

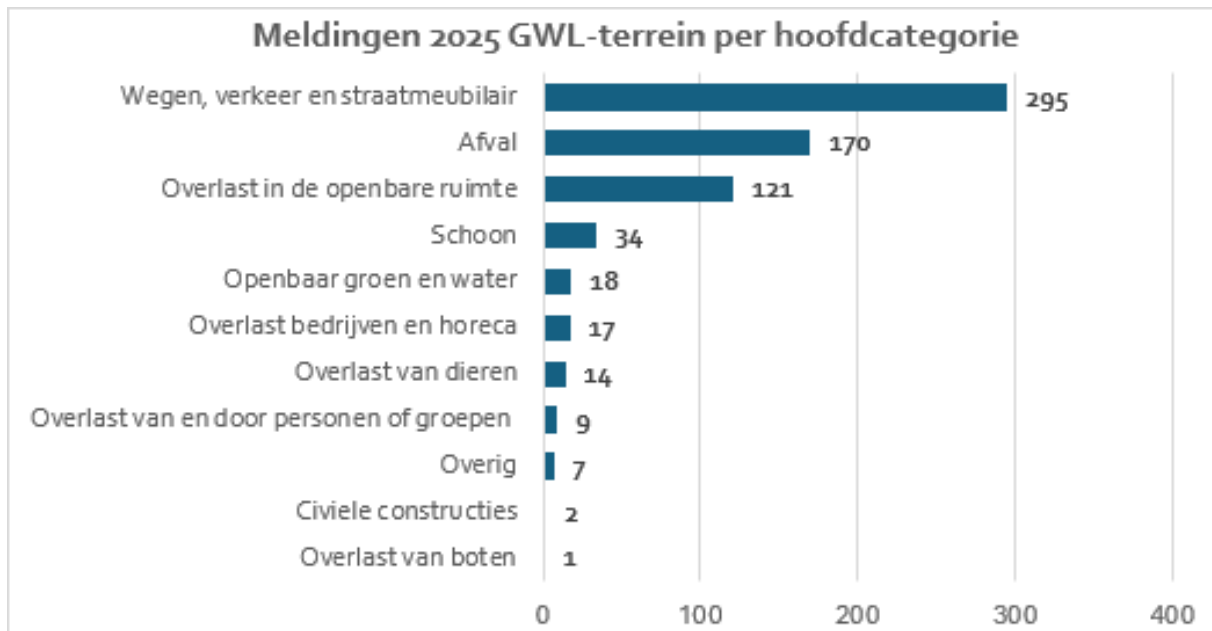
# Veranderende mobiliteit op het GWL-terrein. Oplossingsrichtingen voor een voetgangersgebied onder druk.

## **Plaatsbepaling**

Op het voormalige Gemeentelijke Waterleidingterrein (GWL) verrees in 1996 de eerste 'ecowijk' van Nederland, een autovrije woonbuurt met 630 woningen gebouwd volgens duurzame principes. Het door Adriaan Geuze ontworpen (verhoogde) maaiveld werd ingericht als *voetgangersgebied*. Auto's, vrachtwagens, bestelbusjes en motoren mogen in principe niet het terrein op. De buurt is opgezet voor de wandelende en slenterende mens: spelende kinderen, tuinierende bewoners, bezoekers van café-restaurant Amsterdam en omwonenden (al dan niet met een hond) die graag door de buurt wandelen omdat het er groen en rustig is. Een tweede reden om auto's hier te weren is de bestrating die maar op één plek - voor Café-restaurant Amsterdam – onderheid is.

## **De opdracht**

De Koepelvereniging heeft 6 maart j.l. op een verkiezingsforum de *Toekomstvisie GWL-terrein 2026 - 2036* aangeboden aan Ester Fabrik, verantwoordelijk portefeuillehouder Groen, openbare ruimte en verkeer. Mobiliteit en verkeer krijgen in de Toekomstvisie een prominente plek naast ambities als vergroening, hittebestrijding, biodiversiteit en waterberging. De vraag is wat gemeente, bewoners, koepelvereniging en bedrijven de komende jaren concreet kunnen doen aan deze grootste ergernis onder GWL-bewoners. 'Verkeer' heeft zelfs die andere grote ergernis - 'afval' - naar de tweede plaats verdreven. Zie hieronder de klachtenmeldingen openbare ruimte over het jaar 2025.



We hebben het onderwerp mobiliteit op het gwl-terrein hieronder concreet uitgewerkt. Na een korte schets van de drie belangrijkste 'mobiliteitsproblemen' in de buurt, verkennen we vier potentiële oplossingsrichtingen:

- 1) Juridisch kader en handhaving
- 2) Fysieke maatregelen

- 3) Technologische oplossingen en
- 4) Commitment en gedragsverandering van bewoners

### ***Probleem 1: Onveiligheid en overlast als gevolg van te hard rijdende voertuigen***

Het GWL-terrein is ingericht als verblijfsgebied voor voetgangers en wandelaars. De Koepelvereniging wil deze ruimte voor lopen behouden en verder versterken met functies als vergroening, spelen en ontmoeten. Lang geleden ging het wandelen en lopen goed samen met fietsen door de buurt. Of dat nu bestemmingsverkeer was of doorgaand verkeer. Te hard rijdende fietsers kwam je weleens tegen maar dat waren uitzonderingen. Optimistische verkeersborden geven nog steeds aan dat de fiets hier 'te gast' is: een natuurlijke en welkome bondgenoot tegen de auto. Voetgangers en fietsers delen op het gwl-terrein maar liefst 28 opritten tot het binnenterrein (zie plattegrond). Dit positieve beeld van de fiets is door de elektrificatie wel gaan kantelen. Opgevoerde fatbikes, voortjakterende koeriers en haastige ouders op turbo (bak)fietsen bepalen steeds meer het tempo in de buurt. Het is voor kinderen niet langer veilig om op het terrein te spelen. Het aantal ongelukken en bijna-ongelukken is toegenomen. En dan moet de step nog komen. Slow living?

### ***Probleem 2: Uitgangspunten voor laden en lossen worden niet gerespecteerd en niet gehandhaafd***

Het laden en lossen van spullen vindt in principe aan de randen van de buurt plaats. Bewoners en leveranciers zetten hun spullen daar op een steekkar – of lenen een kar van de Koepelvereniging - en lopen hiermee naar hun woning. Bezorgers van 'kleine' pakketten zoals Post.NL, DHL en DPD doen dit dagelijks en zonder veel morren. Het probleem zit bij het laden en lossen van grote spullen (verhuizingen, nieuwe wasmachine etc.). Hiervoor is ooit de *RVV-verkeersontheffing* bedacht. Met zo'n ontheffing kunnen verhuizers en aannemers groot materiaal tot bij de woning brengen. Individuele bewoners moeten de ontheffing wel 10 werkdagen van te voren (...) aanvragen en betalen hiervoor €277,- legeskosten. De toegankelijkheid tot het autovrije terrein is gereguleerd met uitneembare rood-witte buispalen om illegaal in- en uitrijden op het maaiveld tegen te gaan. De gemeente zorgt dat op de dag van levering de rood-witte buispalen zijn weggehaald op één van de vier opritten voor (vracht)auto's en bestelbusjes. Dit zijn de opritten 1,3,4 en 19 op de plattegrond achteraan deze notitie.

De praktijk is vaak anders. De uitneembare rood-witte buispalen zijn regelmatig niet op slot, makkelijk open te maken als je de juiste sleutel hebt (te koop voor €25 bij elke sleutelboer) of ze liggen domweg in de berm. Dit is wijd en zijd bekend waardoor de meeste bewoners ook geen RVV-verkeersontheffing meer aanvragen. Waarom 10 dagen van tevoren voor €277 een ontheffing aanvragen als je ook gratis het terrein op kunt? Een nieuw paspoort aanvragen kost minder tijd en geld. Zijn de rood-witte palen wel vergrendeld dan zijn er altijd nog opritten (5, 14, 16, 21, 22 en 28) waar je makkelijk – maar illegaal - met een busje het terrein opkomt. Tot grote ergernis van bewoners staan bestelbusjes vaak urenlang gratis op het terrein geparkeerd. Bewoners die zich wel aan de regels houden – alleen laden en lossen maar direct daarna buiten de buurt betaald parkeren – zijn dan de losers.

### ***Probleem 3: parkeerverrommeling in de publieke ruimte***

Een derde grote verandering is de explosieve toename van het aantal geparkeerde tweewielers in de openbare ruimte. Niet alleen fietsen maar ook motoren, scooters, bakfietsen (aan bomen) en canta's. Een recente telling wees uit dat er 's avonds zo'n 1200 fietsen, brommers e.d. buiten geparkeerd staan. Bij grote evenementen in het Westerpark nog veel meer. De fietsen bijna altijd vast aan een fietsnietje (dat dan weer wel), motoren, scooters en canta's steeds vaker lukraak op het binnenterrein gestald. Dit zorgt voor een zichtbare verrommeling van de publieke ruimte.

## 1. Juridisch kader en handhaving

### Laden en lossen in een autovrije buurt

- A. Striktere handhaving van RVV-ontheffingen
  - a. Actieve controle op voertuigen zonder geldige ontheffing.
  - b. Mogelijkheid tot **bestuurlijke boetes** bij misbruik van de voetgangerszone.
- B. Aanpassen van het aanwijzingsbesluit 'voetgangersgebied'
  - a. Toevoegen van expliciete regels over toegangstijden, uitzonderingen en sancties?
- C. Gebiedsontzegging voor gemotoriseerd verkeer
  - a. Vergelijkbaar met milieuzones: voertuigen zonder ontheffing mogen het gebied niet in, ongeacht de fysieke situatie.
- D. Contractuele afspraken met leveranciers en aannemers
  - a. Leveranciers van bedrijven, woonblokken en gemeente kunnen verplicht worden om uitsluitend met steekwagens en laadkarren te werken.
- E. APV-instrumenten
  - a. Gemeente kan via de Algemene Plaatselijke Verordening aanvullende regels stellen voor laden/lossen, parkeren en overlast.

### Te hard rijdende voertuigen i.h.b fietsen

- A. Geen officiële status. De term 'fiets te gast' heeft geen juridische betekenis binnen het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens (RVV). Het is een informele aanduiding zonder wettelijke afdwingbaarheid
- B. Wettelijke kaders. In principe gelden de normale verkeersregels. Fietsers mogen rijden waar dat expliciet is toegestaan, maar voetgangers houden voorrang in voetgangersgebieden.
- C. Gemeentelijke besluiten. Gemeenten kunnen via verkeersbesluiten bepalen of fietsen is toegestaan in bepaalde voetgangerszones. Daarbij kunnen ze aanvullende regels stellen zoals *snelheidslimieten*.
- D. Op het GWL-terrein past stapvoets rijden voor alle verkeersdeelnemers. Stapvoets rijden komt overeen met een snelheidslimiet van 5 km per uur. Wij zijn geen voorstander van snelheidslimieten voor specifieke groepen, bijvoorbeeld alleen fatbikes. Een snelheidslimiet geldt voor alle verkeersdeelnemers.
- E. Verkeersbord A1 (snelheidslimiet). Dit bord met rode rand en een getal (5 km/u) geldt voor alle weggebruikers, dus ook voor fietsers, fatbikes, stepjes. Artikel 62 van het RVV maakt dit afdwingbaar.
- F. Handhaving. Fietsers hebben geen snelheidsmeter en handhaving op 5k/uur vereist specialistische apparatuur en duidelijke instructies voor BOA en politie.

### Parkeren van fietsen, motoren en scooters

- A. Aanwijzen van speciale vakken voor parkeren en/of verbodsgebieden voor lukraak parkeren in de publieke ruimte
- B. Projectmatig weghalen van weesfietsen, foutparkeerders en wrakken
- C. Opheffen van bestaande (betaalde) parkeervakken voor auto's aan de Waterkeringweg-Oost en daarvoor in de plaats betaalde parkeervakken voor fietsen, motoren, bakfietsen, canta's etc. Motivering: verder terugbrengen van het autoparkeren (de nabije Q-park garage is een prima alternatief), tegengaan van verrommeling openbare ruimte. Mogelijk in de vorm van afsluitbare parkeerboxen

(zoals bij NS-stations). Combineren met vergroende daken, pakketkluisen en elektrische oplaadfunctie. Het beheer uitbesteden aan een particulier bedrijf.

## **2. Fysieke maatregelen**

### Laden en lossen in een autovrije buurt

- A. Vervangen van uitneembare buispalen door
  - Verzinkbare handbediende palen (goedkoper dan elektronische palen). Bv. de ERDI Vezip modellen 90 en 120.
  - Vaste palen met sleutel die niet commercieel verkrijgbaar zijn
- B. Beheermaatregelen die voorkomen dat auto's illegaal elders het terrein op kunnen komen, met name bij de opritten 5, 14, 16, 21, 22 en 28. Het plaatsen van paaltjes (eventueel verzwaarde bloembakken) bij deze opritten. Fietsers en voetgangers moeten er nog langs kunnen, maar auto's en busjes niet meer.

### Te hardrijdende voertuigen i.h.b fietsen

- A. Versmallingen, slaloms, bochten, subtiele hoogteverschillen
- B. Obstakels, groen en meubilair die snelheid ontmoedigen
- C. Aangepaste bestrating/verharding (bv. schelpenpad) die gastrol benadrukt
- D. Plateaus of drempels
- E. Fietssluizen (alleen aan de randen van de buurt, bijvoorbeeld bij oprit 5). Mogelijk in de vorm van bloembakken

### Parkeren van fietsen en scooters

- A. Duidelijke fietsparkeervakken met rekken. Geconcentreerd aan de randen van de buurt.
- B. Motor- en scooterparkeervakken aan de randen van de buurt. Voorkomen dat scooters en motoren het binnenterrein op komen en daar parkeren.
- C. Efficiëntere fietsrekken (het nieuwe Amsterdamse fietsenrek); geleidelijke vervanging van de bestaande fietsnietjes
- D. Groene lage afscheidingen, bv heggen, foutparkeren onmogelijk maken. Zijn ook visueel aantrekkelijker dan de huidige ijzeren gordijnen van rekken en fietsen.

## **3. Technologische maatregelen**

### Laden en lossen in een autovrije buurt

- A. ANPR-camera's. Toegang met kentekenherkenning. Voordelen: logt in wie wanneer binnenkomt, herkent zwaarte van de auto, parkeerduur op het terrein is vast te stellen (uiteraard met een stuk hoger tarief dan parkeren langs de randen van de buurt), betaling achteraf op basis van autokenmerken. Geen fysieke sleutels meer die kunnen circuleren. Voordeel autobezitter: RVV-ontheffing hoeft niet meer 10 dagen van tevoren worden aangevraagd (klantvriendelijker)
- B. Grote elektrische verhuiskar (Golfkar ++) op het terrein die bewoners kunnen gebruiken voor laden en lossen. Gebruik en betaling via bankpas. De transportkar kan alleen op het terrein gebruikt worden en vergrendelt als deze 50 meter buiten het gwl-terrein rijdt (geo-fencing)

### Te hardrijdende voertuigen i.h.b. fietsers

- A. Radar die te snelle fietsers signaleert met een matrixbord (“U rijdt te snel”)
- B. Slimme verlichting of geluidssignalen. Bij te hoge snelheid licht een pad rood op of klinkt een subtiel signaal

#### Parkeren van fietsers, motoren en scooters

- A. Digitale stallingsmonitoring. Sensoren die bezetting meten en bewoners informeren over beschikbare plekken
- B. Deelvoertuig-geofencing. Deelfietsen en deelscooters kunnen alleen in aangewezen vakken worden achtergelaten, niet lukraak parkeren in de openbare ruimte

### **4. Commitment en gedragsverandering van bewoners**

#### Laden en lossen in een autovrije buurt

- A. Heldere communicatiecampagne. Uitleg waarom het gebied autovrij is (veiligheid voetgangers, draagkracht maaiveld) en stapvoets rijden de norm. Huis-aan-huis folder bij alle bewoners. Ook altijd terug te lezen op websites van de koepelvereniging en de gemeente.
- B. Informatieborden bij de twee opritten die bestemd zijn voor laden en lossen van particuliere (bestel)auto's. En voor GWL-Noord (1) en één voor GWL-Zuid (19). Meer opritten zijn voor bewoners niet nodig. Op dit moment valt nergens te zien dat het gwl-terrein een autovrije buurt is en dat laden en lossen alleen onder bepaalde voorwaarden mogelijk is. PS: de twee andere opritten voor autoverkeer (3 en 4) zijn niet bestemd voor particulieren maar gereserveerd voor nood- en hulpdiensten. Hier hoeven geen informatieborden te komen.
- C. Positieve prikkels. Bijvoorbeeld gratis verhuiskar voor laden & lossen, duidelijke routes voor laden & lossen.

#### Te hard rijdende voertuigen i.h.b. fietsers

- A. Positieve markering op bestrating en heldere bebording (“Fiets te gast”, “Rijd niet te hard, hier wonen mensen”)
- B. Alternatieven aangeven voor fietsers die tempo willen maken, dan verwijzen naar routes route om het gwl-terrein. Zie bijvoorbeeld de tekeningen en teksten op de informatieborden van De Groene loper, een 6 km lange looproute door Maastricht waar fietsers te gast zijn ([Home | De groene loper Maastricht](#) en [Burgerparticipatie | De groene loper Maastricht](#))
- C. Displays die snelheid tonen (“Dank voor stapvoets rijden”)

## Parkeren van fietsen en scooters

- A. Nudging via ontwerp. Mooie, logische plekken om te parkeren → minder rommel
- B. Campagnes rond weesfietsen, overlast en verkeerd geparkeerde fietsen, scooters en motoren ("Een opgeruimd GWL is van ons allemaal"). Bedrijven op het terrein zoals Cradam praten mee over oplossingen

Verkeersgroep GWL-terrein, 15 april 2026

Edith Andriessse

Dirk de Jager

Jan-Willem Kluit

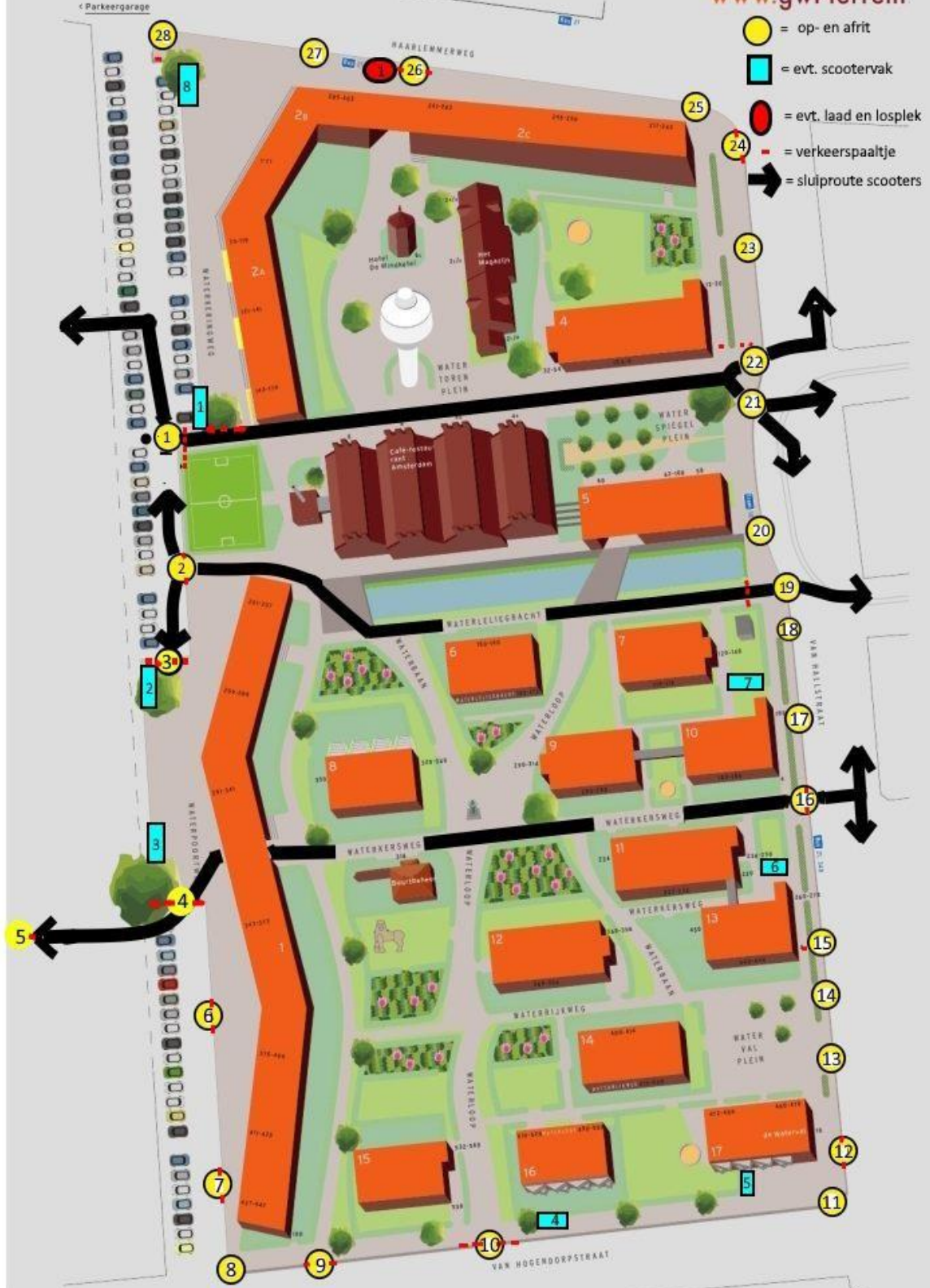
Lilian Rodenburg

Jos Veldhuizen

# Bijlage 1

Westergasfabriek / Westerpark

[www.gwl-terrein](http://www.gwl-terrein.nl)



- = op- en afrit
- = evt. scootervak
- = evt. laad en losplek
- - - = verkeerspaaltje
- = sluisroute scooters