enkele van deze lijnen in de structuur stamden al uit de Romeinse tijd. Het gebied heeft ook een rijke geschiedenis aan archeologische vondsten.

Enkele eeuwen geleden is het gebied ingepolderd, waardoor Wateringveldsche polder ontstond. Op deze locatie is Nu de VINEX-locatie Wateringse Veld gebouwd.



Figuur: 28

In en om de wijk is veel water aanwezig wat waar voor regenwater wordt opgeslagen. Het gaat hierbij om singels, waterlopen en plassen. Dit water kan worden gebruikt om in te vissen, en er zou eventueel in mogen worden gevaren door niet gemotoriseerde boten.

Voor het groene karakter van de wijken zijn er verschillende plantsoenen aangebracht. In het groen is ook aandacht geschonken aan het creëren van een woonomgeving met speelvoorzieningen voor kinderen.

Het beleid van de gemeente richt zich er op dat een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijze wordt gewaarborgd en dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd en in stand wordt gehouden. Dit moet mede gebeuren door het fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.<sup>46</sup>

### Schouw

Op 6 mei 2010 is de wijk geschouwd. Er is met name gekeken naar de inrichting van de VINEX-locatie met de nadruk op de schoolomgevingen in de VINEX-locatie. Het schouw formulier is terug te vinden in bijlage 9.

Tijdens de schouw viel op dat de locatie weinig uitstraalt. Er zijn met name eengezinswoningen in de vorm van rijtjeshuizen. Als er wordt rondgereden krijgt men een vrij sobere indruk. De huizen staan dicht op elkaar en af en toe staat er een boompje langs de straat. Als men er rond rijdt ziet men met name veel steen

<sup>46</sup> [http://roonline.denhaag.nl/1CA46268-A826-4036-8284-444FE5616B9F/t\\_NL.IMRO.0518.BP0172BWateringZd-50VA\\_2.2.html](http://roonline.denhaag.nl/1CA46268-A826-4036-8284-444FE5616B9F/t_NL.IMRO.0518.BP0172BWateringZd-50VA_2.2.html), gemeente Den Haag



en kan men niet ver kijken. Welke kant er ook op wordt gekeken kijkt men tegen huizen aan.

Het groen dat in de literatuur naar voren komt, ligt met name langs wegen die de wijk ontsluiten. In de woonstraten in weinig groen waar te nemen. Dit komt mede door het ontbreken van voortuinen bij de huizen. Als een woning al enkele vierkante meters voortuin heeft is dit zo minimaal dat de tuinen weinig tot geen uitstraling heeft.

In de buurten is een snelheidsregime van 30 km/u ingesteld. In veel straten zal men zich hier ondanks de rechtstanden zich wel aan houden, omdat men weinig zicht heeft op de andere straten. Doordat de straten over het algemeen vrij smal (5 meter) zijn is het wel aannemelijk dat men snel een gevoel van verkeersonveiligheid heeft. Op de ontsluitingsweg van de wijk (Laan van Wateringse Veld) wordt een snelheidsregime van 50 km/u gehanteerd. Langs deze weg ligt het enige vrijliggende fietspad van de VINEX-locatie.

#### *Parkeren*

In de VINEX-locatie zijn er langs de straten parkeervakken ingericht. Het grootste deel van deze parkeervakken ligt evenwijdig aan de straat. In de buurt Parkbuurt Oosteinde, Lage Veld en Eilanden zijn daarnaast ook parkeerplaatsen die haaks op de straat staan.

Voor het parkeren is er in Wateringse Veld – Zuid een parkeernorm gebruikt van minimaal 1,2 tot maximaal 1,7. Op het moment van de schouw lijkt dit voldoende te zijn, maar de situaties 's avonds en 's nachts is niet bekeken. Het zou zo kunnen zijn dat er op die moment wel problemen zijn met het parkeren in deze VINEX-locatie.

#### *Schoolomgeving*

In de VINEX-locatie Wateringse Veld – Zuid zijn verschillende basisscholen aanwezig. Voor de schoolomgeving is in deze VINEX-locatie basisschool de Vijver bekeken. De school heeft aan de zuidzijde 1 ingang waar alle kinderen door het speelplein moeten betreden. Dit houdt in dat de stroom kinderen tijdens de schoolspits zich richt op één in- en uitgang. De ingang ligt daarbij ook gericht op een kruising waardoor de kinderen de kruising dwars over zullen steken. Daarnaast zijn in de omgeving van de school de stromen met fietsers en het autoverkeer niet van elkaar gescheiden.



Figuur: 29

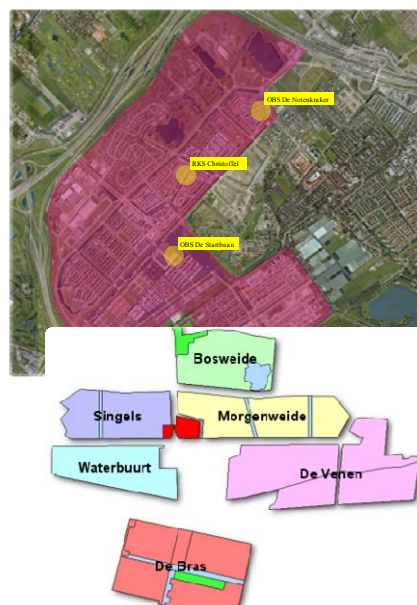
De school had in november 2007 ongeveer 467 leerlingen. Van deze leerlingen kwam in november 2007 gemiddeld 148 kinderen met de auto naar school en 116 kinderen met de fiets. Dit houdt in dat op een gemiddelde van 107 auto's bij de school tijdens de schoolspits. Dit heeft tot gevolg dat er problemen worden ervaren met parkeren in de spits. Ten opzichte van de rest van de wijk zijn er echter rond de school extra parkeerplaatsen aanwezig, maar voor een piek belasting van ruim 100 auto's is het lastig om in deze wijk ruimte te vinden. Naast de parkeerproblemen worden er onveilige situaties ervaren rondom de school. Om dit een halt toe te roepen heeft men na het onderzoek de school geaccentueerd. Er is rondom de school een schoolzone aangelegd, zodat verkeersdeelnemers weten dat zij zich in de buurt van een school begeven.<sup>47</sup>

### *Inrichting Den Haag, Ypenburg*

Ypenburg is de op twee na grootste VINEX-locatie in Nederland en ligt in de gemeente Den Haag. Alleen Leidschen Rijn bij Utrecht en IJburg in Amsterdam zijn groter. De VINEX-locatie bestaat uit 6 verschillende buurten, namelijk:

- Singels (gemeente Den Haag);
- Waterbuurt (gemeente Den Haag);
- Bosweide (gemeente Den Haag);
- Morgenweide (gemeente Den Haag);
- De Bras (gemeente Den Haag);
- De Venen (gemeente Pijnacker-Nootdorp).

In totaal zijn er in Ypenburg 9.732 nieuwe woningen gebouwd, exclusief de buurt de Venen. De Venen is op dit moment dan ook nog in de bouwfase.<sup>48</sup>



Figuur: 30

De VINEX-locatie is gebouwd op het terrein van de oude vliegveld Ypenburg, waar de wijk haar naam ook aan ontleent. In 1935 is hier een vliegveld gebouwd. Aan het begin van de tweede wereld oorlog werd zwaar om het vliegveld gevochten. Na de oorlog kwam het vliegveld in 1955 in handen van de luchtmacht. Sinds 1968 besloot de luchtmacht de basis niet meer actief te gebruiken. In 1992 in het vliegveld gesloten en is er op de locatie een nieuwe VINEX-locatie gebouwd.

<sup>47</sup> Veilig naar SchoolMonitor Den Haag, cluster Wateringse Veld, Bart Christiaens, november 2007

<sup>48</sup> [http://www.kerkopypenburg.nl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=14&Itemid=28](http://www.kerkopypenburg.nl/index.php?option=com_content&task=view&id=14&Itemid=28), Protestantse wijkgemeente Ypenburg

Ypenburg bestaat voor een groot gedeelte uit eengezinswoningen in de vorm van rijtjeshuizen. In de buurt Bosweide is dit echter niet het geval. Deze buurt is ruim op gezet en bestaat voornamelijk uit vrijstaande woningen en riante twee-onder-één-kap woningen. Met uitzondering van Bosweide zijn de straten allemaal vrij recht. In deze straten is groen aanwezig, maar dit is niet van een hoge kwaliteit.

### **Schouw**

Tijdens de schouw van 6 mei 2010 waren alle woningen in het Haagse gedeelte van Ypenburg gereed. Bij deze schouw is met name gekeken naar de inrichting van de locatie en de schoolomgevingen in de verschillende wijken.

De locatie komt over als een locatie waar mensen voor al zijn om te slapen. Het nodigt niet uit om langer te blijven dan noodzakelijk is. De straten ruimer omgezet dan in Wateringse Veld, waardoor er wel meer licht op de straten valt, wat het vriendelijke laat ogen.

Als men in Ypenburg rond rijdt komt men in de meeste buurten geregeld groen tegen, wat er ook goed onderhouden uit ziet. Uitzondering hierop is de buurt Waterbuurt. Hier is minder groen, maar in dit gedeelte wordt dat gecompenseerd door de hoeveelheid water in de buurt.

De woonstraten in deze VINEX-locatie zijn 5 a 6 meter breed. Auto's kunnen elkaar hier dus goed passeren, waardoor de automobilisten ook harder kunnen rijden dan de toegestane 30 km/u. Om de snelheid in de woonstraten te beperken zijn er verkeersdrempels aangelegd. Naast de woonstraten zijn er heeft de locatie één belangrijke ontsluitingweg, namelijk de Ypenburgse Boslaan, die overgaat in de Singel. Op deze weg is een snelheid van 50 km/u toegestaan.

In de wijk worden de fietsers geacht over de woonstraten te fietsen. Langs de drukkeren wegen, zoals de Ypenburgse Boslaan en de laan van Hoornwijck. Om het fietsverkeer wel een voordeel te geven zijn er verschillende fietsbruggen, zodat fietsers kortere routes kunnen afleggen binnen de verschillende buurten. Daarnaast zijn er in de buurt Bosweide twee verschillende vrijliggende fietsstraten en liggen er in oost west richting ook enkele stukken vrijliggende fietspaden.

Tussen de verschillende buurten binnen Ypenburg zijn enkele duidelijke verschillen waar te nemen. De Bosweide is een buurt met veel vrijstaande huizen en met straten zonder rechtstanden en veel groen. Deze buurt ziet er luxer uit dan de overige wijken. Daarnaast scheidt de



Figuur 31



wijk zich duidelijk van de rest door water en de drukke Ypenburgse Boslaan. Het tegenovergesteld binnen Ypenburg is in mijn ogen Waterrijk. In deze buurt zijn er rechtstanden, de huizen staan dicht op elkaar en hebben de gebouwen een sobere uitstraling, mede door de kleur die zij hebben. Daarnaast is er veel gebruik gemaakt van water bij de inrichting, wat ten kosten is gegaan van het groen. In de overige buurten binnen Ypenburg is meer groen te vinden en stralen de huizen meer uit. Daarnaast zij de wegen wel allemaal recht en staan de huizen dicht op elkaar.

### *Parkeren*

In Ypenburg zijn sinds de eerste oplevering van de woningen al problemen met het parkeren. Doordat de plannen al grotendeels waren uitgewerkt was het niet meer mogelijk om het aantal geplande parkeerplaatsen aan te passen. Daarnaast is uit onderzoek gebleken dat in veel deelgebieden een tekort is aan het aantal parkeerplaatsen in Ypenburg als de parkeernorm wordt opgehoogd. De oude parkeernorm bedroeg voor meergezinswoningen 1,15 en voor eengezinswoningen 1,3. Dit is opgehoogd voor het onderzoek naar de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen in Ypenburg naar 1,2 voor goedkoop/sociaal, 1,5 voor middelduur en 1,8 voor dure woningen.<sup>49</sup>

Het grootste deel van de huizen in Ypenburg heeft geen parkeer mogelijkheid op eigen terrein. Alleen in de buurt Bosweide beschikken de huizen wel over de mogelijkheid om de auto op eigen terrein te parkeren. Langs de straten in de overige buurten parkeervakken aangelegd die evenwijdig aan de straat liggen. In de buurt de Singels zijn de parkeervakken over het algemeen haaks op de straat aangelegd. Al de auto's op straat komt het straatbeeld niet ten goede.

### *Schoolomgeving*

In de VINEX-locatie Ypenburg zijn negen basisscholen gevestigd, die verdeeld liggen over de locatie. Tijdens de schouw zijn drie basisscholen in Ypenburg bekeken, namelijk OBS de Notenkraker, RKBS de Christoffel en OBS de Stratbaan.

OBS de Notenkraker ligt in het noord oosten van de wijk, in de buurt Morgenwiede aan de Nootdorpse Landingslaan. De basisschool heeft zijn ingang aan een binnenplein waar geen autoverkeer is toegestaan. Deze binnenplaats is vanuit vier richtingen bereikbaar. Dit zorgt ervoor dat de stromen van verkeer dat naar de school gaat zich kan verdelen over deze vier ingangen van de binnenplaats. De school had in november per dag gemiddeld 153 kinderen op school. Dit blijkt uit het onderzoek van SOAB, Veilig naar SchoolMonitor Den Haag. Van de kinderen die naar deze school gaan komen er gemiddeld per dag 50 kinderen met de auto en 34 kinderen komen er met de fiets. De overige groep

<sup>49</sup> <http://www.ypenburgschecourant.nl/archive/Smits.pdf>, De Ypenburgsche Courant

kinderen komen te voet van de fiets. De stromen met voetgangers en fietsers ondervinden op de route naar school, ondanks dat het autoverkeer niet voor de ingang kan parkeren, enkele problemen. Het voornaamste probleem is dat automobilisten bij oversteken richting de school niet altijd voorrang verlenen. Daarnaast ondervinden automobilisten problemen, omdat zij moeite hebben met het vinden van een parkeerplaats.

Als men vanuit de wijk aangereden komt bij de school is het voor niet bewoners niet snel duidelijk dat men in de buurt van een basisschool is.<sup>50</sup>

RKBS de Christoffel ligt in het midden van Ypenburg in het zuid westen van de buurt Morgenweide aan de Madurolaan. De school had in november 2007 had de school 388 leerlingen. Gemiddeld komen er per dag 160 kinderen met de auto en 164 kinderen komen met de fiets naar school. Doordat de school meer leerlingen heeft dan het hoofdgebouw aan kan heeft de school nog een dependance aan de steenuillaan. Het hoofdgebouw ligt aan een woonstraat en heeft zijn enige ook aan deze straat. De dependance ligt aan een straat die niet toegankelijk is voor het autoverkeer.

Uit het onderzoek van SOAB komt naar voren dat er bij beide locaties problemen door de chaotische situatie bij de schoolingangen. Daarnaast zijn er bij de dependance met het parkeren van de auto.<sup>25</sup>

OBS de Startbaan ligt in de buurt Waterbuurt in het midden van Ypenbuurt. De school is gevestigd aan de Bottgerwater. Op de school zaten in november 2007 225 leerlingen. 102 van deze leerlingen werden met de auto gebracht en 61 kwamen er met de fiets. Dit houdt in dat er veel auto's bij de school staan tijdens de schoolspits. Dit in combinatie zorgt voor een chaotische situatie in de straat, mede door fout geparkeerde auto's. Voor kinderen is het in een straat die druk is moeilijker om zich naar de school te verplaatsen. Op de routes naar de school zijn geen voorzieningen aangelegd voor de fietsers, zodat zij op de weg moeten fietsen, waar ook alle auto's rijden. Door zowel kinderen en ouders wordt de drukte in de schoolomgeving als een knelpunt ervaren.<sup>51</sup>

De knelpunten bij de scholen zijn over het algemeen gelijk. Er worden bij de meeste scholen problemen ervaren met het parkeren tijdens de schoolspits en daarnaast ervaren de kinderen van de scholen en de ouders vaak chaotische situaties bij de scholen.

### *Inrichting Breda, De Kroeten*

---

<sup>50</sup> Veilig naar SchoolMonitor Den Haag, cluster Ypenburg, Bart Christiaens, november 2007

<sup>51</sup> Veilig naar SchoolMonitor Den Haag, cluster Ypenburg, Bart Christiaens, november 2007

De Kroeten is een VINEX-locatie gelegen in het noorden van Breda. Deze locatie bestaat uit drie buurten, namelijk: Kroetenmidden, Kroetenpark en Kroeteneiland. In totaal zijn er in deze drie buurten samen 900 woningen gebouwd.

In de uitgangspunten voor de wijk wordt gesproken over een duidelijke structuur voor zowel het verkeer als voor het groen.

De richtlijnen van VINEX komen in de wijk naar voren doormiddel van de hoge bebouwingsdichtheid. In de Kroeten komt de gemiddelde bebouwingsdichtheid op 33 woningen per hectare.

De straten in de wijk Kroeten vallen allemaal binnen de 30 km/u zone. Binnen de wijk is er echter wel een verschil in bestrating. De wegen die binnen de wijk richting de



Figuur: 32

gebiedsontsluitingsweg lopen (Westerhagenlaan) zijn uitgevoerd in asfalt. De overige straten bestaan uit klinkers. Deze straten zijn door de gehele wijk tussen de 4 en 5 meter breed.<sup>52</sup>

De wijk heeft is ingericht met bomen in de straten langs de singels. En bomen in de centrale verblijfsas. Daarnaast is er nauwelijks groen in de wijk.

De verblijfsas loopt dwars door de wijk van het zuid westen naar het noord oosten. De as is bedoeld voor recreatie verblijf, spel- en groenvoorzieningen met een ondergeschikte functie voor fietsers. Op plaatsen waar de as de straten kruist is er voor het auto verkeer geen mogelijkheid om de as in te rijden. De as is ingericht met de gedachte van de 4 seizoenen. Aan de hand hiervan is een keuze gemaakt voor het soort groen en het soort speeltoestellen. De seizoenen komen echter niet terug in de rest van de buurt en de as staat daardoor dus opzichzelf.<sup>27</sup>

### Schouw

Tijdens de schouw van 6 mei 2010 is de wijk bezocht en is er met name aandacht besteed aan de omgeving rond de scholen. Er is echter ook gekeken naar de inrichting van de wijk.

Op Kroeteneiland zijn er grote rechtstanden met enkele drempels in de straat om het verkeer af te remmen. De huizen zijn 2 verdiepingen hoog, wat er toe leidt dat de straten ruimtelijk ogen, daarnaast hebben de huizen in deze wijk voortuinen, waardoor de afstand van gevel tot gevel groot is, wat weer invloed heeft op de ruimtelijke beleving van de wijk. De tuinen die de bewoners hebben zorgen niet

<sup>52</sup> Stedenbouwkundigplan De Kroeten, gemeente Breda, juli 1998

voor veel groen in het straatbeeld, aangezien de meeste tuinen zijn bestraat, zodat men de auto voor het huis kan parkeren. In deze buurt is één stuk gras voor de openbare ruimte, maar deze is vrij strak ingericht (net als de gehele wijk), wat er niet uitnodigend uitziet om te gaan spelen, of om samen te komen. Deze buurt heeft een hele strakke uitstraling en straalt niets uit. Er komt dan ook geen verhaal of thema naar voren als deze wijk wordt bekeken

De buurt Kroetenmidden is net als Kroeteneiland strak ingericht. De straten zijn recht en de woningen hebben allemaal rechte vlakken. De woningen in dit gedeelte in dit gedeelte tellen 3 verdieping, dit zorgt voor een smallere beleving van het straatbeeld ten opzichte van Kroeteneiland, maar de buurt oogt ruim opgezet. Ook in deze buurt zorgen de tuinen die de mensen hebben niet voor veel groen, doordat de bewoners ervoor hebben gekozen de tuin te gebruiken als parkeerplaats. Deze heeft net als Kroeteneiland een strakke uitstraling. In de buurt is geen thema te ontdekken waar de wijk omdraait.



Figuur: 33

De buurt Kroetenpark verschilt sterk ten opzichte van de andere twee buurten. Op twee woonblokken gaat het in deze buurt om vrijstaande huizen die geen van alle hetzelfde zijn. De straten in deze buurt ogen ook smaller dan in de andere buurten. Dit komt mede doordat in het grootste deel van het trottoir is vervangen door gras en boompjes. Dit zorgt er wel voor dat de buurt hele een groene uitstraling heeft en veel vriendelijker oogt dan. Daarnaast hebben de bewoners ook grote tuinen die ook veel groen in zich hebben.

De gehele wijk heeft één vrijliggend fietspad dat parallel aan de Moeraszegge. Voor de fietsers van de wijk heeft dit fietspad geen meerwaarde. Dit fietspad ligt er om vanuit de Haagse Beemben het buitengebied van Breda te kunnen bereiken en heeft dus een recreatief doeleinde. De fietsers binnen de wijk worden geacht op de straat te fietsen. Dit kan ook, aangezien de gehele wijk een 30 km/u zone is. De voetgangers hebben met uitzondering van de buurt Kroetenpark in de gehele wijk trottoirs waar zij kunnen lopen. De wijk heeft een strakke uitstraling en nodig naar mijn mening niet uit tot sociale activiteiten in de buurt. Het komt over als een buurt met een strek zakelijke uitstraling.

### *Parkeren*

In de wijk kan men parkeren in parkeervakken langs de straten met uitzondering van de buurt Kroetenpark. Veel woningen beschikken daarnaast ook over een parkeerplaats op eigen terrein. In Kroetenpark beschikt men grotendeels over meerdere parkeerplaatsen per woning, aangezien men in deze buurt ook niet op of langs de straat kan parkeren.

Bij de twee scholen die in de wijk liggen zijn extra parkeerplaatsen aangelegd om het aantal auto's tijdens schoolspits momenten te kunnen faciliteren.

### *Schoolomgeving*

In de Kroeten zijn twee scholen aanwezig, namelijk de Driezwing en Nutsbasisschool Burgst. Beide scholen liggen in de buurt Kroetenmidden. Beide scholen beschikken bij de gebouwen over grote speelplaatsen, die ook buiten schooltijden worden gebruikt door kinderen.

De schoolomgevingen zijn niet geaccentueerd, maar door de ruimtelijke inrichting van de wijk kan men de school wel tijdig onderscheiden van de andere gebouwen, waardoor men snel weet dan men bij een school is.

Het langzame verkeer en het autoverkeer worden rond de scholen niet gescheiden. Dit zou tijdens spitsmomenten voor chaotische en verkeersonveilige situaties kunnen zorgen.

### *Inrichting Chassé park, Breda*

Chassé park is gelegen in het centrum van Breda op 200 meter van de grote markt van Breda. Het is een wijk met een hoge dichtheid van 50 woningen per hectare. Daar staat echter tegenover dat er veel hoogbouw heeft plaatsgevonden, waardoor maar 28% van het terrein daadwerkelijk bebouwd is. Dit zorgt ervoor dat er veel ruimte over is gebleven voor groen. En zo is de wijk aan haar groene karakter gekomen en toch midden in de stad ligt. In totaal zijn er in het Chassé park



Figuur: 34

700 woningen gebouwd. De woningen zijn verdeeld over een aantal gebouwen die samen de inrichting van de wijk doen laten lijken op een campus. Het Chassé park onderscheidt zich van andere wijken door het vele groen in de wijk. Wat vooral geldt omdat het een inbreidingslocatie is. Om dit groen te onderhouden heeft de gemeente een onderhoudsconstructie bedacht met de bewoners. De gemeente is verantwoordelijk voor het reguliere onderhoud, maar

de bewoners, huurders en dergelijke zijn verantwoordelijk voor het schoonhouden van het groen.<sup>53,54</sup>

### **Schouw**

Op 13 mei 2010 is er in de wijk Chassé park een schouw uitgevoerd waarbij met name is gekeken naar het verschil met de uitbreidings- en uitleglocaties. Tijdens de schouw viel op dat er in deze VINEX-wijk veel hoogbouw heeft plaatsgevonden. In andere wijken is dat niet het geval. Daarnaast is deze wijk heel ruim opzet met veel groen. Als je door de wijk rijdt voelt het ook heel ruim, mede doordat de gebouwen niet direct langs de weg staan, maar dat er enkele meter gras tussen de weg en het gebouw in zitten.

Door de wijk loopt één straat die alle gebouwen ontsluit. Deze straat is 5 meter breed en kronkelt door de wijk. Dit zorgt ervoor dat er niet hard door de straat kan worden gereden, daarnaast is er halverwege de straat een knip in gemaakt, zodat er geen doorgaand verkeer door de straat kan. Dit zorgt ervoor dat er alleen mensen rijden die een bestemming hebben in deze wijk.



Figuur: 35

Voor fietsers zijn er in de wijk geen aparte voorzieningen, zij kunnen

gemakkelijk gebruik maken van de straat. Voetgangers kunnen langs de straat lopen op het trottoir, of over het gras.

Uit de schouw is naar voren gekomen dat de wijk een open en vrolijke uitstraling (door de kleuren) heeft. Echter is er als men door de wijk rijdt of fietst geen verhaal in de wijk te ontdekken. Er zijn daar in tegen wel bepaalde kenmerken waar de bewoners trots op kunnen zijn, zoals de architectuur, de locatie in de stad, de hoeveelheid groen en de onderhoudsconstructie die daarbij uniek is.

### *Parkeren*

In de wijk zijn onder alle gebouwen parkeergarages aanwezig voor de bewoners. Deze zijn afgesloten, zodat er alleen mensen kunnen parkeren die het bepaalde gebouw als bestemming hebben. Op de straat die door de wijk loopt mogen ook geen auto's geparkeerd worden en dit wordt ook nageleefd.

### *Schoolomgeving*

---

<sup>53</sup> <http://www.classic.archined.nl/news/0011/chasse.html>, Archined

<sup>54</sup> Het Chassé Park in vogelvlucht, Walter van Calseyde, gemeente Breda, 2004

In deze wijk is geen school aanwezig. De wijk is echter toch meegenomen, omdat de onderhoudsconstructie in Nederland uniek is. Deze constructie heeft ook een vorm van imagineering in zich



## Bijlage 5 Verschil VINEX-locaties met oudere woonwijk

Één van de meeste opvallende verschillen tussen VINEX-locaties en oudere wijken is de bouwstijl. De vormgeving van de huizen in de locaties verschilt. Daarnaast valt op dat in VINEX-locaties veel compacter is gebouwd.



Figuur: 36



Figuur: 37

In het beleid van VINEX-locaties is veel aandacht besteed aan het verkeer en de ontsluitingen van de locaties. In oudere wijken draaide het hier niet om. Hier was het met name de bedoeling dat er veel huizen werden gebouwd om zo de volkshuisvesting op orde te krijgen.

In de structuur is vaak te zien dat in oudere wijken woonerven zijn gebouwd. Deze komen in de huidige VINEX-locaties niet meer voor, mede omdat deze zijn gebaseerd op het duurzaam veilig principe, waar men in een woonwijk 30 km/u mag rijden. Daarnaast zijn er hoge kosten verbonden aan het aanleggen van een woonerf, waardoor daar nauwelijks meer voor gekozen wordt.

Een oudere woonwijk waar verschillen te zien zijn met de VINEX-locaties is de IJpelaar in Breda. In deze wijk is er duidelijk meer groen aanwezig dan in menig VINEX-locatie. Dit komt met name ook door het feit dat de woningen in deze wijk een voortuin hebben. Een ander aspect dat opvalt in de wijk is dat de meeste huizen parkeer plaatsen hebben op eigen terrein en staan er ten opzicht van de VINEX-locaties weinig auto's op de weg geparkeerd.

Eén van de scholen in de IJpelaar ligt aan de Neubourgstraat. Op deze straat is met tekens aangegeven dat de automobilisten op moeten letten op spelende kinderen. Dit is echter het enige dat er is aangegeven om aan te geven dat men zich in de buurt van een school bevindt. Het is dus niet zo dat de schoolomgevingen in oudere wijken beter zijn aangegeven dan in VINEX-locaties.





## **Bijlage 6 Vragenlijst**

Geachte heer, Mevrouw,

Mijn naam is Sven Lameijer en ik ben bezig met een onderzoek naar verkeersveiligheid in nieuwbouwwijken.

Aan de hand van de onderstaande vragen probeer ik inzicht te krijgen in de beleving van de bewoners.

Het gaat om open vragen, waarbij ik u vraag de vragen zo duidelijk mogelijk te beantwoorden. U mag hierbij alle ruimte gebruiken die u nodig acht voor een antwoord.

### **Algemeen:**

1 In welke wijk woont u?

.....

2 Wat is uw functie binnen de wijkorganisatie?

.....

### **De wijk:**

3 Hoe zou u de inrichting van uw wijk willen omschrijven?

.....  
.....

4 Hoe zou u de inrichting van de woonstraten willen omschrijven?

.....  
.....

5 Heeft de VINEX-wijk een bepaald thema/verhaal waar de wijk zich mee kenmerkt of profileert?

.....  
.....

6 Hoe is dit thema/verhaal ontstaan?

.....  
.....

7 Komen mensen mede voor het thema/verhaal in de wijk wonen?

.....  
.....

8 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in de inrichting van de wijk?

Zo ja, hoe komt dat naar voren?

.....  
 .....

9 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in evenementen in de wijk?

Zo ja, wat voor soort evenementen?

.....  
 .....

10 Dragen de bewoners het thema/verhaal uit naar buiten de wijk?

.....  
 .....

11 Voldoet de wijk aan de verwachtingen van de bewoners?

Zo niet, wat missen de bewoners?

.....  
 .....

**Betrokkenheid bij de wijk:**

12 Hebben bewoners een binding met de wijk? (zetten bewoners zich in voor de wijk)

.....  
 .....

13 Voelen de bewoners zich betrokken bij de wijk? (bij beslissingen van de gemeente e.d.)

.....  
 .....

14 Spreekt de wijk als geheel de overheden aan op doen en laten?

.....  
 .....

15 Hoe is de betrokkenheid van de bewoners met de basisscholen in de wijk, gaat deze verder dan alleen de kinderen naar school brengen?

.....  
 .....

16 Is er sociale samenhang in de wijk?

Waar blijkt dat

uit?.....  
.....

**Wat onderscheidt deze VINEX- wijk van andere VINEX-wijken:**

18 Wat zijn kenmerken van de wijk die men in andere wijken niet zal vinden?

.....  
.....

19 Wat is er uniek aan de wijk?

.....  
.....

20 Zijn de bewoners er trots op dat zij in deze wijk wonen?

.....  
.....

**Dagelijkse interactie in de wijk:**

21 Zijn er parkeerproblemen in de wijk?

.....  
.....

22 Bij welke locaties/voorzieningen doen deze parkeerproblemen zich voor?

.....  
.....

23 Hebben er in de afgelopen twee jaar verkeersongevallen plaats gevonden in de wijk?

.....  
.....

24 Wat was de aard van deze ongevallen?

.....  
.....

25 Zijn er locaties in de wijk die de bewoners als onveilig bestempelen ten aanzien van het verkeer?

Zo ja, welke locatie zijn dat?

.....  
.....

25a En wat voor soort problemen zijn dat? (bijvoorbeeld te hoge snelheid van auto's, of problemen met oversteken)

.....  
 .....

26 Zijn er parkeerproblemen bij de basisscholen tijdens haal en breng momenten?

.....  
 .....

27 Zijn er verkeersonveilige situaties in de schoolomgevingen?  
 Zo ja, wat voor soort onveilige situaties?(oversteken, snelheid)

.....  
 .....

**Overige vragen:**

28 Hebben bewoners contact met elkaar op straat?

.....  
 .....

29 Zijn er plaatsen in de wijk waar bewoners samenkomen voor sociale activiteiten?

Zo ja,  
 waar?.....  
 .....

30 Spreken bewoners elkaar aan op het gedrag in de wijk?

.....  
 .....

31 Onderhouden bewoners zelf de wijk? (groen, stoep of straat)

.....  
 .....

32 Zijn er buurtactiviteiten in de wijk?

Zo ja, wat voor soort activiteiten?  
 .....

## **Bijlage 7 Inge vulde vragenlijsten**

### **Algemeen:**

1 In welke wijk woont u?

*Bosweide, Ypenburg Den Haag*

2 Wat is uw functie binnen de wijkorganisatie?

*Secretariaat Bewonersvereniging Bosweide, Communicatie-functionaris en Voorzitter Vereniging van Eigenaren Appartementengebouw in de wijk*

### **De wijk:**

3 Hoe zou u de inrichting van uw wijk willen omschrijven?

*De wijk Bosweide is opgebouwd in een oud bos. De wijk is daardoor zeer bomenrijk en groen. De huizen hebben allemaal een rustieke landelijke sfeer. Het zijn voornamelijk villa's en 2 en/of 3 onder 1 kap woningen. Elke huis heeft een beukenhaag als afscherming, dit om het groene effect nog meer te benadrukken. Er zijn 3 rustieke appartementengebouwen met ieder 16 appartementen rond de Bosplas gebouwd (deze gebouwen hebben ieder een rieten dak).*

*Rond de wijk ligt een soort wal, wat maakt dat deze wijk een afgesloten geheel vormt (doet een beetje Amerikaans aan).*

4 Hoe zou u de inrichting van de woonstraten willen omschrijven?

*De wijk bestaat uit twee lanen die slingerend door de wijk lopen (de lanen heten dan ook Wingerd en Guirlande). De straat heeft geen stoepranden, de randen van de straten zijn grasstroken. De voetpaden zijn bospaadjes. Parkeren kan beperkt in kleine inhammen naast de straat. De meeste huizen hebben een eigen parkeerplek op hun terrein.*

5 Heeft de VINEX-wijk een bepaald thema/verhaal waar de wijk zich mee kenmerkt of profileert?

*Het thema is BOS en alles (straten, tuinen, bospaden ipv voetpaden, houten speeltuintjes, kronkelende straten) in de wijk draagt de kenmerken van een bos. De beleving is dan ook alsof we midden in een bos wonen.*

6 Hoe is dit thema/verhaal ontstaan?

*De wijk Bosweide is een kleine sub-wijk binnen de wijk Ypenburg. (Ypenburg was vroeger het oude vliegveld van de Landmacht. Om de vliegtuigen af te schermen is er indertijd een bos aangelegd rond een grote plas (De Bosplas). In*

*dit bos werden de vliegtuigen, die niet de lucht in waren, geparkeerd. In dit bos is de wijk Bosweide gebouwd.*

7 Komen mensen mede voor het thema/verhaal in de wijk wonen?

*Ja, omdat het toch aantrekkelijk is om midden in de Randstad de beleving te hebben in een bos te wonen. Daarnaast komen de mensen wonen in deze wijk omdat de huizen mooi en groot zij, zij een bepaalde rustieke uitstraling hebben en omdat, door de relatief hoge huizenprijzen, er ook een bepaald slag mensen woont die het leuk vinden om bij elkaar te wonen.*

8 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in de inrichting van de wijk? Zo ja, hoe komt dat naar voren?

*Ja, zoals bij bovenstaande vragen al is aangegeven.*

9 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in evenementen in de wijk? Zo ja, wat voor soort evenementen?

*Er worden evenementen georganiseerd specifiek voor de wijkbewoners rond de Bosplas georganiseerd. (Paaseieren zoeken in de het bos, Sinterklaas bijeenkomst op de weide aan de Bosplas, jaarlijkse barbecue-feest, volleybal toernooi op de weide voor de Bosplas, Halloween-optocht)*

10 Dragen de bewoners het thema/verhaal uit naar buiten de wijk?

*Ik geloof het wel*

11 Voldoet de wijk aan de verwachtingen van de bewoners?

Zo niet, wat missen de bewoners?

*De wijk voldoet aan de verwachtingen. Wat de bewoners missen is het gebrek aan parkeermogelijkheden*

#### **Betrokkenheid bij de wijk:**

12 Hebben bewoners een binding met de wijk? (zetten bewoners zich in voor de wijk)

*Ja, de bewoners zijn intellectueel en mondig en kruipen snel in de pen als iets hun niet zint wat hun woonbeleving aantast. De bewonersvereniging is dan ook een actieve vereniging met veel leden*

13 Voelen de bewoners zich betrokken bij de wijk? (bij beslissingen van de gemeente e.d.)

*Ja, zeer zeker*

14 Spreekt de wijk als geheel de overheden aan op doen en laten?

*Ja, enkele leden van het Bestuur van de bewonersvereniging zijn ook voorzitter van diverse andere organen die rechtstreeks met de overheden in contact staan.*

***Onze eigen bewonersvereniging nodigt 1x per kwartaal de wijkagent en een vertegenwoordiger van de Gemeente uit op de Bestuursvergadering.***

15 Hoe is de betrokkenheid van de bewoners met de basisscholen in de wijk, gaat deze verder dan alleen de kinderen naar school brengen?

***Ja, het zijn betrokken intelligente ouders die midden in het leven staan en actief lid zijn van diverse raden***

16 Is er sociale samenhang in de wijk?

Waar blijkt dat uit?

***Het is een kinderrijke wijk en waar de ouders veel contact hebben met elkaar. Er zijn in de loop vna de jaren veel hechte vriendschappen ontstaan.***

**Wat onderscheidt deze VINEX- wijk van andere VINEX-wijken:**

18 Wat zijn kenmerken van de wijk die men in andere wijken niet zal vinden?

***Er staan alleen maar huizen uit een hogere prijsklasse; de bosrijke omgeving; de afscherming rond de wijk; de aanleg van de straten, fietspaden en voetpaden die duidelijk de kenmerken hebben van het wonen in een bos***

19 Wat is er uniek aan de wijk?

***De bosrijke omgeving, de stijl van huizen en de inrichting van de wijk zelf***

20 Zijn de bewoners er trots op dat zij in deze wijk wonen?

***Ja, het is chique om te zeggen dat je in Boswijk woont.***

**Dagelijkse interactie in de wijk:**

21 Zijn er parkeerproblemen in de wijk?

***Ja: door de bosrijke omgeving zijn er te weinig openbare parkeergelegenheden***

22 Bij welke locaties/voorzieningen doen deze parkeerproblemen zich voor?

***Door de wijk heen***

23 Hebben er in de afgelopen twee jaar verkeersongevallen plaats gevonden in de wijk?

Ja, fietsers die aangereden zijn door auto's/

24 Wat was de aard van deze ongevallen?

***Omdat de straten kronkelend door de wijk lopen en daardoor de diverse fietspaden kruisen en er veel groen is, ontstaan er gevaarlijke situaties voor de fietsers***



25 Zijn er locaties in de wijk die de bewoners als onveilig bestempelen ten aanzien van het verkeer?

Zo ja, welke locatie zijn dat?

***De kruisingen van de straten met de fietspaden***

25a En wat voor soort problemen zijn dat? (bijvoorbeeld te hoge snelheid van auto's, of problemen met oversteken)

***Fietsers die voorrang hebben op de fietspaden en auto's die dat niet geven.***

26 Zijn er parkeerproblemen bij de basisscholen tijdens haal en breng momenten?

***Er zijn geen scholen in de wijk zelf: een wijk verderop in Ypenburg bevinden zich diverse basisscholen***

27 Zijn er verkeersonveilige situaties in de schoolomgevingen?

***nvt***

**Overige vragen:**

28 Hebben bewoners contact met elkaar op straat?

***Kinderen spelen op straat met elkaar en bewoners hebben contact met elkaar op hun eigen terrein.***

29 Zijn er plaatsen in de wijk waar bewoners samenkomen voor sociale activiteiten?

Zo ja, waar?

***Op de weide aan de Bosplas.***

30 Spreken bewoners elkaar aan op het gedrag in de wijk?

***Ja, indien nodig. Alleen is het niet nodig in deze wijk***

31 Onderhouden bewoners zelf de wijk? (groen, stoep of straat)

***Ja***

32 Zijn er buurtactiviteiten in de wijk?

Zo ja, wat voor soort activiteiten?

***Evenementencommissie organiseert regelmatig activiteiten: met name gericht op de doelgroep van kinderen tussen de 4 en 10 jaar en hun ouders.***

**Algemeen:**

1 In welke wijk woont u?

*Chassé Park Breda in een van de tejjaterwoningen*

2 Wat is uw functie binnen de wijkorganisatie?

*Bewoner (oud voorzitter bewonersvereniging Coulissen III)*

**De wijk:**

3 Hoe zou u de inrichting van uw wijk willen omschrijven?

*Een moderne en onder architectuur gebouwde wijk op een voormalig kazerneterrein.*

4 Hoe zou u de inrichting van de woonstraten willen omschrijven?

*Verkeersluw met parkachtige uitstraling (woorden van de gemeente)*

5 Heeft de VINEX-wijk een bepaald thema/verhaal waar de wijk zich mee kenmerkt of profileert?

*Men communiceert voorturend, dat dit een wijk met allure is. De speciale architectuur trekt veel bezoekers uit binnen- en buitenland. Ook Breda geeft rondleidingen in het Chassé park. De VVV leidt diverse tochten door de wijk.*

6 Hoe is dit thema/verhaal ontstaan?

*Door de gemeente en andere partijen vanaf bouw naar buiten gebracht.*

7 Komen mensen mede voor het thema/verhaal in de wijk wonen?

*De reden, dat mensen in deze wijk willen wonen ligt in het feit, dat men in een zeer rustige wijk woont maar wel op loopafstand van de binnenstad. Op loopafstand van het theater, bioscoop en station.*

8 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in de inrichting van de wijk?

Zo ja, hoe komt dat naar voren? *De bouw van de verschillende gebouwen in een parkachtige omgeving.*

9 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in evenementen in de wijk?

Zo ja, wat voor soort evenementen gebeuren er.

*In de zomer zijn er proeverijen(gastronomie) 3 dagen. Er is een fototentoonstelling geweest in het hele Chassépark. Een week films op zijmuur van het Chassétheater.*

10 Dragen de bewoners het thema/verhaal uit naar buiten de wereld.

*Wij wel over medebewoners kan ik niet oordelen, maar iedereen praat met enthousiasme over het wonen in hier.*

11 Voldoet de wijk aan de verwachtingen van de bewoners?

Zo niet, wat missen de bewoners?

*Er mogen wel meer activiteiten zoals tentoonstellingen plaats vinden.*

**Betrokkenheid bij de wijk:**

12 Hebben bewoners een binding met de wijk? (zetten bewoners zich in voor de wijk)

*Niet bekend*

13 Voelen de bewoners zich betrokken bij de wijk? (bij beslissingen van de gemeente e.d.)

*Nee*

14 Spreekt de wijk als geheel de overheden aan op doen en laten?

*Ja er is overleg binnen bewonersverenigingen.*

15 Hoe is de betrokkenheid van de bewoners met de basisscholen in de wijk, gaat deze verder dan alleen de kinderen naar school brengen?

*Niet bekend*

16 Is er sociale samenhang in de wijk?

Waar blijkt dat uit?

*Ouderen hebben meer betrokkenheid dan de jongeren die er wonen.*

**Wat onderscheidt deze VINEX- wijk van andere VINEX-wijken:**

18 Wat zijn kenmerken van de wijk die men in andere wijken niet zal vinden?

*Wij zien dit niet als een VINEX-wijk.*

19 Wat is er uniek aan de wijk?

*Midden in de stad, heel rustig.*

20 Zijn de bewoners er trots op dat zij in deze wijk wonen?

*Ja*

**Dagelijkse interactie in de wijk:**

21 Zijn er parkeerproblemen in de wijk?

*Nee, want ieder huis heeft een parkeerplaats in de eigen kelder.*

22 Bij welke locaties/voorzieningen doen deze parkeerproblemen zich voor?

*Niet*

23 Hebben er in de afgelopen twee jaar verkeersongevallen plaats gevonden in de wijk?

*Nee (wel hennep plantages ontdekt haha).*

24 Wat was de aard van deze ongevallen?

*Geen*

25 Zijn er locaties in de wijk die de bewoners als onveilig bestempelen ten aanzien van het verkeer?

Zo ja, welke locatie zijn dat?

*Geen*

25a En wat voor soort problemen zijn dat? (bijvoorbeeld te hoge snelheid van auto's, of problemen met oversteken)

*Geen*

26 Zijn er parkeerproblemen bij de basisscholen tijdens haal en breng momenten?

*Niet bekend*

27 Zijn er verkeersonveilige situaties in de schoolomgevingen?

Zo ja, wat voor soort onveilige situaties?(oversteken, snelheid

*Niet bekend*

**Overige vragen:**

28 Hebben bewoners contact met elkaar op straat?

*Ja, beperkt, omdat velen via de garage het park uitgaan.*

29 Zijn er plaatsen in de wijk waar bewoners samenkomen voor sociale activiteiten?

Zo ja, waar?

*Hooguit de hondenbezitters en de voorzitters van de bewonersverenigingen spreken elkaar over zaken , de wijk betreffend. De rest voor zover men de bewonersvergaderingen bijwoont.*

30 Spreken bewoners elkaar aan op het gedrag in de wijk?

*Via de bewonersverenigingen en een overkoepelend [parkoverleg komen zaken op tafel. Een wijkkrantje geeft de antwoorden, die langs het bewonersoverleg naar boeven komen!*

31 Onderhouden bewoners zelf de wijk? (groen, stoep of straat)

*groenonderhoud vindt plaats door de gemeente en alle bewoners dragen bij voor activiteiten die meer zijn dan het reguliere parkonderhoud.*

32 Zijn er buurtactiviteiten in de wijk?

Zo ja, wat voor soort activiteiten?

*In eerste instantie zou de wijk een onderdeel worden van de gehele binnenstad waar voortdurend activiteiten zouden plaatsvinden. Problemen met de oplevering hebben dit vooralsnog tegen gehouden. Alleen een gastronomische beurs jaarlijks en een paar open lucht concerten en op dit moment citygolf als attractie hebben de zaak levendiger gemaakt.*

**Algemeen:**

1 In welke wijk woont u?

***Overkroeten (Haagse Beemden)***

2 Wat is uw functie binnen de wijkorganisatie?

***Voorzitter Stichting Milieu en Leefklimaat de Kroeten***

**De wijk:**

3 Hoe zou u de inrichting van uw wijk willen omschrijven?

***Indeling van de wijk is goed***

4 Hoe zou u de inrichting van de woonstraten willen omschrijven?

***Slecht, met name het gebrek aan groen en de slechte staat van de groenvoorziening is ver beneden peil.***

5 Heeft de VINEX-wijk een bepaald thema/verhaal waar de wijk zich mee kenmerkt of profileert?

***het leef- en woonklimaat in optimale ballans met milieu en energiebeslag***

6 Hoe is dit thema/verhaal ontstaan?

***Midden jaren '90 werd de VINEX wijk de Kroeten gepland.***

***De gemeente Breda wilde dat de wijk naast algemene normen op het gebied van energiezuinigheid (EPL) ook zou voldoen aan het opwekken van een deel van haar energiebehoefte met behulp van duurzame energiebronnen om zo het duurzame karakter van de wijk te onderstrepen. Tijdens de raadsvergadering van 24-09-1998 wordt besloten dat er een stichting opgericht moest worden met als doel Milieu en Leefklimaat in wijk de Kroeten. Op 03-01-2002 wordt deze stichting opgericht. Het doel van deze stichting is het bevorderen van het leef- en woonklimaat in optimale ballans met milieu en energiebeslag in de nieuwbouwwijk De Kroeten in Breda.***

7 Komen mensen mede voor het thema/verhaal in de wijk wonen?

***Nee***

8 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in de inrichting van de wijk?

Zo ja, hoe komt dat naar voren?

***Nee, vanuit de stichting willen wij dit in de komende jaren wel gaan uitdragen binnen de wijk.***

9 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in evenementen in de wijk?

Zo ja, wat voor soort evenementen?

***Nee, er worden geen evenementen georganiseerd***

10 Dragen de bewoners het thema/verhaal uit naar buiten de wijk?

*Nee, meeste zijn ook niet (meer) op de hoogte.*

11 Voldoet de wijk aan de verwachtingen van de bewoners?

Zo niet, wat missen de bewoners?

*Is verschillend, met name de slechte groenvoorziening binnen de wijk spreekt mensen tegen.*

#### **Betrokkenheid bij de wijk:**

12 Hebben bewoners een binding met de wijk? (zetten bewoners zich in voor de wijk)

*Nee*

13 Voelen de bewoners zich betrokken bij de wijk? (bij beslissingen van de gemeente e.d.)

*Nee, na aanleiding van een verzoek voor bestuursleden komen er vanuit de 706 verzonden mailing naar de huiseigenaren binnen de wijk (niet de huurders) slechts een 11 reacties.*

14 Spreekt de wijk als geheel de overheden aan op doen en laten?

*Nog niet, wordt dit jaar wel opgepakt namens de stichting.*

15 Hoe is de betrokkenheid van de bewoners met de basisscholen in de wijk, gaat deze verder dan alleen de kinderen naar school brengen?

*Betrokkenheid vanuit de bewoners richting de scholen is mits de bewoners kinderen hebben goed te noemen.*

16 Is er sociale samenhang in de wijk?

Waar blijkt dat uit?

*Nee, dit is echter kenmerkend voor een Vinex locatie, komt in de loop der jaren wel vanuit de jongere generatie welke in de wijk geboren en waarbij bewoners meer betrokken worden tot.*

#### **Wat onderscheidt deze VINEX- wijk van andere VINEX-wijken:**

18 Wat zijn kenmerken van de wijk die men in andere wijken niet zal vinden?

*Geen*

19 Wat is er uniek aan de wijk?

*Niets*

20 Zijn de bewoners er trots op dat zij in deze wijk wonen?

***Geen idee, ik neem aan van wel anders zul je er niet wonen, het is immers geen achterstandswijk***

**Dagelijkse interactie in de wijk:**

21 Zijn er parkeerproblemen in de wijk?

***Nee***

22 Bij welke locaties/voorzieningen doen deze parkeerproblemen zich voor?

***Nvt***

23 Hebben er in de afgelopen twee jaar verkeersongevallen plaats gevonden in de wijk?

***Niet bekend, volgens mij niet.***

24 Wat was de aard van deze ongevallen?

25 Zijn er locaties in de wijk die de bewoners als onveilig bestempelen ten aanzien van het verkeer?

Zo ja, welke locatie zijn dat?

***Ja, doorgaande wegen, met name de snelheid van het verkeer, wordt merendeel niet veroorzaakt door bewoners zelf maar door mensen die in de wijk op bezoek gaan.***

25a En wat voor soort problemen zijn dat? (bijvoorbeeld te hoge snelheid van auto's, of problemen met oversteken?)

***Zie vraag 25***

26 Zijn er parkeerproblemen bij de basisscholen tijdens haal en breng momenten?

***Niet benoemenswaardig***

27 Zijn er verkeersonveilige situaties in de schoolomgevingen?

Zo ja, wat voor soort onveilige situaties?(oversteken, snelheid)

***In de directe nabijheid van de school niet, in- en uitgang zijn niet aan de onsluitingswegen.***

**Overige vragen:**

28 Hebben bewoners contact met elkaar op straat?

***Ja, met bewoners uit de directe woonomgeving.***



29 Zijn er plaatsen in de wijk waar bewoners samenkomen voor sociale activiteiten?

Zo ja, waar?

*Nee*

30 Spreken bewoners elkaar aan op het gedrag in de wijk?

*Wel in de directe woonomgeving*

31 Onderhouden bewoners zelf de wijk? (groen, stoep of straat)

*Nauwlijks*

32 Zijn er buurtactiviteiten in de wijk?

Zo ja, wat voor soort activiteiten?

*Nee*

**Algemeen:**

1 In welke wijk woont u?

*Morgenweide*

2 Wat is uw functie binnen de wijkorganisatie?

*Secretaris*

**De wijk:**

3 Hoe zou u de inrichting van uw wijk willen omschrijven?

*Nieuwbouw, combinatie huur/koop woningen, vrije sector/sociale huurwoningen, veel laagbouw.*

4 Hoe zou u de inrichting van de woonstraten willen omschrijven?

*Veel geparkeerde auto's Veel spelende kinderen*

5 Heeft de VINEX-wijk een bepaald thema/verhaal waar de wijk zich mee kenmerkt of profileert?

*Nee*

6 Hoe is dit thema/verhaal ontstaan?

7 Komen mensen mede voor het thema/verhaal in de wijk wonen?

*Nee*

8 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in de inrichting van de wijk?

Zo ja, hoe komt dat naar voren?

9 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in evenementen in de wijk?

Zo ja, wat voor soort evenementen?

10 Dragen de bewoners het thema/verhaal uit naar buiten de wijk?

11 Voldoet de wijk aan de verwachtingen van de bewoners?

Zo niet, wat missen de bewoners?

*Goede winkels op loopafstand, parkeergelegenheid*

**Betrokkenheid bij de wijk:**

12 Hebben bewoners een binding met de wijk? (zetten bewoners zich in voor de wijk)

***Sommige bewoners wel, die zetten zich georganiseerd (wijkvereniging) in, anderen denken wel te weten hoe alles moet, maar willen zich niet aansluiten bij de vereniging.***

13 Voelen de bewoners zich betrokken bij de wijk? (bij beslissingen van de gemeente e.d.)

***Weinig, op informatieavonden is er een zeer kleine opkomst.***

14 Spreekt de wijk als geheel de overheden aan op doen en laten?

***Ja, de wijkvereniging (bestuur) heeft goed contact met de gemeente.***

15 Hoe is de betrokkenheid van de bewoners met de basisscholen in de wijk, gaat deze verder dan alleen de kinderen naar school brengen?

***Goede betrokkenheid. Er zijn diverse ouders die op school helpen.***

16 Is er sociale samenhang in de wijk?

Waar blijkt dat uit?

***Weinig. De wijk is een wijk met veel tweeverdieners en jonge gezinnen, men heeft de handen vol aan het werk en aan het gezin.***

**Wat onderscheidt deze VINEX- wijk van andere VINEX-wijken:**

18 Wat zijn kenmerken van de wijk die men in andere wijken niet zal vinden?

***Nieuwbouw (10 jaar) geannexeerd, Veel groen.***

19 Wat is er uniek aan de wijk?

***Redelijk veel groen***

20 Zijn de bewoners er trots op dat zij in deze wijk wonen?

***Ja, het wonen hier is voor vele een bewuste keuze.***

**Dagelijkse interactie in de wijk:**

21 Zijn er parkeerproblemen in de wijk?

***Jazeker***

22 Bij welke locaties/voorzieningen doen deze parkeerproblemen zich voor?

***In woonwijken***

23 Hebben er in de afgelopen twee jaar verkeersongevallen plaats gevonden in de wijk?

***ja***

24 Wat was de aard van deze ongevallen?

***Aanrijding scooter/auto, aanrijding kind***

25 Zijn er locaties in de wijk die de bewoners als onveilig bestempelen ten aanzien van het verkeer?

Zo ja, welke locatie zijn dat? ***In-en uitritten van de wijk, dubbel fietspad, winkelcentrum war niet gefietst mag worden maar wat toch veel gedaan wordt.***

25a En wat voor soort problemen zijn dat? (bijvoorbeeld te hoge snelheid van auto's, of problemen met oversteken) ***Slecht zicht te hard rijden, geen goed zicht op spelende kinderen.***

26 Zijn er parkeerproblemen bij de basisscholen tijdens haal en breng momenten?

***Ja***

27 Zijn er verkeersonveilige situaties in de schoolomgevingen?

Zo ja, wat voor soort onveilige situaties?(oversteken, snelheid  
***Te hard rijden, niet goed kijken***

**Overige vragen:**

28 Hebben bewoners contact met elkaar op straat?

***Ja, zeker wanneer bewoners tegelijk in een straat zijn komen wonen en bij basisscholen***

29 Zijn er plaatsen in de wijk waar bewoners samenkomen voor sociale activiteiten?

Zo ja, waar?

***School, locatie waar de wijkvereniging activiteiten heeft***

30 Spreken bewoners elkaar aan op het gedrag in de wijk?

***Soms***

31 Onderhouden bewoners zelf de wijk? (groen, stoep of straat)

***Nee***

32 Zijn er buurtactiviteiten in de wijk?

Zo ja, wat voor soort activiteiten?

***De wijkvereniging organiseert diverse activiteiten. Kaarten, bingo, dansen, gym, creaclub***

**Algemeen:**

1 In welke wijk woont u?

*Morgenweide*

2 Wat is uw functie binnen de wijkorganisatie?

*Voorzitter*

**De wijk:**

3 Hoe zou u de inrichting van uw wijk willen omschrijven?

*Veel variatie in type woningen, ruime groenvoorziening, ruime infrastructuur.*

4 Hoe zou u de inrichting van de woonstraten willen omschrijven?

*Brede trottoirs, daardoor minder rijweg, ruime groenvoorziening middels boombeplanting*

5 Heeft de VINEX-wijk een bepaald thema/verhaal waar de wijk zich mee kenmerkt of profileert?

*Ypenburg is nauw verbonden met het VLIEGVELD Ypenburg. Nieuwe wijk waar veel mogelijkheden zijn voor jonge mensen om te wonen. Ligt vrij centraal.*

6 Hoe is dit thema/verhaal ontstaan?

*Na sluiting van het vliegveld heeft men het terrein gebruikt voor in hoofdzaak bouwen van woningen, aangevuld met kleine industrie. In de bebouwing is nog duidelijk de structuur van het vliegveld te zien.*

7 Komen mensen mede voor het thema/verhaal in de wijk wonen?...

*Niet dat ik weet. Men associeert wel Ypenburg met het voormalige vliegveld*

8 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in de inrichting van de wijk? Zo ja, hoe komt dat naar voren?

*Enigszins. Met de bebouwing is men uitgegaan van de bestaande structuur van het vliegveld. Lange denkbeeldige startbanen en daar de bebouwing omheen gezet, daar waar dat mogelijk was*

9 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in evenementen in de wijk? Zo ja, wat voor soort evenementen?

*Niet specifiek in de wijk apart. Wel is er ieder jaar een herdenking van de Slag om Ypenburg, en is er een stichting Historisch Ypenburg die regelmatig by=tentoonstellingen organiseert*

10 Dragen de bewoners het thema/verhaal uit naar buiten de wijk?

***In hoofdzaak de ouderen.***

11 Voldoet de wijk aan de verwachtingen van de bewoners?

Zo niet, wat missen de bewoners?

***In principe JA, te klagen valt er altijd wel wat, maar in grote lijnen voldoet de wijk aan de verwachtingen***

**Betrokkenheid bij de wijk:**

12 Hebben bewoners een binding met de wijk? (zetten bewoners zich in voor de wijk)

***Sommigen wel, anderen niet. Hangt af van je instelling of je wat wil doen voor de wijk. Als mensen wat doen zijn het vaak de ouderen. Jongeren hebben geen of weinig tijd.***

13 Voelen de bewoners zich betrokken bij de wijk? (bij beslissingen van de gemeente e.d.)

***Over het algemeen JA! Hangt vaak af van het onderwerp. Onlangs hebben wij een politiek debat gehad over de wijk; thema's zoals verbeteren winkelcentrum, verbeteren openbaar vervoer spreken duidelijk aan.***

14 Spreekt de wijk als geheel de overheden aan op doen en laten?

***Niet als geheel. Het zijn vaak individualisten uit de wijk die het voortouw nemen.***

15 Hoe is de betrokkenheid van de bewoners met de basisscholen in de wijk, gaat deze verder dan alleen de kinderen naar school brengen?

***Hangt ook weer sterk af van het individu. Er zijn er die de kinderen zonder meer dumpen, maar er zijn ook ouders die zich bekommeren om veiligheidsaspecten rondom de school en straat***

16 Is er sociale samenhang in de wijk?

Waar blijkt dat uit?

***Er is sprake van een redelijke samenhang. Men is vaak op zichzelf, maar als je persoonlijk met mensen praat, dan komt men wel los, en wil men bijvoorbeeld meehelpen met organiseren van activiteiten. Bedenk wel dat er in Ypenburg zo'n 40 verschillende Nationaliteiten wonen, die allemaal hun eigen ideeën hebben. Men moet vaak wennen aan elkaar***

**Wat onderscheidt deze VINEX- wijk van andere VINEX-wijken:**

18 Wat zijn kenmerken van de wijk die men in andere wijken niet zal vinden?

***Ruime opzet en verscheidenheid van woningbouw. Er is voldoende groen en water aanwezig,***

19 Wat is er uniek aan de wijk?

***De grote verscheidenheid aan allochtone en autochtone bewoners***

20 Zijn de bewoners er trots op dat zij in deze wijk wonen?

***Ja, soms komt dat tot uiting in persoonlijke gesprekken.***

**Dagelijkse interactie in de wijk:**

21 Zijn er parkeerproblemen in de wijk?

***JA! Overduidelijk !!***

22 Bij welke locaties/voorzieningen doen deze parkeerproblemen zich voor?

***In vrijwel alle straten, Pleinen etc. Bij de bouw is men uitgegaan van 1,5 auto per gezin; nu is dat opgelopen naar 2,5 auto per gezin.***

23 Hebben er in de afgelopen twee jaar verkeersongevallen plaats gevonden in de wijk?

***JA die vinden regelmatig plaats.***

24 Wat was de aard van deze ongevallen?

***Lichte tot zware aanrijdingen auto/fiets/brommer/voetganger met licht tot zwaar lichamelijk letsel.***

25 Zijn er locaties in de wijk die de bewoners als onveilig bestempelen ten aanzien van het verkeer?

***Zo ja, welke locatie zijn dat? Bij scholen en oversteekplaatsen, te krappe bochten, asociaal parkeergedrag waardoor uitzicht bij bochten belemmerd wordt***

***25a En wat voor soort problemen zijn dat? (bijvoorbeeld te hoge snelheid van auto's, of problemen met oversteken) te hoge snelheid van auto's, onoverzichtelijke situaties, niet goed uitkijken met oversteken, te hard rijden bij scholen kortom, asociaal gedrag.***

26 Zijn er parkeerproblemen bij de basisscholen tijdens haal en breng momenten?

***JA, overduidelijk !!***

27 Zijn er verkeersonveilige situaties in de schoolomgevingen?

***Zo ja, wat voor soort onveilige situaties?(oversteken, snelheid)***

***Oversteken, snelheid, parkeergedrag.***

**Overige vragen:**

28 Hebben bewoners contact met elkaar op straat?

**Meestal wel. Hangt ook weer af van hoe je je opstelt; er zijn straten waar de contacten prima zijn, maar ook zijn er gebieden waar dat totaal niet aan de orde is.**

29 Zijn er plaatsen in de wijk waar bewoners samenkomen voor sociale activiteiten?

**Zo ja, waar? JA! er zijn MFC ( Multifunctionele Centra) waar activiteiten worden georganiseerd**

30 Spreken bewoners elkaar aan op het gedrag in de wijk?

**Soms wel, soms niet.**

31 Onderhouden bewoners zelf de wijk? (groen, stoep of straat)

**Soms. De gemeente doet erg veel op dat gebied. Ook weer: hoe stel je je op; hou je van een nette stoep, of laat je het maar zo als het vuil is.**

32 Zijn er buurtactiviteiten in de wijk?

**Zo ja, wat voor soort activiteiten? JA!! Kaarten (klaverjassen/jokeren) 40+ gymnastiek, Bingo, Linedancing, bloemschikken, knutselen , schilderen, kinderactiviteiten, etc.**



**Algemeen:**

1 In welke wijk woont u?

*Ypenburg en de buurt Waterwijk*

2 Wat is uw functie binnen de wijkorganisatie?

*Coördinator Preventieteam en momenteel waarnemend vz Bewonersinitiatief Waterwijk*

**De wijk:**

3 Hoe zou u de inrichting van uw wijk willen omschrijven?

*Een goed ontworpen wijk met een goede verdeling van koopwoningen, huurwoningen en sociale woningbouw. Alleen de plaatsing van een aantal dure koopwoningen t.o.v. een aantal sociale koopwoningen is o.i. niet optimaal gekozen*

4 Hoe zou u de inrichting van de woonstraten willen omschrijven?

*De wijk heeft wat ons betreft een goede structuur. Alleen is het altijd lastig om een wijk met 30 km zone zodanig te bouwen dat leidt tot het toepassen van deze snelheid. Er wordt te veel hard gereden. Dit heeft echt met mentaliteit te maken en dat dwing je niet af met rechte wegen, ondanks drempels. De politie is niet in staat om constant te handhaven*

5 Heeft de VINEX-wijk een bepaald thema/verhaal waar de wijk zich mee kenmerkt of profileert?

*Onze Buurt is de Waterbuurt. Hier is veel water, dat is mooi, maar er is te weinig groen. De laatste tijd hebben we veel groen erbij kunnen regelen met de gemeente, doch zo'n nieuwe wijk is nogal kaal, dus het gaat nooit snel genoeg.*

6 Hoe is dit thema/verhaal ontstaan?

*Een stadsontwikkelaar heeft heel Ypenburg ontworpen in opdracht van de toenmalige gemeenten Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Nootdorp. In dit ontwerp zijn een aantal verschillende buurten binnen een totaalplaatje getekend, waaronder onze Waterwijk*

7 Komen mensen mede voor het thema/verhaal in de wijk wonen?

*Over het algemeen komen mensen kijken welke huizen te koop worden aangeboden, men kijkt naar de directe omgeving en men kijkt soms ook naar de voorzieningen in de buurt, zoals scholen e.d., maar dan houdt het m.i. op.*

8 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in de inrichting van de wijk? Zo ja, hoe komt dat naar voren?

*In ons geval Ja! Er is veel water in de buurt met allerlei bruggen Kom eens kijken en je ziet meteen wat ik bedoel.*

9 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in evenementen in de wijk?

Zo ja, wat voor soort evenementen?

***Niet echt! Er wordt sinds vorig jaar jaarlijks een Drakenbootrace gehouden en wij hebben als bewonersinitiatief twee waterfietsen om tijdens straatfeesten en andere feesten de kinderen bezig te houden. Een groot aantal mensen die aan het water wonen hebben een klein bootje.***

10 Dragen de bewoners het thema/verhaal uit naar buiten de wijk?

***Nee***

11 Voldoet de wijk aan de verwachtingen van de bewoners?

Zo niet, wat missen de bewoners?

***De wijk zelf is redelijk compleet en goed verzorgd, doch het winkelcentrum is een grote misser! Binnen een straal van ca 2 km's zijn hier 3 winkelcentra, dus hebben ze het alle drie erg moeilijk. De huren zijn hoog, dus een grote leegstand en een groot verloop. Het centrum in Ypenburg is ook nog eens erg ongezellig en enorm gevoelig voor wind. Er wordt nu gewerkt aan het verknussen van het centrum met bomen, banken en perkjes, maar of dat veel zal helpen?***

#### **Betrokkenheid bij de wijk:**

12 Hebben bewoners een binding met de wijk? (zetten bewoners zich in voor de wijk)

***Meestal is dat wel het geval tijdens de eerste 3 /4 jaren na de start. Dan kun je nog wel mensen krijgen die iets voor de wijk willen doen, maar in de loop van de tijd wordt dat steeds moeilijker. Het zijn meestal dezelfde mensen die zich inzetten en dit geruime tijd blijven doen. Voorzitters, secretarissen en coördinatoren zijn het na een jaar of 4/6 wel zat en willen vervanging, doch dat is erg lastig.***

13 Voelen de bewoners zich betrokken bij de wijk? (bij beslissingen van de gemeente e.d.)

***Dat verschilt nogal. Toevallig is volgende week een schouw met de wethouder in onze buurt en ik ben echt benieuwd hoeveel mensen hierop af komen. Geen idee. De opkomst bij schouwen in de andere buurten varieerden nogal.***

14 Spreekt de wijk als geheel de overheden aan op doen en laten?

***Niet echt, wij als bewonersinitiatief doen het wel en hebben ook wel het gevoel dat we gehoord worden door de gemeente. We hebben goede contacten en hebben diverse zaken voor elkaar gekregen.***

15 Hoe is de betrokkenheid van de bewoners met de basisscholen in de wijk, gaat deze verder dan alleen de kinderen naar school brengen?

***Er is nauwelijks contact met de basisscholen... Dit ligt voorla aan de directie van zo'n school. In onze wijk is de directie niet coöperatief en in andere wijken is meer samenwerking. Dit kan zowel aan ons als aan de directie liggen natuurlijk.***

16 Is er sociale samenhang in de wijk?

Waar blijkt dat uit?

***Ook nu weer: niet echt.***

***Als we iets organiseren wat zij leuk vinden, zoals een buurtBBQ dan is de opkomst groot, ook een straatspeeldag of Halloween wordt druk bezocht, doch een jaarlijkse bijeenkomst voor de buurtvereniging die wij organiseren, waar de mensen hun inbreng kunnen doen of wensen op tafel leggen en zich kunnen aanmelden als vrijwilliger wordt totaal NIET bezocht. Ondanks alle informatie op internet, en in buurtkrantjes***

**Wat onderscheidt deze VINEX- wijk van andere VINEX-wijken:**

18 Wat zijn kenmerken van de wijk die men in andere wijken niet zal vinden?

***Geen idee, ik ken die andere wijken niet zo goed dat ik daar over kan oordelen.***

19 Wat is er uniek aan de wijk?

***Geen idee***

20 Zijn de bewoners er trots op dat zij in deze wijk wonen?

***We wonen hier prima, maar te roepen dat we trots op onze wijk zijn, gaat wat ver.***

**Dagelijkse interactie in de wijk:**

21 Zijn er parkeerproblemen in de wijk?

***Zoals overal in Den Haag, zijn die hier ook.***

22 Bij welke locaties/voorzieningen doen deze parkeerproblemen zich voor?

***In de woonstraten is veel te weinig rekening gehouden met parkeren. Men dacht vroeger te sturen met minder parkeerplaatsen, dat is toch wel zeer naïef gebleken. Men loopt echt niet verder dan 20 meter, als het moet ietsje verder, doch men begint al te klagen bij verder dan 20 meter***

23 Hebben er in de afgelopen twee jaar verkeersongevallen plaats gevonden in de wijk?

***Natuurlijk***

24 Wat was de aard van deze ongevallen?

***Meestel tweezijdige aanrijdingen.***

25 Zijn er locaties in de wijk die de bewoners als onveilig bestempelen ten aanzien van het verkeer?

Zo ja, welke locatie zijn dat?

***Enkele straten die richting het centrum gaan en langs scholen komen zijn nogal gevaarlijk, zoals overal. Ook straten die de wijk uit gaan worden als gevaarlijk bestempeld omdat overal harder dan 30 km wordt gereden.***

25a En wat voor soort problemen zijn dat? (bijvoorbeeld te hoge snelheid van auto's, of problemen met oversteken)

***Zie 25***

26 Zijn er parkeerproblemen bij de basisscholen tijdens haal en breng momenten?

***Ja zoals te verwachten was***

27 Zijn er verkeersonveilige situaties in de schoolomgevingen?

Zo ja, wat voor soort onveilige situaties?(oversteken, snelheid)

***Ja zie boven***

**Overige vragen:**

28 Hebben bewoners contact met elkaar op straat?

***Afhankelijk per straat en soort buurt, maar precies weet ik het niet. In onze is veel contact***

29 Zijn er plaatsen in de wijk waar bewoners samenkomen voor sociale activiteiten?

Zo ja, waar?

***Er is een gemeenschaphuis vlak bij het centrum, maar of dat veel bezocht wordt weet ik niet***

30 Spreken bewoners elkaar aan op het gedrag in de wijk?

***Veel te weinig! Is ook niet altijd een pretje. Men reageert nogal agressief***

31 Onderhouden bewoners zelf de wijk? (groen, stoep of straat)

***Ook dit verschilt per straat en buurtje. Vooral bij de duurdere huurwoningen valt het tegen omdat de huurders er soms maar een jaartje wonen.***

32 Zijn er buurtactiviteiten in de wijk?

Zo ja, wat voor soort activiteiten?

***Zoals gezegd: BuurtBBQ, straatfeesten, kerstboomfeest en Haloween***

**Algemeen:**

1 In welke wijk woont u?

*De Vijvers een van de 8 wijken van de Vinex locatie Wateringseveld.*

2 Wat is uw functie binnen de wijkorganisatie?

*Voorzitter Leefbaarheid van het Bewoners Platform Wateringse Veld*

**De wijk:**

3 Hoe zou u de inrichting van uw wijk willen omschrijven?

*De wijken van de Vinex locatie zijn hoofdzakelijk in gedeeld met diversiteit van eengezins (rijtjes) woningen. Met op sommige locaties flats. In de wijken staan huur- en koopwoningen door elkaar heen gelokaliseerd. De winkelgebieden zijn goed verdeelt op twee locaties. Hier is rekening gehouden voor parkeergelegenheid voor het kopende publiek. Ook is het Wateringseveld goed bedekt met waterrijke gebieden, groen, bomen en stilte zones voor de natuur. Zie ook punt 18 en 19.*

4 Hoe zou u de inrichting van de woonstraten willen omschrijven?

*Net zoals de overige wijken initieel veel aandacht voor parkeergelegenheid en minder ruimte voor de jeugd. Zie ook punt 18 en 19.*

5 Heeft de VINEX-wijk een bepaald thema/verhaal waar de wijk zich mee kenmerkt of profileert?

*Het Wateringse Veld is ingedeeld in het Hoge Veld en Lage Veld deze zijn verbonden met een brug genaamd "Brug over het hemelwater". Zowel in het Hoge Veld als in het Lage Veld zijn de pleinen de centrale locaties van deze twee deelgebieden. Jaarlijks wordt de symbolisch brug geslagen met het Plein to Plein Festijn.*

6 Hoe is dit thema/verhaal ontstaan?

*Wat kleinschalig begon als een ontmoetingsfestijn voor de (nieuwe) bewoners van Wateringse Veld om de onderlinge contacten, culturele activiteiten en de sport in de wijk te stimuleren, is nu een jaarlijks festijn geworden met een positieve uitstraling in en rond Den Haag.*

7 Komen mensen mede voor het thema/verhaal in de wijk wonen?

*Het draagt in ieder geval bij aan de saamhorigheid in en bekendheid van het Wateringse Veld.*

8 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in de inrichting van de wijk?  
*Nee, thema was er later dan de inrichting van de wijk.*

Zo ja, hoe komt dat naar voren?

9 Wordt het thema/verhaal van de wijk uitgedragen in evenementen in de wijk?

Zo ja, wat voor soort evenementen?

Zie punten 5 en 6.

10 Dragen de bewoners het thema/verhaal uit naar buiten de wijk?

*Gelet op de groei van het Plein tot Plein Festijn en bezoekers vanuit andere wijken denken we dat zeker het geval is.*

11 Voldoet de wijk aan de verwachtingen van de bewoners?

Zo niet, wat missen de bewoners?

*Er blijft altijd nog wensen over. In het Wateringse Veld, is gelet op het aantal woningen/gezinnen uiteindelijk slechts bedekt met één wijk  en dienstencentrum met de daarbij ook faciliteiten voor de jongeren. Een uitbreiding met minstens een tweede centrum is noodzakelijk. Initieel zijn in de plannen wel twee wijk  en diensten centrum gepland echter (nog) niet uitgevoerd. Dit geeft een onvrede onder de bewoners van de diverse wijken. In ieder geval bij de oudere jeugd die graag een eigen extra onderkomen wilt hebben. Ook wij als ouderen vinden dat jongeren recht hebben op ontwikkeling in de informele omgeving, bijvoorbeeld na schooltijd op het gebied van cultuur of vrije tijd. Dus op meerdere plekken op het Wateringse Veld zou de gelegenheid aangeboden moeten worden en niet alleen op een punt. Voordeel van twee dienstencentra met eigen onderkomen voor de jeugd, is dat je de jongeren nog meer mogelijkheden kan aanbieden. En de zgn “hangjongeren” hiermee kan terugdringen. Als initiatiefnemer heb ik (W. Simons) samen met jongeren uit de wijk de Vijvers een handtekeningenactie gehouden onder de bewoners van de andere wijken aangrenzend aan die van de wijk de Vijvers. Hiermee hebben wij een kleine 800 handtekeningen opgehaald. Hiermee is aangetoond dat ook de bewoners achter deze actie staan.*

*Een kopie van de begeleidende brief van deze handtekeningenactie heb ik meegezonden. De handtekeningen zullen na het zomer reces worden aangeboden aan de Gemeenteraad en Burgemeester van Den Haag. Als in je onderzoek ook is meegenomen dat er te weinig onderkomen in Vinex locaties aanwezig zijn voor de jeugd en dus een trend is. Dan ben je welkom om samen met ons, jij jou onderzoeksresultaten mbt tot de jeugdonderkomens en wij onze ongenoegen te inbrengen m.b.t. jongeren die een eigen onderkomen willen hebben te komen presenteren aan de Gemeenteraad van Den Haag.*

**Betrokkenheid bij de wijk:**

12 Hebben bewoners een binding met de wijk? (zetten bewoners zich in voor de wijk)

*Het Bewonersplatform Wateringse Veld draait geheel op vrijwilligers (lees bewoners van het Wateringse Veld)*

13 Voelen de bewoners zich betrokken bij de wijk? (bij beslissingen van de gemeente e.d.)

*Het Bewonersplatform Wateringse Veld heeft als doelstelling het in stand houden en verbeteren van de leefbaarheid, veiligheid en welzijn in het*

*Wateringse Veld. In dit verband is het bewonersplatform voor veel uitvoering-*

*en beleidsaangelegenheden een klankbord voor de gemeente Den Haag. Wij denken en praten mee over ontwikkelingen in het Wateringse Veld, of die het Wateringse Veld aangaan. Naast deze klankbordfunctie houdt het bewonersplatform zich bezig met het opsporen en in kaart brengen van wensen en behoeften van de bewoners van het Wateringse Veld. Het is onze bedoeling de voor onze inwoners belangrijke onderwerpen op de gemeentelijke agenda te krijgen. Daarnaast heeft het Bewonersplatform overleggen met verenigingen van eigenaren, Woningcorporaties en overige partners in de wijk.*

14 Spreekt de wijk als geheel de overheden aan op doen en laten?

*Zie 13*

15 Hoe is de betrokkenheid van de bewoners met de basisscholen in de wijk, gaat deze verder dan alleen de kinderen naar school brengen?

*Gelet op de redelijk gevulde oudercommissies, ouderraad en vrijwilligers op de basisscholen mogen we wel zeggen dat de betrokkenheid dan ook redelijk is.*

16 Is er sociale samenhang in de wijk?

*Ja*

Waar blijkt dat uit?

*Naast de georganiseerde grotere festiviteiten voor alle bewoners van de wijken in het Wateringse Veld worden binnen de individuele wijken in het Wateringse Veld de jaarlijks terugkerende buurt- en straatfeesten gehouden.*

**Wat onderscheidt deze VINEX- wijk van andere VINEX-wijken:**

18 Wat zijn kenmerken van de wijk die men in andere wijken niet zal vinden?

*Veel groen, stilte- en watergebieden.*

19 Wat is er uniek aan de wijk?

*Verder staat het zuiden van het Wateringse Veld een Bomenmuseum. Het is niet later als extraatje aan de openbare ruimte toegevoegd, maar maakt onlosmakelijk onderdeel uit van de buitenruimte. Voor het thema 'Groen' heeft kunstenaar Herman de vries het Bomenmuseum bedacht. Een door hem samengestelde lijst van meer dan 200 boomsoorten is voor de groenontwerpers van de wijk de leidraad bij de bomenplannen. De inzet hierbij is zoveel mogelijk verschillende soorten toe te passen. Bijna elke straat heeft zijn eigen boom. Hardstenen tegels geven in de trottoirs en de plantsoenen de naam en bladvorm weer van de boom.*

*Ook is veel ruimte is gereserveerd voor water en groen. Zo loopt van noord naar zuid dwars door de wijk een ecologische verbindingzone die ruimte biedt aan vele planten en diersoorten; Dankzij een gesloten waterhuishoudingssysteem blijft schoon regenwater in de wijk en vormt geen onnodige belasting voor het stedelijk rioleringsysteem;*

20 Zijn de bewoners er trots op dat zij in deze wijk wonen?

*In een onlangs gehouden enquête heeft aangegeven dat men redelijk tevreden te zijn.*

**Dagelijkse interactie in de wijk:**

21 Zijn er parkeerproblemen in de wijk? *Ja.*

22 Bij welke locaties/voorzieningen doen deze parkeerproblemen zich voor?

*In de woonwijken. Bij het berekenen van het aantal parkeerplaatsen is een formule gehanteerd om te komen tot het aantal parkeerplaatsen per woning. Waar mijn inziens geen rekening mee is gehouden dat bewoners ook hun bedrijfsbusjes mee naar huis nemen. Dit zou mogelijk de parkeer problemen in de woonwijken kunnen veroorzaken. Werkgevers vinden het wel makkelijk dat werknemers van uit huis starten, maar deze busjes gebruiken wel parkeerplaatsen die eigenlijk voor bewoners bedoelt zijn. Daarnaast zijn ook veel eengezinshuizen met eigen garages uitgerust. De meest bewoners gebruiken deze garages voor alles behalve het stallen van hun privé auto en zetten hun auto aan de straat en ontnemen hiermee andere bewoners hun parkeergelegenheid. Dus doe hier eens onderzoek naar, hoe ligt de verhouding in Vinex locatie Wateringse Veld maar landelijk gezin in de andere Vinex locaties en woonwijken. Dus parkeerplaatsen genoeg maar anders of goed gebruiken. Dit zou een aandachtspunt moeten zijn van elke gemeente.*

23 Hebben er in de afgelopen twee jaar verkeersongevallen plaats gevonden in de wijk?



*Ja*

24 Wat was de aard van deze ongevallen?  
*Aanrijdingen met de tram van de HTM.*

25 Zijn er locaties in de wijk die de bewoners als onveilig bestempelen ten aanzien van het verkeer?

*Ja*

Zo ja, welke locatie zijn dat? *De overgangen van de trambaan welke worden doorkruist met auto's, en voetgangers en fietsers.*

25a En wat voor soort problemen zijn dat? (bijvoorbeeld te hoge snelheid van auto's, of problemen met oversteken)

*De tram heeft in het Wateringse Veld een zgn vrije baan. Deze vrije baan in combinatie met overgangen en het dagelijkse verkeer is bij onoplettende weggebruikers van beide kanten (tram en overige verkeer) een punt van aandacht.*

26 Zijn er parkeerproblemen bij de basisscholen tijdens haal en breng momenten?  
*Niet anders dan bij andere basisscholen in Nederland.*

27 Zijn er verkeersonveilige situaties in de schoolomgevingen?

*Is minder geworden.*

Zo ja, wat voor soort onveilige situaties?(oversteken, snelheid)

*Door de hoeveelheid zgn auto's bij de aanvang van de school ontstonden er verstoppingen en onveilige situaties in de straten van de scholen. Dit is nu opgevangen door zgn. schoolzones, de bewustwording rondom het thema verkeersveiligheid in de nabijheid van scholen.*

**Overige vragen:**

28 Hebben bewoners contact met elkaar op straat?

*Ja.*

29 Zijn er plaatsen in de wijk waar bewoners samenkomen voor sociale activiteiten?

Zo ja, waar?

*In de enige wijk- en dienstencentrum. En de hiervoor aan gelegde accommodaties, zoals sport-en recreatie velden.*

30 Spreken bewoners elkaar aan op het gedrag in de wijk?

*Nog te weinig.*

31 Onderhouden bewoners zelf de wijk?(groen, stoep of straat)

*Stoep en straat, maar nog te weinig. Groen in de wijken wordt onderhouden door de Gemeente.*

32 Zijn er buurtactiviteiten in de wijk?

**Ja. Zie punt 5 , 6, 16.**

Zo ja, wat voor soort activiteiten?

**Zie punt 5 , 6, 16. Daarnaast de Jaarlijkse viswedstrijden, waterspektakels en lampionnen optochten.**



## Bijlage 9 Schouwformulieren

locatie: Breda, Chassé Park  
 datum: 6 mei 2010

de wijk	veel hoge gebouwen tussen de 2 en 14 verdiepingen, heel ruimtelijk opgezet met heel veel groen. De gebouwen zijn strak en recht, maar verschillen wel onder ander door gebruik van kleur.
Inrichting van de wijk	de wijk straak ruimte uit en degelijkheid. Er is niet echt een verhaal te zien
straat de wijk een verhaal uit	de hoeveelheid groen, voor een wijk die 100 meter van het centrum ligt
wat is er uniek aan de wijk	
straten	er kronkelt 1 straat door de wijk die langs alle gebouwen loop. in het midden zit een knip in de weg, zodat er geen doorgaand
breedte	verkeer door de wijk heen kan. De straat is 5 meter breed
trottoir aanwezig	ja er is een trottoir aanwezig langs de straat, maar er zijn ook nog ander looppaden en men kan ook over het gras lopen en op de straat is ook mogelijk, omdat er niet hard wordt gereden
hoe is het parkeren gesitueerd	het parkeren gebeurt uit het zicht onder de gebouwen in prive garages
snelheidsregime	30km/u
fietsvoorzieningen	
breedte	niet aanwezig, alleen parallel aan de singel, maar die heeft niet echt een functie voor de wijk
vrijliggende fietspaden	nee
schooloromgeving	
is de schooloromgeving geaccentueerd	geen school aanwezig
is de schooloromgeving aangepast op de thema van de wijk	geen school aanwezig
is er een conflict rond de school tussen auto's en langzaam verkeer	geen school aanwezig
Wordt de schoolspits gefaciliteerd	geen school aanwezig
overig	
is er veel groen (omschrijving)	ja
wordt het groen onderhouden	ja ziet er netjes uit
is er water	nee, alleen een singel aan de oostkant
zijn er speelvoorzieningen	nee
worden tuinen onderhouden	men heeft geen tuin in deze wijk
Zijn er ontmoetingsplaatsen	er is een groot plein bij het theater, maar dat ziet er niet uit als een ontmoetingsplaats, ik weet ook niet of dat voor deze wijk gewenst is, aan gezien ik het idee heb dat het niet is ingericht voor kindere.
Opmerkingen:	

Figuur: 39

locatie: Breda, de Kroeten	
datum: 6 mei 2010	
de wijk	allemaal vrij recht. Er staan rijtjeshuizen. Allemaal strak ingericht. Vrij saai
inrichting van de wijk	nee
straat de wijk een verhaal uit	nee
wat is er uniek aan de wijk	nee
straten	
breedte	5-6 meter
trottoir aanwezig	ja
hoe is het parkeren gesitueerd	langs de straten zijn parkeervakken gemaakt die parallel liggen aan de straat. Enkele huizen hebben een parkeerplaats aan huis. Daarnaast zijn er bij basisschool de driezwing enkele parkeerplaatsen aangelegd die haaks op de straat staan.
snelheidsregime	30 km/u
fietsvoorzieningen	
breedte	3,5 meter
vrijliggende fietspaden	alleen langs de Moeraszegge
schoolomgeving	
is de schoolomgeving geaccentueerd	nee
is de schoolomgeving aangepast op de thema van de wijk	niet waargenomen
is er een conflict rond de school tussen auto's en langzaam verkeer	ja, beide stromen worden niet gescheiden
Wordt de schoolspits gefaciliteerd	er zijn bij de driezwing veel parkeerplaatsen voor het autoverkeer. Aan het beeld buiten lijkt het erop dat de fietsers van een andere ingang gebruik maken van de school dan de kinderen die met de auto komen.
overig	
is er veel groen (omschrijving)	ja, haagjes. Maar niet veel. Er is wel een groene corridor van noor-west naar zuid-oost (winter herfst zomer lente)
wordt het groen onderhouden	ziet er redelijk uit
is er water	rondom de wijk en tussen de door om buurten te scheiden
zijn er speelvoorzieningen	in de midden corridor en bij de scholen (worden gebruikt tijdens vakantie)
Worden tuinen onderhouden	de tuin die zij hebben ziet er redelijk uit.
Zijn er ontmoetingsplaatsen	nee
Opmerkingen:	

Figuur: 40

locatie: Houten, Houten-zuid  
 datum: 6 mei 2010

de wijk	ingericht voor het fietsverkeer, met veel kronkel straatjes waar niet hard gereden kan worden. Het is verdeeld in verschillende buurten en het is alleen mogelijk van buurt naar buurt te komen via de rondweg. In verhouding met de andere locaties ziet het er ruimtelijker uit. Hier denk je ook wel 2 keer na voor je harder dan 30 rijdt als je dat al haalt.
inrichting van de wijk	de wijk straalt duidelijk uit dat het in Houten om de fiets draait, daarnaast heeft enkele buurt zijn eigen naam en daar is de inrichting ook op aangepast.
straalt de wijk een verhaal uit	dat de fiets uitstekend gefaciliteerd wordt.
wat is er uniek aan de wijk	
straten	
breedte	4-5 meter
trottoir aanwezig	ja
hoe is het parkeren gestueerd	sommige huizen hebben parkeren op eigen terrein, maar bij het merendeel is dat niet het geval. Langs de straten zijn parkeervakken haaks op de straat aangelegd.
snelheidsregime	30 km/u
fietsvoorzieningen	
breedte	3,4-4 meter
vrijliggende fietspaden	door heel de wijk liggen vrijliggende fietspaden die worden af gewisseld met fietsstraten zodat de fietsers nog nadrukkelijker een plaats krijgt op de weg.
schoonlgeving	
is de schoolomgeving geaccentueerd	nee
is de schoolomgeving aangepast op de thema van de wijk	nee er is geen extra aandacht aanbesteed
is er een conflict rond de school tussen auto's en langzaam verkeer	nee. Bij de scholen is het langzame verkeer en het autoverkeer van elkaar gescheiden.
Wordt de schoolspits gefaciliteerd	Ja, bij de scholen liggen parkeerterreinen voor het autoverkeer en de scholen liggen aan de hoofdstructuur voor de fiets.
overig	
is er veel groen (omschrijving)	ja er is veel groen in de wijk. Veel gras en lage haagjes
wordt het groen onderhouden	zo ziet het er wel naar uit
is er water	In één deel van de wijk is een groot meer. In het andere deel is minder water aanwezig, maar zijn wel enkele brede sloten.
zijn er speelvoorzieningen	Er zijn veel grasveldjes waar kinderen op kunnen spelen, het aantal speeltoestelen mag meer.
Worden tuinen onderhouden	bij de huizen zijn nauwelijks tuintjes aanwezig. De paar vierkante meter die zij hebben stralen niet veel uit
Zijn er ontmoetingsplaatsen	nee ik ben geen pleintjes of iets dergelijks tegengekomen.
Opmerkingen:	

Figuur: 41

locatie: Den Haag, Wateringse Veld	
datum: 6 mei 2010	
de wijk	veel rijtjeshuizen. Alles staat vrij dicht op elkaar. Het ziet eruit als een hele boel steen
inrichting van de wijk	ik ben er niet achter gekomen wat het verhaal is van de wijk toen ik er rond reed
straalt de wijk een verhaal uit	geen idee
wat is er uniek aan de wijk	
straten	
breedte	4 tot 5 meter
trottoir aanwezig	ja
hoe is het parkeren gesitueerd	langs de straten zijn parkeervakken gemaakt die parallel liggen aan de straat. Enkele huizen hebben een parkeerplaats aan huis.
snelheidsregime	30 km/u
fietsvoorzieningen	
breedte	
vrijliggende fietspaden	langs de drukke ontsluitingswegen van de wijk liggen fietspaden, maar daarnaast liggen er geen vrijliggende fietspaden door de wijk.
schoolomgeving	
is de schoolomgeving geaccentueerd	bij basisschool de vijver is een schoolzone aangelegd.
is de schoolomgeving aangepast op de thema van de wijk	nee
is er een conflict rond de school tussen auto's en langzaam verkeer	ja, de twee verkeersstromen worden niet gescheiden, wat gevaarlijke situaties op kan leveren.
Wordt de schoolspits gefaciliteerd	er zijn bij de school meer parkeerplaatsen aanwezig ten opzichte van de rest van de wijk, wat het autoverkeer bij de school zou kunnen faciliteren
overig	
is er veel groen (omschrijving)	nee, af en toe een beetje gras
wordt het groen onderhouden	re delijk
is er water	rond de wijk en tussen buurten in ligt water. In de wijken zelf niet
zijn er speelvoorzieningen	er zijn enkele grasvelden waar enkele sleepstoelen staan, maar dit is minimaal.
Worden tuinen onderhouden	bij de huizen zijn nauwelijks tuintjes aanwezig. De paar vierkante meter die zij hebben zien er niet al te fraai uit.
Zijn er ontmoetingsplaatsen	nee, en de straten nodigen niet echt uit om even op straat te staan kletsen.
Opmerkingen:	

Figuur: 42

locatie: Den Haag, Ypenburg  
 datum: 6 mei 2010

de wijk	Ypenburg bestaat voor het grootste gedeelte uit rijtjes woningen. In enkele wijken staan echter wel wat grotere huizen. Tussen de wijken liggen brede sloten met groen. Het ziet er vrij saai uit met echt als hoofdfunctie van de wijk wonen. de wijk straat niet veel uit naar mijn mening. Het is duidelijk gericht op het wonen en meer niet. wat is er uniek aan de wijk mij is niets unieks opgevallen aan de wijk.
straten	
breedte	5 tot 6 meter
trottoir aanwezig	ja
hoe is het parkeren gestuurd	langs de straten zijn parkeervakken gemaakt die parallel liggen aan de straat. Enkele huizen hebben een parkeerplaats aan huis.
snelheidsregime	30 km/u
fietsvoorzieningen	
breedte	3,5 meter
vrijliggende fietspaden	in het noordelijke deel liggen 2 vrijliggende fietspaden en langs de ypenburgse bostaanen nog enkele korte stukjes in de wijk
schoolorgeving	
is de schoolorgeving geaccentueerd	nee
is de schoolorgeving aangepast op de thema van de wijk	nee daar is niets van te merken, behalve enkele namen van straten en scholen verwijzen naar het verleden
is er een conflict rond de school tussen auto's en langzaam verkeer	ja
Wordt de schoolspits gefaciliteerd	ik denk het wel, het autoverkeer en het fietsverkeer worden niet gescheiden bij de school, de ingangen van de scholen zijn ook vrij smal, waardoor alles extra geconcentreerd wordt.
overig	
is er veel groen (omschrijving)	er is redelijk wat gras in de wijk, maar dat is te klein voor kinderen om op te spelen. Het lijkt of het er ligt omdat het niet veel onderhoud vergt.
wordt het groen onderhouden	het gras is niet al te hoog. Dus lijkt van wel.
is er water	tussen de verschillende wijken in liggen brede sloten. Deze lopen wel dood, dus er kan niet in gevangen worden.
zijn er speelvoorzieningen	er zijn enkele speelplaatsen in de wijk, maar voor zo'n grote wijk zijn het er niet veel. Ze liggen voor sommige kinderen ook ver van het huis.
worden tuinen onderhouden	de tuinen aan de straat kant zijn (als ze er al zijn) erg klein. Deze tuinen stralen niet echt iets uit.
Zijn er ontmoetingsplaatsen	nee, en de straten nodigen niet echt uit om even op straat te staan kletsen.
Opmerkingen:	

Figuur: 43



locatie: Nieuw Oostende Aalsmeer	
datum: 27 mei 2009	
de wijk	de straten zijn recht waar een lange doorrij is. Er loopt water door de wijk en er zijn veel bruggetjes. De huizen staan dicht langs de straat. De huizen zijn erg dicht op elkaar gebouwd.
inrichting van de wijk	De wijk is verdeeld over verschillende kleinere wijke die iets uitstralen, zo is er een soort boederij en lijkt een ander deel meet op grachtenpanden of een vissersdorp. Er is geen één duidelijk verhaal te herkennen.
straat de wijk een verhaal uit	er komen veel vliegtuigen over van schiphol, daarnaast heeft de wijk redelijk wat water. Er is niet heel veel groen
Wat is er uniek aan de wijk	
straten	Op de Catharina Amaliaaan kunnen 2 auto gemakkelijk passeren, in de woonwijken is dit echter lastiger. In sommige straten is het niet mogelijk voor 2 auto's om elkaar te passeren, maar daar geldt dan ook één richtings verkeer
breedte	in elke straat zijn trottoirs aanwezig, die breed genoeg zijn om hier met een rolstoel of kinderwagen overheen te kunnen lopen.
trottoir aanwezig	Er kan in parkeervakken langs de straten worden geparkeerd, een aanzienlijk deel van de huizen heeft ook parkeer gelegenheid op eigen terrein, hoewel dit over algemeen maar plaats bied aan 1 auto.
hoe is het parkeren, situatie	30, hoewel in de catharina amaliaaan gevoelsmatig harder wordt gereden, is een soort uitsluitingsweg.
snelheidsregime	
fietsvoorzieningen	
breedte	Het nige vrijliggende fietspad is 3,5 meter breed
vrijliggende fietspaden	Bij de brede school ligt een vrijliggend fietspad. Dit is de enige in de wijk. Verder moet men over de woonstraten fietsen. Bij de drukere wegen is dit niet prettig.
schoolorgeving	
is de schoolorgeving geaccentueerd	nee, als je het niet weet zie het het pas als je er naast rijdt, hier gaat wel verandering in komen. (schoolzone)
is de schoolorgeving aangepast op de thema van de wijk	nee, maar de wijk straat ook niet echt een thema uit.
is er een conflict rond de school tussen auto's en langzaam verkeer	ja, auto's parkeren zo dicht mogelijk bij de school en er is een parkeerplaats op het schoolplein, waardoor kinderen op de fiets zich tussen de auto's door moeten wurmen, terwijl de auto's ook nog bezig zijn met in en uit parkeren.
Wordt de schoolspits gefaciliteerd	niet voldoende
overig	
is er veel groen (omschrijving)	er is groen, maar niet veel.
wordt het groen onderhouden	gras veld wel. De over van sloten kunnen meer uitstralen
is er water	ja
zijn er speelvoorzieningen	er zijn grasveldjes waar enke le spee toestellen staan, maar dit is vrij minimaal voor een wijk met veel kinderen.
worden tuinen onderhouden	de huizen staan zo dichtbij de straat dat zij bij gaan tuin hebben. Wat ze hebben (1 meter) is ook nog vrij veel steen
Zijn er ontmoetingsplaatsen	De Mlkado wordt ook gebruikt voor vergadering en dergelijke, maar dit is niet echt een ontmoetingsplaats.
Opmerkingen:	

Figuur: 44