

Op zoek naar toekomstbestendige leefbaarheid

3 V-Twin bikers toeren door de wijk

Samenwerking tussen WijkAdvies en Urbanintervista



E-Book editie 1

We reden met onze ronkende motoren door Lelystad en Louvain-La-Neuve (LLN), twee steden die in dezelfde periode gebouwd zijn. LLN floreert, kent geen leegstand en toont samenhang tussen jong en oud. De huizenprijzen kennen hetzelfde niveau als wonen in Brussel. Toch wil men persé wonen in Louvain-La-Neuve. Wat maakt die stad zo uniek en gewild?

Lelystad kent grote uitdagingen, nu, maar zeker ook over een paar jaar wanneer de vergrijzing zijn intrede doet. Het algemene beeld dat heerst is dat mensen in Lelystad gaan wonen wegens de rust en de goedkope woningen. Klopt dat beeld wel? Wat kunnen we leren van beide steden? Waar liggen kansen? Wat zijn valkuilen? Als Lelystad over enkele jaren vergrijst, wat dan?

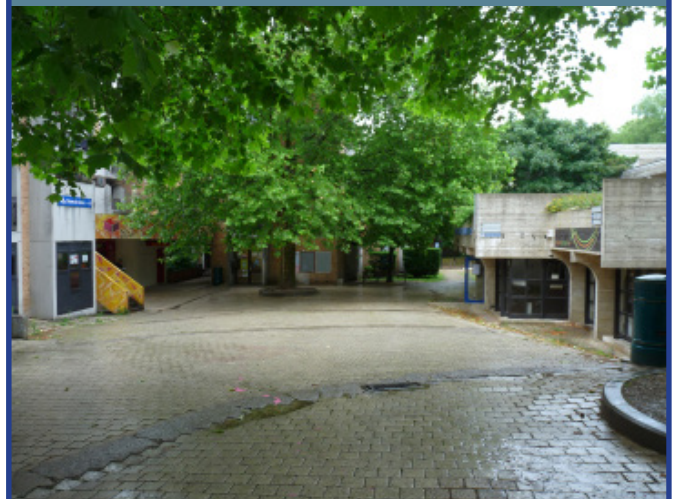
Onze nieuwsgierigheid groeide en groeide. Bepakt en bezakt zijn we, na deskresearch, op de motor gestapt en gaan biken naar deze twee wonderlijke steden. Overal waar wij tijdens onze projecten op onze motor de wijk doorbiken, hebben we immers direct contact met jong en oud. Gevoed door zoveel informatie, willen we onze ervaring graag delen en waar nodig, verder (persoonlijk) komen toelichten.



stadshart Lelystad



omgeving Apollo hotel Lelystad



stadshart Louvain-La-Neuve

Lelystad. Een stad van leven om te werken of werken om te leven?

De cijfers

Lelystad is de hoofdstad van de provincie Flevoland. De gemeente Lelystad ligt in Oostelijk Flevoland en heeft een oppervlakte van 765 km², waaronder een wateroppervlakte van 534 km². Met 76.000 inwoners een stuk kleiner dan Almere (197.000), 37.500 woningen en zo'n 6600 bedrijfsvestigingen. Er is een ziekenhuis en een HBO instelling (één studierichting).

Als voorbereiding had Baudouin al het één en ander verzameld van de site van de gemeente en VVV. Zo is er een stadswandeling die ons langs verschillende plekken leidt en een brochure met een uitgebreide beschrijving (http://www.vvvlelystad.nl/over-lelystad/digitale-gidsen/~media/vvvlelystad/pdf/stadsbrochure_2013_nl.ashx). We besluiten de stadswandeling te volgen en daarna op eigen inzicht de andere wijken te bekijken.

De tocht

We hebben afgesproken op de parkeerplaats De Lepelaar aan de A6, waarna wij, na een korte rit, onze motoren parkeren bij het station. Op dit moment begint ook de zon door te komen. We laten dus zoveel mogelijk spullen achter in de koffers van de motoren. Jassen en dergelijken verwachten we nu niet meer nodig te hebben tot we weer gaan rijden.

Stadshart?!

Het centrum of stadshart ligt oostelijk van de spoorlijn en is overzichtelijk en compact. Wat ons opvalt is het verschil aan bouwstijlen waardoor het een rommelige indruk maakt. Ook de perioden zie je in de bouwstijlen terug. Hier en daar is er leegstand. Het centrum heeft een dubbelfunctie voor zowel dagelijkse boodschappen als (fun)shoppen. In de wijken direct rond het centrum zijn enkele supermarkten gelegen maar op onze tocht was die alleen in de wijk Jol duidelijk aanwezig.

Op het Apollodek ontmoeten we verhuizende mensen. Francis vraagt nieuwsgierig: woont u hier? De jongste dame zegt dat haar pleegouders (vader Engels, heeft zijn auto geïmporteerd dus stuur zit nog aan rechtse kant) terug zijn

gekomen omdat zij heimwee hadden naar haar zus en haar kinderen en haar (biologische) moeder. Ze zijn op de parkeergarage van het Apollodek, waar je normaliter niet mag rijden, maar waar zij de aanhanger aan het volladen zijn met bananendozen. Even later rijdt de eigenaar van de Woktent er ook, om te laden en lossen. Een motorrijder volgt en kan bijna letterlijk zijn huis in rijden. Als we naar beneden lopen staat er toch wel degelijk een rond blauw fietspad bord.... We spreken hen tegenover het vier sterren Apollo hotel. Van buiten ziet het er vreselijk uit, donker en oubollig, beetje Oostblok. Hun slogan spreekt dit schreeuwend tegen: 'where hospitality begins'. De Engelsman lacht, hij begrijpt ook niet waarom er bussen vol mensen stoppen en blijven, zeker voor het VOC schip en Bataviastad. Er is hier verder toch niks.

Atolwijk

Vanaf de Kustrifbrug lopen we richting Damrif, via Zandbank naar Fjord. Onderweg ontmoeten we een vrouw die al jaren op het Damrif woont en daar de eerste "allochtoon" was. "Dat is nu wel anders, maar vroeger voelde ik mij wel een buitenbeentje. De tuinen zijn behoorlijk groot, loop daar om de hoek naar het voetpad. Dan zie je het vanzelf." Wij volgen haar raad braaf op en kunnen zien dat de achtertuinen inderdaad groot zijn. De voorkant van het huis is minder ruim opgezet. Een klein plaatsje voor met een schuur aan het huis vast gebouwd. Dit deel van Kustrif is autovrij, waardoor er geen auto's voor de keukenramen staan. Het geheel geeft een naar de achterzijde gerichte indruk. Van de publieke ruimte afgekeerd. Wij zullen dat in veel van de wijken weer terugzien.

Op weg naar de Atol komen we een uitgebrande woning tegen. Voornamelijk zijmuren met een houten voor- en achtergevel. Hier valt de goedkope systeembouw op. Als je er dan op gaat letten, dan zie je veel meer goedkope bouwoplossingen in de huizen die we die dag tegenkomen. Hier is erg veel gebouwd in een korte tijd. Na verloop van tijd hebben een aantal van deze wijken dan ook een armoedige uitstraling gekregen.

Niet in alle straten is schraalhans keukenmeester. Een deel van het Damrif ligt op kunstmatige

verhogingen, soms om aansluiting te vinden met de Kustrifbrug, soms ook om een niveauverschil met het straatniveau te hebben. Waarom is niet altijd duidelijk, maar goedkoop is deze oplossing allerm minst. Ook in de Jol kom je materialen tegen die soms goedkoop en soms ook duur aan doen. Een klein zinken dakje op een schuurtje bijvoorbeeld. Of schuurtjes met een deel plat bitumen dak en een deel schuin met drie rijtjes dakpan. Maar elk van deze wijken is naar binnen gekeerd en sluit de publieke buitenruimte feitelijk uit. Het lijkt wel of de bouwers sociale cohesie hebben willen bemoeilijken.

Bij Atolplaza ontmoeten wij een jongerenwerker. Hij woonde eerst in Almere en is pas geleden verhuisd naar Lelystad. “Je hebt hier gewoon meer woning en meer tuin voor minder geld”. Dit hadden wij ook al geconstateerd. Door een aantal huizen die te koop staan op te zoeken op internet zie je veel m2 voor weinig geld. “In Almere wordt alles steeds maar verbouwd, het is een grote bouwput. Dat wordt je langzamerhand wel een keer zat.”

Archipel

Even verderop in de Archipel ontmoeten we een dame op leeftijd met de fiets aan haar hand. Eind jaren zeventig was haar belangrijkste reden om naar Lelystad te komen het werk (van haar man) en de ruimte. Haar man moest altijd veel reizen voor zijn werk en kan nu op de fiets: een zegen! Ze zegt dat mensen hier komen voor hun rust en de natuur. Het is hier erg groen en ze gaat wekelijks naar de Oostvaardersplassen. Ze zegt dat we daar eigenlijk echt even heen moeten. Als we vertellen dat we op excursie waren begint ze meteen trots, haarfijn en helder de structuur uit te leggen: je hebt VIERbaans drev en, die verdelen Lelystad in een schaakbord. Daar mag je niet eens komen (red. lopend of fietsend). Daardoor is het zo heerlijk rustig in de wijk en pak je vaak de fiets omdat je dan snellere (radiale) verbindingen hebt. De jongerenwerker noemt dit doods... Ook zegt ze trots dat er in Lelystad van alles te doen is. We hebben een theater, voor winkels hoef je ook niet weg en er is veel natuur”. Een schril contrast met de uitspraken van de jongerenwerker die juist het tegenovergestelde beweert. “Jongeren hebben

hier niks te zoeken, zodra ze van school zijn trekken ze weg en in het weekend blijven ze ook niet. Dan gaan ze naar Harderwijk, Zwolle, Almere of Amsterdam.”

Bewoners vragen zich af wat wij komen doen. “Toeristen komen hier nooit, die gaan naar Bata via stad en de haven.” “Een stadswandeling? Door onze wijk? Dat wist ik helemaal niet.” Als wij uitleggen dat onze interesse voornamelijk beroepsmatig is, ontstaat er wat meer begrip.

Vanuit de Archipel gaan we terug naar het stads hart. Lunch op het plein voor het gemeentehuis en daarna terug naar de motor. De route per motor loop eerst naar Haf, een wijk met huizen die het gevoel van vakantiebungalow opleveren. Daarna door naar Botter, maar daar komen we niet in omdat de weg is opengebrouwen. Helemaal omrijden doen we dan ook maar niet. Wel bezoeken we Schouw, Gondel en Jol, zien Galjoen en Punter en eindigen op het terras aan de Bataviyahaven.





Stadshart



Stadshart



Woonwijk



Woonwijk

Baudouin "Lelystad is kennelijk ontworpen met jonge gezinnen in gedachten. Woningen naar de achterzijde gericht, perfect voor jonge gezinnen. De kinderen in de tuin en overzicht van de ouders vanuit de woning. Voor de ouder wordende mens is deze tuin gerichte woonvorm echter minder geschikt. Naar mate de mobiliteit afneemt worden sociale contacten moeilijker. Het makkelijkst heb je contact als je schoolgaande kinderen hebt, het schoolplein en de vriendjes, of als je een hond hebt. Mensen met een hond maken makkelijk contact met elkaar."

Veel woningen hebben aan de voorzijde een schuurtje en een plaats voor de auto. Ook dit schermt de woning af van de publieke ruimte. Wil je daarom het sociaal contact binnen de buurt/wijk faciliteren, dan heb je andere ingrepen nodig. Tijdens ons bezoek hebben we er een aantal besproken. Maak de vergelijking maar met een wijk uit de 50er en 60er jaren. Hier is gekozen voor een fijnmazig distributie model, waardoor er kleine algemene ruimten zijn die zich uitstekend lenen voor buurt initiatieven.

Naast het creëren van een van de fysieke ruimte, is het van belang om een inventarisatie te maken van de wensen van de gebruikers of beoogde gebruikers. Door middel van interviews in de wijk, gesprekken met mogelijke partners en spiegelen met andere wijken en buurten, krijgen wij vaak een goed beeld van de mogelijkheden.

Roelf. Voordat we gaan heb ik me deze vraag gesteld: waarom gaan mensen in Lelystad wonen? Ik kon zelf twee antwoorden verzinnen: werk of familie. Dat blijkt die middag aardig bevestigd te worden. Mij valt de zo bepalende verkeersstructuur op. Zijn de verkeerskundige hier niet te ver doorgesloten? Hebben zij niet te zeer hun "systeem" doorgedrukt? Ook in het eerdere bezochte Louvain-La-Neuve is er sprake van verkeersscheiding, maar daar werkt het totaal niet "doods" maar bevordert het juist de levendigheid (en dat zonder fietsers)!

Niet het idee erachter maar de uitvoering en de schaalgrootte blijken hier dus enorm belangrijk te zijn voor het wel of niet slagen van de opzet van de wijk en de stad. En dan de overdaad aan groen, zowel privé als openbaar. Openbaar is schoon maar lijkt ook nauwelijks gebruikt te worden. En ik geloof meteen dat als je groene vingers hebt, je in je grote tuin in Lelystad helemaal los kunt gaan. Er is wel een enorm contrast tussen beleving van jong en oud. Is Lelystad het schoolvoorbeeld voor een pilotstad voor senioren die rust en natuur zoeken?

Francis heeft met een aantal bewoners gesproken en eigenlijk zeggen ze allemaal hetzelfde. "Als je voor de rust komt, is het hier prima vertoeven. Verder is hier niets te beleven en heb je hier eigenlijk niets te zoeken". Dat vind ik nogal een statement. Klip en klaar, geen speld tussen te krijgen. Ik ervaar veel groen, maar zie geen gebruikers. Het kriebelt wel van binnen. Wat vinden bewoners zelf van de wijk, van het groen, van burens(contacten)? Hoe kijkt een inwoner van Lelystad naar zijn eigen stad? Welke ideeën leven er om van binnenuit de leefbaarheid te verbeteren? Of om de toekomstige vergrijzing met alle uitdagingen van dien het hoofd te bieden. Dat blijft het uitdagende van mijn werk. Welke bewoner ik ook spreek. Ze hebben allen een mening en ideeën die er toe doen, die het verschil kunnen maken. Mits oprecht geluisterd wordt en ondersteuning wordt geboden, alleen daar waar nodig.



Atolwijk

Louvain-La-Neuve bruist.... Maar waarom?

De ontwerper

We ontmoeten één van de ontwerpers van deze stad Luc Boulet. Hij houdt van het vak én van 'zijn stad'. Luc is er na zijn werkzame leven ook weer komen wonen. Een zo op de tekentafel ontworpen stad kan dogmatisch zijn. Kijk naar newtown Brasilia, de regeringshoofdstad van Brazilië die eind jaren 50 uit de grond is gestampt in de vorm van een vliegtuig en waar de functiescheiding tot in het absurde is doorgevoerd. Waar alles is uitgedacht vanuit een helicopterview en waar de voetganger en de menselijke maat ver te zoeken is. Hoe anders is dat in Louvain-La-Neuve (LLN). Deze stad is volledig op de menselijke maat bedacht, uitgelegd en gebouwd. Het getuigt van een enorme liefde en kennis van hoe een stad werkt, of zou moeten werken en wat er belangrijk is: LEVEN!

De student op numero 1

Het gaat in Louvain-La-Neuve zelfs verder dan de menselijke maat want de stad is ontworpen voor één specifiek type mens: de student en haar leermeester: de universiteit. Hoe leeft, woont, studeert en vermaakt een student zich. In tegenstelling tot veel Nederlandse universiteitssteden waar nieuwe universiteitscampussen, met maar één functie: Universiteit, zich vaak aan de rand van de stad ontwikkelde (Eindhoven, Delft, Wageningen, VU Amsterdam) wordt er in LLN een stad gemaakt waarin geleefd moet worden, waar een leefklimaat ontstaat waar het naast het studeren ook fijn leven is. Een stad met een grote selectie aan winkels (ook dit is gestuurd), een rijk cultuurleven (theater, bioscoop, horeca) en veel wandel- en fietsmogelijkheden zijn om te recreëren in stad, bos of langs het gegraven bassin. Alles om een omgeving te creëren waar de uitwisseling tussen studenten, docenten en bewoners optimaal mogelijk is. Waar elkaar ontmoeten centraal staat en waar deze drie groepen samen een gezonde sociale, culturele en economische structuur vormen. Klinkt

dat niet als een reclamefolder voor een leefbare wijk?

Idealisme of realisme

De stad lijkt te zijn gemaakt uit idealisme en vaak werkt dat maar tijdelijk of helemaal niet. LLN lijkt echter dit te willen weerleggen. De stad werkt namelijk wel, en sterker nog: er is een wachtlijst aan mensen die er graag willen wonen. De waarde is hoog en ook hier is de Universiteit de bepalende factor. Als de gronden in privaat eigendom zouden zijn zou er al lang een enorme speculatie aan de gang zijn en zouden er onbegrenzde uitbreidingen komen want de vraag (en dus de opbrengt) is groot. Wellicht zou zelfs een deel van het 200 ha bos Lauzelle al zijn gekapt want geld is machtig. Gelukkig is geld een keer niet de drijfveer van de geestelijk vader en eigenaar van deze gronden. Het enige doel van de Université Catholique de Louvain (UCL) is en blijft: het maken van een ontmoetings- en uitwisselingsplaats tussen mensen. Een plek waar maandag tot vrijdag meer dan 45.000 mensen verblijven en 20.000 wonen, waarvan 9500 studenten. In Nederland zou de overlast van lawaai groot zijn, hier weten de bewoners voor wie de stad primair is bedoeld en is er dus veel meer verdraagzaamheid en tolerantie.

Een studentenstad ZONDER fietsen (en auto's)?

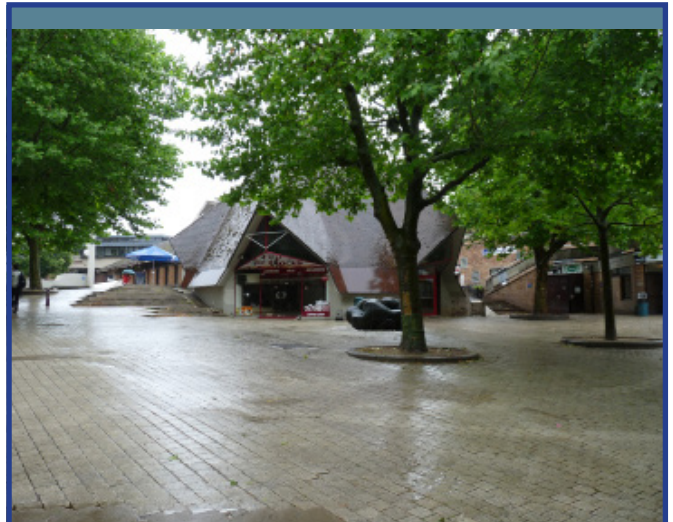
Denk aan een studentenstad en je denkt aan fietsen. In Nederland kampen studentensteden stuk voor stuk met een enorm fietsenberging probleem, van in (studenten) huis(complexen), tot in de straat, buurt en vooral het station! LLN is anders: de stad heeft een zodanige opzet van een middeleeuwse stad dat je geen fiets nodig hebt, (bijna) alles is te voet bereikbaar. Het stadscentrum van 11,8 ha vormt letterlijk het centrum, het middelpunt. Vanuit randen van de wijken, die als een klavertje vijf om het centrum liggen is het maximaal 10 minuten (1 kilometer) lopen. Lopend door LLN besef je de enorme verademing van de rust in de openbare ruimte door

de afwezigheid van de fiets. Nooit gedacht dat die stalen rossen zo'n enorme (negatieve) impact op de stedelijke structuur, bruikbaarheid en sfeer van de openbare ruimte hebben! Okay, het zou niet eerlijk zijn om te vermelden dat er natuurlijk ook geen auto's rijden in het centrum, die zijn mooi uit het zicht opgeborgen onder de betonnen plaat.

Ode aan differentiatie

Waar de ontwerper van Brasilia, Lucio Costa, geloofde in totale functiescheiding in de vorm van een vliegtuig, waardoor er een wijk is met alleen maar regeringskantoorgebouwen, een wijk met alleen maar hotels en in de cockpit het regeringspaleis en de vleugels de woningen bevat, vertelt Luc Boulet ons dat LLN een gemengde stad naar Middeleeuws voorbeeld is. Ook in de wijken zijn kleine winkelstripjes met dagelijkse behoeften als een tabakswinkel, een avondwinkel en een bakkertje. Om ook in de wijken voor voldoende differentiatie te zorgen is een regel getroffen dat sociale woningbouw in plukjes van maximaal 15 ontwikkelt wordt. Zo is er voldoende spreiding van bewoners, verschillende leefstijlen en dus eventuele overlast.

Het decor van Louvain-La-Neuve ziet er soms uit als een museum voor betonarchitectuur uit de jaren 70, maar het toneelstuk dat zich er dagelijks afspeelt is een opera, een opera voor de Leefbaarheid!



stadshart



stadshart



stadshart



toegangsweg



radiaal woonpad van centrum naar wijk



nieuwe stadstheater



trein duikt onder centrumdek

Wat kunnen andere steden leren van Louvain-La-Neuve?

Baudouin kent Louvain-La-Neuve al veel langer. De stad heeft mooie verrassende dingen. Hierbij denk ik aan de hoogtelijnen die in het plaveisel van de straat zijn verwerkt, een grapje met gevoel voor het landschap. Ook de hele ondergrondse infrastructuur, waarbij de universiteit een belangrijke stempel drukt op de bovengrondse. Denk aan de sociale woningbouw in blokken van maximaal 15 woningen. Ook hier heeft de universiteit de kosten van de ondergrondse structuur op zich genomen om aan haar principes vast te kunnen houden. Door het verkeer, de bevoorrading van winkels etc. onder de stad te laten gebeuren is er in het centrum geen ander verkeer dan voetgangers en een enkele fietser.

De regie van de Universiteit is van groot belang voor het slagen van deze stad. Keuze van infrastructuur en de bewaking daarvan, keuze van groepering van woningen, grenzen aan de vrijheid van de architect etc. zijn hierbij van groot belang. Door de samenhang in de stad krijg je rust.

Roelf verbaast zich over het feit dat ze gedurende haar opleiding niet gewezen is op dit schoolvoorbeeld van stedenbouw. Hier speelt de liefde voor het vak én de mens de hoofdrol. Ja, de stijl is seventies en je waant je soms in de vorige eeuw maar voor een stad die gebaseerd is op Middeleeuwse steden is dat geen schande. Het is de openbare ruimte die hier de sfeer en het succes bepaalt. De zegen van een echt autovrij centrum, de radiale opzet met korte looplijnen van alle delen van de stad naar haar hart, de gehandhaafde bomen die als groene longen de stad in prikken. Het lijkt allemaal bedacht op de tekentafel maar te werken in de praktijk. Chapeau voor de ontwerpers én de opdrachtgever. Die een prachtig en eenduidig (niet commercieel) hoger doel voor ogen had. Bepaalt dat hier het succes? Zou een gemeente of woningcorporatie niet ook zo'n hoger doel moeten nastreven?

Francis is onder de indruk van de kracht van de spreiding van bewoners. In Nederland zijn er nauwelijks experimenten (mogelijk) met sociale woningbouw waarbij maximaal 15 woningen voor huurders worden gebouwd en de rest voor koop en/of vrije sector. Door de spreiding ontstaat een mooie balans waarbij de één de ander corrigeert als het gaat om onderhoud, aanzien van het wijkje en burencontacten. Je krijgt als het ware geen kans om buiten boord te vallen. Wat verder opvalt is dat alle soorten en rassen mensen door elkaar lopen in de stad. Geen onvertogen woord, geen rommel op straat, geen fiets waar je over struikelt. Simpel schoon, netjes, beleefd of heeft dat met de Belgische inslag te maken en niet met de opbouw van de stad?



woonstraat met mix aan woningtype



zicht op centrumdek en parkeerlaag



I: www.wijkadvies.nl

Francis Bock: francis@wijkadvies.nl

T: 06-13617801

Baudouin Knaapen: baudouin@wijkadvies.nl

T: 06-5436 23 22



I: www.urbanintervista.nl

Roelf Bollen: roelf@urbanintervista.nl

T: 06-51968684

Over **WijkAdvies**

De mensen achter WijkAdvies zijn Francis Bock en Baudouin Knaapen. WijkAdvies is een (landelijk opererende) stichting die medewerkers van woningcorporaties, gemeentes & opbouwwerk ondersteunt en traint bij bottom-burgerparticipatie. Naast advies, trainingen en zelf met de voeten in de modder te staan, coacht WijkAdvies ook vele burgerinitiatieven in Nederland. Inmiddels is het landelijke netwerk van burgerinitiatieven dermate groot, dat bewonersgroepen met een specifieke vraag worden gekoppeld aan een bewonersgroep elders in het land, om samen tot oplossingen te komen. Simpel, pragmatisch en doeltreffend. Zo werken wij graag.

Over **Urbanintervista**

De vrouw achter Urbanintervista is Roelf Bollen. Zij is stedenbouwkundige en opereert, na jarenlange ontwerp-, advies- en managementervaring binnen diverse adviesbureaus, sinds 1 april jongstleden als zelfstandige en onafhankelijke stedenbouwkundige ontwerper en adviseur op een breed scala van ruimtelijke vraagstukken. Herstructureringsopgaven hebben daarbij haar bijzondere aandacht. Geschoold in Delft en Barcelona, maar vooral in de praktijk, fascineert met name de complexe binnenstedelijke omgeving haar. Waarbij de op te lossen uitdaging altijd weer is: hoe maken en houden we de stad leefbaar voor iedere stedeling, arm en rijk, jong en oud.