



Bijlagen Een achterkant in beweging

Een programmatische invulling ter versterking van de relatie tussen het stationsgebied
en het woongebied bij realisatie van een westelijke entree

Willian van Hal

Colofon

Titel

Een achterkant in beweging

Ondertitel

Een programmatische invulling ter versterking van de relatie tussen het stationsgebied en het woongebied bij realisatie van een westelijke entree.

Student

Naam Willian van Hal
Adres Bellevue 93
6561 CV Groesbeek
Telefoonnummer 06 43 23 46 43
E-mailadres willianvanhal@hotmail.com
Studentnummer 1618901

Afstudeerbedrijf

Adres Gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoonnummer 14024

Bedrijfsbegeleider

Naam Hans Gernaat
Functie Hoofd bureau Ruimtelijke Planvorming
Telefoonnummer 024 329 2930 | 06 52 75 15 43
E-mailadres h.gernaat@nijmegen.nl

Hogeschool Utrecht

Opleiding
Cursuscode

1^e docentbegeleider

Naam
Telefoonnummer
E-mailadres

2^e docentbegeleider

Naam
Telefoonnummer
E-mailadres

Datum

Omslagfoto

Faculteit Natuur en Techniek

Ruimtelijke Ordening en Planologie
TROP-V15AFO-14

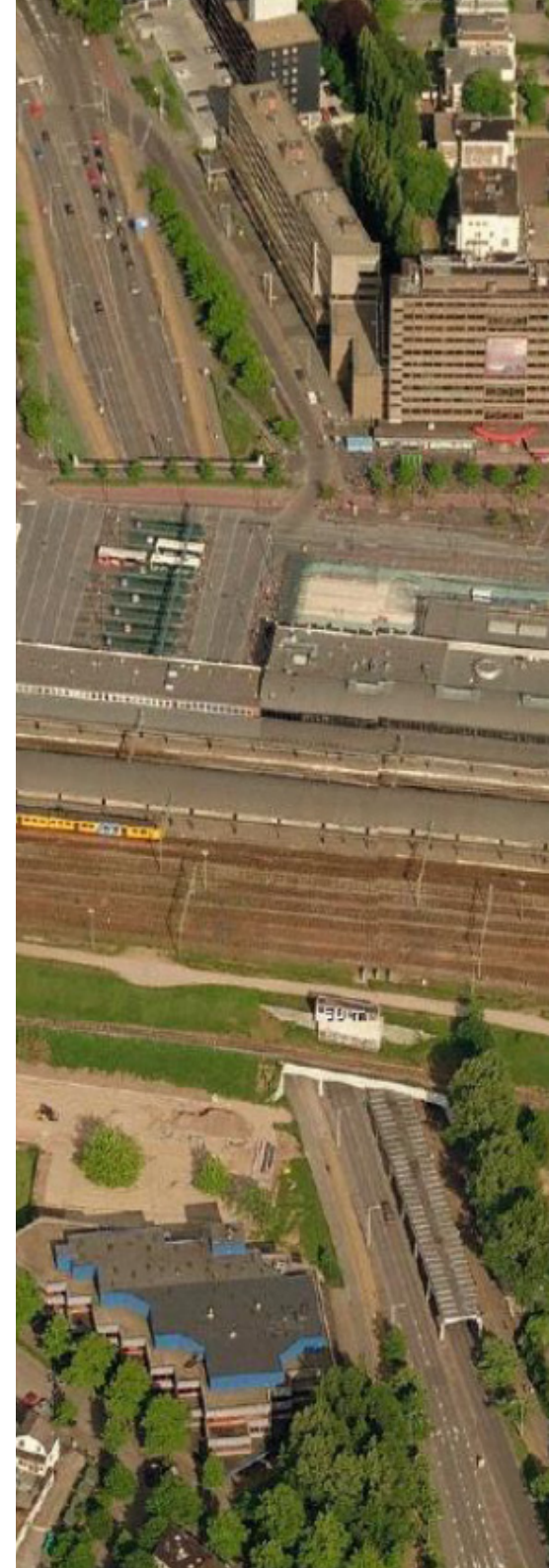
Saskia van der Kruit
06 38 14 90 70
saskia.vanderkruit@hu.nl

Bas Ouwehand
06 38 14 90 86
bas.ouwehand@hu.nl

31-05-2016

Eigen foto

Afbeeldingen en kaarten zijn gemaakt door de auteur tenzij anders wordt aangegeven.



Inhoud

Bijlage 1 Stijlen gebiedsontwikkeling	4	Bijlage 5 Interviews	19
		5.1 Interview Biezen	19
Bijlage 2 Historische analyse station en omgeving	5	5.2 Interview Wolfskuil	21
		5.3 Interview gemeente Zutphen	23
Bijlage 3 Biezen	7	5.4 Interview gemeente Deventer	26
3.1 Gebiedsanalyse	7		
3.1.1 Ruimtelijke structuur	7	Bijlage 6 Impressies wijzigingen station en omgeving	29
3.1.2 Functies en voorzieningen	7		
3.1.3 Bevolkingsopbouw	7	Bijlage 7 Vrijkomende gebieden	30
3.1.4 Woon- en leefklimaat	9		
3.1.5 Beleving en relatie	9	Bijlage 8 Geraadpleegde personen	31
3.2 Bevolkingsopbouw Biezen	10		
3.3 Wijkprofiel Biezen	11		
3.3.1 Leefbaarheid	11		
3.3.2 Sociaal klimaat	11		
3.3.3 Woonomgeving	11		
3.3.4 Meedoen & zelfredzaamheid	11		
3.3.5 Citaten Biezen	12		
Bijlage 4 Wolfskuil	13		
4.1 Gebiedsanalyse	13		
4.1.1 Ruimtelijke structuur	13		
4.1.2 Functies en voorzieningen	13		
4.1.3 Bevolkingsopbouw	13		
4.1.4 Woon- en leefklimaat	13		
4.1.5 Beleving en relatie	15		
4.1.6 Conclusie	15		
4.2 Bevolkingsopbouw Wolfskuil	16		
4.3 Wijkprofiel Wolfskuil	17		
4.3.1 Leefbaarheid	17		
4.3.2 Sociaal klimaat	17		
4.3.3 Woonomgeving	17		
4.3.4 Meedoen & zelfredzaamheid	17		
4.3.5 Citaten Wolfskuil	18		

Bijlage 1 Stijlen gebiedsontwikkeling

Traditionele gebiedsontwikkeling	Gebiedsontwikkeling nieuwe stijl
Grootschalig	Kleinschalig
Nieuwbouw	Transformatie en herontwikkeling
Schaarste	Keuzevrijheid
Macht en creatie door aanbieders	Cocreatie met bewoners of gebruikers
Gebiedsgericht	Stap voor stap
Eindbeeldplanning	Stapsgewijze benadering in startbeelden
Fixatie op eindbeeld	Flexibele gebiedsontwikkeling
Geen ruimte voor tijdelijkheid	Permanente tijdelijkheid
Massa maken	Klein denken
Anonieme markt	Bekende klanten (bewoners, gebruikers)
Standaardisatie met detailvariatie	Maatwerk vanuit modules en standaarden
Eenmalige transactie	Langdurige klantrelaties
Duidelijke markering betrokkenheid	Ketenverlenging
Eenmalige waardesprong	Brede waardecreatie
Duurzaamheid één van de onderdelen	Duurzaamheid als zelfstandige aanjager
Overheid in regisserende rol	Overheid in faciliterende rol

Tabel 1. Tabel stijlen gebiedsontwikkeling. (Urban Management, 2014)

Bijlage 2 Historische analyse station en omgeving

Uit de ontwikkelingsvisie van de gemeente Nijmegen (2012) is de volgende beschrijving van de historische analyse geciteerd: Een korte historische verkenning leert dat de kenmerkende stuwwal niet alleen aan Nijmegen oost en zuid toebehoort maar ook z'n sporen heeft achtergelaten aan de westkant. De St. Stevenskerk staat herkenbaar verhoogd op de stuwwal, waarbij de rand van de stuwwal na de kerk afbuigt naar het Kronenburgpark en via de Vredestraat (t.h. van belastingkantoor en toekomstig Doornroosjegebouw) verder loopt langs het spoor en de wijk Wolfskuil en uiteindelijk afbuigt langs de Graafseweg, waar de hoogteverschillen o.a. in het Florapark nog goed zichtbaar en te ervaren zijn.

In 1794 (Franse revolutie) kent de stad weinig ruimtelijke dynamiek en bestaat er een groot contrast tussen stad en het buitengebied. Twee belangrijke poorten zijn verbonden met een aantal uitvalswegen. De laaggelegen Hezelpoort met de Weursteweg, Voorstadslaan en Heselaan, de hooggelegen Molenpoort met de Graafseweg, Groesbeekseweg en St. Annastraat.

Nadat in de tweede helft van de 19e eeuw steeds meer steden op het spoorwegnet werden aangesloten, wilde ook Nijmegen een spoorverbinding. Aangezien Nijmegen nog steeds de status van vestingstad had en wegens een politieke beslissing, kwam deze verbinding er niet. De Nijmeegse burgerij begon in 1860 een lobby (Nijmeegsch Spoorwegcomité) en richtte in 1863 de Nijmeegsche Spoorwegmaatschappij (NSM) op. Dit resulteerde in de opening van de spoorlijn Nijmegen–Kleef in 1865, waardoor Nijmegen eerder op het Duitse spoorwegnet werd aangesloten dan op het Nederlandse net. Deze spoorlijn liep via de gasfabriek (locatie huidige belastingkantoor), die op de stuwwalrand was gesitueerd, naar de nieuwe Waalhaven (buiten de vestingwerken).

Na het slopen van de vestingwerken in 1897 wordt het dijklichaam langs het spoor t.h. van de Biezen aangelengd om de spoorlijn naar Arnhem aan te kunnen leggen.

Tevens wordt gestart met het 'Plan van Uitleg' (19e eeuwse bebouwingsgordel naar idee van Bert Brouwer). Er werd bij voorkeur gewoond ten noorden van de spoorlijn richting Venlo, in het hoge en droge deel van Nijmegen. Toch wordt er in west wel infrastructuur aangelegd (onder andere Krayenhofflaan, Koninginnelaan, Nieuwe Nonnendaalseweg).

In 1910 werd de spoorlijn naar Den Bosch aangelegd en ontstond er meer bedrijvigheid in Nijmegen – west, rond de Waalhaven en langs de Waal. In het lage en natte westelijk deel wordt de eerste aanzet gemaakt van een z.g. tuindorp (Wolfskuil).

In 1927 worden dit tuindorp uitgebreid met o.a. Waterkwartier, Onder de Bogen en Willemskwartier. Tevens wordt het Maas-Waalkanaal aangelegd en vormt samen met de Waal en het spoor grote infrastructurele bundels met bijbehorende industriële werkgelegenheid die het westelijk deel enigszins insluiten.

In 1944 ontstaat oorlogsschade in de binnenstad en stationsomgeving. Het neogotische stationsgebouw (1892) van C.H. Peters was zodanig beschadigd dat men besloot nieuw te bouwen met als resultaat het huidige stationsgebouw van Sybold van Ravesteijn.

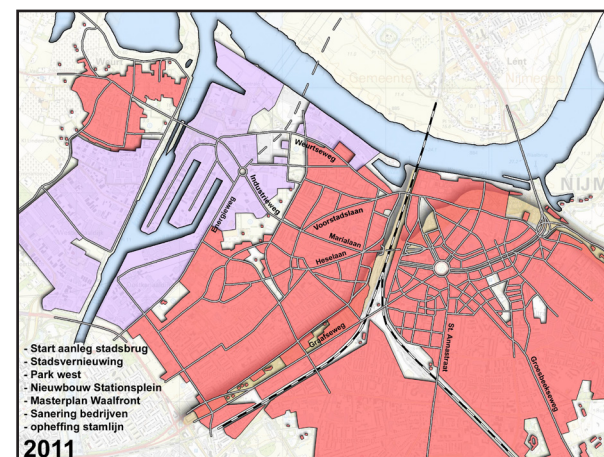
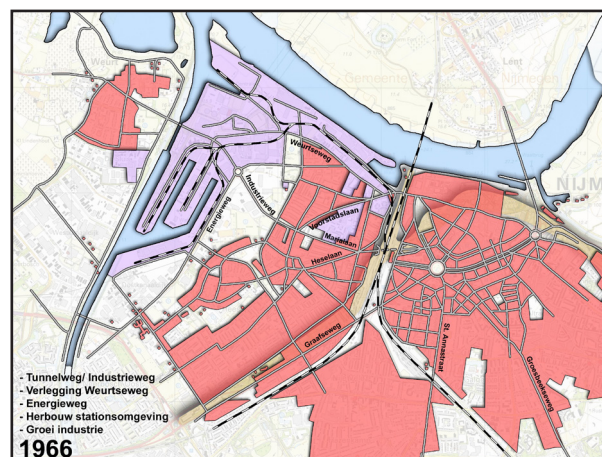
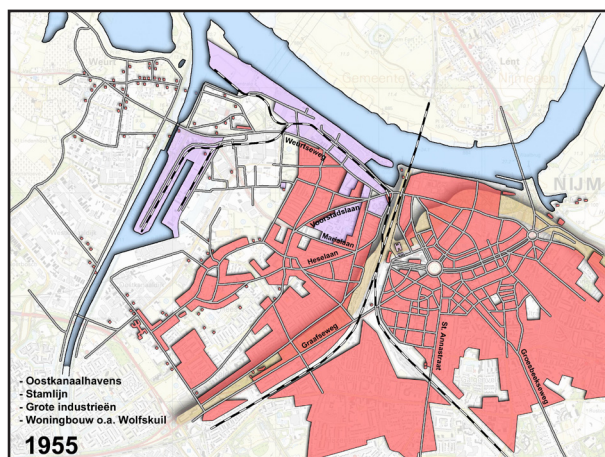
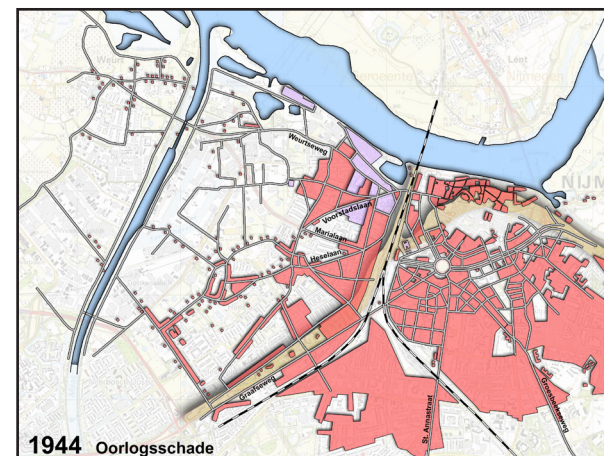
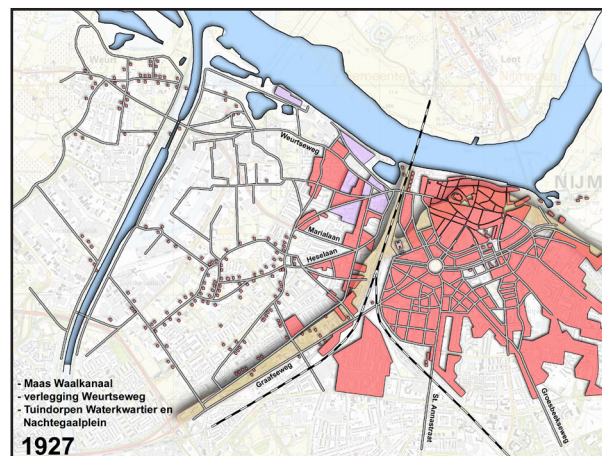
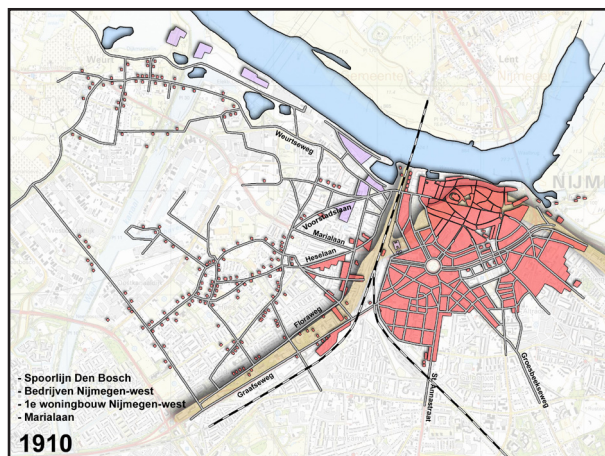
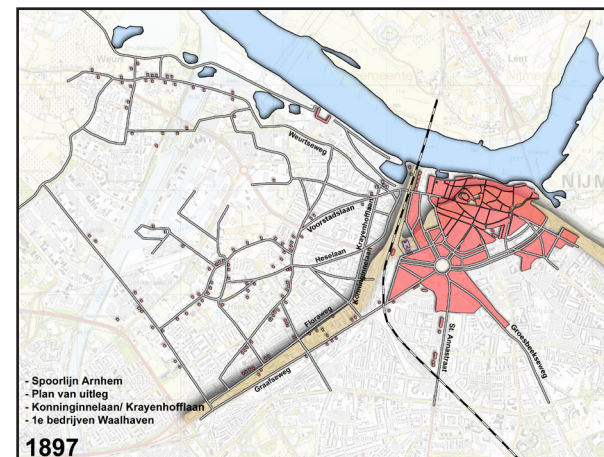
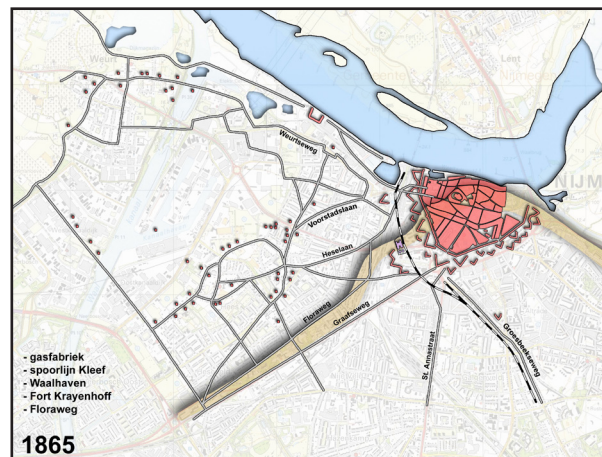
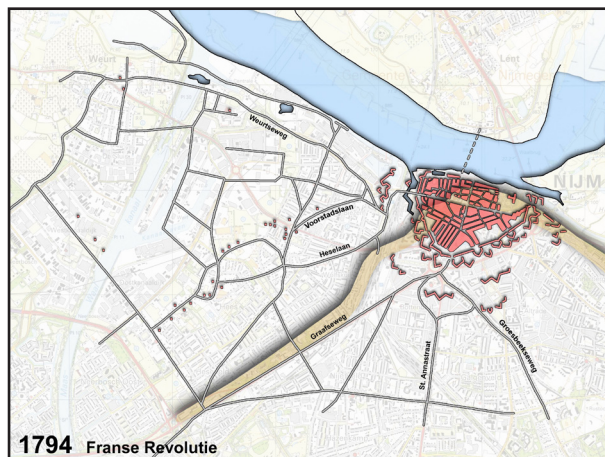
De wederopbouw stond vooral in het licht van het scheppen van werkgelegenheid en woningbouw. In 1955 begint de aanleg van de Oostkanaalhavens en de stamlijn vanaf het centraal station. Tevens een verdere verstedelijking langs de veldwegen naar en in Hees. De verbindingen met het stadscentrum zijn nog steeds beperkt tot twee routes, de Hezelpoort en de Graafseweg.

In 1966 wordt de Tunnelweg aangelegd en sluit in het westen aan op de kleinschalige structuur van de tuindorpen en aan de oostkant verdwijnt de oude spoorstraat. Verder in west vinden uitbreidingen plaats t.b.v. de werkgelegenheid

met de bijbehorende infrastructuur, o.a. de Energieweg, Industrieplein, Industrieweg en Wolfskuilseweg.

Vervolgens zijn er verschillende ontwikkelingen geweest die hun sporen hebben achtergelaten en gaan achterlaten in de stationsomgeving van oost en west. Het betreft in west m.n. stadsvernieuwing, sanering bedrijven t.b.v. woningbouw, realisatie park west, aanleg stadsbrug, ontwikkeling Waalfront en aan de oostelijke zijde; woningbouw, kantoren, politiebureau, Doornroosje met studentenhuysvesting, ROC en parkeergarages. (pp. 15)

De historische analyse is in kaart gebracht op pagina 6.



Figuur 2. Thema's kernkwadranten. (Gemeente Nijmegen, 2012)

Bijlage 3 Biezen

3.1 Gebiedsanalyse

Biezen is een oude volkswijk ontstaan tussen 1910 en 1940 en onderdeel van het stadsdeel Oud-West in Nijmegen (Gemeente Nijmegen, 2016).

3.1.1 Ruimtelijke structuur

Gebaseerd op de Ontwikkelingsvisie Nijmegen Centraal (Gemeente Nijmegen, 2012) wordt de volgende gebiedsomschrijving gegeven.

Op Figuur 3 zijn de oude uitvalswegen te zien van wat later de wijk Biezen werd. Deze uitvalswegen zijn op de ruimtelijke structuurkaart van de huidige situatie, Figuur 6, nog herkenbaar en vormen de ruimtelijke dragers van de wijk. In Biezen waren langs de uitvalswegen grote bedrijven en fabrieken gevestigd, inmiddels zijn veel van deze grote bedrijven fabrieken verplaatst naar buiten de stad en zijn de locaties omgetoverd tot woonbuurten.

Biezen is gebouwd volgens het tuinstad principe, oorspronkelijk voor de arbeiders die in de fabrieken werkzaam waren. De gefaseerde ontwikkelingen hebben ervoor gezorgd dat het tuinstad principe minder terug is te zien dan bij de aangrenzende wijk Wolfskuil. In Biezen komen veel eengezinswoningen met voor- en achtertuinen voor, dit is kenmerkend voor een tuinstad.

Buurten langs het spoortracé zijn gericht op het spoor, waarbij de straten haaks op het spoor liggen. Volgens de gemeente Nijmegen (2012) zijn de buurten in de wijk verbrokkeld en zijn er geen eenduidige ensembles herkenbaar.

In de laatste jaren vinden er verschillende bouwontwikkelingen plaats in Biezen. Dit gaat voornamelijk over de ontwikkelingen van het Waalfront, waar vooral appartementen en gestapelde woningen worden gebouwd.

Biezen ligt aangrenzend aan de wijk Wolfskuil en het stationsgebied. Om gebruik te kunnen maken van het stationsgebied, kan het gebied gebruikmaken van de Tunnelweg. Figuur 4 en 5 geeft een indicatie van de uitstraling van Biezen.

3.1.2 Functies en voorzieningen

Door de vleksgewijze ontwikkelingen zijn de voorzieningen over de hele wijk verspreid (Gemeente Nijmegen, 2012). In de wijk zijn verschillende functies aanwezig. Over het algemeen heeft de wijk voldoende voorzieningen.

Wonen en werken

De hoofdfunctie van de wijk Biezen betreft voornamelijk wonen. Er is kleinschalige bedrijvigheid aanwezig in de wijk. Combinaties wonen- en werken in één gebouw is vrij beperkt.

Voorzieningen

De verschillende voorzieningen in de wijk zijn wijkgebonden en verspreid over de wijk. Er zijn meerdere supermarkten aanwezig in de wijk, vooral de buurtsupermarkt is geliefd bij de bewoners (Meijers, 2014). Daarnaast zijn er enkele cafetaria's en kleinschalige restaurants aanwezig.

De wijk heeft weinig culturele voorzieningen, volgens gemeente Nijmegen (2012) voldoet alleen het Vasim, gelegen net buiten de wijk, hieraan. De bedrijvigheid in het Honigcomplex, wat tijdelijk bestemd is voor creatieve bedrijven, wordt volgens Meijers (2014) zeer gewaardeerd door de bewoners.

De zorgvoorzieningen in de wijk zijn voldoende aanwezig. In Biezen is er voldoende aanbod van zorgvoorzieningen. Verder heeft Biezen een brede school, dit betreft basisonderwijs, en bevindt zich in nieuwbouwcomplex De Biezantijn. Overig onderwijs is niet wijkgebonden en daardoor ook niet aanwezig in Biezen. De Biezantijn, een belangrijk voorzieningenhart van de wijk, heeft naast een basisschool ook een kinderopvang.

Groen

De wijk is vrij stenig en heeft op sommige plekken wat snippergroen. Het Westerpark kan veelal gebruikt worden voor buitenactiviteiten, denk hierbij aan wandelen, sporten en de

hond uitlaten. Het spoortalud zorgt voor een groene uitstraling maar is beperkt toegankelijk.

3.1.3 Bevolkingsopbouw

Demografische factoren

De wijk Biezen heeft, mede door ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden, de afgelopen jaren een flinke groei doorgemaakt. Het inwonersaantal staat op dit moment op 7.990 inwoners.

In Biezen wonen mensen van verschillende leeftijden, de groep jonge mensen, tussen de 25 en 49 jaar, is het grootst. Er is een grote diversiteit in herkomstgroeperingen, de meeste inwoners zijn van autochtone afkomst. Biezen is een woonlocatie die gewild is bij starters en jonge gezinnen, dit komt mede door de ontwikkelingen.

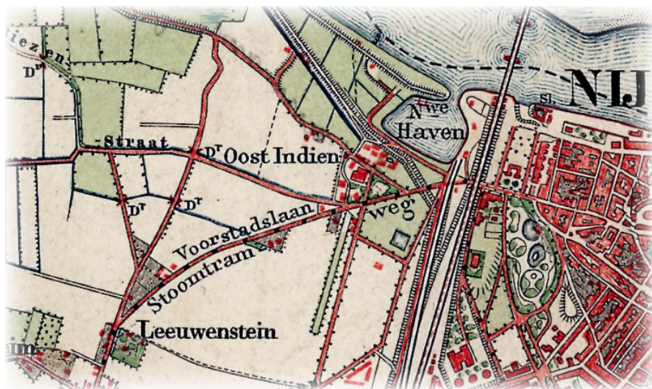
Economische mogelijkheden

Hoewel de inkomens in de Biezen de afgelopen jaren licht zijn gestegen, zien we dat de economische positie van de wijk Biezen minder is dan de wijk Wolfskuil. De financiële mogelijkheden van de bewoners zijn lager dan gemiddeld. Daarnaast is de werkloosheid en het aantal uitkeringen in de wijk de afgelopen jaren gestegen. De sociaal economische status van de bewoners Biezen vergt de aandacht van gemeente Nijmegen.

Woningmarkt

In de wijk zijn relatief veel meergezinswoningen, het is een wijk ontworpen met als doel sociale huurwoningen. Er zijn 3.662 woningen in Biezen, een groot deel van de woningvoorraad wordt vertegenwoordigd door de huursector. De gemiddelde woningwaarde in Biezen is de afgelopen 5 jaar gedaald. Op dit moment is de woningwaarde in Biezen €154.600,- en wordt gezien tot het middensegment van de woningmarkt in Nijmegen.

Meer informatie over de bevolkingsopbouw van de wijk Biezen is terug te vinden in Bijlage 3.2.



Figuur 3. Historische kaart 1900. (Kadaster, z.d.)



Figuur 4. Eerste Oude Heselaan in Biezen



Figuur 5. Uitzicht op het spoor



Figuur 6. Ruimtelijke structuurkaart Biezen

3.1.4 Woon- en leefklimaat

De wijk maakt positieve ontwikkelingen door en daarmee scoort het woon- en leefklimaat in het wijkprofiel van de Stads- en wijkmonitoring (Gemeente Nijmegen, 2016) gemiddeld.

Gelet op de economische positie van de bewoners en de waarde van de woningen valt Biezen nog wel tot het lagere middensegment van de woningmarkt. De sociale ontwikkelingen van de bewoners wordt gezien als een aandachtspunt. Er zijn veel sociale projecten gestart om samen een mooie en prettige woonomgeving te creëren.

Door de herstructurering zijn er nieuwe woningen gerealiseerd, waarbij een andere groep met een andere leefstijl wordt aangetrokken. Dit kan zorgen voor een scheiding tussen de groepen, de bewoners zullen samenhang moeten bewaken en wat vraagt om tijd en aandacht. De bereidheid van de bewoners om de wijk aan te pakken is nog niet optimaal. Daarnaast zijn onderwijsprestaties en de gezondheidssituatie van veel bewoners alarmerend.

Het westelijke deel van Biezen is zorgelijk, verpaupering van een deel van de wijk kan leiden tot overlast. Het Westerpark is een mooie kans voor de Biezen om bewoners uit te nodigen te bewegen en elkaar te ontmoeten.

Over het algemeen vinden de bewoners de groenvoorzieningen in de wijk matig, alleen het Westerpark voldoet aan deze wens. Het spoortalud, tevens ook groen, is niet toegankelijk en wordt daardoor niet ervaren als een groenvoorziening.

Meer informatie over het woon- en leefklimaat en over de citaten van de wijkprofessionals zijn te vinden in Bijlage 3.3.

3.1.5 Beleving en relatie

Er is in de afgelopen jaren in Biezen al veel veranderd aan de uitstraling van de wijk, mede door de nieuwbouwwontwikkelingen. De bewoners beleven de wijk positief, met in hun achterhoofd, dat het in de toekomst mooier gaat worden. De relatie met het stationsgebied wordt ervaren als een sociale en fysieke barrière, dit komt onder andere door de Tunnelweg. De samenwerking tussen de wijken onderling is goed. Biezen en Wolfskuil worden door de vertegenwoordigers van de wijken, gezien als één, namelijk Oud-West.

Fysiek voelen de bewoners over het algemeen geen scheiding tussen Biezen en Wolfskuil, de wijken vloeien in elkaar over. Sociaal gezien wordt, ondanks de samenwerking van de vertegenwoordigers, door Ruud de Vries opgemerkt dat de bewoners geen interesse hebben in de mensen die wonen in de Wolfskuil.

Verdere informatie over de beleving, de fysieke relatie en de sociale relatie van de bewoners met de wijk, zijn terug te vinden in het interview in Bijlage 5.1.

3.1.6 Conclusie

Biezen maakt op verschillende aspecten positieve ontwikkelingen door. De afgelopen jaren hebben er verschillende herontwikkelingsprojecten en sociaal-maatschappelijke projecten plaatsgevonden wat tot een nieuwe bevolkingssamenstelling heeft geleid.

Op basis van het onderzoeken van verschillende indicatoren en een interview met de wijkraad kan er geconcludeerd worden dat het stationsgebied, specifiek de westelijke entree, een sociale en fysieke barrière vormt. Een grote indicator voor de sociale barrière is de onveiligheid die men voelt bij de

Tunnelweg, dit heeft invloed op de belevingswaarde van de gebruikers. Ondanks de fysieke barrière die ervaren wordt door de beperkte toegang van het gebied via de Tunnelweg, ligt Biezen direct aangrenzend aan het stationsgebied en de wijk Wolfskuil. De buurten langs de spoordijk zijn gericht op het spoor.

De wijk heeft voldoende voorzieningen verspreid over de hele wijk. Het Westerpark is een belangrijke groenvoorzieningen, aangezien dit in beperkte mate aanwezig is in de wijk. Het spoortalud is groen, maar wordt niet gezien als een groenvoorziening omdat het beperkt toegankelijk is.

3.2 Bevolkingsopbouw Biezen

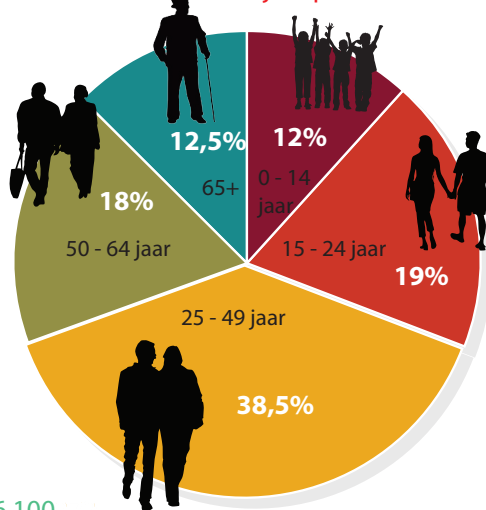
Bevolking

Totaal aantal inwoners **7.990**

Geslacht



Leeftijdsoopbouw



Herkomst

Autochtoon **6.100**
Overige westerse allochtoon **927**
Niet- westerse allochtoon **963**

Gemiddeld inkomen huishouden

€26.400,-

Het gemiddelde inkomen van de huishoudens in de wijk is de afgelopen jaren gestegen. Het inkomen van de huishoudens is lager dan gemiddeld in de gemeente Nijmegen.

Huishoudens



Totaal **3.646** huishoudens

Wonen

Totaal **3.662** woningen

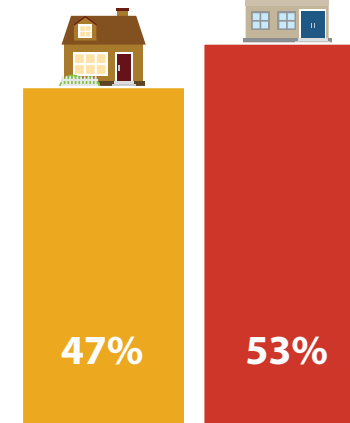
Huur- en koopwoningen

Koop 28%
Huur 72%

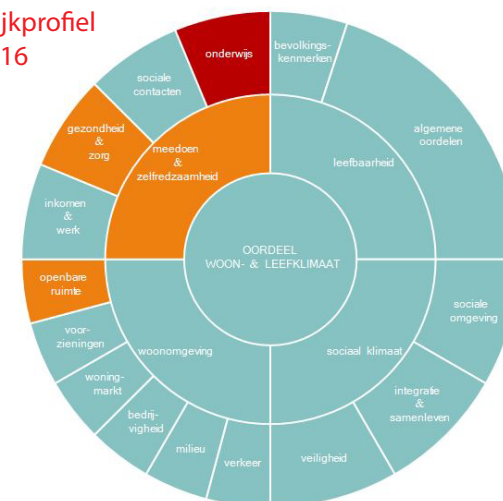
Gemiddelde woningwaarde

€154.600,-

Woningvoorraad



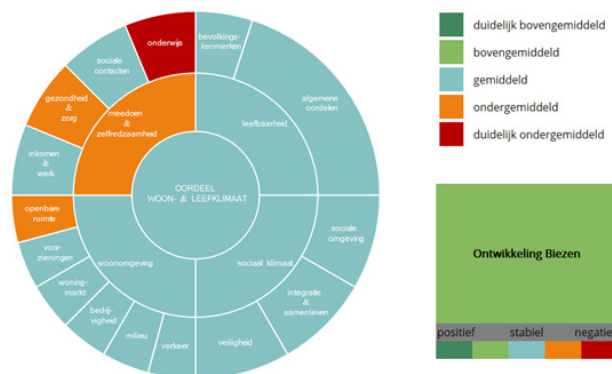
Wijkprofiel 2016



Figuur 7. Bevolkingsopbouw Biezen

3.3 Wijkprofiel Biezen

Het wijkprofiel, te zien op Figuur 8, is leidend voor het wijkbeeld van de Biezen. In het wijkprofiel worden verschillende thema's gekwalificeerd en wordt de ontwikkeling van de wijk gepresenteerd. Uit het onderzoek van de gemeente Nijmegen (2016) blijkt dat de Biezen totaal gemiddeld scoort. Dit is gelijk gebleven met 2014, toen gaf het wijkprofiel ook gemiddeld aan.



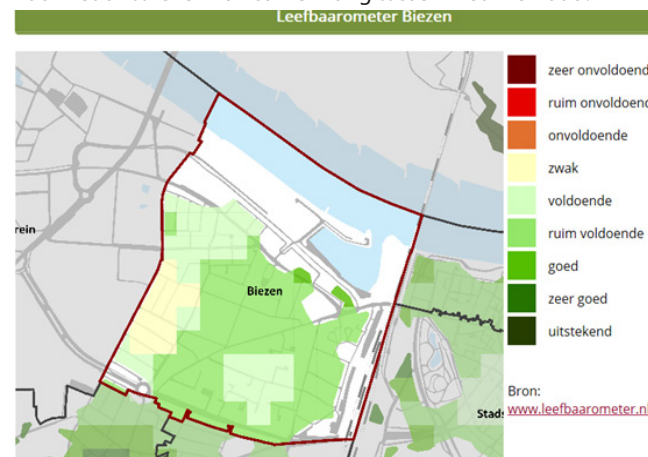
Figuur 8. Wijkprofiel Biezen. (Gemeente Nijmegen, 2016)

In het wijkprofiel wordt onderscheid gemaakt in 4 thema's. Deze worden hieronder nader beschreven.

3.3.1 Leefbaarheid

De wijk Biezen behoort (net zoals de Wolfskuil) tot het lagere middensegment van de Nijmeegse woningmarkt (Gemeente Nijmegen, 2016). Dit komt vooral door de waarde van de woningen en de economische positie van de bewoners in de wijk. Er wordt extra aandacht gegeven aan deze wijk door de gemeente Nijmegen. Op dit moment scoort de leefbaarheid in Biezen ruim voldoende (Gemeente Nijmegen, 2016) en geeft aan dat dit voor een langere tijd stabiel zal blijven. De westkant van Biezen wordt wel als een zwakker deel gezien, dit is te zien op Figuur 9. Wijkprofessionals geven aan dat sommige delen in de wijk Biezen verpauperd zijn, hier is last van zwerfvuil en slecht onderhoud (Gemeente Nijmegen, 2016). In het

noorden van stadsdeel Oud-West en de Waalsprong zijn veel ontwikkelingen gaande, deze hebben op langere termijn positieve effect op de leefbaarheid van de wijk. De wijk komt in beweging en wordt steeds aantrekkelijker. De bewoners geven wel aan blij te zijn met de ontwikkelingen, maar zijn ook bang voor het ontbreken van samenhang tussen nieuw en oud.



Figuur 9. Leefbarometer Biezen. (Gemeente Nijmegen, 2016)

3.3.2 Sociaal klimaat

Het sociaal klimaat in wijk Biezen is gemiddeld en verbeterd t.o.v. de Stads- en wijkmonitoring 2014. De problemen rondom veiligheid zijn verminderd, er zijn minder misdrijven en de buurt wordt als veiliger ervaren. Gemeente Nijmegen (2016) geeft aan dat de bereidheid van de bewoners om zich in te zetten tegen overlast die bewoners ervaren, aan het afnemen is. Dit is lager dan gemiddeld in Nijmegen. De wijkraad (Gemeente Nijmegen, 2016) maakt zich zorgen over de sociale cohesie in de wijk door de verschillende nieuwe instromen in de wijk Biezen. De ontwikkelingen in Nijmegen Noord zijn voornamelijk "duurdere" koopwoningen, wat resulteert in het aantrekken van een groep met een andere leefstijl dan de huidige bewoners van de wijk. Er moet gewaakt worden voor een goede verbondenheid en samenhang tussen de verschillende groepen. Aan de andere

kant wordt er geconstateerd door gemeente Nijmegen (2016) dat de instroom nieuwe bewoners van de huurwoningen, een zwakkere groep betreft die geregeld zorgt voor overlast en vervuiling van de openbare ruimte. De Stads- en wijkmonitoring (2016) geeft aan dat 'Vrienden van het Westerpark' een toename van het aantal gebruikers zien in het park, dit kan mogelijk een verbindende factor zijn voor de bewoners in de wijk.

3.3.3 Woonomgeving

Het beoordelen van de woonomgeving bestaat uit verschillende zaken die samen een totaal oordeel van het woonklimaat van de wijk bepalen. Openbare ruimte, voorzieningen, de woningmarkt, bedrijvigheid, milieu en verkeer zijn meegenomen. Ondanks dat totaal de Biezen gemiddeld scoort op het gebied van woonomgeving, is het onderdeel openbare ruimte net zoals in 2014 minder goed beoordeeld, dit wordt als ondergemiddeld gezien. Een deel van de oorzaak voor de mindere beoordeling komt voort uit de herstructurering, dit heeft volgens de gemeente Nijmegen (2016) impact gehad op de bewoners en voor overlast gezorgd. Het andere deel zit hem vooral in de ontevredenheid over groen, de wijkprofessionals geven aan dat dit een aandachtspunt is (gemeente Nijmegen, 2016). Het Westerpark steeds meer gebruikt, dit wordt dan ook een belangrijke plek voor de woonomgeving.

3.3.4 Meedoen & zelfredzaamheid

Het thema Meedoen & Zelfredzaamheid scoort in Biezen ondergemiddeld. De onderwijsprestaties in Biezen zijn lager dan gemiddeld en wordt in het wijkprofiel zelfs als duidelijk ondergemiddeld aangestipt. Ook de gezondheid van de bewoners is verslechterd t.o.v. het wijkprofiel van 2014 (Gemeente Nijmegen, 2014). Volgens de wijkprofessionals (Gemeente Nijmegen, 2016) ligt dit aan de leefstijl van de bewoners waar veel problemen, met als gevolg overgewicht en eenzaamheid. Door de beperkte financiële mogelijkheden van de bewoners, is de zelfredzaamheid en de behoeften om mee

te doen of het gevoel te hebben waardig mee te kunnen doen minder. Er is ook een vermindering te zien van de bewoners die in hun vrije tijd hulp bieden aan anderen. Net zoals in Wolfskuil worden de bewoners in Biezen aangeduid als pragmatici, namelijk kritische en eigenwijze burgers die veel kansen zien in de wereld om hen heen (Gemeente Nijmegen, 2016).

3.3.5 Citaten Biezen

In de Stads- en wijkmonitoring (Gemeente Nijmegen, 2016) zijn de volgende uitspraken van de wijkprofessionals beschreven:

- “De wijk kent de laatste jaren vele grote en kleine ontwikkelingen, ingezet door gemeente, woningbouwverenigingen en bewoners. Het is een gewilde woonlocatie geworden voor starters en jonge gezinnen;
- Vele bouwprojecten in de wijk waaronder op korte termijn de toevoeging van een nieuwe buurt: Batavia (eerder: Koningsdaal). Vooral gericht op mensen met een hoger inkomen. De herstructurering/ nieuwbouw in de wijk heeft gezorgd voor een verandering van volkse naar een meer gemengde wijk;
- Voldoende voorzieningen, er is genoeg te doen. Voorzieningenhart nog in de aanloopfase. Evenementen bij de Honig trekken veel publiek. Maar de Honig speelt vooral een stedelijk/ regionaal/ landelijke rol. Vroeger speelde de Honig voornamelijk een rol voor de wijk als werkgever;
- Afsluiting van verschillende wegen voor bouwprojecten en evenementen in de Honig geven veel verkeers- en parkeeroverlast in de wijk. Daarbij blijft overlast (o.a. verkeer, parkeren) van abattoir een issue;
- Er is op bepaalde plaatsen sprake van verpaupering, niet bijgehouden tuinen, leegstaande of slecht onderhouden huizen (omg. Eemstraat). Ook verrommeling door zwerfvuil en vuildump en fietsparkeeroverlast (o.a. Fenikshof, Westerpark);
- De wijk blijft op veel plekken stenig, ondanks toevoeging van o.a. het Westerpark aan de rand van de wijk. Het park

wordt wel in toenemende mate levendig en steeds meer gebruikt;

- Nieuwbouw Batavia (of: Koningsdaal) wordt met argusogen bekeken door de buurt. Men voelt zich gepasseerd, er lijkt vooralsnog niks gedaan te worden met het gezamenlijk opgestelde plan (o.a. mix van dure en goedkope bebouwing) en andere bewonersinitiatieven. Daarnaast wordt de buurt vermarkt als wonen in Bottendaal i.p.v. wonen in het Waterkwartier. Nog weinig aansluiting of goedkeuring bij de (langzittende) buurtbewoners;
- Over het algemeen is de veiligheid goed, minder overlast en geweldsmeldingen. Multi-probleemgezinnen zijn aanwezig, maar het aantal is niet vermeerderd. Met name de concentratie van probleemgezinnen lijkt een probleem te worden. Er komt nog steeds relatief veel huiselijk geweld voor in de wijk.”

Bijlage 4 Wolfskuil

4.1 Gebiedsanalyse

De Wolfskuil is een oude volkswijk en onderdeel van het stadsdeel Oud-West in Nijmegen. De wijk is zich rond 1916 gaan ontwikkelen tegen de oude stuwwal aan. Wolfskuil is gebouwd volgens de tuinstadgedachte (Inbo, 2008, p. 13). De oude Nijmegenaren spreken ook wel van 'de Kuul', deze benaming is dan ook afkomstig van de ligging van de wijk, namelijk in een kuil langs de stuwwal (Gemeente Nijmegen, z.d.).

4.1.1 Ruimtelijke structuur

Gebaseerd op de Ontwikkelingsvisie Nijmegen Centraal (Gemeente Nijmegen, 2012) wordt de volgende gebiedsomschrijving gegeven.

Op Figuur 11 zijn de oude uitvalswegen te zien van wat later de wijk Wolfskuil werd. Deze uitvalswegen zijn op de ruimtelijke structuur kaart van de huidige situatie, Figuur 10, nog herkenbaar en vormen de ruimtelijke dragers van de wijk. Tussen de ruimtelijke dragers is een tuinstad ontworpen, met relatief veel grondgebonden woningen. In tegenstelling tot Biezen, heeft Wolfskuil wel een eenduidige bouwtypologie, namelijk arbeiderswoningen.

Buurten langs het spoor hebben volgens de gemeente Nijmegen (2012) een ander karakter dan de andere buurten, het is hier ruimer opgezet dan elders in de wijk. Verder zijn de buurten langs het spoor met hun rug naar het spoor gekeerd, de achtertuinen sluiten aan op de spoordijk. De woonstraten lopen dan ook niet haaks op het spoor maar in het verlengde van het spoor, Biezen heeft dit wel.

In de Wolfskuil is al een deel van de wijk geherstructureerd, de komende jaren zullen de andere fases van de herstructurering plaats gaan vinden.

De Wolfskuil ligt aangrenzend aan de wijk Biezen en het stationsgebied. Om gebruik te kunnen maken van het stationsgebied, kunnen de bewoners dit doen via de Tunnelweg. De structuur vanuit vroeger en een impressie van de achterkanten van de woningen zijn te zien op Figuur 12 en 13.

4.1.2 Functies en voorzieningen

In de wijk zijn verschillende functies aanwezig. Over het algemeen heeft de wijk voldoende voorzieningen.

Wonen en Werken

De hoofdfunctie van de wijk Wolfskuil betreft voornamelijk wonen. Er is kleinschalige bedrijvigheid aanwezig in de wijk. Combinaties wonen en werken in één gebouw is vrij beperkt.

Voorzieningen

De verschillende voorzieningen in de wijk zijn wijkgebonden en gelegen langs de randen van de wijk. Er zijn meerdere winkelveorzieningen aanwezig in de wijk. Daarnaast wordt de aanwezigheid van de cafetaria's zeer gewaardeerd door de bewoners (Spierings, 2013).

De wijk heeft volgens de gemeente Nijmegen (2012) weinig culturele voorzieningen. Wel zijn er speelmogelijkheden voor kinderen, hier wordt volgens Spierings (2013) veel gebruik van gemaakt.

De Stads- en wijkmonitoring (Gemeente Nijmegen, 2016) geeft aan dat er een gebrek is aan voorzieningen voor jongeren, wat overlast veroorzaakt bij de bewoners.

Groen

Er is een beperkte hoeveelheid groen aanwezig in de wijk. Het Florapark wordt door de bewoners als zeer waardevol ervaren (Spierings, 2013). Bewoners hebben zelf inbreng gehad in de inrichting van het park, wat het park dynamisch maakt. Het spoortalud zorgt voor een groene uitstraling, maar is beperkt toegankelijk.

4.1.3 Bevolkingsopbouw

Demografische factoren

In 2013 heeft er in Wolfskuil een herstructurering

plaatsgevonden, dit heeft ervoor gezorgd dat het aantal inwoners is gedaald en de samenstelling veranderd. Er wonen 6.098 mensen in de wijk Wolfskuil, de inwoners bevinden zich in verschillende leeftijdsgroepen. Er zijn relatief weinig ouderen en veel jonge mensen, tussen de 25 en 49 jaar. In de wijk is een grote diversiteit aan verschillende nationaliteiten, er bevindt zich een concentratie van inwoners met Turkse afkomst.

Economische mogelijkheden

Wolfskuil maakt de afgelopen jaren economisch gezien een kleine groei door. Het inkomen van de huishoudens ligt nog wel onder het gemiddelde van Nijmegen, dit heeft effect op de economische mogelijkheden van de bewoners. Ook is dit terug te zien in het aantal uitkeringen, dit is mede door de werkloosheid die landelijk te zien is, verder gestegen. De sociaal economische status van de bewoners van Wolfskuil vergt de aandacht.

Woningmarkt

Wolfskuil is ontworpen volgens het tuindorp principe en bevat daarom merendeels eengezinswoningen. Er zijn 2.614 woningen in Wolfskuil, een groot deel van de woningmarkt wordt vertegenwoordigd door de huursector. De gemiddelde woningwaarde in de Wolfskuil, is de afgelopen 5 jaar gedaald. Op dit moment is de gemiddelde woningwaarde in Wolfskuil €155.800,- en wordt gezien tot het middensegment van de woningmarkt in Nijmegen.

Meer informatie over de bevolkingsopbouw van de wijk Wolfskuil zijn terug te vinden in Bijlage 4.2.

3.1.4 Woon- en leefklimaat

De wijk maakt positieve ontwikkelingen door en daarmee scoort het woon- en leefklimaat in het wijkprofiel van de Stads- en wijkmonitoring (Gemeente Nijmegen, 2016) gemiddeld. Gelet op de economische positie van de bewoners en de waarde van de woningen valt Wolfskuil nog wel tot het lagere



middensegment van de woningmarkt. Wolfskuil wordt door gemeente Nijmegen beschouwd als een aandachtsgebied, de bewoners zien gelukkig wel mogelijkheden in hun wijk. Net zoals bij de wijk Biezen zijn ook hier sociale projecten gestart om de wijk aan te pakken. De bereidheid van de bewoners om de wijk aan te pakken en de zelfredzaamheid van de bewoners vergt aandacht en ondersteuning.

De herontwikkelingsprojecten, waarbij kwalitatief mindere woningen zijn vervangen voor nieuwbouw, geeft de wijk een nieuwe boost. Er is een nieuwe instroom van bewoners en de omgeving is er fysiek van opgeknapt.

De verkeerssituatie binnen de wijk wordt als storend ervaren, dit heeft vooral met parkeeroverlast te maken van gebruikers van het stationsgebied en het centrum, het is hier namelijk gratis. Niet alleen is er verkeersoverlast in de wijk, ook geven bewoners aan overlast te hebben van de jongeren in de wijk.

Voor meer informatie over het woon- en leefklimaat en de citaten van de wijkprofessionals zijn te vinden in Bijlage 4.3.

4.1.5 Beleving en relatie

Al voor een langere tijd zijn er in de wijk herontwikkelingsprojecten, die door de economische crisis gestagneerd zijn. Sommige terreinen liggen al enige tijd braak, te lang voor de bewoners, wat zorgt voor overlast en een verminderde beleving van de wijk. Volgens Spierings (2013, p. 2) zijn de bewoners klaar met de gapende wonden in de wijk. Daarnaast oogt de wijk vrij stenig, de bewoners vinden dat er te weinig groen aanwezig is. Volgens Spierings (2013, p.5) klopt deze beleving met de werkelijkheid.

De relatie met het station wordt ervaren als een barrière, zowel in fysiek als sociaal opzicht. In een gesprek met Leo Woudstra, voorzitter van de wijkraad, kwam naar voren dat de achterkant

van het station niet uitnodigt om er te verblijven, er is volgens hem te weinig levendigheid. Ook vormt de Tunnelweg een grote barrière, deze tunnel wordt als onveilig ervaren en bewoners zijn hier altijd bedachtzaam. Meer informatie over het interview met Leo Woudstra is terug te vinden in Bijlage 5.2.

4.1.6 Conclusie

In Wolfskuil zijn er al enige tijd herontwikkelingsprojecten bezig, dit heeft, mede door de economische crisis, een tijd stilgelegen waardoor er lange tijd braakliggende terreinen waren. Voor de bewoners heeft dit te lang geduurd en zijn ze klaar met de gapende wonden. Dit heeft impact gehad op de belevingswaarde van de wijk bij de bewoners.

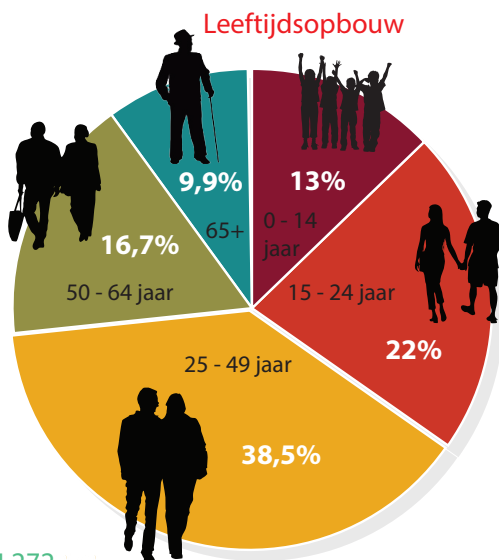
Op basis van het onderzoeken van verschillende indicatoren en een interview met de wijkraad kan er geconcludeerd worden dat het stationsgebied, specifiek de westelijke entree, een sociale en fysieke barrière vormt, dit is vergelijkbaar met de wijk Biezen. Een grote indicator voor de sociale barrière is de onveiligheid die men voelt bij de Tunnelweg, dit heeft invloed op de belevingswaarde van de gebruikers. Fysiek wordt de barrière ervaren door de beperkte toegang van het gebied via de Tunnelweg, maar ook omdat de woningen langs het spoor in de Wolfskuil wel met hun rug tegen het spoor aanliggen.

De wijk heeft in zijn totaliteit voldoende voorzieningen, wel zijn meer voorzieningen voor jongeren wenselijk om de overlast te kunnen reduceren. De wijk heeft te weinig groen en oogt stenig, dit heeft effect op de leefbaarheid. Ook de parkeeroverlast van publieke gebruikers die gratis een parkeerplek zoeken om hun weg te vervolgen naar het stationsgebied of het centrum, komt niet ten goede aan de kwaliteit van de wijk.

4.2 Bevolkingsopbouw Wolfskuil

Bevolking

Totaal aantal inwoners **6.098**



Herkomst

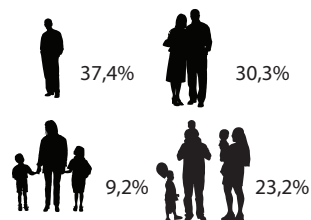
Autochtoon **4.272**
 Overige westerse allochtoon **678**
 Niet- westerse allochtoon **1.148**

Gemiddeld inkomen huishoudens

€26.700,-

Het gemiddelde inkomen van de huishoudens in de wijk is de afgelopen jaren gestegen. Het inkomen van de huishoudens is lager dan gemiddeld in de gemeente Nijmegen.

Huishoudens



Totaal **2.543** huishoudens

Wonen

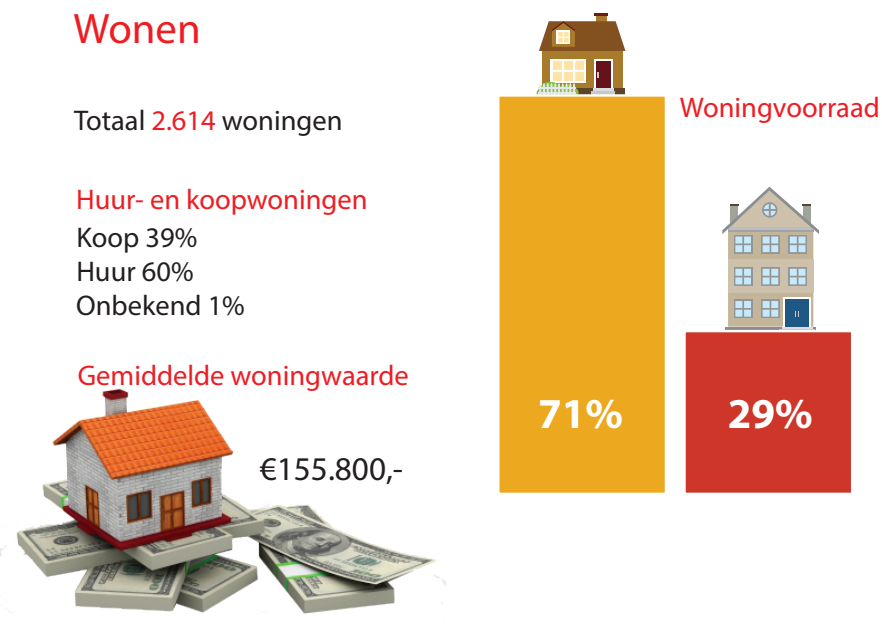
Totaal **2.614** woningen

Huur- en koopwoningen

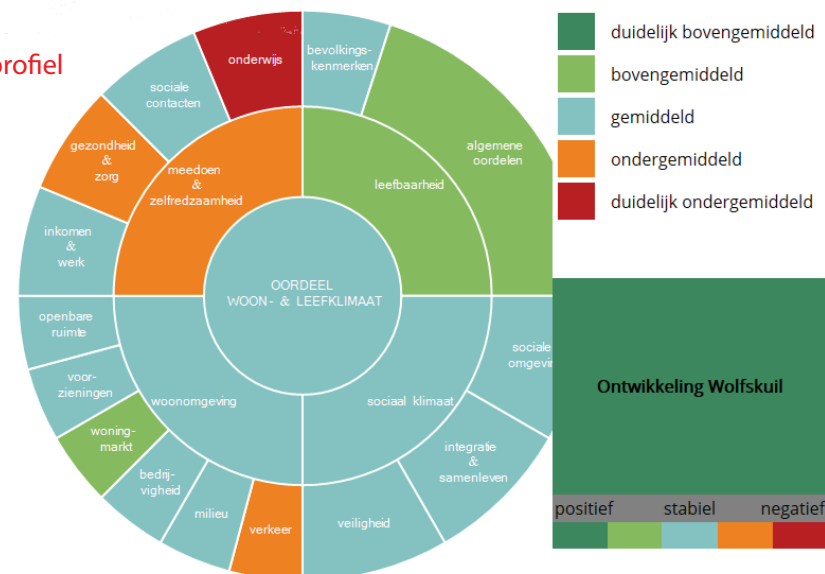
Koop 39%
 Huur 60%
 Onbekend 1%

Gemiddelde woningwaarde

€155.800,-



Wijkprofiel 2016



4.3.5 Citaten Wolfskuil

In de Stads- en wijkmonitoring (Gemeente Nijmegen, 2016) zijn de volgende uitspraken van de wijkprofessionals beschreven:

- “De instroom van nieuwe mensen is bijzonder. De andere samenstelling van de wijk gaat doorzetten, het wordt een gedifferentieerdere bevolking. Dit door meer verschillen in woningcategorieën (duurdere huur, meer koop);
- Vanuit de wijkraad worden de vele wijkontwikkelingen als positief gezien, ook omdat diverse typische sterktes overeind blijven. Zo is een goed gevoel bij de sloop-nieuwbouw rond het Nachtegaalplein;
- De langer zittende bevolking, de ‘Kuulers’, geven aan dat de wijk is veranderd. Andere burens, andere omgang. Er is belangstelling voor woningen, er wonen raadsleden en wethouders in de wijk. Het is hier blijkbaar leuk wonen;
- Geen opmerkingen over hinder van bouwactiviteiten, positief gevoel lijkt te overheersen;
- Functies in de Honig hebben weinig relatie met de wijk Wolfskuil, meer een stedelijke uitstraling;
- De sociale voortuinen-cultuur is positief, veel mensen willen daarom “nergens anders heen”.

Bijlage 5 Interviews

5.1 Interview Biezen

Ruud de Vries 15-3-2016

Persoonlijk

1. Waar woont u in de wijk?

Ruud woont in de Voorstadslaan boven zijn eigen juwelierszaak. Zijn woning ligt aan de rotonde en tegen de Wolfskuil aan.

2. Wat is uw rol in de wijk?

Ruud is erg betrokken en actief in de wijk, hij is o.a. betrokken bij;

- Voorzitter wijkraad;
- Redactielid Wester;
- Voorzitter wijkvereniging Ons Waterkwartier.

3. Hoelang woont u in de wijk?

Ruud is geboren en getogen in Biezen. Binnen de wijk is Ruud in het verleden wel verhuisd.

4. Bent u van plan lang te blijven wonen in de wijk? Waarom?

Ja, Ruud is nog nooit weggeweest en was dit ook niet van plan.

Vertegenwoordiging van de wijk

5. Wat vinden de bewoners over de uitstraling van de wijk?

(Aantrekkelijkheid van de wijk, staat van onderhoud, inrichting etc.)

De bewoners van de wijk zijn zich bewust dat de uitstraling van de wijk gaat veranderen. Dit zien ze als een positieve ontwikkeling. De afgelopen jaren is door de ontwikkelingen van het Waalfront al veel veranderd. De nieuwbouw woningen maakt de wijk aantrekkelijker.

6. Hoe is het gesteld met de sociale controle in het gebied? Zijn de bewoners erg op zichzelf of is er sprake van een samenhangingsgevoel?

Onder de oudere bewoners is er sociale controle in de wijk. De nieuwe bewoners wonen er nog zo kort dat ze vaak hun eigen burens nog niet kennen. Hier is de sociale controle nog wat minder, Ruud zegt dat dit in de komende jaren zal groeien. Wel merkt Ruud dat vooral de nieuwe jonge bewoners zich bezig houden met de gebeurtenissen tot hun tuin en verder niet bereid zijn actief deel te nemen om mee te denken voor de wijk.

De bewoners in de wijk doen erg hun best om de nieuwe bewoners welkom te heten en binding te krijgen. Ze doen dit door het initiatief om iedere nieuwe bewoner een welkomtas aan te bieden met daarin alle informatie over hun wijk.

7. Wat vinden de bewoners over het aanbod van de voorzieningen in de wijk?

Het aanbod van de voorzieningen in de wijk is voldoende, voor dagelijkse behoeften kun je prima met de voorzieningen in de wijk uit de voeten. Ruud merkt echter dat de nieuwe bewoners hun kinderen naar een basisschool in het centrum sturen, terwijl Biezen een mooi nieuw schoolgebouw heeft. Volgens Ruud komt dit doordat bewoners niet weten wat de school in Biezen allemaal in zich heeft. Daarnaast ontbreekt een vergaderruimte in de wijk, dit komt omdat de bibliotheek in de huidige vergaderruimte geplaatst wordt. In de Wolfskuil is in het wijkcentrum Titus Brandsma voldoende ruimte, dit is voor de bewoners echter een te grote drempel.

8. Uit de Stads- en wijkmonitor (Gemeente Nijmegen, 2016) komt naar voren dat de bewoners ontevreden zijn over de groenvoorziening van de wijk. Waar komt deze ontevredenheid vandaan? Wat is volgens u wel gewenst? Hoe willen de bewoners het groen in de wijk kunnen gebruiken?

Dit is niet zo van toepassing in de Biezen, wel is dit een probleem in Wolfskuil. Het Westerpark is voor de bewoners van de wijk een belangrijke groenvoorziening. Er is in de wijk een groencommissie die oplettend is, in wat er op het gebied van groen in de wijk gebeurt.

9. Uit de Stads- en wijkmonitor (Gemeente Nijmegen, 2016) komt naar voren dat de bewoners verkeersoverlast ervaren, vooral door overlast van parkeren. Waaruit bestaat die parkeeroverlast precies? Wat is volgens u de oplossing om de verkeersoverlast te reduceren?

Volgens Ruud wordt parkeeroverlast in de wijk goed in de gaten gehouden. Parkeeroverlast in Biezen is minder aan de orde, de meeste mensen die vervolgens overstappen op het openbaar vervoer parkeren in de Wolfskuil. Ruud merkt dat de overlast zich als een olievlek verspreidt, hoe verder de lijn van betaald parkeren opschuift de auto's die gratis willen parkeren schuiven mee. Bewoners zijn er volgens Ruud aan gewend en willen zelf niet gaan betalen voor hun parkeerplek. Ruud geeft wel aan dat er hard wordt gereden in de wijk.

10. Naast de verkeersoverlast, in hoeverre wordt de wijk als veilig ervaren? In welk opzicht wel en welk opzicht niet?

In het verleden zijn er situaties geweest waarbij mensen zich onveilig voelde. Ruud heeft zelf vorig jaar nog ervaren dat zijn ruiten van de woning beschoten werden

en dat er veel drugsoverlast is. Ruud zelf is van mening dat de mensen die overlast veroorzaken in de wijk beter in de wijk kunnen blijven en ze in de hand te houden, dan ze verplaatsen waar ze vervolgens weer overlast veroorzaken. In hoeverre de bewoners zich veilig voelen is niet bekend.

11. Wat ontbreekt er volgens de bewoners in de wijk? Dit kan fysiek zijn maar dit kan ook sociaal of een beleving zijn. Volgens Ruud ontbreekt er verder niks in de wijk, een mooie entree zal fijn zijn.

Relatie tussen de wijk en haar omgeving

12. In hoeverre wordt er door de bewoners een fysieke relatie tussen de wijk en het stationsgebied ervaren? Er wordt onderscheid gemaakt in bewoners dicht langs het spoor en bewoners die verder van het spoor vandaan wonen.

In de afgelopen 10 jaar met nog een doorlooptijd van een aantal jaar hebben er 32 projecten plaatsgevonden in Biezen. De aanpak van de achterkant van het station, de westelijke entree, is dan ook de feestelijke afsluiting. "Het einde is in zicht". Niet zozeer het spoor maar vooral de tunnel wordt volgens Ruud ervaren als een grote barrière. Dit komt door de uitstraling van de tunnel.

13. In hoeverre wordt er door de bewoners een sociale relatie tussen de wijk en het stationsgebied ervaren? Er wordt onderscheid gemaakt in bewoners dicht langs het spoor en bewoners die verder van het spoor vandaan wonen.

Sociaal wordt de barrière van het spoor en de Tunnelweg ook ervaren. Aan de spoorrand zitten nog wat bedrijven, deze hebben waarschijnlijk minder last van een sociale barrière.

14. In hoeverre wordt er door de bewoners een fysieke relatie tussen de wijken Wolfskuil en de Biezen ervaren? Fysiek is de Marialaan een scheiding, dit wordt echter niet ervaren als een scheiding tussen de wijken. Wel is de Marialaan volgens Ruud vrij druk en daardoor een scheiding.

15. In hoeverre wordt er door de bewoners een sociale relatie tussen de wijken Wolfskuil en de Biezen ervaren? Hoewel er in de samenwerking van Oud-West mensen vanuit de Biezen en Wolfskuil samenkomen, is er onder de bewoners wel een sociale barrière. Iedereen wil alleen in zijn eigen hachje blijven en heb geen interesse in de Wolfskuil en de bewoners van de Wolfskuil. Volgens Ruud is dit wederzijds, bij een vergadering gepland in Wolfskuil nemen hooguit 5 mensen de moeite om vanuit Biezen te komen.

16. Stel er komt een westelijke entree van het station, het station wordt beter bereikbaar. In hoeverre zullen de bewoners anders gebruik gaan maken van het station? Als er goede voorzieningen bij de westelijke entree worden gerealiseerd, bijvoorbeeld een goede fietsenstalling, dan zal het gebied toegankelijker worden voor de bewoners. Bewoners zullen hier positief tegen aan kijken.

17. Wat maakt de omgeving rond de mogelijke westelijke entree aantrekkelijk voor de bewoners van de wijk om hiervan gebruik te maken?

Ruud denkt niet dat er veel winkels worden gerealiseerd, dit is volgens hem ook niet nodig. Wel hoopt hij dat het een gezellig gebied wordt waar bijvoorbeeld een klein restaurantje is om leuk te kunnen zitten, dit ontbreekt nog een beetje in de wijk.

18. In hoeverre zijn de bewoners bereid een bijdragen te leveren aan de ontwikkelingen die eventueel plaats kunnen vinden?

Bereidheid van de bewoners zal gestimuleerd worden. De actieve vrijwilligers hebben veel moeite om vertegenwoordig van nieuwe bewoners te krijgen. Dit moeten ze constant stimuleren en zal dus ook niet eenvoudig zijn bij de westelijke entree.

19. Stel er komen ontwikkelingen rond het station en het gevolg hiervan is dat het gebied intensiever gebruikt gaat worden, wat heeft dit voor impact op fysiek en sociaal vlak bij de bewoners? Hoe kijken de bewoners hier tegenaan?

Dat het gebied drukker wordt is geen probleem als het verkeer maar kan doorstromen. Daarnaast moet de drukte beheersbaar blijven, als dat zo is zal het intensieve gebruik als een verrijking door de bewoners worden ervaren.

20. Kan de westelijke entree, met ontwikkelingen in welke vorm dan ook, een bijdragen leveren aan de beleving en de tevredenheid van de bewoners over hun wijk? Zo ja, in hoeverre en waarom?

Ja, de wijk wordt door de ontwikkelingen aantrekkelijker. Daarnaast kunnen bewoners dan met meer trots over hun wijk praten of hun wijk laten zien, dit zal in sociaal opzicht gunstig uitpakken.

5.2 Interview Wolfskuil

Leo Woudstra 15-3-2016

Persoonlijk

1. Waar woont u in de wijk?

Leo woont in de Bosbesstraat, dit ligt vlak langs de Molenweg en woont daarmee verder van het station af.

2. Wat is uw rol in de wijk?

Leo is erg betrokken en actief in de wijk, namelijk;

- Voorzitter wijkraad;
- Redactielid Wester;
- Lid initiatievenfonds Oud-West;
- Lid van vrienden van het Florapark.

3. Hoelang woont u in de wijk?

Een geboren Fries maar al 64 jaar wonend in de wijk Wolfskuil. Binnen de wijk heeft Leo 3 verschillende woningen gehad.

4. Bent u van plan lang te blijven wonen in de wijk? Waarom?

Ja, zolang Leo en zijn vrouw gezond blijven willen ze in de wijk blijven wonen. Ze wonen in een seniorenwoning, dit maakt het mogelijk lang te blijven. Ze hebben het hier goed naar hun zin en Leo kijkt terug op een mooie jeugd die hij in de wijk heeft doorgebracht.

Volgens Leo is er in de Wolfskuil sprake van 2 delen, dit heeft te maken met dat men vroeger twee buurten had, namelijk de Koninginnebuurt, (gebied 1) en de Rimboe (gebied 2). De gebieden zijn weergegeven op Figuur 16. Dit is het functioneren van de wijk volgens Leo nog steeds te merken. De langzittende bewoners ervaren en voelen dit nog als aparte delen.

Vertegenwoordiging van de wijk

5. Wat vinden de bewoners over de uitstraling van de wijk?

(Aantrekkelijkheid van de wijk, staat van onderhoud, inrichting etc.)

De twee delen van de wijk hebben een verschillende



Figuur 16. Wijkprofiel Wolfskuil. (Gemeente Nijmegen, 2016)

uitstraling. In de Koninginnebuurt zijn woningen gesloopt om vervolgens weer nieuwe woningen te bouwen. De bouw van fase 1 heeft volgens Leo lang geduurd. Hier ontstond bij de bewoners ontevredenheid omdat het braakliggende terrein aan het verpauperen was. Dit vonden de bewoners lelijk en had effect op de uitstraling van de wijk. De komende jaren zal fase 2 en fase 3 worden aangepakt, de bewoners zijn bang voor herhaling.

Het andere deel van de wijk, deel 2 waar Leo ook woont, is echter al eerder opgeknapt. Hier zijn de bewoners wel erg tevreden over de uitstraling van hun wijk.

6. Hoe is het gesteld met de sociale controle in het gebied? Zijn de bewoners erg op zichzelf of is er sprake van een samenhangsgevoel?

De opgeknapt woningen in deel 2 van de wijk heeft volgens Leo gezorgd voor een nieuwe instroom van mensen. Leo merkt dat de nieuwe bewoners erg actief zijn in het organiseren van activiteiten. Dit is een positieve ontwikkeling. De bewoners van de Koninginnebuurt hebben, door de sloop

van woningen en het braakliggend terrein, een minder goed samenhangsgevoel. Er zijn veel mensen vertrokken uit de wijk en daarmee zijn de contacten van de huidige bewoners weggevallen. Daarnaast is de bereidheid van die bewoners afgenomen.

7. Wat vinden de bewoners over het aanbod van de voorzieningen in de wijk?

De huidige voorzieningen in de wijk zijn voldoende. Wel hoort Leo geluiden van de 65-plussers in de wijk dat er weinig te doen is voor ouderen. Het gaat hier om dagactiviteiten waarvan het aanbod beperkt is of niet naar wens. Dit is echter geen reden om de wijk te verlaten.

8. Uit de Stads- en wijkmonitor (Gemeente Nijmegen, 2016) komt naar voren dat de bewoners ontevreden zijn over de groenvoorziening van de wijk. Waar komt deze ontevredenheid vandaan? Wat is volgens u wel gewenst? Hoe willen de bewoners het groen in de wijk kunnen gebruiken?

Leo geeft aan dat de onvrede van de bewoners afkomstig is van jaren lange beloftes van de gemeente, om het groen in de wijk aan te pakken, hier wordt volgens Leo te weinig gehoor aan gegeven. De bewoners willen i.p.v. het versnipperde groen meer een eenheid in het groen. De groene gebieden aan elkaar verbinden om zo een groene strook te realiseren en het groen nadrukkelijker te beleven. De bewoners willen functioneel groen, die toegankelijk is en gebruikt kan worden voor verschillende doeleinden.

9. Uit de Stads- en wijkmonitor (Gemeente Nijmegen, 2016) komt naar voren dat de bewoners verkeersoverlast ervaren, vooral door overlast van parkeren. Waaruit bestaat die parkeeroverlast precies? Wat is volgens u de oplossing om de verkeersoverlast te reduceren?

Parkeeroverlast komt voor in deel 1 van de wijk, dit komt doordat mensen de auto in dit gebied willen parkeren omdat het nog gratis is en dicht bij de stad. Vaak reizen mensen met het openbaar vervoer vanuit de wijk verder naar hun

bestemming. De overlast van het parkeren schuift mee met de zone van het betaald parkeren. De bewoners hebben hierdoor te weinig plek omdat te veel ander publiek gebruik maakt van de parkeermogelijkheden. Een optie is om het publiek een andere mogelijkheid te bieden, die niet duur en toegankelijk is.

10. Naast de verkeersoverlast, in hoeverre wordt de wijk als veilig ervaren? In welk opzicht wel en welk opzicht niet?

De Tunnelweg geeft een onveilig gevoel, bewoners houden vermijden deze route soms volgens Leo. Op verschillende plekken is er al verlichting en camera's aangebracht, dit helpt. Daarnaast zijn er in het Florapark veel hangjongeren in de avond, dit geeft bij sommige bewoners een onveilig gevoel.

11. Wat ontbreekt er volgens de bewoners in de wijk? Dit kan fysiek zijn maar dit kan ook sociaal of een beleving zijn.

De beleving van het groen is het grootste gemis. Verder ontbreekt er volgens Leo niets.

Relatie tussen de wijk en haar omgeving

12. In hoeverre wordt er door de bewoners een fysieke relatie tussen de wijk en het stationsgebied ervaren? Er wordt onderscheid gemaakt in bewoners dichtlangs het spoor en bewoners die verder van het spoor vandaan wonen.

Het spoor, maar vooral de Tunnelweg, wordt volgens Leo ervaren als een fysieke barrière. Er wordt weinig levendigheid ervaren en bewoners zijn niet trots op dit deel van de wijk. De bewoners dichtlangs het spoor zijn volgens Leo weinig tot nauwelijks betrokken met de wijk, hiervan is de beleving niet bekend.

13. In hoeverre wordt er door de bewoners een sociale relatie tussen de wijk en het stationsgebied ervaren? Er wordt onderscheid gemaakt in bewoners dichtlangs het spoor en bewoners die verder van het spoor vandaan wonen.

Het voelt ook als een sociale barrière, een van de redenen hiervoor is het gevoel van onveiligheid bij de tunnel onder het spoor. Mensen zijn bedachtzaam wanneer ze gebruik willen maken van het stationsgebied.

14. In hoeverre wordt er door de bewoners een fysieke relatie tussen de wijken Wolfskuil en de Biezen ervaren?

Leo gelooft dat er sprake is van een fysieke relatie en samenhang tussen de twee wijken, wel beperkt dit zich tot een aantal straten de wijken in.

15. In hoeverre wordt er door de bewoners een sociale relatie tussen de wijken Wolfskuil en de Biezen ervaren?

Het blijven altijd twee verschillende wijken en de bewoners die al lang in de wijk wonen, voelen we degelijk een scheiding tussen de wijken. Wel wordt bij participatietrajecten vaak al gesproken over Oud-West en niet over de Wolfskuil en Biezen. De sociale relatie tussen de wijken zal daarmee groeien en meer als een eenheid gezien worden.

16. Stel er komt een westelijke entree van het station, het station wordt beter bereikbaar. In hoeverre zullen de bewoners anders gebruik gaan maken van het station?

Dit is moeilijk te beantwoorden voor Leo. Hoe dicht het centrum richting de wijk komt, hoe meer samenhang met de westelijke entree er is en hoe meer de bewoners hier gebruik van gaan maken

17. Wat maakt de omgeving rond de mogelijke westelijke entree aantrekkelijk voor de bewoners van de wijk om hiervan gebruik te maken?

Als de bewoners gebruik kunnen maken van het gebied en er bijvoorbeeld faciliteiten zijn waarbij bewoners lekker kunnen gaan zitten, zal er volgens Leo gebruik van gemaakt worden.

18. In hoeverre zijn de bewoners bereid een bijdragen te leveren aan de ontwikkelingen die eventueel plaats kunnen vinden?

De bewoners willen graag meegenomen worden bij de plannen van de ontwikkelingen. En zullen iedereen op zijn of haar manier betrokken zijn.

19. Stel er komen ontwikkelingen rond het station en het gevolg hiervan is dat het gebied intensiever gebruikt gaat worden, wat heeft dit voor impact op fysiek en sociaal vlak bij de bewoners? Hoe kijken de bewoners hier tegenaan?

Dit kan Leo niet inschatten, hier kom je niet onderuit. West wordt hiermee aantrekkelijker. Hoe aantrekkelijker en mooier het gebied is, hoe meer de huizen waard worden.

20. Kan de westelijke entree, met ontwikkelingen in welke vorm dan ook, een bijdragen leveren aan de beleving en de tevredenheid van de bewoners over hun wijk? Zo ja, in hoeverre en waarom?

Ja, zeker door het toevoegen van groen en het realiseren van een mooie omgeving zal voor de bewoners positief uitpakken. Bewoners kunnen met trots kijken naar hun wijk.

5.3 Interview gemeente Zutphen

Edwin Koning 29-3-2016

Naar aanleiding van mijn afstudeeronderzoek naar de wenselijke programmering aan de westzijde van station Nijmegen, die nu nog in een achterkantsituatie verkeert, neem ik dit interview af. Op dit moment is het station eenzijdig bereikbaar via de centrumzijde van Nijmegen. Het realiseren van de westelijke entree zorgt voor nieuwe uitdagingen op verschillende vlakken, op dit moment is het namelijk nog de achterkant van het station. De fysieke impact op het stationsgebied is groot, hier zal de westelijke entree met bijbehorend programma gerealiseerd gaan worden. Daarnaast doet de kans zich voor de onderlinge relatie met het woongebied te versterken. Het woongebied vindt op dit moment nog geen aansluiting met het stationsgebied. Er is op dit moment nog niet bekend wat de wenselijke programmatische invulling is van het gebied rondom de westelijke entree en hoe dit het woongebied en stationsgebied kan versterken. Er is behoefte aan het onderzoeken van de gewenste programmering waardoor er meer inzicht komt in de mogelijkheden en het maken van de juiste keuzes.

Het doel van het onderzoek is inzicht krijgen in de wenselijke programmering rondom de westelijke entree waarin het sociaal-maatschappelijke vlak is meegenomen. Er worden suggesties gedaan voor de programmatische invulling van westzijde van het station ter versterking van het stationsgebied en het woongebied naar aanleiding van de komst van de westelijke entree. Deze suggesties bieden handvatten om vanuit dit verkennende onderzoek over te gaan op nader onderzoek en het bepalen van het programma. Het doel van het interview is, om een soortgelijke situatie te bekijken, waar de ontwikkelingen, het programma en de relatie naar voren komen. Aan de hand van dit interview wordt er gekeken of er aanknopingspunten zijn die verdere handvatten geven voor het onderzoek.

1. Wat is uw functie binnen de gemeente?

Gebiedsmanager Spoorzone Zutphen.

2. Wat is uw rol en hoe bent u betrokken bij de herontwikkeling van het stationsgebied in Zutphen?

Al meer dan 10 jaar betrokken bij de projecten van het stationsgebied.

3. Bent u op de hoogte van de situatie rondom station Nijmegen. Kortgezegd, de 'voor- en achterkantsituatie'?

Een klein beetje bekend in Nijmegen, maar niet zozeer op de hoogte van de achterkantsituatie. Na het geven van nadere toelichting en het laten zien van een plattegrond werd het inzichtelijker.

Het station Zutphen heeft een voorkant- en achterkantsituatie, aangrenzend aan de achterkant komt een woongebied.

4. Hoe is de achterkantsituatie van het station Zutphen ontstaan, wat is dat van oudsher voor een gebied?

De spoorlijn van Zutphen is dwars door de oude stad Zutphen heen gelegd. De stad werd als het ware opgesplitst. De oriëntatie van het station is gericht naar het zuiden, dit is het centrum van de stad. Door deze oriëntatie ontstond eigenlijk al een achterkant met als gevolg dat de noordzijde een industrieel gebied met daarachter landerijen werd.

5. In hoeverre werd de noordzijde ervaren als een achterkant en waarom en door wie? Wordt het ervaren als een barrière? Op welke manier?

In 2000 is er iets aan de achterkantsituatie gedaan, er kwam een toegang aan de noordzijde van het station. Dit gebied had een industrieel karakter, het spoor en het emplacement was vrij breed en de beleving was niet optimaal. Er was sprake van verloederend, slechte verlichting et cetera. Het werd door iedereen ervaren als een achterkant en het brede spooreplacement was een barrière. Het gebied had geen verblijfskwaliteit, het was een werkgebied maar voor de rest werd er geen gebruik gemaakt van het gebied. Toen de tunnel eenmaal gerealiseerd was, werd het minder ervaren als een barrière.

6. Is de noordzijde van het station goed bereikbaar? Hoe wordt de noordzijde op dit moment gebruikt? Hoe functioneert de tunnel die doorgang biedt van de noordzijde naar het station?

De bereikbaarheid van de noordzijde van het station is goed, voor zowel fietsers, voetgangers als het autoverkeer. Dit komt door de aanleg van de fietstunnel en de tunnel voor autoverkeer. De noordzijde van het station is volledig in aanbouw, de woonwijken worden daar nog gebouwd. Op dit moment wordt het P+R intensief gebruikt, dit is nog gratis. De goede bereikbaarheid en de parkeermogelijkheden maken het prettig om aan de noordzijde te parkeren en hun weg te vervolgen met het openbaar vervoer. Een echte verblijfskwaliteit heeft dit gebied nog niet, als in 2025 de ontwikkelingen klaar zijn wordt dit wel verwacht. De voetgangerstunnel van het station mag nog iets breder, het nieuwe doorgetrokken deel is minder breed dan het oudere deel waardoor er als het ware een trechter ontstaat. Verder wordt de tunnel intensief gebruikt en als prettig ervaren.

7. Hoe kan de relatie en de beleving tussen het station en de woonwijk die in ontwikkeling is aan de noordzijde het beste omschreven worden?

Als één geheel. Het gebied tussen het station en de woonwijk is bewust klein gehouden om te voorkomen dat het gebied anoniem wordt. Je ervaart ook daadwerkelijk dat het station dichtbij de stad en de woningen ligt. Toegankelijkheid en nabijheid is de beste omschrijving van het gebied wat ontstaat. De duidelijk zichtassen naar de binnenstad, de centrumzijde, maakt de relatie zichtbaar.

8. Wat is de verwachte situatie van de woonwijken in sociaal en fysiek opzicht op hoofdlijnen? Denk hierbij aan de bevolkingssamenstelling, sociale en economische positie, verhouding huur/koop, leefbaarheid

De woningen zullen voor 20% sociale woningbouw bevatten en de overige 80% in de vrije sector. Merendeel van de woningen worden gestapeld, dit wordt passend gevonden bij het centrumgebied. Er wordt gebouwd op dure grond, de

woningen zijn dus voor Zutphense begrippen prijzig. De wijk wordt vrij stenig, vooral langs het spoor. Er moet gekeken worden dat er wordt ruimte gemaakt voor een groenstructuur.

9. Wat ontbreekt er volgens de bewoners in het gebied aan de noordzijde langs het spoor?

Over het algemeen zijn de bewoners van het gebied erg tevreden. Doordat het een nieuw te ontwikkelen gebied is, maken de bewoners een bewuste keuze om hier te gaan wonen met de faciliteiten die erbij horen. Vanuit de bewoners is er wel een roep om winkels, denk hierbij aan kleinschalige detailhandel. Er zijn geen plannen voor het realiseren van supermarkten et cetera.

10. Wat ontbreekt er volgens de gebruikers van het station aan de noordzijde langs het spoor?

De gebruikers hebben op dit moment vooral behoeften aan een geordend en overzichtelijke P+R. Er wordt in de komende jaren een nieuwe P+R voorziening aangelegd, waarbij ingespeeld wordt op deze behoeften.

11. Krijgt men vanaf de woonwijken zicht op het station? Zo ja, wat kon men zien?

Ja volop, er wordt geen onderscheid gemaakt tussen station en woonwijk, het is één geheel.

12. Op dit moment is het spoortalud begroeid, in hoeverre levert dit een bijdrage aan de kwaliteit en uitstraling van de noordzijde van het station? Hoe komt dat volgens u?

Dit levert op dit moment geen bijdrage, het is niet groen bekleed, een smal talud en niet toegankelijk. In de toekomst wordt het spoortalud zelfs stenig van karakter, dit is een bewuste keuze.

Toekomstige situatie:

13. Hoe wordt er de komende jaren omgegaan met de achterkantsituatie, welke ontwikkelingen gaan er plaatsvinden?

De achterkantsituatie wordt te komende jaren nog flink aangepakt. Het spoortalud gaat weg, er ontstaat een nieuw

woongebied en de zichtlijnen worden verbeterd.

14. Welke programmatistische invulling is volgens u wenselijk en gaat er plaatsvinden aan de noordzijde van het station?

- Voorzieningen voor fietsen;
- Een overzichtelijke P+R voorziening;
- Lange lijnen;
- Een woonwijk;
- Kantoorfaciliteiten en congrescentrum.

Verder is het de bedoeling dat de bewoners gebruik gaan maken van de voorzieningen aan de centrumzijde van het station. Hiermee proberen ze de binding met de binnenstad te vergroten.

15. In hoeverre dragen de ontwikkelingen bij aan de uitstraling van het gebied?

Positief, het gebied krijgt een hele nieuwe uitstraling en wordt compleet anders.

16. In hoeverre wordt de aansluiting en relatie van de woonwijken met het stationsgebied, in de plannen meegenomen?

De relatie wordt integraal meegenomen. De relatie wordt gewaarborgd door het gebied compact te houden, weinig "loze" ruimte te creëren, het weghalen van de bedrijfsmatige functies en het weghalen van de anonimiteit.

17. Wat gaat er goed bij de ontwikkelingen en wat gaat er minder goed?

Het aanleggen van de openbare ruimte en de aspecten waarbij (semi-)overheidsinstanties bij betrokken zijn gaan goed. Volgens Edwin komt dit door de goede afspraken, het vrijgemaakte budget en de ontwikkelingen met een hoge kwaliteit insteken. Iedere partij heeft belangen bij de ontwikkelingen, dit maakt de samenwerking prettig. De verkoop van de vrije sector woningen gaat minder goed, dit valt tegen. De reden hiervan is de hoogte van de grondprijzen, er worden relatief dure woningen gebouwd.

18. Hoe worden de ontwikkelingen ontvangen bij de bewoners? En sluiten de ontwikkelingen aan bij wat de bewoners voor ogen hebben?

De bewoners zien de ontwikkelingen als een positieve toevoeging aan de stad, het wordt hiermee aantrekkelijker. De ontwikkelingen sluiten aan bij de verwachtingen van de bewoners, zij hebben er tevens voor gekozen om in dit gebied te gaan wonen. De plannen waren bij de bewoners geheel bekend.

Vertalen naar de situatie van station Nijmegen

19. Waar moet een secundaire toegang van een station volgens u aan voldoen?

De secundaire toegang moet breed en ruim opgezet zijn. De tunnel moet niet ervaren worden als een toegang maar horen bij de openbare ruimte. Daarnaast moet de toegang aantrekkelijk worden.

20. Welke aandachtspunten zou u mee willen geven aan de hand van u ervaring voor de ontwikkelingen van het station Nijmegen?

Gezien de situatie van station Nijmegen, zou Edwin vooral gebruikmaken van de hoogte. Het toegankelijk maken van het spoortalud maakt het mogelijk een tribune te creëren, waarbij er vanaf de westelijke entree een uitzicht over de woonwijken ontstaat. De oriëntatie moet helder zijn en daarvoor zijn zichtlijnen belangrijk. Daarnaast om het gebied levendigheid te maken kan detailhandel gericht op de buurt een mooie toevoeging zijn.

De spoortunnel vormt volgens Edwin de stadspoort van Nijmegen, investering is nodig en zal bijdragen aan de ontwikkeling van het stationsgebied en de stad Nijmegen. De aankleding van de spoortunnel kan grote kwaliteitsslagen maken, dit geeft al een andere uitstraling en beleving.

21. Hoe kunnen de woonwijken volgens u (mee)profiteren aan de ontwikkeling van het stationsgebied?

De levendigheid, toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid van de ontwikkelingen zal een bijdragen leveren aan de leefbaarheid van de woonwijken. Door het toevoegen van kleinschalige detailhandel, bijvoorbeeld een restaurant kan een bindende factor zijn voor de bewoners. De bewoners profiteren het meest mee als het gebied als veilig wordt ervaren, verblijfskwaliteit heeft en men een doel heeft om het gebied te gebruiken.

22. Wat is de wenselijke relatie volgens u tussen een woonwijk en een stationsgebied?

Het gebied moet individualiteit uitstralen, door op deze manier de woonwijk en het stationsgebied te koppelen creëer je een wenselijke relatie. De woonwijk is tevens je draagvlak.



Figuur 18. Voetgangerstunnel station Zutphen



Figuur 20. Nieuwbouw woningen noordzijde station Zutphen



Figuur 17. Fietstunnel Zutphen



Figuur 19. Voorkant (centrumzijde) station Zutphen



Figuur 21. Toegang noordzijde station Zutphen in ontwikkeling

5.4 Interview gemeente Deventer

Jan Pieter Romijn 1-4-2016

Naar aanleiding van mijn afstudeeronderzoek naar de wenselijke programmering aan de westzijde van station Nijmegen, die nu nog in een achterkantsituatie verkeert, neem ik dit interview af. Op dit moment is het station eenzijdig bereikbaar via de centrumzijde van Nijmegen. Het realiseren van de westelijke entree zorgt voor nieuwe uitdagingen op verschillende vlakken, op dit moment is het namelijk nog de achterkant van het station. De fysieke impact op het stationsgebied is groot, hier zal de westelijke entree met bijbehorend programma gerealiseerd gaan worden. Daarnaast doet de kans zich voor de onderlinge relatie met het woongebied te versterken. Het woongebied vindt op dit moment nog geen aansluiting met het stationsgebied. Er is op dit moment nog niet bekend wat de wenselijke programmatische invulling is van het gebied rondom de westelijke entree en hoe dit het woongebied en stationsgebied kan versterken. Er is behoefte aan het onderzoeken van de gewenste programmering waardoor er meer inzicht komt in de mogelijkheden en het maken van de juiste keuzes.

Het doel van het onderzoek is inzicht krijgen in de wenselijke programmering rondom de westelijke entree waarin het sociaal-maatschappelijke vlak is meegenomen. Er worden suggesties gedaan voor de programmatische invulling van westzijde van het station ter versterking van het stationsgebied en het woongebied naar aanleiding van de komst van de westelijke entree. Deze suggesties bieden handvatten om vanuit dit verkennende onderzoek over te gaan op nader onderzoek en het bepalen van het programma. Het doel van het interview is, om een soortgelijke situatie te bekijken, waar de ontwikkelingen, het programma en de relatie naar voren komen. Aan de hand van dit interview wordt er gekeken of er aanknopingspunten zijn die verdere handvatten geven voor het onderzoek.

1. Wat is uw functie binnen de gemeente?
Stedenbouwkundige voor o.a. projecten in de stationsomgeving.

2. Wat is uw rol en hoe bent u betrokken bij de herontwikkeling van het stationsgebied in Deventer?

Jan Pieter is betrokken als stedenbouwkundige bij de herontwikkeling en het ontwerp. De civiele uitwerking is gemaakt door externe partijen. Jan Pieter heeft vanuit de gemeente een sturende en coördinerende rol.

3. Bent u op de hoogte van de situatie rondom station Nijmegen. Kortgezegd, de 'voor- en achterkantsituatie'?

Nee, Jan Pieter is niet bekend in Nijmegen en is dus niet op de hoogte van de situatie. Na het geven van nadere toelichting en het laten zien van een plattegrond werd het inzichtelijker.

Aan de noordzijde van het spoor ligt de Voorstad, een achterkantsituatie van het station.

4. Hoe is de Voorstad ontstaan, wat is dat van oudsher voor een gebied?

De wijk Voorstad is langs de oude radialen ontwikkeld, deze ontwikkeling begon nog voor de aanleg van de spoorlijnen. De wijk wordt omschreven als een mozaïek, dit komt omdat de buurtjes in de wijk een eigen karakter hebben. Aan de ene kant is het een typische volkswijk met arbeiderswoningen en aan de andere kant heeft het een tuindorp sfeer.

5. In hoeverre werd de noordzijde ervaren als een achterkant en waarom en door wie? Wordt het ervaren als een barrière? Op welke manier?

Het wordt over het algemeen ervaren als een achterkant. Door de gemeente aangezien de focus ligt op de voorkant, de bewoners doordat de toegang niet openbaar is en de gebruikers omdat er aan deze zijde op fietsenstallingen na geen faciliteiten zijn. Volgens Jan Pieter wordt het niet gezien als een barrière, het is immers goed bereikbaar.

6. In het masterplan wordt gesproken over een goede bereikbaarheid van de noordzijde van het station, waardoor de zijde fungeert als K+R. Hoe kon men vanaf de noordzijde het station bereiken? Zijn er ook P+R faciliteiten in de omgeving?
De achterkant van het station is inderdaad goed bereikbaar en aantrekkelijk, dit valt te wijten aan de ligging van de stad. Typisch aan Deventer is dat merendeels van de stad waar de mensen wonen, ligt aan de noordzijde (de achterkant) van het station. Het is dan ook sneller voor de bewoners om gebruik te maken van de K+R aan de achterzijde. De P+R ligt relatief ver van het station, Jan Pieter verwacht dan ook niet dat veel mensen gebruik maken van de parkeervoorziening om vervolgens over te stappen op de trein. De wijk Voorstad heeft voor een groot deel parkeervergunningen, parkeren in de buurt van het station is niet aantrekkelijk voor reizigers.

7. Hoe kan de relatie tussen het station en de Voorstad het beste omschreven worden?

Het spoor en Voorstad zijn twee aparte werelden. Deze werelden botsen niet met elkaar maar vormen ook geen meerwaarde voor elkaar. De poortjes van de NS wordt als jammer bevonden, dit maakt het gebied niet openbaar.

8. Hoe kan de beleving van de noordzijde langs het spoor en de aangrenzende wijk omschreven worden?

Je voelt, ziet en hoort de treinen. Tussen het spoor en de aangrenzende wijk Voorstad zit weinig ruimte, doordat het zo dicht op elkaar zit mag het spoor ervaren worden en hoort het bij de beleving.

9. Wat is de situatie van de woonwijken in sociaal en fysiek opzicht op hoofdlijnen? (Denk hierbij aan de bevolkingssamenstelling, sociale en economische positie, verhouding huur/koop, leefbaarheid)

In de wijk is merendeels van de woningen in eigen bezit, er zijn dus veel koopwoningen. De bevolkingssamenstelling van

Voorstad bestaat grof gezegd uit twee typen, namelijk: de hippe, hoopopgeleiden starters die nog even blijven wonen en de mensen die het geld niet hebben om de wijk uit te komen. Er wonen ook mensen uit de onderkant van de samenleving volgens Jan Pieter. Verder is het een stenige wijk, dit wordt ook als stenig ervaren.

10. Wat ontbreekt er volgens de bewoners in het gebied aan de noordzijde langs het spoor?

De mogelijkheid om de voetgangerstunnel van het station te gebruiken als verbinding, dit is door de poortjes niet mogelijk. Ook ontbreekt de sociale veiligheid, er is overlast van hangjongeren en drugs aanwezig in de wijk.

11. Wat ontbreekt er volgens de gebruikers van het station aan de noordzijde langs het spoor?

Voor de gebruikers verwacht Jan Pieter geen gemis, alle faciliteiten zijn aan de voorzijde aanwezig.

12. Had men vanaf de woonwijken zicht op het station? Zo ja, wat kon men zien?

Ja, vanuit de woningen langs het spoor zijn de treinen zichtbaar.

13. Het begroeide spoortalud levert op dit moment een bijdrage aan de kwaliteit en uitstraling van de woonstaatjes (Gemeente Deventer, 2011), hoe komt dat volgens u? Hebben de bewoners hier aan bijgedragen?

Dit komt doordat de woonstraatjes stenig zijn, het spoortalud geeft vanaf de woonstraten uitzicht op het groen. De bewoners zijn weinig tot niet betrokken.

Toekomstige situatie

14. Hoe wordt er de komende jaren omgegaan met de achterkantsituatie, welke ontwikkelingen gaan er plaatsvinden?

Er gaan geen ontwikkelingen plaatsvinden, wel wordt er nog gekeken naar de kwaliteit van het groen van het spoortalud. Alle ontwikkelingen richten zich op de centrumzijde.

15. In hoeverre is het toegankelijk maken van het spoortalud wenselijk? En wat is de verwachting van de bijdrage van de toegankelijkheid op de beleving?

Het spoortalud is te smal om toegankelijk te maken, dit is dan ook niet aan de orde.

16. Welke programmatische invulling is volgens u wenselijk aan de noordzijde van het station?

n.v.t.

17. In hoeverre dragen de ontwikkelingen bij aan de uitstraling van het gebied?

Het verhogen van de groenkwaliteit komt ten goede van de stenige uitstraling. Verder zijn er geen ontwikkelingen.

18. In hoeverre wordt de aansluiting en relatie van de woonwijken met het stationsgebied, in de plannen meegenomen?

n.v.t.

19. Wat gaat er goed bij de ontwikkelingen en wat gaat er minder goed?

Bij de ontwikkelingen aan de voorzijde, zie je een wrijving vanwege het weghalen van een stuk water. Dit leidt tot discussie omdat in Nederland over het algemeen juist water wordt toegevoegd en oude singels worden hersteld.

20. Hoe worden de ontwikkelingen ontvangen bij de bewoners? En sluiten de ontwikkelingen aan bij wat de bewoners voor ogen hebben?

De mensen aan de centrumzijde zijn betrokken en bereidt mee te denken. Verder zijn er geen ontwikkelingen van toepassing aan de achterzijde.

Vertalen naar de situatie van station Nijmegen

21. Waar moet een secundaire toegang van een station volgens u aan voldoen?

De toegang moet logisch vindbaar zijn en een sterk ontwerp is

nodig om het gebied aantrekkelijk te maken. Daarnaast moet de toegang sociale veilig zijn, gekoppeld aan voorzieningen en een prettige en veilige fietsenstalling hebben.

22. Welke aandachtspunten kunnen aan de hand van de ervaringen m.b.t. de situatie in Deventer meegenomen worden bij de ontwikkelingen van het station Nijmegen?

Er moet voornamelijk gezorgd worden voor goed functionerende vervoersstromen, dit is de primaire functie van het gebied. Vervolgens moet dit naast de verkeersfunctie prettig zijn.

23. Wat is de wenselijke relatie volgens u tussen een woonwijk en een stationsgebied? En hoe kunnen de woonwijken volgens u (mee)profiteren aan de ontwikkelingen van het stationsgebied?

Er moet gezorgd worden dat de openbare ruimte die ontstaat bij de toegang onderdeel van de buurt gaat worden. Het wordt namelijk toch een ingang van je stad, er de inrichting is belangrijk zodat er geen loze tussenruimte ontstaat. Daarnaast moet de zone langs het spoor aantrekkelijk zijn en een ontmoetingsruimte worden.

24. Welke functies zou u adviseren toe te voegen aan de secundaire toegang in Nijmegen?

Het moeten functies met beleving zijn en een link hebben met het station. De functies moeten een bepaalde afhankelijkheid hebben van het station, denk aan onderwijs, sport, gezondheid en groen. In ieder geval een maatschappelijke functie.



Figuur 22. Achterkant (noordzijde) station Deventer



Figuur 24. Voorkant (centrumzijde) station Deventer



Figuur 26. Poortjes achterkant station Deventer



Figuur 23. Ligging spoor en aangrenzende woningen Deventer

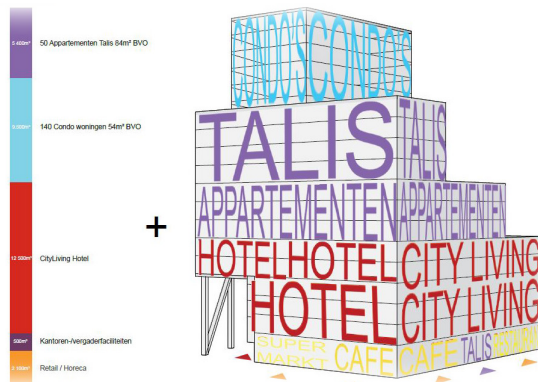


Figuur 25. Woonstraat achterkant station Deventer



Figuur 27. Voetgangerstunnel station Deventer

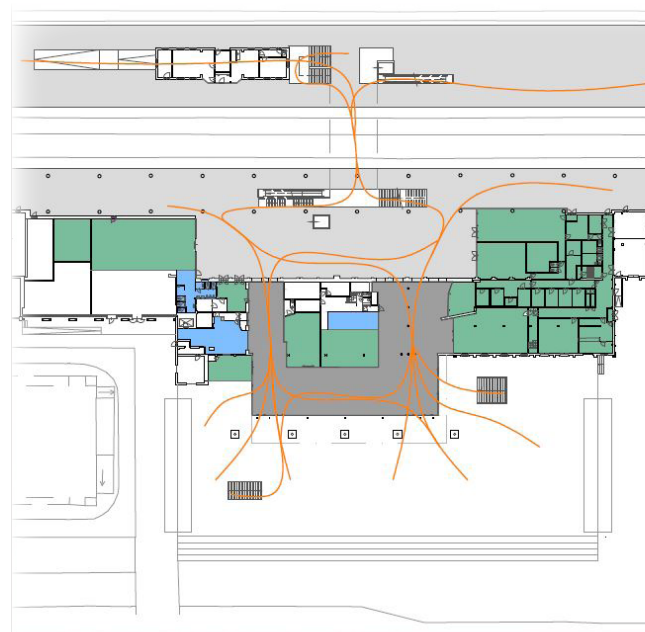
Bijlage 6 Impressies wijzigingen station en omgeving



Figuur 28. Programma Metterswane. (Barcode architect, 2011)

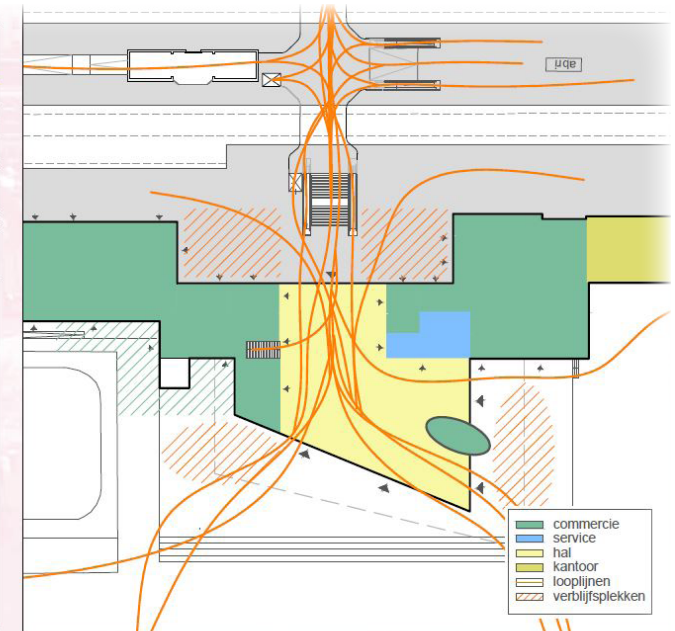


Figuur 29. Impressie voetgangerstunnel station. (ProRail et al., 2016)

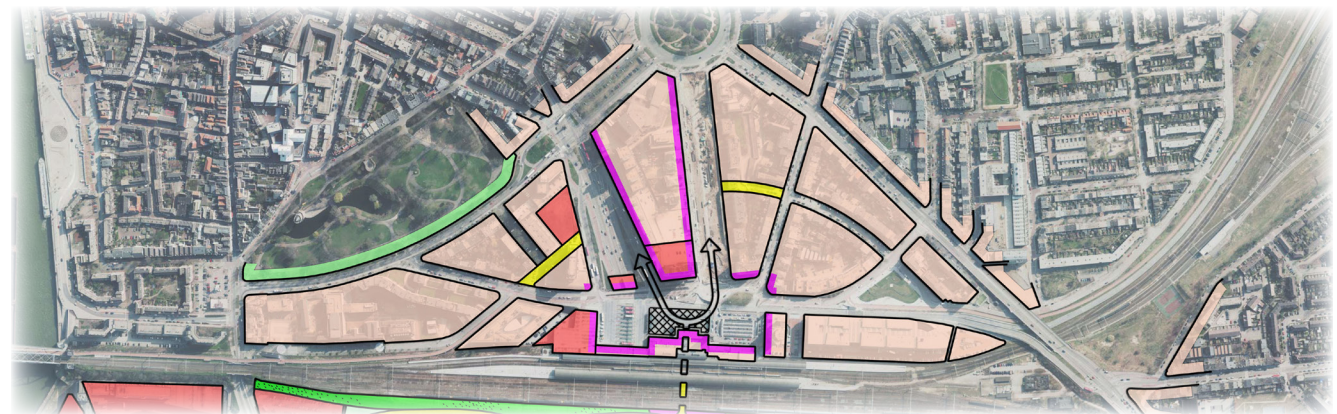


Loopstromen, huidige stationshal

Figuur 30. Routing stationshal huidige en toekomstige situatie. (ProRail et al., 2016)

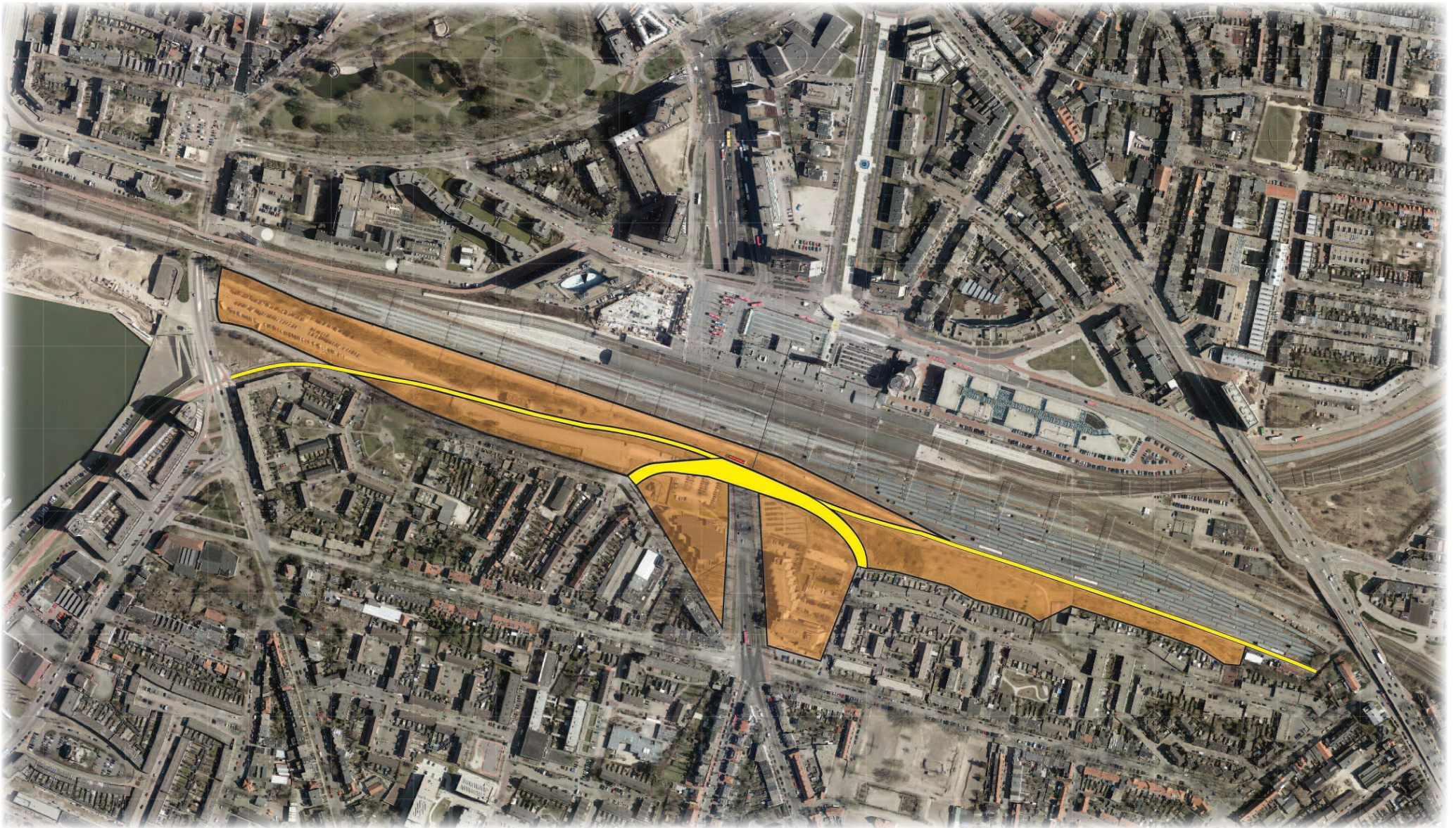


Loopstromen, voorkeursmodel indeling stationshal



Figuur 31. Masterplan centrumzijde station. (Gemeente Nijmegen, 2012)

Bijlage 7 Vrijkomende gebieden



Figuur 32. Het vrijkomende gebied waar een invulling van een programma mogelijk is

Bijlage 8 Geraadpleegde personen

Naam: Erwin Olzheim
Bedrijf: gemeente Nijmegen
Functie: Senior projectleider
Afdeling: Proces en projectmanagement
Datum: 3 februari 2016
Geraadpleegd over: project stationsomgeving

Naam: Sjon Debie
Bedrijf: gemeente Nijmegen
Functie: Projectleider
Afdeling: Maatschappelijke ontwikkeling
Datum: 4 februari 2016
Geraadpleegd over: de bewoners en kwaliteiten van de wijken

Naam: Anne Marie Nannen
Bedrijf: gemeente Nijmegen
Functie: Wijkmanager
Afdeling: Wijkmanagement
Datum: 17 februari 2016
Geraadpleegd over: de bewoners en kwaliteiten van de wijken

Naam: Robert van Wijk
Bedrijf: gemeente Nijmegen
Functie: Senior Geo-informatiekundige
Afdeling: Personeel, Informatie en Facilitair
Datum: 26 februari 2016
Geraadpleegd over: luchtfoto's

Naam: Martijn van der Linden
Bedrijf: gemeente Nijmegen
Functie: Senior Specialist Burgerzaken
Afdeling: Burgerzaken
Datum: 29 februari 2016
Geraadpleegd over: analyse bevolkingscijfers

Naam: Ineke de Haas
Bedrijf: gemeente Nijmegen
Functie: Monitor analist
Afdeling: Onderzoek en statistiek
Datum: 29 februari 2016
Geraadpleegd over: analyse bevolkingscijfers

Naam: Gerlinda Tijhuis - ten Brinke
Bedrijf: gemeente Deventer
Functie: Gebiedsmanager
Datum: 10 maart 2016
Geraadpleegd over: versterken relatie situatie station Deventer

Naam: Leo Woudstra
Functie: voorzitter wijkraad Wolfskuil
Datum: 15 maart 2016
Geraadpleegd over: beleving vanuit de bewoners van Wolfskuil

Naam: Ruud de Vries
Functie: voorzitter wijkraad Biezen
Datum: 15 maart 2016
Geraadpleegd over: beleving vanuit de bewoners van Biezen

Naam: Loes Emons
Bedrijf: gemeente Nijmegen
Functie: Programmamanager
Afdeling: Maatschappelijke ontwikkeling
Datum: 11 maart 2016
Geraadpleegd over: voorzieningen Biezen en Wolfskuil

Naam: Kees Peter
Bedrijf: Movares
Functie: (gepensioneerd) Stedenbouwkundige
Datum: 17 maart 2016
Presentatie bijgewoond over: Stationsomgeving

Naam: Edwin Koning
Bedrijf: gemeente Zutphen
Functie: Gebiedsmanager
Datum: 29 maart 2016
Geraadpleegd over: interview situatie gemeente Zutphen

Naam: Paul Goedknegt
Bedrijf: gemeente Nijmegen
Functie: Senior stedenbouwkundige & landschap
Afdeling: Ruimtelijke ontwikkeling
Datum: 30 maart 2016
Geraadpleegd over: programma centrumzijde en westzijde

Naam: Jan Pieter Romijn
Bedrijf: gemeente Deventer
Functie: Stedenbouwkundige
Datum: 1 april 2016
Geraadpleegd over: interview situatie gemeente Deventer

Naam: Wim van der Velde
Bedrijf: gemeente Nijmegen
Functie: Senior beleidsadviseur wonen
Afdeling: Ruimtelijke ontwikkeling
Datum: 4 mei 2016
Geraadpleegd over: invulling van het programma wonen voor de westzijde van het station

Naam: Ilse Nieskens
Bedrijf: gemeente Nijmegen
Functie: Senior adviseur economische zaken
Afdeling: Economische zaken
Datum: 12 mei 2016
Geraadpleegd over: invulling van het programma voorzieningen voor de westzijde van het station

Raadpleging tijdens de hele periode

Naam: Arnoud Janson
Bedrijf: gemeente Nijmegen
Functie: Senior stedenbouwkundige & landschap
Afdeling: Ruimtelijke planvorming

Naam: Hans Gernaat
Bedrijf: gemeente Nijmegen
Functie: Hoofd Ruimtelijke planvorming
Afdeling: Ruimtelijke planvorming

Naam: Saskia van der Kruit
Bedrijf: Hogeschool Utrecht
Functie: eerste afstudeerbegeleider
Geraadpleegd over: inhoud en proces gedurende de periode

Naam: Bas Ouwehand
Bedrijf: Hogeschool Utrecht
Functie: tweede afstudeerbegeleider
Geraadpleegd over: inhoud en proces gedurende de periode

An aerial photograph of a city grid, likely New York City, showing a river and a bridge. The text is overlaid on the image.

Bijlagen

Een achterkant in beweging