

Verslag Stadsgesprek #2: Mobiliteit en Verdichting

In het immer authentieke Schoenerkwartier vond op 31 mei weer een Stadsgesprek plaats over de toekomst van Waalwijk. De onderwerpen die dit keer op de agenda staan, zijn verdichting en mobiliteit. Ongeveer de helft van de bezoekers die bij het eerste Stadsgesprek aanwezig was, is er nu ook weer bij. Daarnaast zitten er bij dit Stadsgesprek ook nieuwe betrokkenen in de zaal: inwoners, raadsleden en stedenbouwers.

Vanaf het prille begin van de avond is al duidelijk dat Waalwijkers graag meepraten. Nog voordat de introductie goed en wel geweest is afgerond, wordt wethouder Ad de Jong al de vraag voorgehouden of de groei van 5.000 mensen – en ongeveer 3.000 woningen – al een vaststaand feit is. “Te allen tijde zouden we met 5.000 mensen gaan groeien. De vraag is nu al vele malen hoger dan het aanbod en ook in het kader van de migratieproblematiek wordt de toestroom alleen maar groter. Je moet extra gaan bouwen om iedereen te kunnen huisvesten”, zegt De Jong.



Wethouder Ad de Jong

Dat betekent dus dat er op bepaalde plekken in Waalwijk verdicht moet gaan worden. Waar denken de Waalwijkers dan aan? Uit een

Mentimeter die door de aanwezigen wordt ingevuld, blijkt dat ‘hoogbouw’ vaak wordt genoemd. Maar inwoners noemen ook termen als ‘gezellig’, ‘krapte’ en ‘overlast’. Gebieden als winkelcentrum De Els, Landgoed Driessen, de oude brandweergarage en verouderde bedrijventerreinen worden opgeworpen als plekken waar wel eens meer woningen gebouwd zouden kunnen worden.

De term ‘hoogbouw’ blijkt deze avond nogal voor wat discussie te zorgen. Met het gegeven dat hoogbouw met ruim veertig meter altijd hoger is dan de koepel van de Sint Jan, zijn enkele bezoekers het niet eens. “Mijn dochter woonde negen hoog en ik kan niet zeggen dat dat middenbouw was”, zegt een mevrouw. “Ik probeer de term ‘hoogbouw’ niet te hanteren. Twee lagen kan voor sommige mensen al hoogbouw zijn. Je moet het over meters hebben”, denkt een meneer.

Kleinere huishoudens

Bezoekers die vrezen dat Waalwijk volgebouwd wordt met hoge flats, vinden in de woorden van Reimar von Meding misschien wel erkenning. Von Meding is directeur van KAW architecten en de man achter de onderzoeken Ruimte Zat in de Stad en Ruimte Zat voor de Nieuwe Stad. Hij ziet verdichting vooral als een middel om iets mee te bereiken, en niet als een doel op zich. “De Pijp in Amsterdam is een van de meest dichtbebouwde delen van Nederland en die bestaat uit vijf of zes bouwlagen”, illustreert hij.

5.000 woningen erbij vindt Von Meding dus eigenlijk heel weinig. Hij raadt aan om samen met de burger te verdichten. Die hebben tenslotte het meeste zicht op waar het beste verdicht kan worden. Het valt Von Meding wel op dat de Waalwijkers de woonwijken niet als plekken benoemen waar woningen bij kunnen komen.

- “Daar ligt misschien wel de grootste kans om tot meer woonruimte te komen. Veel woningen zijn gebouwd voor 3,5 mensen. Nu wonen we gemiddeld nog met 2,2 personen en in wijken zelfs met minder, omdat huishoudens sterk verkleinen. De huishoudens zijn met veertig procent gekrompen, maar de huizen zijn niet dicht bij elkaar komen te staan. Gebieden zijn dus uitgedund. Eigenlijk is verdichting het tegengaan van verdunning.”



Reimar Von Meding, KAW architecten

Als Von Meding zo iets vertelt, vreest hij altijd dat mensen denken dat het groen daardoor verdwijnt of dat mensen hun auto niet meer kwijt kunnen. Dat is niet zo. “Er is in onze woningvoorraad een mismatch tussen vraag en aanbod. We hebben te maken met hele grote huizen en een enorm overschot aan gezinswoningen. Ik denk dat we met het bestaande aanbod dat we hebben slimmer kunnen omgaan en meer kunnen toesnijden op de vraag die er in de gemeente is.”

In de Kruiskamp in Den Bosch is Von Meding daar al mee aan de slag gegaan, waar veel eengezinswoningen met een tuin liggen. “Die mensen hebben bijvoorbeeld huizen met drie kamers. We zijn daar met de mensen in gesprek gegaan. Als zij bijvoorbeeld een tuin aan de straat krijgen, kunnen ze een praatje houden met de bureu.” Dat biedt weer kansen voor verdichting, want er kunnen dan bijvoorbeeld dementievriendelijke woningen worden bijgebouwd. Mensen kunnen dan verhuizen binnen hun eigen wijk.

Maar als huizen veel kleiner worden, gaat dat op den duur negatieve gevolgen hebben, denkt een bezoeker. “Wat gaat er gebeuren met de woningvoorraad die we nu neerzetten? We zien al binnenstedelijke appartementen van 35 vierkante meter. Ultraklein.” Von Meding denkt vooral dat we niet te dogmatisch moeten denken: “Ik krijg er

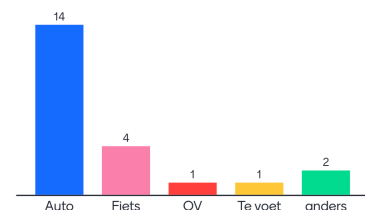
zelf ook hoofdpijn van dat verdichting tegenwoordig toegesneden wordt op het studioconcept. Er zijn mensen die daarin heel gelukkig zijn, maar dat je 30 vierkante meter kunt verhuren voor 800 euro vind ik een gekke benadering.”

Die studioisering van onze woningen moet een uitzondering blijven, vindt hij. “Wij doen ook vaak projecten waarbij niet verdicht wordt, zoals in kleine kernen. Daar moet je geen appartementen willen neerzetten. Je kan ook vernieuwen zonder het te verdichten.” En we kunnen anders gaan nadenken over de openbare ruimte: “Als je alle locaties van benzinepompen optelt, krijg je een stad ter grootte van Almere. Die plekken hebben dus ook potentie als het aantal benzineauto’s afneemt.”

Waalwijk in en uit

Dat werpt de vraag op: met welk vervoersmiddel zijn de bezoekers eigenlijk naar het Schoenenkwartier gekomen? Een tweede Mentimeter biedt uitkomst. Zo’n vijftien mensen geven aan met de auto te zijn gekomen, vijf met de fiets en één te voet. Die verhoudingen zijn ongeveer gelijk bij de vraag hoe de bezoekers naar hun werk gaan: ook daarbij neemt het merendeel de auto. Desondanks zouden veel Waalwijkers de stad mooier vinden als er minder auto’s zijn: twaalf mensen zijn het ermee eens en slechts twee oneens. Parkeerplaatsen opofferen is minder vanzelfsprekend: daar zijn tien mensen het mee eens en acht het oneens.

Hoe gaat u naar uw werk?



Mentimeter uitslag

Christian Rommelse kan er meer over vertellen. Vanuit zijn rol als stedenbouwkundige van Studio Bereikbaar is hij betrokken bij de verstedelijkingsstrategie van Brabant en ziet Waalwijk als een redelijk uniek stukje Nederland. “Slechte ov-bereikbaarheid is wel iets typisch Brabants en het feit dat een stad als Waalwijk geen treinstation heeft, is best bijzonder voor een kern als deze. Het typeert Waalwijk wel mooi dat



- veel mensen met de auto gaan. Veel van de reizen die we maken gaan over minder dan 2,5 kilometer en toch pakt veertig procent in Waalwijk daarvoor nog veelal de auto.”

Het kan dus geen kwaad om na te denken over beter openbaar vervoer: ook voor de lokale economie, denkt Rommelse. “Bij bedrijven in Waalwijk is inmiddels 5 tot 20 procent kenniswerker, dus hoogopgeleid. Zij zien dat hun talenten niet meer komen. Ze willen stagiairs en nieuwe hoogopgeleide werknemers, maar die willen vooral komen als er een goed trein- en bussysteem is. Waalwijk moet dus zorgen dat de stad goed is aangetakt, zodat je snel in Tilburg en Den Bosch bent. Misschien ben je nu wel sneller op de fiets in Oosterhout dan met het openbaar vervoer.”

Volgens Rommelse krijgt Waalwijk een probleem als de auto de enige troef van de stad blijft. Sommige inwoners kijken daar kritisch naar. “Je krijgt mensen niet uit de auto omdat het openbaar vervoer dysfunctioneel is. Je kunt wel in Den Bosch komen, maar wat moet je als je in de Hambaken werkt? Drie kwartier lopen?,” vraagt een man zich af. “Je kunt zelfs niet met het ov bij Bol.com komen. Met de fiets is het ook onveilig. We moeten ook vanuit het centrum bussen naar andere gebieden laten rijden en werken aan bereikbaarheid op de fiets”, zegt een ander.



Christian Rommelse, Studio Bereikbaar

En ook met de toegangswegen naar Waalwijk is het nodige mis, vinden sommige bezoekers. “Je kunt aan de noordkant via de Taxandrialaan of via Piet Klerkx de stad binnen en dan houdt het op. Je ziet dat alle verkeersstromen in Waalwijk door een paar straten geperst worden. Zeker om vijf uur 's middags staat het helemaal vast”, zegt iemand. “Dat kunnen we makkelijk oplossen met een rondweg,” reageert een man daarop.



Minder auto's?

Het verkeer in Waalwijk is een enorm issue, want ook wat woongenot betreft gaan sommige inwoners eraan onderdoor. “Ik woon aan de Mozartlaan en ervaar veel file en geluidsoverlast”, vertelt een meneer. “Ik slaap heel slecht en heb gezondheidsproblemen door het vele verkeer. Er komt veel fijnstof bij vrij en ik overweeg zelfs om te gaan verhuizen. Ik wil graag in de stad wonen, maar de drukte is zo erg toegenomen dat ik vind dat het de taak van de gemeente is om te zorgen dat hun bewoners een beetje prettig wonen. Wat mij betreft zetten we de auto buiten de stad neer en gaan we lopen of onszelf met karretjes vervoeren, maar er moet wel iets gebeuren”, vertelt hij geëmotioneerd.

Rommelse denkt ook dat de auto niet overal meer kan blijven als Waalwijk zich tot leuke stad wil ontwikkelen. “Die auto is voorlopig nog heel hard nodig, maar zorgt voor problemen. De vraag die we moeten stellen is hoe we willen leven. Als we die vraag hebben beantwoord, moet er op sommige locaties iets sneuvelen: of de fiets, of het lopen, of de auto, maar het kan niet allemaal. Ik denk dat de auto er dus op sommige plekken uit moet.”

Een bezoeker vermoedt dat het al heel veel helpt als de parkeernormen wat naar beneden worden bijgesteld. “Ik heb twee auto's op de dam staan. De een rijdt naar Den Haag, de ander naar Arnhem. Dat kan heel makkelijk omdat het gefaciliteerd wordt. Ik heb ook in een grotere stad gewoond, daar moest ik een kwartier rondrijden om de auto neer te kunnen zetten. Eigenlijk liet ik het toen gewoon uit mijn hoofd om de auto te pakken. Als je ergens niet kunt parkeren, ga je je anders oriënteren.”

Christian Rommelse vindt het vooral fijn dat zijn pleidooi om wat minder ruimte aan de auto te geven enigszins wordt omarmd. “Ik heb gezegd dat we de auto de stad uit moeten vegen en ik ben



• gelukkig nog niet op de brandstapel gegooid. Waalwijk staat niet op zichzelf: in Veghel, Uden en Oosterhout spelen ze met dezelfde problematiek. In Groningen is inmiddels een bussysteem opgezet dat regionaal wordt geregeld. Misschien kan dat tussen verschillende plekken in Brabant ook.”



Martin van Rossum, gemeente Waalwijk

Hoe staat de gemeente Waalwijk tegenover de ideeën en meningen die hier ter tafel zijn gekomen? Martin van Rossum, strateeg ruimte bij de gemeente, reageert graag. “De vraag over de mobiliteitstransitie speelt bij ons ook. De overbereikbaarheid is zwaar beperkt en de ontwikkeling daarvan helaas ook. De ov-strategie is iets van de provincie. Daar zijn we mee in overleg, maar het is niet zo dat als we nu aankloppen dat er dan morgen iets gebeurt. We moeten heel veel voorwerk doen en de ambitie is om bij de volgende ov-aanbesteding in 2026 een flinke stap te maken.”

Harde toezeggingen doet Van Rossum niet, maar hij neemt de toekomst van Waalwijk uiterst serieus. “De groei gaat komen en we moeten inzetten op plekken waar die het best tot zijn recht komt. We weten ook dat mobiliteit voor uitdagingen gaat zorgen en daarom moeten we zoeken naar oplossingen. Als we niks doen, komen we in een neerwaartse spiraal terecht. Tot 2026 kunnen we iets aan het ov doen, tot 2040 komen er 5.000 inwoners bij: we moeten vooral de tijdlijn scherp houden.”

Dit najaar organiseert CAST samen met de Woon Alliantie nog twee extra gesprekken. Het derde gesprek gaat over duurzaamheid en het vierde ook over de andere kernen van Waalwijk: Sprang-Capelle en Waspik. Geïnteresseerden kunnen zich aanmelden via de website van CAST: castonline.nl.

*Verslag: Rens van de Plas
Fotografie: Johan Wouters*

