



Herinrichting naar 30 km-gebied opnemen in integraal wijkplan

# Integraal wijkplan in Epe levert schaalvoordeel op

## Samenvatting

Het integrale wijkplan gaat twee stappen verder dan de standaard 30 km/uur inrichting van een wijk. Het besteedt aandacht aan educatie en handhaving en betreft ook de inrichting van de openbare ruimte erbij, zoals groen, verlichting, en speelvoorzieningen. Het plan levert meerwaarde op door de efficiënte inzet van financiering, door werk met werk te maken en door de mogelijkheid om knelpunten op het ene vlak op te lossen met maatregelen op een ander vlak.

Ing. M.E.P. de Wild, ARCADIS

*Net als andere gemeenten in Nederland is ook de gemeente Epe bezig met het herinrichten van haar wijken conform Duurzaam Veilig. Hiervoor is in 1998 het Verkeers(veiligheids)plan vastgesteld, waarbij Epe is ingedeeld in 22 wijken, die conform de uitgangspunten tot een 30 of 60 km zone zullen worden ingericht. Volgens de opzet voor fasering stond de wijk Vegtelarij voor 2003 op de planning. Voor deze wijk is de herinrichting opgenomen in een integraal wijkplan, waarin naast verkeer en ruimte, ook educatie en handhaving zijn opgenomen*

De gemeente is ervan overtuigd een efficiëntieslag te behalen wanneer een project zich niet alleen richt op het gebied van verkeer, maar tegelijkertijd aspecten uit de openbare ruimte erbij betreft in één integraal plan. De gemeente heeft

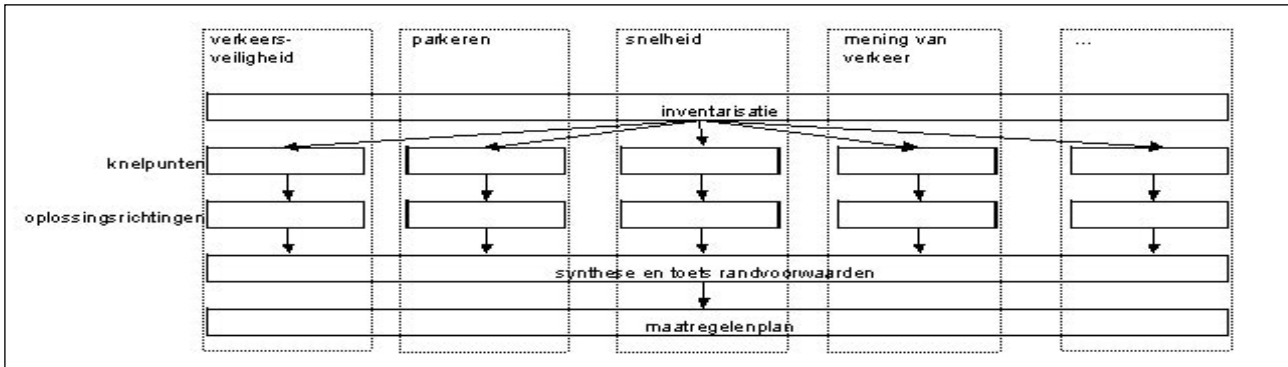
ARCADIS gevraagd daarvoor een integraal wijkplan op te stellen. Hierbij moeten naast de verkeersveiligheidsaanpak direct ook knelpunten op het gebied van openbare ruimte in de wijk worden aangepakt, zoals bereikbaarheid van hulpdiensten, verlichting, verkeersveiligheid, parkeren, verharding, groen en speelvoorzieningen.

ARCADIS stelt dat een integraal plan pas echt integraal is wanneer niet alleen wordt gekeken naar maatregelen in de infrastructurele sfeer, maar ook op het gebied van educatie en handhaving (de 3 E's). En dat geldt met name voor de wijk Vegtelarij, waar twee basisscholen gevestigd zijn, waarvan de scholieren zich door de wijk van en naar school verplaatsen. Op deze manier gaat het integrale wijkplan twee stappen verder dan de traditionele 30 km/uur herinrichting van een wijk.

## Uitvoering

Bij het opstellen van het wijkplan is gestart met een inventarisatiefase, gevolgd door een maatregelenfase.

tweede bewonersavond gepresenteerd waarbij de bewoners hun visie konden geven.



Uitvoering integraal wijkplan in Epe

Tijdens de inventarisatiefase zijn knoelpunten geïnventariseerd op het gebied van:

- verkeersveiligheid (objectief en subjectief);
- parkeren;
- snelheid;
- menging van verkeer;
- slecht zicht;
- vrachtverkeer;
- bereikbaarheid hulpdiensten;
- verlichting;
- fietsenstalling;
- verlichting;
- verharding;
- speelgelegenheid;
- groen.

Deze inventarisatie is gebaseerd op:

- knoelpunten die zijn genoemd door bewoners van Epe tijdens een eerder gehouden avond voor 'integrale veiligheid';
  - het huidige verkeersveiligheidsplan van de gemeente;
  - klachtenbrieven die zowel bij de gemeente als bij de politie zijn binnengekomen;
  - knoelpunten die bewoners tijdens een bewonersavond in groepjes op een grote kaart hebben aangegeven.
- Aanvullend op deze inventarisatie is een visuele inspectie gehouden door de gemeente, hulpdiensten en ARCADIS. Op deze manier zijn de knoelpunten die door de bewoners zijn aangedragen, ter plekke bekeken en beoordeeld.

Na de inventarisatieronde zijn maatregelen voorgesteld voor de gesignaleerde knoelpunten. Allereerst zijn de standaard maatregelen bekeken die Duurzaam Veilig voorschrijft om de wijk als 30 km-gebied her in te richten, zoals zoneborden. Daarna zijn maatregelen voorgesteld voor de knoelpunten uit de inventarisatieronde. Het maatregelenplan is vervolgens voorgelegd aan de klankbordgroep. In deze klankbordgroep zijn scholen, de peuterspeelzaal, sportverenigingen, bewonerscommissie, 3VO, belangenvereniging voor gehandicapten, hulpdiensten en de huurderverenigingen vertegenwoordigd. In overleg met de klankbordgroep zijn de maatregelen enigszins aangescherpt. Dit aangepaste plan is tijdens een

Dit heeft uiteindelijk geleid tot het integrale wijkplan, waarin de maatregelen op een kaart en in een kostenraming zijn uitgewerkt.

## Resultaat

Het idee achter het integraal wijkplan om maatregelen en knoelpunten op verschillende vlakken met elkaar te kunnen verknopen, is op een aantal terreinen gelukt:

### Parkeren

Parkeerproblemen door foutparkeerders worden voornamelijk veroorzaakt doordat men graag dicht bij huis wil parkeren, terwijl iets verderop wel parkeer ruimte beschikbaar is. Bewoners gaven daarbij aan dat op parkeerplaatsen waar weinig werd geparkeerd, de verlichting en het groen het parkeren op die plaats met name 's avonds sociaal onveilig maakte. Met maatregelen op het gebied van groen en verlichting kan dit parkeerprobleem worden opgelost.

### Snelheid

Op woonerven in de wijk zijn veel grote bloembakken aanwezig die een snelheidsremmend effect hebben. Grote voertuigen zoals brandweerwagens maar ook verhuiswagens kunnen door deze obstakels, in combinatie met foutief geparkeerde auto's, de huizen op het erf echter moeilijk bereiken. Dit bereikbaarheidsprobleem is opgelost door een maatregel op het gebied van openbare ruimte.

### Verkeersveiligheid

Hoge (tuin)begroeiing belemmert het zicht op kruispunten. Op deze locaties wordt het groen gesnoeid of wordt er contact opgenomen met bewoners om het groen te verlagen. Door verkeerd geparkeerde voertuigen kan de verkeersveiligheid in het gedrang komen. Een parkeerverbod heeft hier effect op.

### Bereikbaarheid

Geparkeerde fietsen in een steegje bij een bushalte, aan een gebiedsontsluitingsweg die de wijk omsluit, belemmeren de doorgang voor voetgangers. Het voorstel om fietsenstallingen te plaatsen tussen het groen lost dit probleem op. De huizen die alleen bereikbaar zijn via een voetpad zijn slecht bereikbaar voor hulpdiensten. Verschillende oplossingen hebben de revue gepasseerd. Uiteindelijk is gekozen voor een oplossing waarbij maatregelen aan groen, verhar-

ding en openbare verlichting ervoor hebben gezorgd dat de hulpdiensten in noodgevallen gebruik kunnen maken van een alternatieve route.

### **Budget**

Naast deze resultaten zijn er nog andere zaken opgevallen bij het uitvoeren van het integrale wijkplan. De voorgestelde maatregelen zijn allen binnen het budget gebleven. Alleen voor het onderdeel educatie was geen budget opgesteld, omdat dit onderdeel vooraf niet in het plan was voorzien. Het educatieonderdeel is in het plan wel uitgewerkt als aanbeveling. Hierbij is aangegeven dat de twee belangrijkste schoolroutes vanuit de wijk naar de twee scholen geaccentueerd kunnen worden met bebording en bestrating, zodat leerlingen via een veilige route en met oversteken op de juiste, veilige plaatsen 'gestuurd' kunnen worden. Voorlichting over de schoolroutes is daarbij van belang richting drie groepen verkeersdeelnemers:

- leerlingen. Zij moeten leren dat ze via de juiste route van en naar school lopen/fietsen;
- ouders. Zij moeten dit gedrag ondersteunen en stimuleren;
- overige weggebruikers (automobilisten). Zij moeten geattendeerd worden op de bijzondere kruising met een schoolroute, zodat zij hun verkeersgedrag aanpassen.

De gemeente Epe probeert hier geld voor vrij te maken zodat alsnog educatiemaatregelen kunnen worden uitgevoerd. Gebleken is wel dat educatie als onderdeel van een wijkplan nog vrij nieuw is en de gemeente er nog niet echt grip op heeft hoe ze hiermee om kan gaan.

Tijdens het planproces is verder opgemerkt hoe belangrijk het is om de juiste actoren rond te tafel te hebben. Naast bewoners bleek ook de politie een waardevolle aanvulling, omdat deze goed op de hoogte is van de plaatselijke situatie. En de woningbouwvereniging bleek geld beschikbaar te hebben om een aantal maatregelen (bijvoorbeeld op het gebied van verlichting en onderdoorgangen onder woningen) zelf te financieren.

### **Integraal tegenover traditioneel**

De voordelen van een integraal wijkplan ten opzichte van een traditionele herinrichting, liggen allereerst op het gebied van effectiviteit en efficiëntie. Als problemen op het gebied van verkeer en openbare ruimte apart worden aangepakt, worden vaak alleen de problemen aangepakt die sec binnen één aspect vallen. Het is echter vaak zo dat problemen en maatregelen op verschillende terreinen met elkaar verband houden. Door beide velden tegelijk te bekijken worden er geen problemen afgeschoven. Daarnaast wordt de betrokkenheid van bewoners vergroot door in één ronde alle aspecten die in de wijk spelen aan bod te laten komen. Dit vergroot het draagvlak, met krijgt het gevoel dat het 'hun' plan wordt.

Een integraal wijkplan heeft echter ook zijn beperkingen. Een nadeel ten opzichte van een standaard herinrichting kan zijn dat doordat er een groot aantal partijen bij het plan wordt betrokken, de doorlooptijd van het plan kan oplopen. Een andere valkuil kan zijn dat bewoners het beeld hebben

dat, omdat verkeer en openbare ruimte in één plan worden uitgewerkt, de hele wijk op de schop gaat. In Epe zijn deze problemen niet opgetreden.

### **Aanbevelingen**

De opstelling van het integrale wijkplan in Epe is erg leerzaam gebleken. De algemene conclusie is dat er een meerwaarde is ten opzichte van aparte plannen voor verkeer en openbare ruimte. Een integraal wijkplan is daarom te prefereren boven aparte plannen voor verkeer en openbare ruimte.

Tevens zijn er in dit proces aandachtspunten geformuleerd die bij een volgend project duidelijk wel of juist niet of anders moeten worden aangepakt. Deze betreffen:

#### *Integrale budgetten*

Ondanks dat in Epe het wijkplan vanaf het begin integraal is ingestoken waren de budgetten niet integraal. Voor de verschillende onderdelen was een apart budget vastgesteld en kon er niet onderling geld worden uitgewisseld. In een integraal plan is het belangrijk om niet alleen de maatregelen maar ook de budgetten integraal te houden.

#### *Inventarisatie gelden*

Vooraf dient er een goed beeld te worden verkregen van de gelden die kunnen worden aangewend voor het integrale plan. Vaak zijn er budgetten voor beheer en onderhoud die in het plan kunnen worden verweven. Daarnaast is het de moeite waard te bekijken of er subsidies beschikbaar zijn voor bijvoorbeeld infrastructurele maatregelen, waarmee wellicht ook een adviseur kan worden betaald, evenals educatie, communicatie en handhaving.

#### *Educatiebudget*

Bij het integrale wijkplan in Epe is aangegeven dat educatie ook een van de aspecten van het integrale wijkplan is. Hier is echter geen apart budget voor gereserveerd. Hierdoor kon het educatietraject niet direct worden meegenomen in het plan. Het educatietraject is wel aangegeven als aanbeveling. Er wordt geprobeerd hier budget voor te krijgen om dit alsnog uit te voeren. Aanbeveling is om vooraf ook educatie in het budget op te nemen.

#### *Actorenplan*

Een begeleidingsgroep in de vorm van een klankbordgroep is aan te bevelen. Bij een integraal wijkplan zijn er echter zo veel actoren die enigszins belang hebben bij het plan, dat een dergelijke begeleidingsgroep snel te groot kan worden. Hierdoor kan de toegevoegde waarde van enkelen slechts klein zijn en kan het proces vertraging oplopen. Een actorenanalyse is dan belangrijk. Wie moeten er bij het plan betrokken worden, welke bevoegdheden hebben ze (wat mogen, kunnen en willen ze?) en vertegenwoordigen ze een achterban van redelijke omvang. In ieder geval is gebleken dat bewoners, politie, hulpdiensten en woningbouwverenigingen belangrijk zijn om erbij te betrekken.

#### *Bestemmingsplan*

Het is belangrijk om in de gaten te houden wat er mogelijk is binnen het bestemmingsplan. In Epe moet voor een aantal zaken het bestemmingsplan worden gewijzigd. Dit neemt extra tijd in beslag. Men kan er ook voor kiezen om als uitgangspunt te nemen dat het bestemmingsplan kaderstellend is.