

# **Sociaal Veilige Stedenbouw**

---

## **DEVENTER**

De ruimtelijke potenties van de buurten

Rode Dorp, Driebergen en Oudegoedstraat



## colofon

Sociaal Veilige Stedenbouw –  
De ruimtelijke potenties van de buurten Rode Dorp, Driebergen en Oudegoedstraat

november 2012

### Auteurs:

Manuel López (red.) – RCM-advies  
Akkelies van Nes – Van Nes Stedenbouw  
Laura de Bonth – Urban Synergy  
Dirk Verhagen – Urban Synergy

### Met medewerking van:

Charissa Telgt – Stagiaire  
Simone Waaijer – Stagiaire

© RCM-advies / Van Nes Stedenbouw / Urban Synergy



**VAN NES  
STEDENBOUW**

**urban  
synergy**

## **inhoudsopgave**

## **blz**

Inleiding	5
1. Achtergrond	7
1.1 Probleemstelling en onderzoeksvraag	7
1.2 Projectaanpak	8
1.3 Methode	8
1.4 Uitkomsten voorgaand landelijk onderzoek en pilots	13
2. Driebergen, Rode Dorp en Oudegoedstraat	18
2.1 Inleiding	18
2.2 De opgave	19
2.3 Ruimtelijke analyse	19
2.4 De relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid	24
2.5 Aanbevelingen	26
Literatuurlijst	44
Bijlagen	45
1. Deelnemers workshops	45
2. Sociaal demografisch profiel Driebergen, Rode Dorp, Oudegoedstraat	46
3. Criminaliteitsbeeld Driebergen, Rode Dorp, Oudegoedstraat	48

## Inleiding

Driebergen, Rode Dorp en Oudegoedstraat zijn drie buurten die op ongeveer twee kilometer afstand van Deventer Centrum liggen. De buurten liggen naast elkaar en kennen veel verschillen. De overeenkomst is echter dat het van oorsprong oude volksbuurten zijn. Je vindt er veel gezinnen die er al generaties wonen. Maar ook nieuwkomers, voornamelijk met een Turkse achtergrond.

Driebergen en Oudegoedstraat zijn de afgelopen jaren ingrijpend gerenoveerd. Veel oude woningen zijn gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Daarbij is in veel gevallen ook het Politiekeurmerk Veilig Wonen® toegepast – een instrument om criminaliteit en overlast in en om de woning te beperken – en dat had effect. De politiecijfers laten zien dat delicten als woninginbraak en geweld in Oudegoedstraat en het grootste deel van Driebergen een stuk lager zijn dan in Rode Dorp. In Rode Dorp is de sociale veiligheid wel een punt van zorg. Maar er spelen ook andere problemen. In de buurt heerst veel relatieve armoede. Het grootste deel van de huishoudens moet rondkomen van een laag of zeer laag inkomen en een kwart zit zelfs op of onder het sociaal minimum. Om in deze situatie verandering te brengen kunnen zowel maatregelen op woningniveau (sloop, renovatie en toepassing van het Politiekeurmerk) als maatregelen op stedenbouwkundig gebied een bijdrage leveren.

Deze rapportage gaat met name in op de stedenbouwkundige mogelijkheden om zowel het Rode Dorp als de daaraan verbonden buurten Driebergen en Oudegoedstraat een positieve impuls te geven. Op basis van de bevindingen van het onderzoek naar de ruimtelijke typologie van het stratenpatroon en criminaliteit worden adviezen geformuleerd die betrekking hebben op de verbetering van de vitaliteit van de Boxbergerweg, het aanleggen van een doorlopende fietsroute langs het spoor en vier verschillende mogelijkheden om de toegankelijkheid en verbondenheid van de wijk te verhogen. Al deze maatregelen hebben naar verwachting niet alleen een positief effect op de sociale veiligheid. Ze zorgen er ook voor dat het gebied beter ontsloten wordt voor bezoekers van buiten de wijk en dragen bij aan de vitaliteit en leefbaarheid van deze drie volksbuurten.



# 1. Achtergrond

## 1.1 Probleemstelling en onderzoeksvraag

Nederland kent veel wijken met weinig problemen, maar er zijn ook wijken die te maken hebben met problemen op het gebied van sociale veiligheid. Deze verschillen in wijkgerelateerde veiligheidsproblemen zijn niet alleen te verklaren vanuit de sociale compositie van de wijk, maar lijken deels te zijn ingebakken in het ruimtelijk ontwerp van de wijk en de fysieke verschijningsvorm van gebouwen en objecten.

Bij de aanpak van veiligheidsproblemen in woonwijken is de afgelopen jaren veel ingezet op investeringen gericht op het verbeteren van de sociale, maatschappelijke en economische positie van de bewoners, veiligheidsmaatregelen zoals wijkagenten en camera's en ontwikkelingen in de fysiek gebouwde omgeving op het niveau van het bouwblok. Over de invloed van deze maatregelen en het fysieke ontwerp is inmiddels veel bekend.<sup>1</sup> Kennis over de relatie tussen sociale veiligheid en de stedenbouwkundige structuur is echter beperkter voorhanden. Dit is een groot gemis. Niet alleen omdat de invloed van de ruimtelijke structuur op sociale veiligheid door meerdere criminologische theorieën wordt vermoed<sup>2</sup>, maar ook omdat er inmiddels verschillende empirische studies zijn die aantonen dat de invloed van de ruimtelijke structuur zelfs nog groter is dan die van de fysieke structuur.<sup>3</sup>

Probleemstelling van het landelijk onderzoek

**In hoeverre wordt de gelegenheid tot sociale onveiligheid – naast sociale, economische, demografische en fysieke factoren – ook bepaald door de ruimtelijke structuur van een wijk, welke ruimtelijke variabelen zijn daarbij met name van belang en op welke wijze kunnen we deze kennis gebruiken om Nederlandse steden mogelijk nog veiliger te maken?**

Middels dit project willen we de kennis over de relatie tussen ruimtelijk ontwerp en sociale veiligheid verder uitbouwen en toegankelijk maken voor de stedenbouwkundige discipline. Door ontwerpend onderzoek uit te voeren samen met gemeenten en ontwikkelende partijen, worden de bevindingen van het onderzoek getoetst en toegepast in concrete casussen, om zo te komen tot herinrichtingsvoorstellen en aanbevelingen voor de binnen dit project aangedragen pilotwijken. Dribergen, Rode Dorp en Oudegoedstraat in Deventer vormen drie van de pilots in dit project.

1. Zie voor een actueel overzicht van de mogelijkheden om via fysieke maatregelen sociale veiligheid te vergroten de in 2008 verschenen publicatie Handboek Sociaal Veilig Ontwerp en Beheer.
2. De invloed van de stedenbouwkundige structuur op sociale veiligheid wordt met name onderstreept door de routine activiteiten en crime pattern theorie. Deze twee theorieën worden in de situationele criminologie als dominant gezien en beargumenteren dat criminele gelegenheid het directe resultaat is van publieksstromen c.q. routinematige activiteiten die op hun beurt weer voor een groot deel worden bepaald door de manier waarop het stratenpatroon is opgebouwd.
3. De fysieke structuur heeft betrekking op de objecten in de gebouwde omgeving en hun specifieke kenmerken. Te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan gebouwen en straatmeubilair. De stedenbouwkundige of ruimtelijke structuur is een ander begrip en omvat de eigenschappen van de ruimten tussen de gebouwde objecten. Het gaat hier met name om het stratenpatroon, de toegankelijkheid en circuits door wijken en de mate waarin straten, buurten en wijken zich ruimtelijk tot elkaar en het gehele stedenbouwkundige netwerk verhouden. Empirische studies die de grote invloed van de ruimtelijke structuur op criminele gelegenheid aantonen zijn ondermeer Alford (1996), Shi (2000), Hillier & Sahbaz (2005), López (2005), Van Nes (2005) en López & Van Nes (2006).

## 1.2 Projectaanpak

De studies en advisering in de wijken Driebergen, Rode Dorp en Oudegoedstraat zijn onderdeel van een groter onderzoek- en adviestraject, namelijk het landelijk project Sociaal Veilige Stedenbouw. Dit project is in januari 2012 opgestart en loopt tot het eind van datzelfde jaar. Over de aanpak en bevindingen van dat project alsmede de advisering binnen de overige pilotwijken wordt na afsluiting van het traject apart gerapporteerd. Voor het traject in Driebergen, Rode Dorp en Oudegoedstraat is het echter van belang te weten dat deze projecten onderdeel zijn van een groter/landelijk onderzoek- en adviestraject en de uitkomsten van zowel het landelijk onderzoek als de tot nu toe uitgevoerde pilotstudies in het traject voor Driebergen, Rode Dorp en Oudegoedstraat zijn meegenomen.

Het project Sociaal Veilige Stedenbouw bestaat uit drie fasen.

1. De eerste fase bestaat uit statistisch onderzoek waarbij 43 wijken met sociaal economische achterstand met elkaar zijn vergeleken voor wat betreft sociaal-demografische en economische samenstelling, ruimtelijke kenmerken en mate van buurtgebonden criminaliteit en overlast.

2. Tijdens de tweede projectfase worden de bevindingen uit het landelijk onderzoek getoetst binnen negen verschillende pilotwijken<sup>4</sup> en de onderzoeksvragen op een lager schaalniveau (het straatsegment) beantwoord. Naast zogeheten macro-variabelen die inzicht geven in de structuur van de wijk, wordt bij de analyse van de pilotwijken ook gekeken naar variabelen die betrekking hebben op het micro-niveau. Het betreft hier plek gebonden variabelen die betrekking hebben op de inrichting van de wijk en in het SVS model een plaats hebben gekregen onder de kopjes 'zichtbaarheid' en 'identiteit'.

3. De lokale pilots worden afgesloten met plaatselijke workshops. Tijdens deze workshops gaan de onderzoekers samen met de betrokkenen aan de slag om voor het pilotgebied ontwerpaanbevelingen en interventies op te stellen die mogelijk de structuur van de wijk kunnen verbeteren.

## 1.3 Methode

Voor het onderzoek maken de onderzoekers gebruik van de Space Syntax methode en de voor dit onderzoek opgestelde veiligheidscriteria voor sociaal veilige stedenbouw. De onderstaande paragrafen geven een toelichting op wat we onder sociaal veilige stedenbouw kunnen verstaan en op welke manier er in dit onderzoek gebruik is gemaakt van de Space Syntax methode als instrument om verschillende eigenschappen van de ruimte te kwantificeren.

1. Het betreft hier negen verschillende wijken in Alkmaar, Deventer, Eindhoven, Utrecht en Maastricht. De verschillende wijken zijn niet alleen verschillend van opzet en karakter, maar per pilot speelt ook een andere opgave waar dit project een bijdrage aan kan leveren.

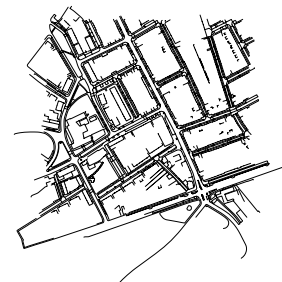


### 1.3.2 Space Syntax methode

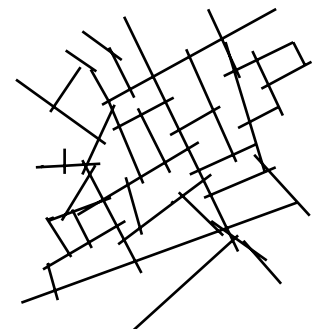
De Space Syntax methode maakt het mogelijk verschillende eigenschappen van ruimten te kwantificeren. Vooral de innovaties die in de afgelopen 4 jaar zijn gedaan hebben de verklaringskracht van deze methode sterk verbeterd.

Aan de University College London in Groot Brittannië is een ruimtelijke analysemethode ontwikkeld, die inzicht biedt in de relatie tussen de ruimtelijke eigenschappen van de gebouwde omgeving en menselijk gedrag. De methode is gebaseerd op onderzoek naar het verband tussen verschillende soorten stratenpatronen enerzijds en voetgangersstromen en menselijk gedrag anderzijds. Met Space Syntax kan een stratenpatroon worden doorgerekend en wordt duidelijk hoe dit patroon van invloed is op de sociale en economische vitaliteit van een gebied. Dit zowel globaal op stadsniveau als lokaal op wijkniveau.

De Space Syntax methode benoemt verschillende eigenschappen van ruimten en maakt het mogelijk deze te kwantificeren. De eerste stap van de methode bestaat uit het systematisch in kaart brengen van de openbare ruimten in een stad. Deze ruimten (hoofdwegen, straten, steegjes en achterpaden) zijn meestal lineair van vorm en kunnen als lijnen in een netwerk worden weergegeven. Op deze manier ontstaat een axiale kaart. Deze kaart geeft een abstracte voorstelling van de onderlinge relatie van de verschillende ruimten en maakt het mogelijk verschillende aspecten hiervan te berekenen. Deze berekening vormt de tweede stap binnen de Space Syntax methode. Verschillende relationele eigenschappen van de straten worden berekend en de resultaten worden in een tabel gezet. Ook is het mogelijk de cijfers te vertalen in een kleurcode en deze in de kaart te zetten. Een hoge en waarde op de bewuste variabele wordt daarbij weergegeven met de kleur rood en een lage waarde met donker blauw. Tussen de twee extremen rood en donkerblauw, liggen oranje, geel, groen en lichtblauw. Door op deze wijze te werk te gaan krijgt men in één oogopslag de resultaten van de berekeningen in beeld en kan men er enkele eerste conclusies aan verbinden. De derde en laatste stap van de Space Syntax methode bestaat uit het correleren van de ruimtelijke eigenschappen van de straten en cijfers over menselijk gedrag. Op deze manier is het bijvoorbeeld mogelijk een relatie te ontdekken tussen de ruimtelijke eigenschappen van verschillende straatsegmenten en maatschappelijke problemen zoals sociale onveiligheid en criminaliteit. In wat voor straatsegmenten zien we veel of juist weinig woninginbraken? Waar ondervinden bewoners de meeste overlast? Hoe correleren deze straatsegmenten met de verschillende variabelen en wat leert ons dat? Space Syntax is een hulpmiddel om dit soort vragen te beantwoorden.



Bestaand stratenpatroon



Systematisch in kaart brengen van het stratenpatroon in lineaire vormen

fig. 1 Methode Space Syntax

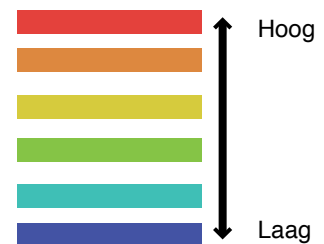


fig. 2 Waardes Space Syntax



fig. 3 Voorbeeld Space Syntax kaart toegankelijkheid

In dit onderzoek is de Space Syntax methode gebruikt om de toegankelijkheid, verbondenheid en vitaliteit van de wijken uit de landelijke analyse en de pilotwijken te berekenen. Zichtbaarheid en identiteit zijn andere manieren bepaald. In de volgende paragraaf worden deze variabelen verder toegelicht.

### 1.3.2 Sociaal Veilige Stedenbouw

Sociaal Veilige Stedenbouw is een praktische benadering van sociale veiligheid dat er op is gericht de gelegenheid tot criminaliteit en overlast zoveel mogelijk te beperken door middel van ruimtelijke maatregelen. Deze benadering gaat uit van vijf principes die in samenhang met elkaar kunnen worden ingezet om gebouwde omgevingen (zoals bijvoorbeeld woonwijken) zo in te richten dat het risico op slachtofferschap binnen deze omgevingen zo klein mogelijk is. Deze principes laten zich samenvatten met de kernwoorden: toegankelijkheid, verbondenheid, vitaliteit, zichtbaarheid en identiteit.<sup>[5]</sup>

#### Toegankelijkheid

De gebouwde omgeving moet voor gewenst en bedoeld gebruik goed toegankelijk zijn, terwijl deze waar nodig ontoegankelijk moet zijn voor ongewenst en onbedoeld gebruik (Luten e.a. 2008). De toegankelijkheid van stadswijken wordt grotendeels stedenbouwkundig geregeld door de manier waarop het stratenpatroon is vormgegeven.<sup>[6]</sup> Het gaat om het gemak waarmee openbare ruimten – zoals straten, parken, pleinen en (achter)paden – kunnen worden bereikt, gebruikt, en weer verlaten (vluchten). Hoe gemakkelijk kom je ergens en hoe hoog is de kans dat je iemand tegen komt.

Hoe hoger de toegankelijkheid des te hoger de kans dat verschillende gebruikersgroepen zich op straat vermengen, des te groter het niveau van informele sociale controle en des te minder het aantal vernielingen en overlast.

Bij het berekenen van deze toegankelijkheid maakt men vaak onderscheid tussen de toegankelijkheid van wijken, straten of straatsegmenten op globaal niveau (toegankelijkheid vanuit de stad als geheel) en lokale toegankelijkheid (oftewel toegankelijkheid vanuit de directe omgeving).

#### Verbondenheid

Verbondenheid gaat over de structuur van het stratennetwerk. De straten die uit de ruimtelijke analyse naar voren komen als het meest toegankelijk op lokaal niveau, worden in de analyse van verbondenheid aangeduid als 'hoofdstraten'. In de praktijk zie je dat deze hoofdstraten vrijwel altijd aan elkaar verbonden zijn (en bovendien in de beleving van bewoners en bezoekers als hoofdstraten worden ervaren) en zo het hoofdstratennetwerk vormen.

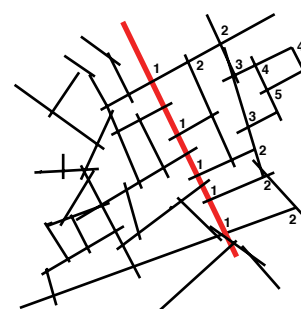


fig. 4 Verbondenheid

5. Het model Sociaal Veilige Stedenbouw is in feite een ruimtelijke/stedenbouwkundige uitwerking van het ZETA model dat een paar jaar geleden in het Handboek Veilig Ontwerp en Beheer (Luten e.a. 2008) werd geïntroduceerd. Het grote verschil tussen de twee modellen is dat Sociaal Veilige Stedenbouw de richtlijnen van ZETA als uitgangspunt neemt en daar meer expliciet een ruimtelijke c.q. stedenbouwkundige uitwerking aan geeft.
6. Naast de relatieve positie van een straat of stadswijk binnen het stedelijk netwerk zijn er ook fysieke zaken die de toegankelijkheid beïnvloeden. Zo kunnen bijvoorbeeld (fysiek vormgegeven) verkeersmaatregelen zoals stoplichten, verkeersdrempels en verkeersborden de toegankelijkheid van een straat verhogen of juist verkleinen. Zo kan het voorkomen dat straten die ruimtelijk gezien het meest toegankelijk zijn, niet de drukste verkeersstraten zijn.

Bij het berekenen van de verbondenheid van de lokale straten, tel je hoe vaak je vanuit deze straten minimaal de hoek om moet gaan om het hoofdstratennetwerk te bereiken. Dit noemen we ook wel de topologische diepte van een straat. De topologische diepte van een straat geeft aan in hoeverre deze straat bij haar omgeving hoort oftewel hoe goed deze aan haar directe omgeving is verbonden. De hoofdroutes (oftewel de straten die het hoogste scoren bij de berekening van de lokale toegankelijkheid) krijgen per definitie de waarde nul en een rode kleur op de kaart. De straten direct verbonden aan de hoofdroutes krijgen de waarde één (omdat men ook één maal de hoek om moet om deze straten te bereiken), et cetera. Hoe blauwer de kleur hoe slechter de straat verbonden is aan de hoofdroutes.

Op wijkniveau geldt dat als de hoofdstraat dóór de wijk gaat (zoals in veel vooroorlogse wijken het geval is) dan is de woonwijk als geheel goed verbonden. Als de hoofdstraat langs de wijk loopt of er (ver) buiten ligt dan is de verbondenheid laag. Uit onderzoek weten we dat goed verbonden straten en wijken minder kwetsbaar zijn voor woninginbraak, vernieling en bedreiging dan straten en wijken die minder goed zijn verbonden. De grens ligt hierbij op een topologische diepte van 3.

#### Vitaliteit

Ook de ruimtelijke potenties voor bedrijvigheid en levendigheid kun je met behulp van de Space Syntax methode berekenen. Dit noemen we ook wel de vitaliteit. Een florerend lokaal bedrijfsleven en een vitaal straatleven vinden we in de regel vaker in wijken en straten die toegankelijk zijn en goed met haar directe omgeving zijn verbonden dan wijken en straten die minder toegankelijk of slecht zijn verbonden.

De meest succesvolle woonwijken (in de zin van 'leefbaarheid', 'levendigheid' en 'sociale veiligheid') zijn wijken met centraal gelegen (hoofd)straten waar een overlap is van ruimtelijke potenties voor zowel lokale bedrijvigheid als een vitaal straatleven.

Woonstraten met een vitaal straatleven worden door bezoekers en bewoners als prettiger ervaren, zeker wanneer deze straten ook nog eens veel lokale bedrijvigheid huisvesten. Men voelt zich er minder snel onbehaaglijk of onveilig. Er zijn meer sociale ogen op straat, er vindt een betere menging plaats van publiek (bewoners/bezoekers/passanten, maar ook jong/oud) en mensen zijn eerder geneigd in te grijpen als er iets mis dreigt te gaan. Deze actieve informele sociale controle is niet alleen aanwezig, het is ook 'voelbaar' voor kwaadwillenden die hierdoor minder snel over de schreef zullen gaan.

### Zichtbaarheid

Zichtbaarheid gaat om 'zien en gezien worden'. Mensen willen zien en weten wat er in hun omgeving gebeurt en willen erop vertrouwen dat ook anderen dat zien en weten. Zien en gezien worden moet breed worden opgevat. Het gaat ook om 'horen en gehoord worden' en om 'kennen en gekend worden' (Luten e.a. 2008). Dit heeft alles te maken met vitaliteit, maar ook met de aanwezigheid van zichtlijnen, verlichting en 'ogen op de straat'.

In dit onderzoek is geen aandacht besteed aan het verlichtingsniveau. Wél is (aanvullend op de analyses aangaande vitaliteit) gekeken naar:

- de mate waarin de openbare ruimte op maaiveldniveau in het directe zicht van woonhuizen ligt en waar entree's zich bevinden en
- de mate waarin de openbare ruimte in het directe zicht van voetgangers ligt

### Identiteit

De identiteit van een wijk – het karakter en de sfeer – wordt voor een groot deel bepaald door de aantrekkelijkheid van de wijk en de eenduidigheid.

Voor de bezoekers van een wijk moet in één oogopslag duidelijk zijn welke status en functie een plek heeft (privé, semi-openbaar of openbaar) en wie verantwoordelijk is voor het beheer. Duidelijk moet zijn dat alles van iemand is en niets is van niemand. Semi-openbare ruimten leveren in gebruik vrijwel altijd problemen op als de functie en/of het beheer van deze ruimten onduidelijk is (Luten e.a. 2008). Meestal zijn de functie en het beheer in één oogopslag duidelijk. Zo herkennen de meeste mensen direct een park, terras, voortuin of parkeerplek en weet men wie daar verantwoordelijk voor is. Soms is de functie niet zo duidelijk en ontstaan er in de wijk stukken 'niemandsland' waar niemand zich verantwoordelijk voor voelt en waar goedwillenden ook liever niet komen.

Een duidelijke en herkenbare routing is een stedenbouwkundige voorwaarde voor een eenduidige inrichting van woonwijken en een positieve beleving.

Bezoekers en bewoners moeten ten alle tijden weten waar ze zijn en welke kant ze op moeten. Dit is niet alleen belangrijk voor het veiligheidsgevoel, maar zorgt ook voor een bundeling van voetgangersstromen waardoor mensen ook objectief gezien veiliger zijn. In bouwkundige zin kan eenduidigheid worden bevorderd door de toepassing van markeringen (waarmee men bijv. een terras of voortuin afbakent), barrières, oriëntatie- en identificatiemiddelen.

Ook aantrekkelijkheid is een wezenlijk onderdeel van identiteit. Het karakter en de sfeer in een woonwijk is immers sterk afhankelijk van de mate waarin zichtbaar aandacht is besteed aan de omgeving. Het gaat hier om de esthetische kwaliteit van de gebouwde omgeving, een aantrekkelijk functieaanbod, onderhoud en beheer en esthetische, technische en sociale duurzaamheid.

## 1.4 Uitkomsten voorgaand landelijk onderzoek en pilots

Voorafgaand aan de lokale pilots is landelijk onderzoek uitgevoerd naar de relatie tussen sociaal-demografische en economische samenstelling en ruimtelijke kenmerken enerzijds en de mate van buurtgebonden criminaliteit en overlast anderzijds. Dit onderzoek was statistisch van aard en had betrekking op 43 wijken met sociaal economische achterstand. Naast dit onderzoek, zijn diverse lokale pilots uitgevoerd. Een deel van deze pilots loopt nog. Ondanks dat de studie nog niet helemaal is afgerond, is het mogelijk om nu al enkele (voorlopige) bevindingen te presenteren die ook van belang zijn voor de aanbevelingen van Driebergen, Rode Dorp en Oudegoedstraat .

### Uitkomsten landelijke analyse

Uit de analyse van de 43 wijken met sociaal economische achterstand komt naar voren dat er een verband is tussen de bouwperiode van woonwijken, ruimtelijke condities en sociaal-economische gegevens.

Wijken die rond de tweede wereldoorlog in de jaren '20 t/m '50 zijn gebouwd, blijken een stuk gunstiger te scoren op de in de analyse betrokken stedenbouwkundige en bouwkundige variabelen dan wijken uit bijvoorbeeld de modernistische of hedendaagse periode. Ze zijn goed geïntegreerd in de stad en hebben ruimtelijk gezien ook voldoende potentie voor een actief straatleven en lokale voorzieningen. Deze wijken liggen doorgaans dicht bij het stadscentrum dan de wijken die in de andere categorieën vallen en dat uit zich in relatief hoge globale toegankelijkheid scores. De verbondenheid van de hoofdroutes met de wijk als geheel en de lokale straten is hoog waardoor een natuurlijke vermenging van bezoekers en bewoners kan ontstaan. Ook op het punt van zichtbaarheid scoren deze wijken nog niet zo slecht zowel voor wat betreft de lokale straten als de zichtbaarheid op de hoofdroutes. Qua sociale veiligheid valt op dat dit soort wijken wel te kampen hebben met een relatief hoog aantal diefstallen uit auto's. Dit hangt deels samen met het feit dat deze wijken dicht bij het stadscentrum liggen en wellicht ook veel parkeerplekken hebben die intensief door veel centrumbezoekers worden gebruikt.

Voor wat betreft de ruimtelijke variabelen, maakt het landelijk onderzoek duidelijk dat structuur gerelateerde variabelen (toegankelijkheid en verbondenheid) een grotere invloed hebben op criminele gelegenheid dan inrichtingsgerelateerde variabelen (zichtbaarheid en identiteit).<sup>[7]</sup> Ook in relatie tot de gemiddelde woningwaarde zien we dat de structuur gerelateerde variabelen belangrijker zijn dan zichtbaarheid en identiteit. Met andere woorden: de locatie – of beter gezegd de ontsluiting van de locatie – heeft een grotere invloed op de gemiddelde woningwaarde van een wijk dan de staat van onderhoud, de groenvoorzieningen

(attractiviteit) en het aantal sociale ogen op de weg (zichtbaarheid). Het percentage niet-westerse allochtonen is significant hoger in wijken die voor wat betreft de inrichtingsgerelateerde variabelen minder goed scoren. Dit is zelfs het geval wanneer de condities voor toegankelijkheid en verbondenheid goed zijn. Woonwijken met een lage toegankelijkheid en verbondenheid huisvesten meer personen en huishoudens met een laag besteedbaar inkomen. Ook hierbij geldt dat de structuur gerelateerde variabelen belangrijker zijn dan identiteit en zichtbaarheid.

#### Uitkomsten van de pilot studies

Het landelijk onderzoek vond plaats op wijkniveau waardoor ook de bevindingen vrij globaal zijn. Er is immers alleen gekeken naar de (vaak gemiddelde) waarden op wijkniveau terwijl deze waarden in de regel van straat tot straat zeer verschillen. Om deze reden is in de pilots meer gedetailleerd gekeken naar de relaties tussen de verschillende variabelen op het niveau van het straatsegment. Uit deze pilots (die voor een deel overigens nog lopen) komen de volgende voorlopige inzichten naar voren.

Binnen de pilots is naar voren gekomen dat er een sterke relatie bestaat tussen de ruimtelijke structuur van woonwijken en het risico op criminaliteit en overlast. Deze relatie is niet één-op-één. Ook niet-ruimtelijke zaken zoals de bevolkingssamenstelling, het programma en bouwkundige factoren hebben invloed op de omvang en spreiding van veelvoorkomende delicten en problemen rondom overlast. Een andere conclusie uit het landelijk onderzoek is dat de relatie tussen ruimtelijke structuur en sociale veiligheid niet voor alle delicten hetzelfde is. 'Different types of crime require different types of space', concludeerde ook al Alford (1994) in een Britse studie naar ruimte en criminaliteit.

Ook op het niveau van het straatsegment blijkt er een duidelijke relatie te zijn tussen de daar aanwezige ruimtelijke condities en het risico op criminaliteit en overlast. Straatsegmenten die goed scoren voor wat betreft toegankelijkheid, verbondenheid, vitaliteit, zichtbaarheid en identiteit hebben in het algemeen minder last van criminaliteit dan straten die ruimtelijk minder goed scoren.

De ruimtelijke condities waarin criminaliteit gedijt is niet voor alle delictvormen hetzelfde. Zo zien we dat het woninginbraak, bedreiging en vandalisme vooral plaats vinden in de topologisch diepe woonstraten. Deze straten zijn niet alleen ver van de hoofdroute (topologisch diep), maar kenmerken zich ook door een lage toegankelijkheid (lage lokale integratiewaarde). Vooral op de plekken waar een hoge topologische waarde, lage toegankelijkheid en een slechte zichtbaarheid samen vallen is het risico op deze delicten hoog. Bij jongerenoverlast zien we een heel andere relatie. Deze vinden voornamelijk

plaats bij of in de buurt van publiekstrekkende voorzieningen op plekken die buiten het zicht vallen. Ruimtelijk gezien zijn het met name de plekken die op de minder zichtbare plekken op de meer vitale straten liggen of één topologische stap daarvan verwijderd.

#### Overige bevindingen

Andere (voorlopige) bevindingen uit het onderzoek zijn:

- Als toegankelijke hoofdroutes door de wijk lopen in plaats van om de wijk, levert dit een bijdrage aan de sociale controle in de wijk en aangrenzende straten.
- De meest succesvolle woonwijken zijn wijken met centraal gelegen (hoofd) straten die ruimtelijke potenties voor zowel lokale bedrijvigheid als een vitaal straatleven hebben.
- Teveel splitsen van auto en langzaam verkeer levert minder menging op straat op en is ongunstig voor de sociale controle.







## 2. Driebergen, Rode Dorp en Oudegoedstraat

### 2.1 Inleiding

De pilot in Deventer bestaat uit drie buurten die weliswaar naast elkaar liggen, maar toch een verschillend karakter hebben<sup>1</sup>.

In het oosten ligt de buurt Driebergen. Deze buurt heeft de afgelopen jaren een ingrijpende renovatie ondergaan. De meeste woningen zijn gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Driebergen heeft nog steeds het karakter van een (gerenoveerde) volksbuurt. Er wonen relatief veel mensen met een Turkse achtergrond, maar ook autochtone Deventenaren die er soms al generaties lang zitten. In het midden ligt de volksbuurt Rode Dorp. Deze buurt is rond 1916 gebouwd en kent – zowel stedenbouwkundig als sociaal – een besloten karakter en een sterke sociale samenhang. Veel woningen zijn verouderd en er heeft nog weinig renovatie plaatsgevonden. De straten zijn krapper bemeten dan in de andere twee buurten en je ziet er relatief veel woningen zonder voortuin. In de buurt is weinig openbare ruimte en er zijn parkeerproblemen. Rode Dorp kent een hoge werkloosheid, veel allochtonen en telt veel jongeren. Het meest westelijke deel van het pilotgebied is de buurt Oudegoedstraat. In deze wijk zijn grote delen met succes vernieuwd. De woningcorporatie richt zich nu primair op aanpassingen van de woningen en veel minder op herstructurering van de openbare ruimte. Dit is duidelijk het meest welvarende deel van de drie buurten. Het woningaanbod is gemêleerd en biedt huisvesting aan zowel het lagere als het midden en midden hoge segment. De woningen bestaan voor het grootste deel uit twee lagen en een kap in tegenstelling tot een laag en een kap in Rode Dorp.



fig. 5 Nieuwbouw in Driebergen

Ook qua criminaliteit en overlast zijn de verschillen tussen de drie buurten groot. Het grootste deel van de sociale onveiligheid concentreert zich in Rode Dorp en het zuidelijk deel van Driebergen. Vooral het aantal woninginbraken en vernielingen in Rode Dorp is opvallend hoog. Het risico op deze delicten ligt in Rode Dorp ruim boven het landelijk gemiddelde en is twee maal hoger dan in de rest van Deventer. Oudegoedstraat en het grootste deel van Driebergen zijn daarentegen weer relatief veilig. Dit is met name het resultaat van de succesvolle toepassing van het Politiekeurmerk Veilig Wonen® op woningniveau.

De drie buurten liggen op nog geen 2 kilometer afstand van het centrum van Deventer en wordt daarvan fysiek gescheiden door het Rijstenborgerpark en het spoor. De drie buurten liggen ongeveer 1 kilometer verwijderd van de snelweg N337 die van en naar Zwolle leidt. Deze hoofdontsluiting is te bereiken via drie secundaire ontsluitingen namelijk de Laan van Borgele, Karel de Grotelaan

1. Voor het benoemen van de buurten is de indeling van buurten en wijken in Deventer aangehouden van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Hierbij vallen Driebergen en Rode dorp samen in een buurt en vormen zij samen met de buurt Oudegoedstraat een wijk.

en Hoge Hondstraat. Aan de westkant ligt de wijk direct aan het spoor die een verbinding vormt tussen Zwolle en Almelo.

## **2.2 De opgave**

De buurten Driebergen en Oudegoedstraat zijn de afgelopen jaren gerenoveerd. In Rode Dorp zijn nog geen structurele activiteiten uitgevoerd. Naar de toekomst wensen de corporaties deze meer 'traditionele volksbuurten' te handhaven. Ingrijpende herstructurering is dan ook niet aan de orde. Kleinschalige ingrepen zijn wel mogelijk, waarbij het accent ligt op de noodzaak tot renovatie met behoud van het karakter van de buurt. Aan de Hoge Hondstraat-Schurenstraat (GGD locatie) wordt een plan ontwikkeld voor ca. 70 appartementen voor senioren en mensen met (toekomstige) zorgindicatie. De opgave van deze pilot bestaat uit het aangeven waar in de drie buurten in ruimtelijk opzicht de zwakke punten liggen, hoe zich dit verhoudt tot de bestaande sociale veiligheidsproblemen en welke ingrepen er op dit moment of (bij meer structurele veranderingen) in de toekomst gewenst zijn.

## **2.3 Ruimtelijke analyse**

In ruimtelijk opzicht scoren de buurten niet zo slecht. De hoofdstraten zijn goed ontsloten en lopen deels door de wijk. Dat zijn zeer gunstige condities voor sociale veiligheid. De Boxbergerstraat heeft in ruimtelijk opzicht voldoende troeven in handen om een levendige en vitale (hoofd)straat te zijn. De Enkstraat heeft ook potentie voor een vitaal straatleven, maar is minder goed verbonden aan de hoofdroutestructuur waardoor bedrijvigheid in deze straat iets minder kans van slagen heeft. Veel van de woonstraten scoren minder gunstig. Deze straten hebben een lage toegankelijkheid en liggen bovendien relatief ver van het hoofdstratennetwerk. Dit maakt hen kwetsbaar voor overlast en criminaliteit.

### **2.3.1. Toegankelijkheid**

Figuur 6 a en b laten zien dat de pilotbuurten voor wat betreft globale toegankelijkheid gemiddeld tot hoog scoort. Vooral de hoofdstraten Ceintuurbaan en Hoge Hondstraat zijn op stadsschaal goed bereikbaar waardoor de kans groter is dat mensen er komen. De overige straten scoren minder goed, maar nog steeds voldoende.

Op lokaal niveau zijn twee hoofdroutes te benoemen, namelijk de Boxbergerweg en de Diepenveenseweg. Deze hoofdroutes lopen diagonaal en vormen tevens de begrenzing tussen de drie buurten Driebergen, Rode Dorp en Oudegoedstraat. Voor wat betreft het langzaam verkeersnet valt op dat de buurten nauwelijks aparte routes voor langzaam verkeer hebben. Er zijn slechts een paar doorsteken in de buurten die alleen toegankelijk zijn voor langzaam verkeer. Daarnaast is het park Nieuw Plantsoen alleen toegankelijk voor

langzaam verkeer. Figuur 7a en b laten de lokale toegankelijkheid van de straten binnen het pilotgebied zien voor respectievelijk auto- en langzaam verkeer. Deze kaarten maken duidelijk dat de hoofdstraten Ceintuurbaan en Hoge Hondstraat op lokaal niveau zowel voor auto- als langzaam verkeer zeer toegankelijk zijn. De Boxbergerweg, Diepenveenseweg en Enkstraat zijn op lokaal niveau iets minder – maar nog steeds voldoende – toegankelijk. De overige straten zijn lokaal minder goed bereikbaar. Dit is vooral het geval bij de topologisch dieper gelegen straten (zie Verbondenheid).

### **2.3.2 Verbondenheid**

De toegankelijkheid geeft aan hoe goed een bepaalde straat (op globaal of lokaal niveau) bereikbaar is en dus hoe groot de kans is dat je iemand ergens tegenkomt. Verbondenheid gaat meer over de structuur van het stratennetwerk en geeft aan hoe ver een straat van de hoofdroutes af ligt.

Figuur 8a en b laten de verbondenheid van de straten in Driebergen, Rode Dorp en Oudegoedstraat zien. Het eerste wat aan deze kaart opvalt is dat de hoofdroutes zowel om de buurten heen lopen (Ceintuurbaan en Hoge Hondstraat) als er doorheen (Boxbergerstraat, Diepenveenseweg en Enkstraat). Veel van de woonstraten kleuren echter licht- en zelfs donkerblauw op wat duidt op een lage tot zeer lage verbondenheid. Deze afgelegen ligging maakt deze straten ruimtelijk gezien kwetsbaar voor delicten als woninginbraak, bedreiging en vernieling.

### **2.3.3 Vitaliteit**

Bij vitaliteit kijken we naar de potenties die een straat heeft voor bedrijvigheid, voorzieningen en een vitaal straatleven. De potenties voor bedrijvigheid en voorzieningen wordt berekend aan de hand van de vitaliteit van de straten op stadsschaal. De potenties voor een vitaal straatleven, ontmoeting en lokale voorzieningen door de te kijken naar de vitaliteit van de straten op lokaal niveau.

Figuur 9a en b laten de vitaliteit van de straten zien op stadsschaal. De Hoge Hondstraat en het zuidelijk deel van de Boxbergerweg tonen goede waarden voor wat betreft de vitaliteit op bovenlokaal niveau. Deze straten maken tevens deel uit van het hoofdstratennetwerk en bezitten dus goede ruimtelijke voorwaarden voor bedrijvigheid en voorzieningen en vervullen zo een centrumfunctie voor de buurten samen. Ook de Enkstraat bezit ruimtelijke potenties voor bedrijvigheid en voorzieningen, maar minder dan de Hoge Hondstraat en het zuidelijk deel van de Boxbergerweg.



fig. 6a Toegankelijkheid op stadsschaal - autoverkeer



fig. 6b Toegankelijkheid op stadsschaal - voetgangers- en fietsverkeer

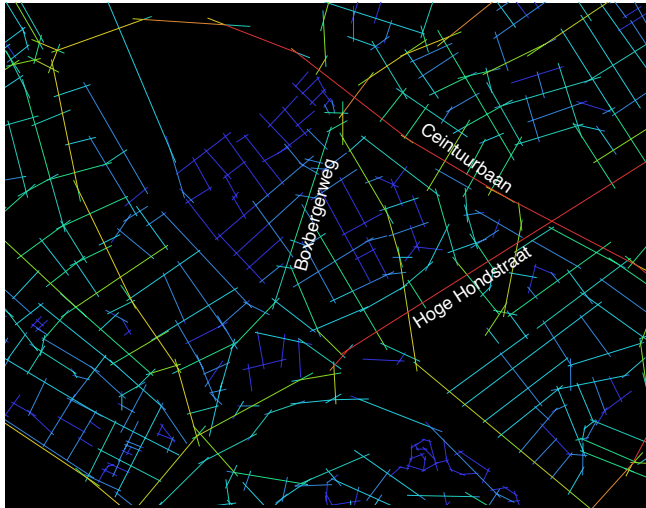


fig. 7a Toegankelijkheid op lokale schaal - autoverkeer

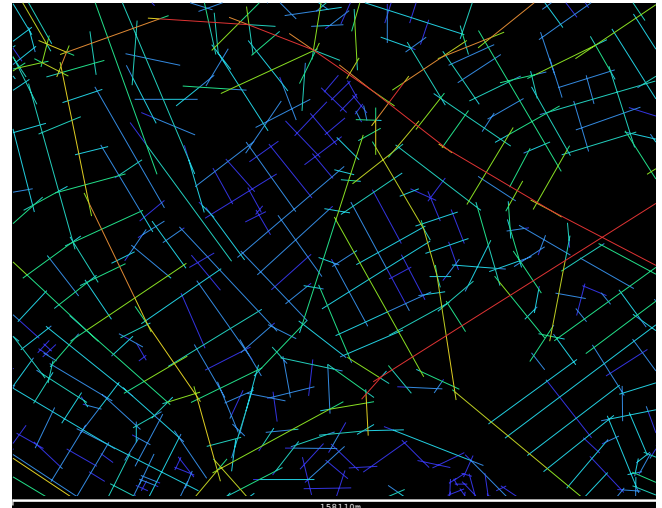


fig. 7b Toegankelijkheid op lokale schaal - voetgangers- en fietsverkeer



fig. 8a Verbondenheid - autoverkeer

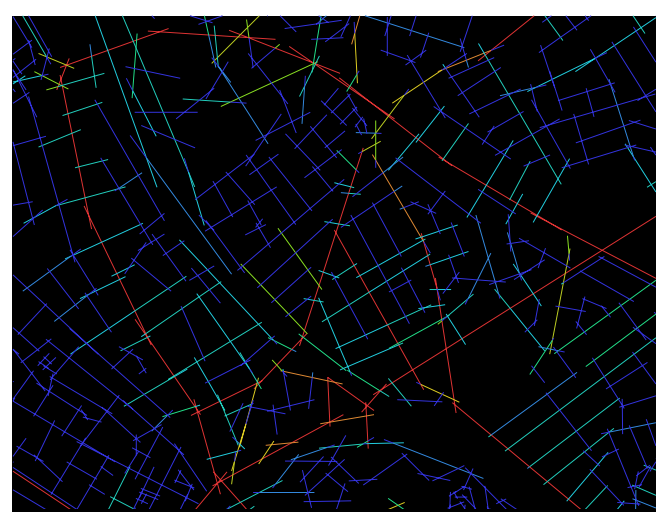


fig. 8b Verbondenheid - voetgangers- en fietsverkeer

Figuur 10a en b laten de vitaliteit van de straten zien op lokaal niveau. De ruimtelijke potenties voor een vitaal straatleven zijn in de verschillende buurten beperkt. Het noordelijk deel van de Boxbergerweg toont een verhoogde ruimtelijke potentie voor een vitaal straatleven. De kans op ontmoeting is daar groter. In de straat is in het zuidelijk gedeelte een overlap te zien van een verhoogde potentie voor zowel bedrijvigheid en een vitaal straatleven. ( fig. 9a en 10a) Deze straat heeft dus de ruimtelijke kenmerken die gunstig zijn voor lokale bedrijvigheid en redelijk gunstig voor een vitaal straatleven. De kans op uitwisseling, ontmoeting en menging van passanten is hier het grootst. Het verbaast dan ook niet dat deze straat zich in de praktijk als winkelstraat heeft ontwikkeld. Verder valt op dat de voorzieningen erg verspreid liggen en niet altijd op de plekken die daar ruimtelijk het beste voor lenen.

#### **2.3.4 Zichtbaarheid**

Ten aanzien van het criterium zichtbaarheid is gekeken naar de entrees en blinde gevels van de bebouwing (figuur 11), het zicht vanaf de begane grond van woonhuizen en vanuit eventuele voetgangers in het gebied en de aanwezige visuele obstakels. (figuur 12) Deze figuren laten zien dat de zichtbaarheid niet op alle plekken even goed is. In de verschillende buurten bevindt zich een grote hoeveelheid blinde gevels. Deze zitten met name aan de kopse kant van de oudere rijtjeswoningen, maar ook bij de renovaties en gerealiseerde nieuwbouw. Een groot deel van de maatschappelijke voorzieningen in met name Rode Dorp en Oudegoedstraat hebben blinde gevels waardoor het zicht op de omgeving rondom deze voorzieningen beperkt blijft tot eventuele passanten. Aangezien deze met blinde muren opgetrokken voorzieningen ook in de minder vitale straten liggen, is de kans op toevallige passanten niet zo groot. Langs de randen van de wijk, het in Driebergen gelegen deel van de Diepenveenseweg en in het Nieuw Plantsoen bevinden zich diverse bossages die de mogelijkheden voor sociale controle vanuit de woningen beperken.

#### **2.3.5 Identiteit**

De buurten Driebergen, Rode Dorp, Oudegoedstraat worden aan de zuid-west kant dooreen harde rand, het spoor en bossages, vrij abrupt van de omgeving afgesloten. Aan de noord-oost en zuid-oost kant bevinden zich twee randen in de vorm van de moeilijk oversteekbare hoofdstraten Ceintuurbaan en Hoge Hondstraat. Qua bebouwingstypologie overheersen de rijtjeswoningen. Langs de Boxbergerweg bevinden zich enkele 3 laags portiek- en galerijflats en langs de Ceintuurbaan ligt een rij van vier lagen hoge portiekflats. De meeste variatie vinden we in Driebergen waar in het noordelijk deel ook vrijstaande en twee-onder-een kap woningen liggen. De minste variatie is in Rode Dorp dat vrijwel volledig uit rijtjeswoningen van 1 laag en een kap is opgetrokken en bovendien – door de vele gesloten gevelwanden zonder voortuinen – erg stenig is. (figuur 13)

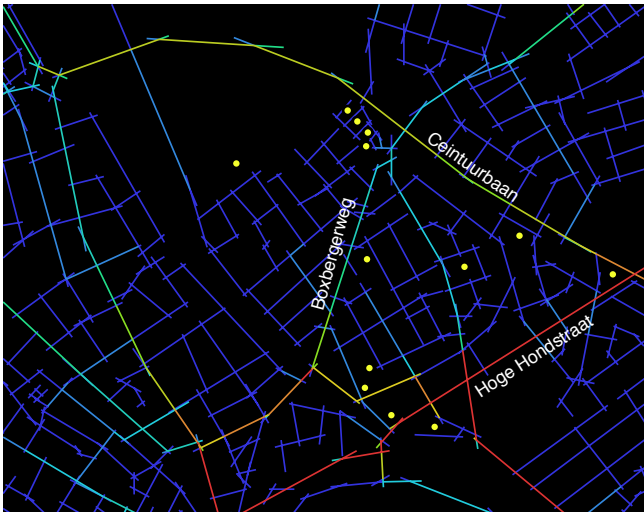


fig. 9a Vitaliteit op stadsschaal - Potenties voor bedrijvigheid autoverkeer + voorzieningen



fig. 9b Vitaliteit op stadsschaal - Potenties voor bedrijvigheid voetgangers- en fietsverkeer

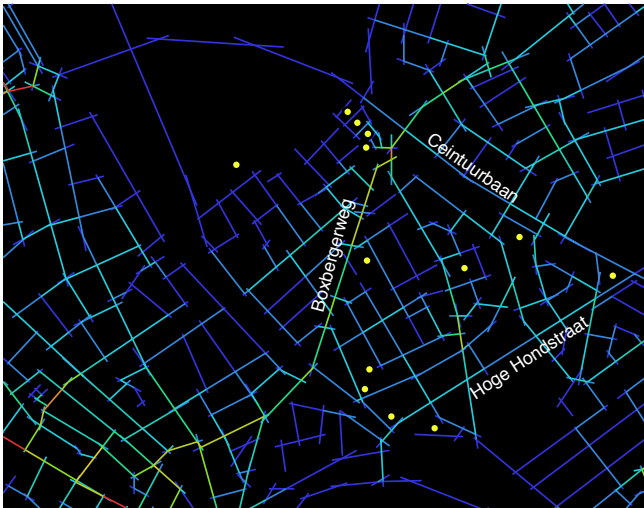


fig. 10a Vitaliteit op lokale schaal - Potenties voor ontmoeting autoverkeer + voorzieningen



fig. 10b Vitaliteit op lokale schaal - Potenties voor ontmoeting voetgangers- en fietsverkeer



fig. 11 Entrees en blinde gevels



fig. 12 Zichtbaarheid inclusief obstakels

Met uitzondering van de Boxbergerweg is het voorzieningenniveau vooral gericht op zorg en veel minder op commerciële voorzieningen. De wijk huisvest een ROC, School de Bolster, buurtcentra Stichting Raster Welzijngroep en cluster van apotheek, tandarts en huisartsen. In noorden bevindt zich een aantal kantoorgebouwen maar die sluiten zich af van de wijk.

Figuur 14 toont het groen in de buurten alsmede de gebruikswaarde daarvan. Op deze afbeelding wordt duidelijk dat de wijk omgeven is door een aantal grote parken, maar ook dat er met name in Rode Dorp en Oudegoedstraat weinig openbaar groen is.

## **2.4 De relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid**

Om de relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid te onderzoeken, is gebruik gemaakt van de hierboven gepresenteerde analyses en informatie over bij de politie aangegeven delicten in de jaren 2007, 2008, 2010 en 2011. Het jaar 2009 is buiten beschouwing gelaten omdat de politie daar – door de overstap naar een ander registratiesysteem – naar eigen zeggen geen betrouwbare gegevens over heeft. Gegevens over de beleving van sociale veiligheid zijn niet meegenomen.

Om de relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid te onderzoeken, is gebruik gemaakt van de hierboven gepresenteerde analyses en informatie over bij de politie aangegeven delicten in de jaren 2007, 2008, 2010 en 2011. Het jaar 2009 is buiten beschouwing gelaten omdat de politie daar – door de overstap naar een ander registratiesysteem – naar eigen zeggen geen betrouwbare gegevens over heeft. Gegevens over de beleving van sociale veiligheid zijn niet meegenomen.

Opvallend is dat er in 2011 in Driebergen nagenoeg geen woninginbraken hebben plaatsgevonden, ook niet in de topologisch diepe woonstraten. Dit terwijl deze straten ruimtelijk gezien kwetsbaar zijn voor woninginbraak. Dit heeft waarschijnlijk alles te maken met het hogere niveau van bouwkundige beveiliging in deze buurt. Een groot deel van de woningen in Driebergen zijn immers beveiligd volgens de normen van het Politiekeurmerk Veilig Wonen®. De vergelijking tussen Rode Dorp en Driebergen maakt duidelijk dat de incidentie van woninginbraak van meerder factoren afhangt. Vooral woningen die bouwkundig niet afdoende zijn beveiligd en bovendien aan straten liggen waar de zichtbaarheid te wensen overlaat en die relatief ver van de hoofdroutes afliggen (topologisch diepe straten) zijn kwetsbaar voor woninginbraak. Het is hier dus duidelijk een samenspel van ruimtelijke en bouwkundige factoren.





fig. 13 *Bebouwingstypologien*

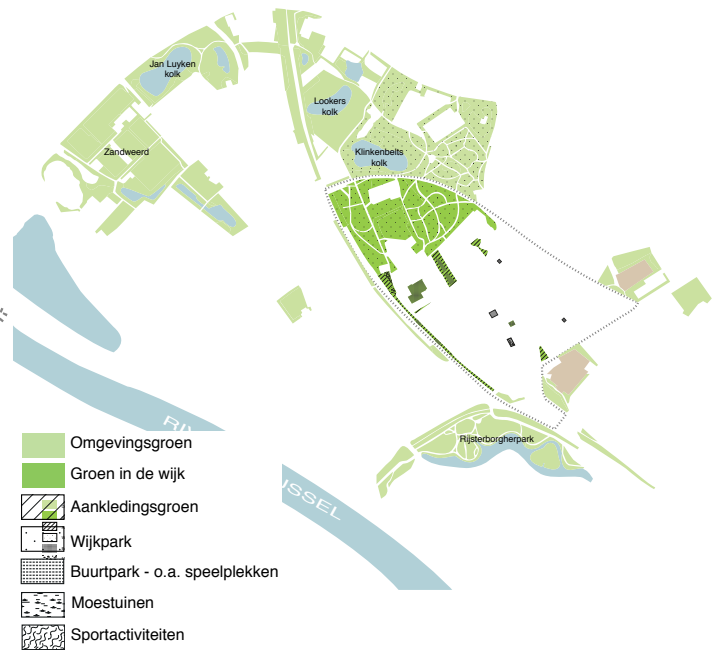


fig. 14 *Gebruikswaarde groen*



fig. 15 *Diefstal uit auto's in combinatie met verbondenheid - autoverkeer*

Diefstal uit auto's vindt vooral plaats op of vlak bij hoofdroutes – voornamelijk op collectieve parkeerplaatsen, zoals bij het GGD gebouw.

● Diefstal



fig. 16 *Woninginbraak in combinatie met verbondenheid - autoverkeer*

Woninginbraak vindt vooral plaats in de topologisch diepe (woon)straten. Vooral daar waar dit samen valt met weinig zichtbaarheid en een minder goede beveiliging op bouwkundig niveau.

● Woninginbraak

## **2.5 Aanbevelingen**

### **2.5.1 Vraag van de gemeente**

In tegenstelling tot de andere pilots, is er voor het pilotgebied in Deventer momenteel geen budget om grootschalige ingrepen te realiseren. Driebergen en Oudegoedstraat zijn de afgelopen jaren al ingrijpend gerenoveerd en voor een deel van Rode Dorp zal binnenkort (op woningniveau) een renovatie plaats vinden. Voor andere ingrepen bestaat momenteel geen ruimte, maar dat kan in de toekomst natuurlijk anders liggen. De vraag van de gemeente is dan ook vooral explorerend van aard. Naast de (hierboven beantwoorde) vragen waar in ruimtelijk opzicht de sterke en zwakke punten liggen en wat de relatie met sociale veiligheid is, is men met name geïnteresseerd in aanbevelingen die mogelijk over enkele jaren kunnen worden uitgevoerd. Deze maatregelen zullen vooral een gunstig effect moeten hebben op de vitaliteit van het pilotgebied en het terug dringen van onveiligheid en overlast in met name het Rode Dorp.

Om aan deze vraag tegemoet te komen, zijn drie modellen onderzocht. Deze modellen hebben betrekking op 1.) de verbetering van de vitaliteit van de Boxbergerweg, 2.) het aanleggen van een doorlopende fietsroute langs het spoor en 3.) vier verschillende mogelijkheden om de toegankelijkheid en verbondenheid van de buurten te verhogen.



fig. 17 Ruzie en bedreiging in combinatie met vitaliteit op stadsschaal - voetgangers en fietsers

Ruzie en bedreiging vinden gespreid plaats vooral op of bij de voorzieningen. Daadwerkelijk geweld (mishandeling en bedreiging) vindt echter voornamelijk plaats in de straten die het slechtst met de hoofdroutestructuur verbonden zijn en (mede daardoor) een minder vitaal straatleven en lager niveau van sociale controle kennen.

- Ruzie
- Bedreigingen



fig. 18 Jongerenoverlast in combinatie met verbondenheid - voetgangers en fietsers

Jongerenoverlast vindt vooral plaats vlakbij maar niet op de hoofdroutes.

- Jongerenoverlast



fig. 19 Vernieling in combinatie met verbondenheid - autoverkeer

Vernielingen vinden voor het grootste deel plaats op of bij de hoofdroutes en bij de voorzieningen. Dit geldt met name voor vernieling van/aan auto's en (logischerwijs) vernieling van/aan openbaar vervoer en/of abri. Ook hierbij geldt dat de meeste incidenten in het zuidelijk deel van Rode Dorp plaatsvinden.

- Vernieling

### 2.5.2 De Boxbergerweg als vitale stadsstraat

Allereerst is gekeken naar de potentie van de Boxbergerweg en de ruimtelijke mogelijkheden om deze verder te ontwikkelen tot een 'vitale stadsstraat'.

De Boxbergerweg loopt tussen Driebergen en Rode Dorp in en is met een aanbod van ongeveer 45 winkels dé winkelstraat van het gebied. De winkels concentreren zich in het zuidelijk deel. In het noordelijk deel verandert de straat in een woonstraat.

Vanuit ruimtelijk perspectief bekeken scoort de Boxbergerweg gemiddeld voor wat betreft de globale en lokale toegankelijkheid. Op deze punten is echter zeker ruimte voor verbetering. De ruimtelijke potenties voor een vitaal straatleven, voor voorzieningen en lokale bedrijvigheid zijn gunstig. Er kan dus voldoende menging en ontmoeting plaatsvinden, wat een gunstige voorwaarde is voor de sociale veiligheid.

In het ontwerpvoorstel, zal de Boxbergerweg direct aantakken op de rotonde aan de Ceintuurbaan. Hiervoor is het noodzakelijk de bestaande kruising te veranderen in een Y-splitsing. Door deze ingreep oogt de Boxbergerweg als een meer logische keuze voor het langzaamverkeer om in deze richting af te slaan. Deze route is altijd al één van de kortste en meest directe routes van en naar het centrum geweest, maar door de 'onlogisch' geplaatste entree en inrichting van de route kiezen de meeste voorbijgangers niet voor deze optie. Denk hierbij aan de materialisatie van de weg en de ruimte die gereserveerd is voor fietsers naast de weg. Tijdens de in Deventer gehouden ontwerp workshop werd duidelijk dat er voor wat betreft de verkeersveiligheid ook nadelige gevolgen aan een Y-splitsing zitten. Dit heeft met name betrekking op het afslaan van autoverkeer. Toch heeft de straat de potentie om als fietsstraat ontwikkeld te worden en kan bij de rotonde aan de Ceintuurbaan gedacht worden om de afslag van fietsers af te splitsen van die van het autoverkeer waardoor fietsers alsnog een 'logische' entree naar de Boxbergerweg krijgen aangeboden.

In het ontwerpvoorstel, zal de Boxbergerweg direct aantakken op de rotonde aan de Ceintuurbaan. Hiervoor is het noodzakelijk de bestaande kruising te veranderen in een Y-splitsing. Door deze ingreep oogt de Boxbergerweg als een meer logische keuze voor het verkeer om in deze richting af te slaan. Deze route is altijd al één van de kortste en meest directe routes van en naar het centrum geweest, maar door de 'onlogisch' geplaatste entree en inrichting van de route kiezen de meeste voorbijgangers niet voor deze optie. Denk hierbij aan de materialisatie van de weg en de ruimte die gereserveerd is voor fietsers naast de weg. Tijdens de in Deventer gehouden ontwerp workshop werd duidelijk dat er voor wat betreft de verkeersveiligheid ook nadelige gevolgen aan een Y-splitsing



fig. 20 Route van en naar het centrum voor langzaam verkeer via de Boxbergerweg



fig. 21a Toegankelijkheid op stadschaal - bestaande situatie autoverkeer

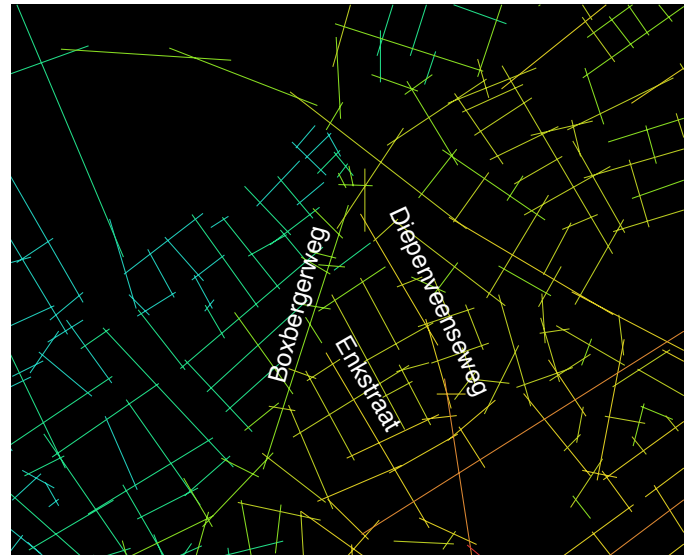


fig. 21b Toegankelijkheid op stadschaal - Directe aansluiting Boxbergerweg op Ceintuurbaan

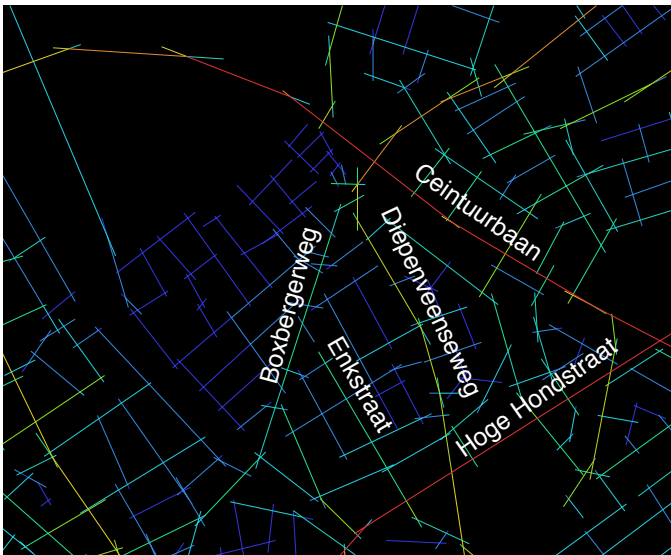


fig. 22a Toegankelijkheid op lokale schaal - bestaande situatie autoverkeer

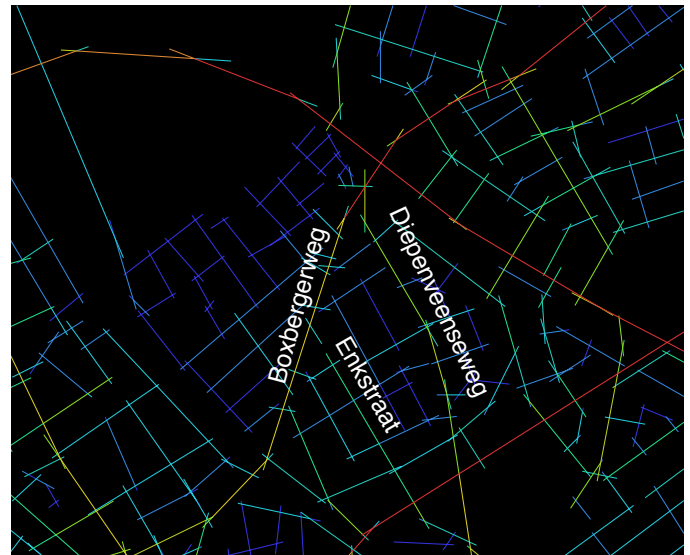


fig. 22b Toegankelijkheid op lokale schaal - Directe aansluiting Boxbergerweg op Ceintuurbaan

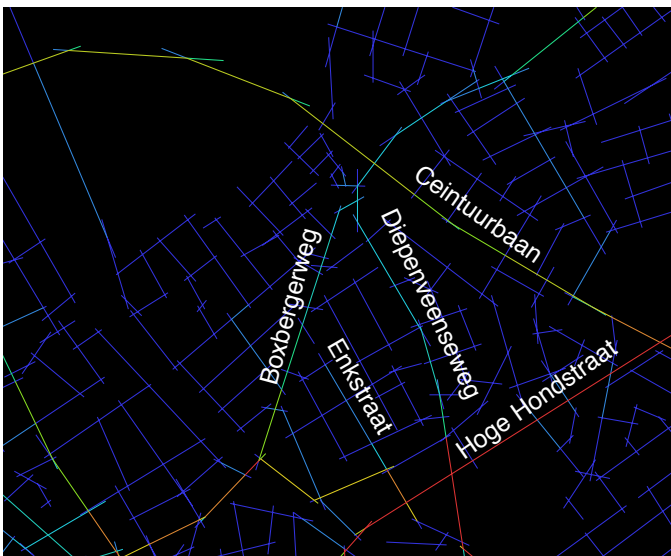


fig. 23a Vitaliteit op stadsschaal, potenties voor voorzieningen - bestaande situatie - autoverkeer

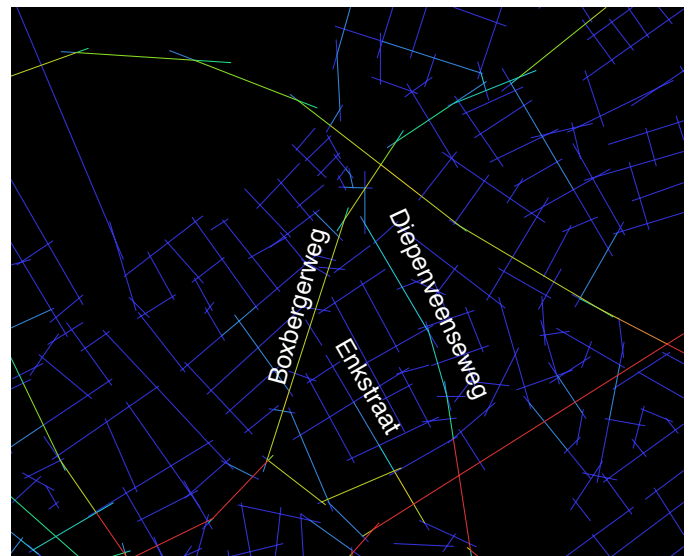


fig. 23b Vitaliteit op stadsschaal, potenties voor voorzieningen - Directe aansluiting Boxbergerweg op Ceintuurbaan

zitten. Dit heeft met name betrekking op het afslaan van autoverkeer. Ondanks dat heeft de straat de potentie om als fietsstraat ontwikkeld te worden, door bij de rotonde aan de Ceintuurbaan de afslag van fietsers af te splitsen van die van het autoverkeer. Daardoor krijgen de fietsers alsnog een 'logische' entree naar de Boxbergerweg en het verlengde daarvan in het centrum aangeboden.

#### Resultaat

De nieuwe entree naar de Boxbergerweg verhoogt de toegankelijkheid van deze straat waardoor de straat ook meer bezoekers zal krijgen. Dit is ook gunstig voor de aanwezige winkeliers en eventuele toekomstige bedrijvigheid. Naast een logische route is ook de aantrekkelijkheid van de routing van de Boxbergerweg van belang voor de beleving van de bezoeker. Langs de route kunnen ingrepen worden gedaan om de aantrekkelijkheid van de route te verhogen. Dit kan onder meer door voorzieningen aan te brengen in de plinten van de huidige bebouwing. Op dit moment zijn er al enkele voorzieningen te vinden, maar dit zal langs de route uitgebreid kunnen worden. Op deze manier krijgt de straat meer een bestemmingsfunctie waardoor voor bezoekers van buiten de wijk een nieuw doel ontstaat om het gebied te bezoeken.

Een ander aspect waar men bij herstructurering rekening mee kan houden, is de begeleiding van de route door een groenstructuur. In de huidige situatie bevinden zich een aantal open, niet aantrekkelijke en stenige plekken langs de route. De route kan beter begeleid worden door de huidige groenstructuur uit te breiden en nieuwe bomen te plaatsen.

Op dit moment, bevindt zich langs het noordelijke deel van de Boxbergerweg een open en ongedefinieerde openbare ruimte bestaande uit een grasveld. Op dit punt ter hoogte van de straat De Heuvel wordt de routing van de Boxbergerweg onderbroken door de openheid van deze zone. Door op dit punt een alzijdig georiënteerde voorziening te plaatsen kan deze discontinuïteit worden verholpen. Een voorziening op dit punt zorgt er daarnaast voor dat de Boxbergerweg in z'n totaliteit meer als voorzieningenstraat wordt beleefd. Om het zicht vanuit achterliggende woningen op de Boxbergerweg niet teveel te onderbreken, dient het programma kleinschalig en transparant te zijn.

Uit de criminaliteitsgegevens komt naar voren dat de Boxbergerweg relatief veel te maken heeft met overlast. Dit beeld werd ook bevestigd door een lokale horecaondernemer die wij tijdens het onderzoek hebben gesproken. Het gaat hier vooral om het gebied tussen de afslagen naar Het Groenedijkje en de Moerakkerstraat. Met de ingrepen die het model voorstelt is de verwachting dat de levendigheid en daarmee sociale controle op straat toeneemt waardoor dergelijke incidenten kunnen afnemen.



fig. 24a Vitaliteit op lokale schaal , potenties voor een vitaal straatleven - bestaande situatie - autoverkeer

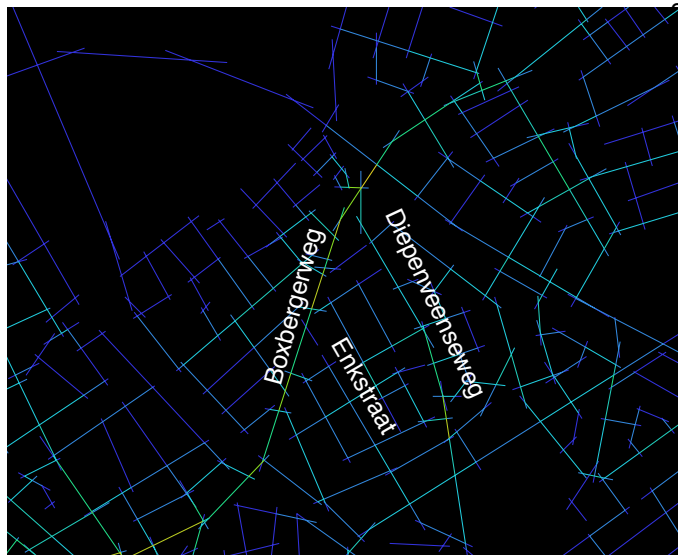


fig. 24b Vitaliteit op lokale schaal, potenties voor een vitaal straatleven - Directe aansluiting Boxbergerweg op Ceintuurbaan

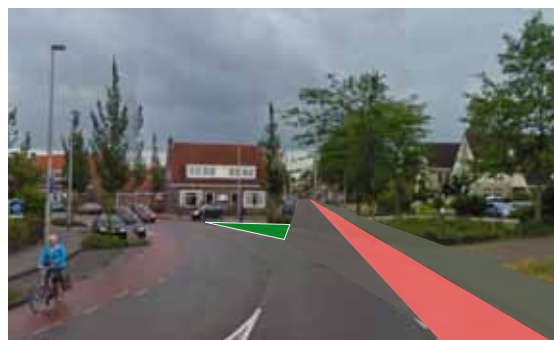
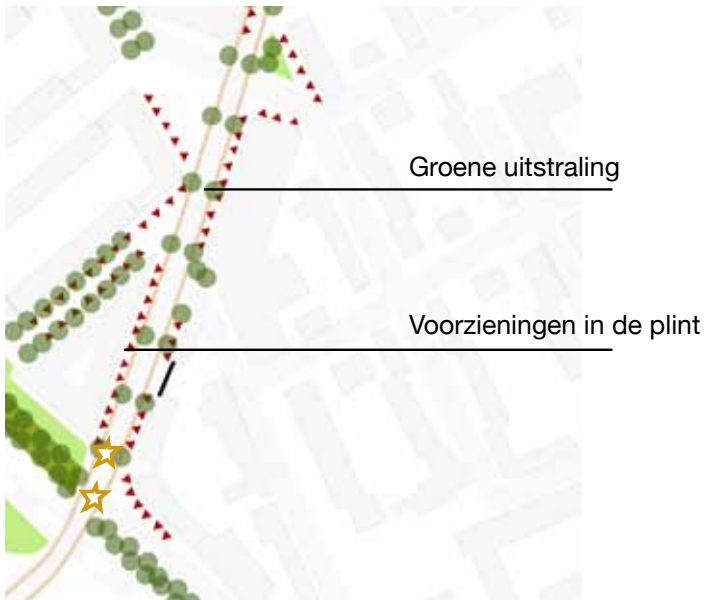
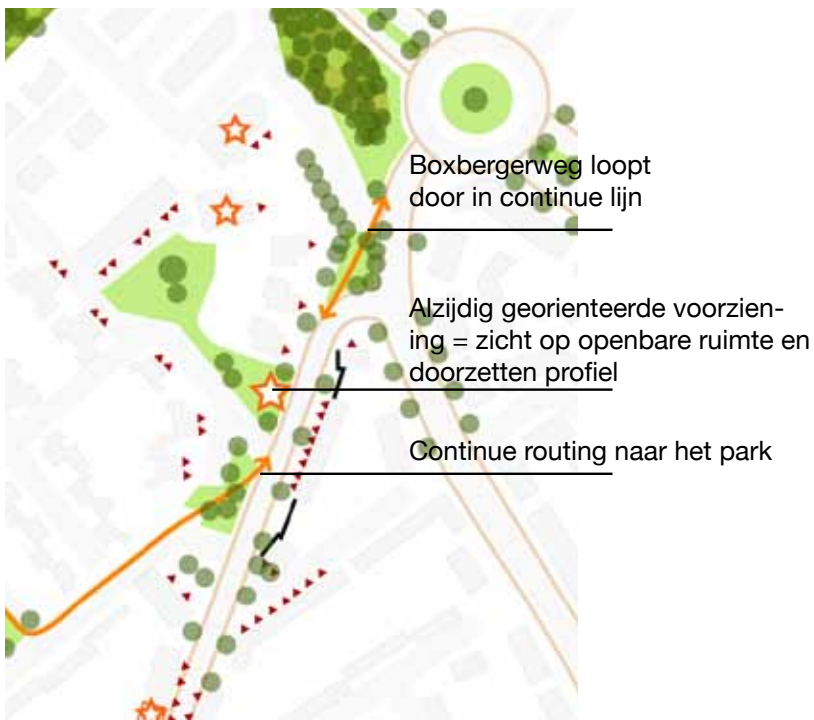


fig 25 Nieuwe situatie entree Boxbergerweg met 'y' splitsing



fig 26 Voorbeeld van een alzijdig georiënteerde voorziening

### 2.5.3 Routing langs het spoor

Dit model toont de mogelijkheden en tevens het belang van een directe route van het centraal station naar het park in het noorden van het plangebied en het regionale opleidingscentrum dat in dit park gevestigd is. Zo ontstaat er ook vanuit de stad en vanaf de Boxbergerweg een korte, logische en aantrekkelijke route naar het park en regionale opleidingscentrum. Met de toekomstige verhuizing van de Kweekschool naar deze plek zijn er meer en meer mensen die gebruik kunnen maken van deze route.

De route wordt in de huidige situatie begeleidt door de reeds aanwezige beplanting. Maar dezelfde beplanting draagt oop enkele punten bij aan onoverzichtelijke situaties langs de route. Juist door een continue route te ontwikkelen en de zichtbaarheid van de route te verbeteren, neemt de toegankelijkheid van deze route toe. Daarmee neemt ook de menging en de sociale controle toe, waardoor de mate van 'sociaal ongewenst gedrag' naar verwachting zal afnemen.

De huidige oversteek van de Hoge Hondstraat voor fietsers veroorzaakt enige discontinuïteit. Deze kan aansluitend op de Schurenstraat worden aangelegd waardoor de knik uit de route wordt gehaald. Eenzelfde knik en discontinuïteit ontstaat halverwege de Schurenstraat ter hoogte van de Ooievaarstraat. Door op deze plek een deel van de beplanting te verwijderen en de route voor langzaam verkeer met een minder scherpe bocht uit te voeren zal de hoofdrichting van de route op deze plek duidelijker worden. De vele garages in de plinten veroorzaken hier een onoverzichtelijke situatie. Een deel van dit probleem zou bijvoorbeeld kunnen worden verbeterd als de muur rondom de tuin van de hoekwoning wordt vervangen door een lage haag. Naast het feit dat dit een aantrekkelijkere groene omranding is geeft dit de bewoners zicht op de straat waardoor de sociale controle toeneemt. Het betreft hier privébezit, maar de gemeente zou hier wellicht een faciliterende rol in kunnen spelen.

Ter hoogte van de Boxbergerweg eindigt de mogelijkheid voor fietsers om door te kunnen fietsen. Hier wordt men gedwongen aan de andere zijde van het spoor of midden door de wijk te fietsen. Door op dit punt aan de overzijde een overzichtelijk fietspad door het groene gebied te ontwikkelen ontstaat een aantrekkelijke en snelle fietsroute langs het spoor. Door de route als een rechte lijn door het groen te trekken wordt de knik in de Middelweg ter hoogte het laatste nieuwbouwblok bij de straat Het Bijltje eruit gehaald en is het voor iedereen herkenbaar als doorgaande route.

Op het laatste deel van de route kan door fietsers op de bestaande straat worden gefietst. Door het parkeren aan deze Middelweg maar aan één zijde toe te staan



fig. 27 Blinde plinten langs de spoorzone



fig. 28 Zichtbaarheid binnen de wijk



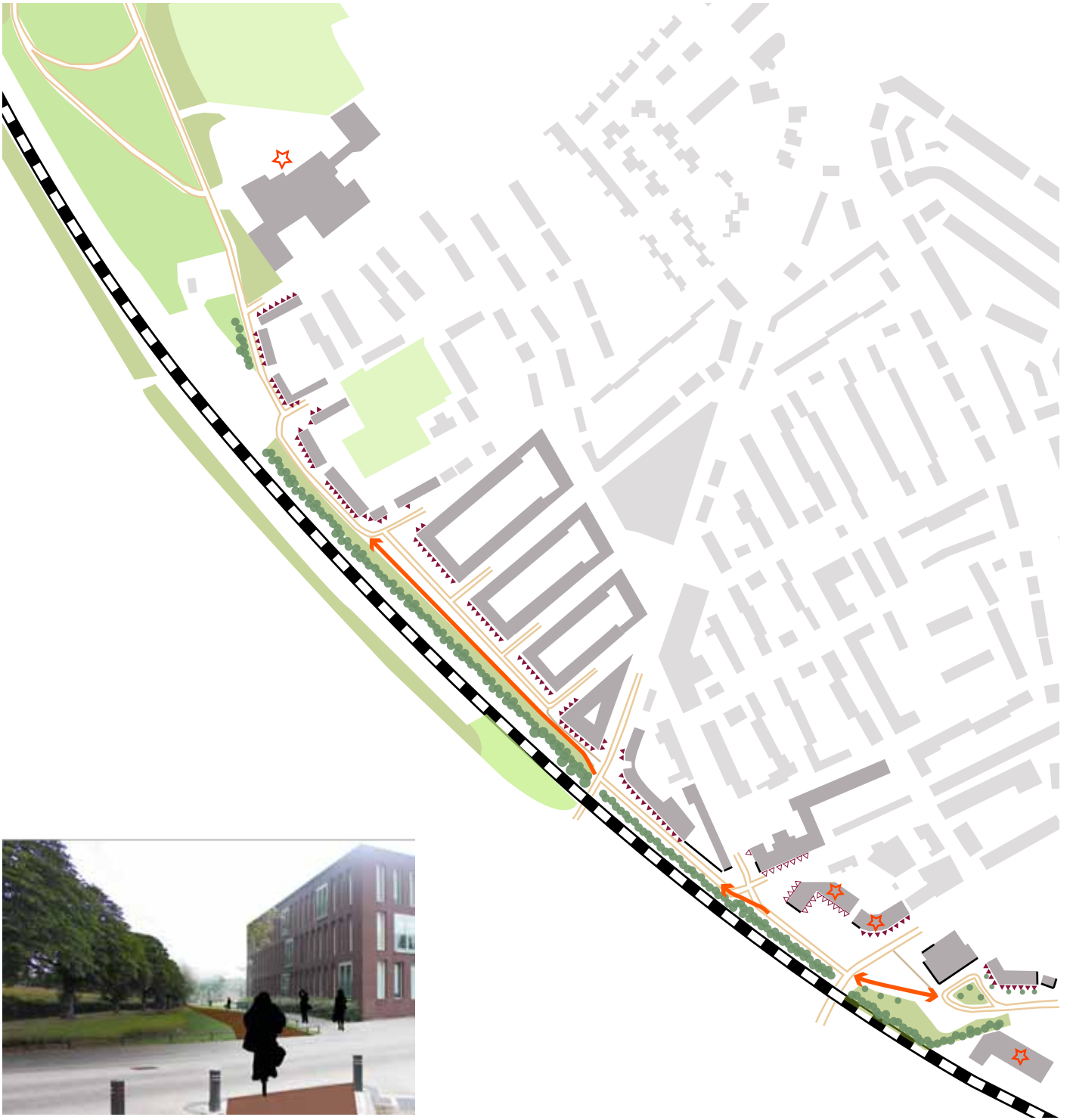


fig. 29 Oversteek bij de Boxbergerweg. Aanleg van een doorlopend fietspad

fig. 30 Ingrepen in de route langs de spoor-



fig. 31 Afslag bij de Ooievaarstraat

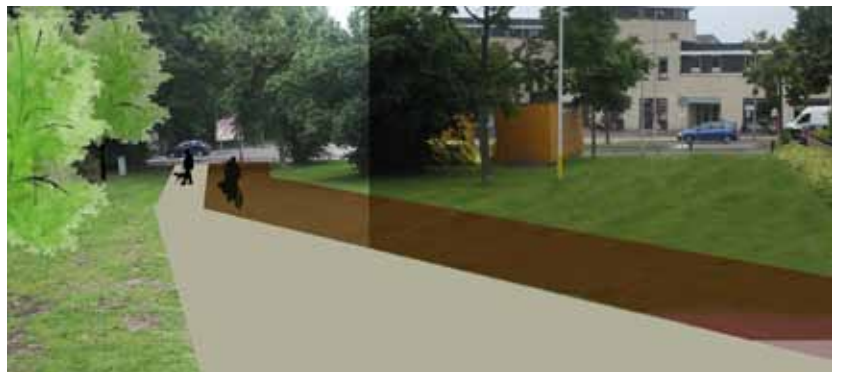


fig. 32 Oversteek Hoge Hondstraat

zal de route open en overzichtelijk blijven.

### Resultaat

Op dit moment is de route langs het spoor slecht toegankelijk en verbonden. Dat maakt de woningen langs deze route en de daaraan liggende straten kwetsbaar voor woninginbraken en verhoogt de kans op vandalisme en bedreigingen.

De Space Syntax analyse laat zien dat de voorgestelde ingrepen een positieve bijdrage levert aan de toegankelijkheid op lokale schaal. De hele route wordt toegankelijker voor fietsers en voetgangers. Daarnaast wordt de verbondenheid van de route zelf maar ook de daaraan gelegen straten sterk verbeterd wat gunstig is voor de sociale veiligheid in de buurt. De kaart van de vitaliteit op stadsschaal toont een toename van de vitaliteit van de route en vergroot daarmee de kans op ontmoeting en een vitaal straatleven.

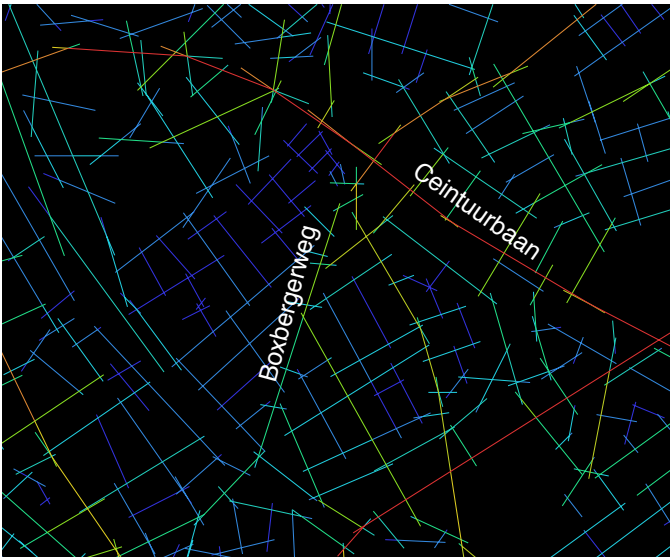


fig. 33a Toegankelijkheid op lokale schaal - Bestaande situatie voetgangers

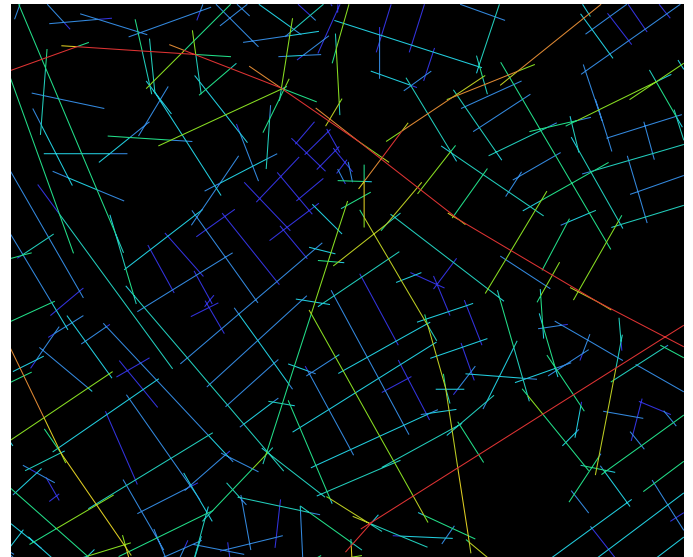


fig. 33b Toegankelijkheid op lokale schaal - na de ingrepen langs route

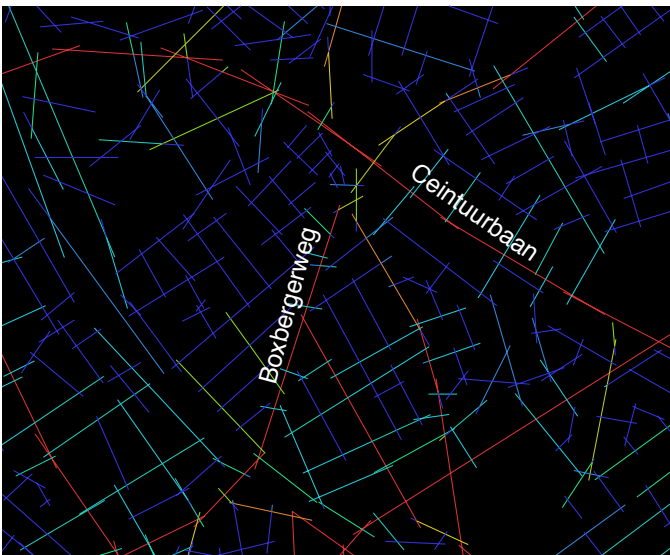


fig. 34a Verbondenheid - bestaande situatie voetgangers

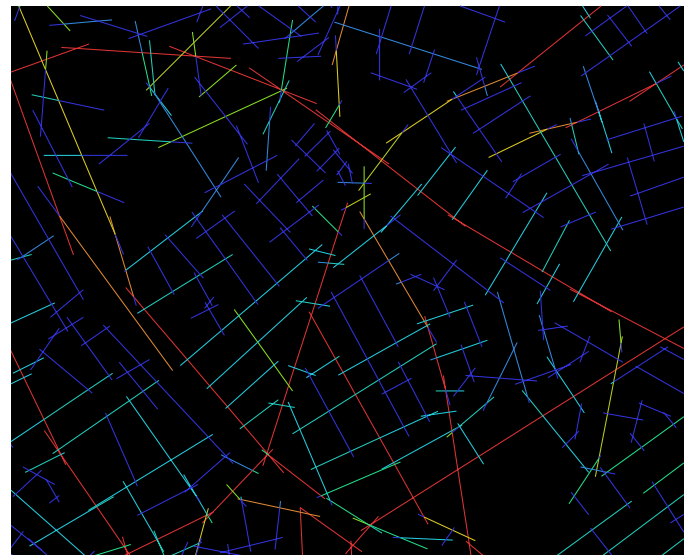


fig. 34b Verbondenheid - na de ingrepen langs route

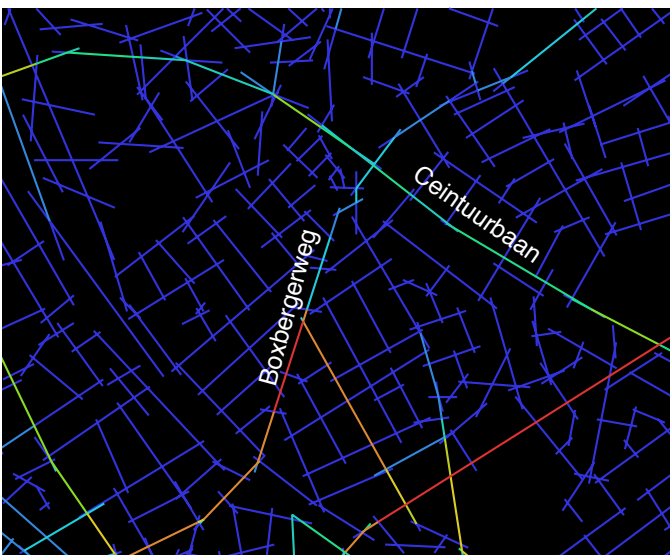


fig. 35a Vitaliteit op stadsschaal, potenties voor voorzieningen - Bestaande situatie voetgangers



fig. 35b Vitaliteit op stadsschaal, potenties voor voorzieningen - na de ingrepen langs route

#### 2.5.4 Verbeteren toegankelijkheid en verbondenheid in de wijk

Het laatste model bestaat uit een aantal ontwerp oplossingen die vanuit eenzelfde probleemdefinitie gevormd zijn. Het richt zich op het feit dat veel lokale voorzieningen en speelplekken aan slecht toegankelijke en slecht verbonden straten liggen. Dit zijn rustige woonstraten die door hun afgelegen ligging onvoldoende toezicht op de speelplekken bieden. Dit toont zich onder andere in de Space Syntax kaarten. Op de volgende pagina zijn de speelplekken aangegeven in het stratenpatroon waarop ook de waarden van respectievelijk de lokale toegankelijkheid en verbondenheid te zien zijn.

##### Enkdwarsstraat

De eerste ontwerp aanbeveling is gericht op het plein aan de Enkdwarsstraat. Op dit moment bestaat er een informele route die over een speelplein loopt. Dit speelplein behoort tot de school die er direct aan ligt. Aan de andere zijde ligt een peuterspeelzaal. Beide voorzieningen zijn in de avonduren gesloten wat er voor zorgt dat er minder toezicht is op de route in de avonduren. Deze heeft niet duidelijk de uitstraling van een doorgaande route door de positie van een aantal hekwerken en speeltoestellen. De discontinuïteit van de route wordt versterkt doordat de materialisatie van de route hetzelfde is als van het plein. Hierdoor is er geen onderscheid in route en plein. Qua uitstraling lijkt het onderdeel uit te maken van het gebied van de school. De discontinuïteit van de routing kan worden opgelost door het speeltoestel te verplaatsen en te kiezen voor een andere materialisatie voor de ondergrond voor deze route. Aan de zijde van de peuterspeelzaal heeft de route een smal profiel waardoor deze de uitstraling heeft van een achterpad. Door een deel van het buitenterrein van de peuterspeelzaal te gebruiken voor de route kan de breedte van de route toenemen met als doel de route ruimer, overzichtelijker en aantrekkelijker te maken. Hierdoor ontstaat er ook ruimte om de route beschikbaar te maken voor fietsers. Om – bij de komst van deze nieuwe langzaam verkeersroute – de veiligheid voor spelende kinderen te waarborgen is een afscheiding langs het buitenterrein benodigd. Een haag kan een aantrekkelijk alternatief zijn voor het huidige hekwerk.



fig. 36 Adelaarsstraat (doodlopend)



fig. 37 Tabakswarsstraat (doodlopend)

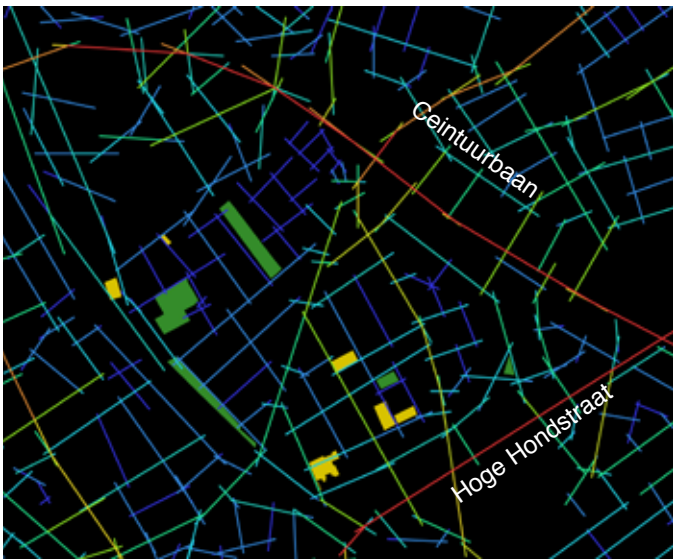


fig. 38 Lokale toegankelijkheid in combinatie met (groene) pleinen



fig. 39 Verbondenheid in combinatie met (groene) pleinen



fig. 40 Enkdwarsstraat bestaande situatie (speelplek of route?) Onduidelijkheid over de route door de obstakels en het smalle profiel.



fig. 41 Ontwerpingsreep: verduidelijking van de route door middel van het verbreden van het profiel, het gebruik van andere materialen en het verplaatsen van het speelobject op de route.

### A.J. Vitringastraat

De tweede situatie bevindt zich aan de A.J. Vitringastraat. Het gaat hier om de groene open ruimten tussen de bouwblokken in. Het groen is in de huidige situatie op te delen in twee zones. Het meest noordelijke deel is recent aangepakt en hier is een aantrekkelijke en overzichtelijke speeltuin gebouwd. Het meer zuidelijk gelegen deel grenst aan de achterzijdes van een groot aantal woningen en is omsloten door een dichte haag van bomen en struiken. Dit zorgt samen met de hoge schuttingen van de achtertuinen voor een onoverzichtelijke situatie. In de huidige situatie kan geen gebruik worden gemaakt van een in potentie aantrekkelijke groene zone, grenzend aan de achtertuinen van vele woningen.

Voor deze situaties zijn verschillende ingrepen mogelijk. De eerst is om een groot deel van de bestaande heesters te verwijderen zodat men vanuit de achtertuin uitkijkt op een overzichtelijk en aantrekkelijk grasveld. Om sociale controle vanuit de aangrenzende woningen ook daadwerkelijk mogelijk te maken, kunnen de hoge schuttingen worden vervangen door lage schuttingen of hagen. Wanneer de bossages weg zijn zal het wellicht ook duidelijker zijn voor bewoners dat er midden in hun wijk een mooie speeltuin ligt.

Een tweede ontwerpaanbeveling is de algehele afsluiting van de open groene ruimte. Door deze ruimte alleen toegankelijk te maken voor de omwonenden, worden ongewenste bezoekers zoveel mogelijk buiten gehouden. De ruimte kan voor de omwonenden dienen als een verlenging van hun tuin in de vorm van een gezamenlijke binnentuin.

Een derde alternatief, een meer ingrijpende interventie, is het realiseren van een rij woningen op het open groene grasveld. Deze woningen zijn georiënteerd op het bestaande speelveld, waardoor extra toezicht ontstaat. Achtertuinen van de toekomstige woningen grenzen in deze situatie aan de achtertuinen van de bestaande woningen. Qua beheerbaarheid kan in deze variant worden gekozen om de achterpaden alleen voor bewoners toegankelijk te maken. Het doodlopend pad dat leidt naar de garageboxen aan de zuidzijde van het park, kan in deze situatie worden afgesloten en alleen toegankelijk worden gemaakt voor huidige en toekomstige bewoners. Hierdoor wordt de sociale veiligheid op deze plek vergroot.



fig. 42a Bestaande situatie van het achterpad met de hoge schuttingen en heesters



fig. 42b Openstellen speelveld, verwijderen van heesters en het installeren van lage schuttingen



fig. 42c Ontwerpvoorstel 2: Afsluiten terrein voor eigen gezamenlijke binnentuin



fig. 42d Ontwerpvoorstel 3: Wonen aan het park

### Enkstraat

De derde situatie bevindt zich bij de Enkstraat. Deze loopt centraal door de wijk in een noord-zuid richting en heeft de potentie de Hoge Hondstraat met de Boxbergerweg te verbinden. De Enkstraat wordt echter in de huidige situatie ter hoogte van de Werkluststraat onderbroken door een plein. Dit plein vormt een blokkade voor het snelverkeer op deze route. De blokkade wordt versterkt door het vele aantal paaltjes dat aanwezig is langs de stoepen. Dit voorkomt dat omwonenden auto's op de stoepen kunnen parkeren.

Wanneer deze straat voor autoverkeer wordt doorgetrokken tot aan de Boxbergerweg, zal de toegankelijkheid van de straat toenemen en zal er meer verkeer langs deze route stromen. Dit zorgt voor een betere menging van bestemmings- en doorgaand verkeer en komt niet alleen de Enkstraat, maar ook het Rode Dorp als geheel ten goede. Op dit moment wordt het Rode Dorp bijna niet bezocht door mensen die er niet wonen of er uitdrukkelijk moeten zijn. Er zijn dan ook relatief weinig mensen op straat en er is geen menging van bewoners en passanten. Het doortrekken van de Enkstraat zorgt dat deze menging er wel komt en levert zo een goede bijdrage aan het verhogen van het aantal 'sociale ogen' op straat en de sociale veiligheid. Ook heeft het doortrekken van de Enkstraat een gunstige invloed op de verbondenheid van de straten in het Rode Dorp. In de analyse was duidelijk geworden dat een groot deel van de straten relatief ver van de hoofdroutes afliggen waardoor ze kwetsbaar zijn voor woninginbraak, bedreiging en vernieling. Vooral in de zijstraten van de Enkstraat komen veel woninginbraken voor. Het doortrekken van de Enkstraat verhoogt de verbondenheid van de straten in het Rode Dorp en maakt met name de nu kwetsbare straten aan de Enkstraat minder kwetsbaar voor criminaliteit. Deze sociale veiligheid kan nog sterker worden ondersteund door de dichte wanden van hoekpanden aan de route te openen door op deze plekken ramen te plaatsen.

Om snelverkeer niet aan te moedigen kan gekozen worden om de huidige materialisatie van klinkers door te zetten in plaats van deze te asfalteren.



fig. 43a Bestaande situatie. Enkstraat loopt dood op het plein.



fig. 43b Enkstraat na ingreep. De straat loopt volledig door tot aan de Boxbergerweg en getracht is dichte plinten te openen door ramen te plaatsen



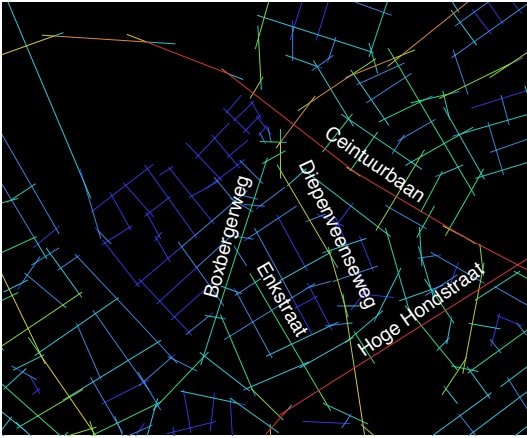


fig. 44a Toegankelijkheid op lokale schaal - Bestaande situatie

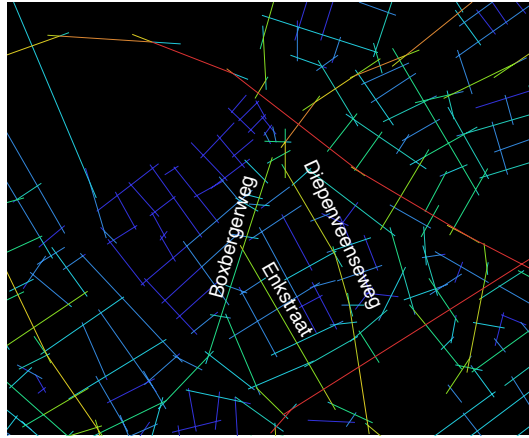


fig. 44b Toegankelijkheid op lokale schaal - De toegankelijkheid van de Boxbergerweg en de Enkstraat worden iets vergroot

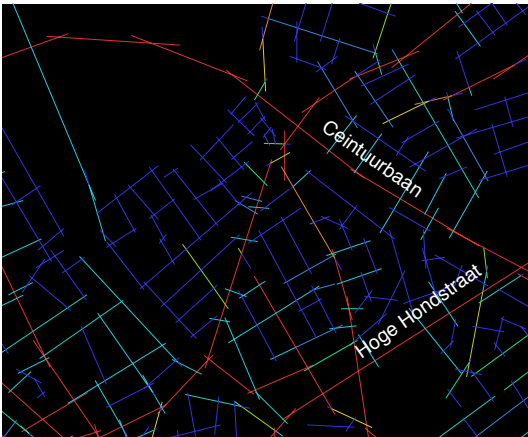


fig. 45a Verbondenheid - Bestaande situatie



fig. 45b Verbondenheid -

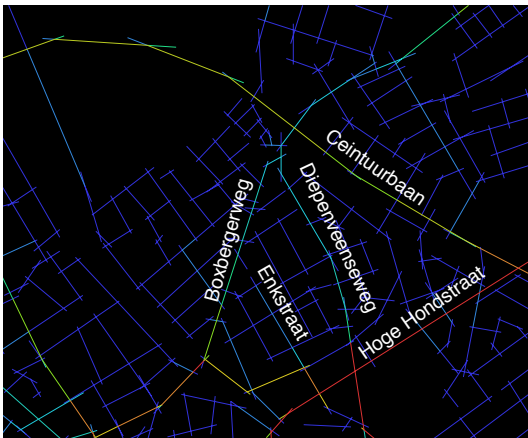


fig. 46a Vitaliteit op stadsschaal, potenties voor voorzieningen - Bestaande situatie



fig. 46b Vitaliteit op stadsschaal, potenties voor voorzieningen - Toename van vitaliteit op de Enkstraat

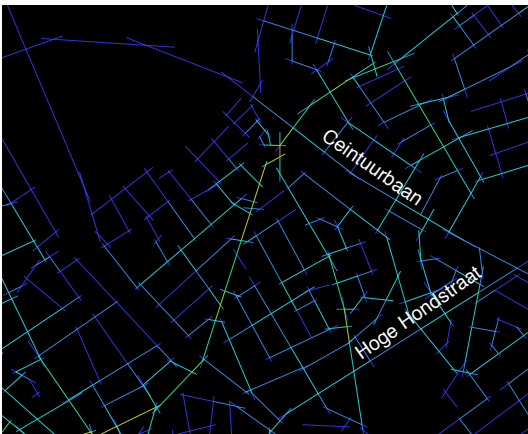


fig. 47a Vitaliteit op lokale schaal, potenties voor een vitaal straatleven - Bestaande situatie

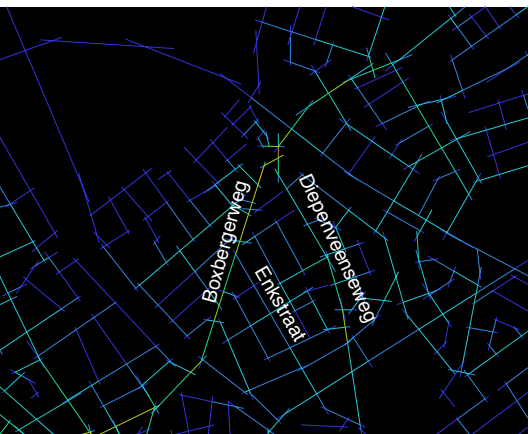


fig. 47b Vitaliteit op lokale schaal, potenties voor een vitaal straatleven

#### Plein tussen de Enkstraat en Adelaarsstraat

Het plein dat zich tussen de Enkstraat en de Adelaarsstraat bevindt heeft de ruimtelijke potenties om als buurtplein/ontmoetingsplaats te fungeren. Op dit moment heeft het plein een vaste en grotendeels stenige inrichting. Deze inrichting stimuleert onvoldoende het samenkomen van buurtbewoner. Door bijvoorbeeld een groene inrichting te geven aan het plein wordt de verblijfskwaliteit van de plek vergroot waardoor deze voor buurtbewoners en passanten attractiever wordt voor actief gebruik. Op het plein kunnen zitmogelijkheden worden geplaatst of ruimte worden gecreëerd. Het zou een goed idee kunnen zijn om dit aan de bewoners over te laten aangezien die op dit moment al vaker voor de eigen woning een stoeltje of bankje plaatsen om met de burens te keuvelen.

De routing langs en over het plein wordt op verschillende manieren geblokkeerd. Langs het plein staan verschillende paaltjes, die hierboven al beschreven zijn als middel om auto's van stoepen te weren. Deze dragen echter niet bij aan het vormen van een heldere routing langs het plein en zouden alleen al vanwege dat doel verwijderd kunnen worden. De huidige hekken rondom het plein blokkeren de mogelijkheid om het plein van meerdere zijdes te betreden en daarmee te kruisen. In de toekomstige inrichting zou het plein aan meerdere zijdes deels opengesteld kunnen worden om zo de mogelijkheid te creëren een diagonale route te kiezen over het plein.

Het transformatorhuisje op de hoek van het plein blokkeert het zicht op het plein vanuit de woningen daarachter. Wanneer het mogelijk is het transformatorhuisje te verwijderen in de toekomst, ontstaan er weer ononderbroken zichtlijnen waardoor natuurlijk toezicht vanuit de woningen weer mogelijk is.

De rand aan de noordzijde van het plein bestaat uit een reeks hoge schuttingen. Deze blokkeren het zicht vanuit de woningen en tuinen. Door op deze plek lage schuttingen te plaatsen kan dit zicht weer worden hersteld. Een andere mogelijke oplossing – nog een stukje verder kijkend in de toekomst– is de plaatsing van een rij nieuwe woningen aan deze zijde met de voorzijden gericht op het plein. Deze laatste variant vormt een sterke bijdrage aan de sociale veiligheid omdat hiermee het toezicht op het plein sterk vergroot wordt.

Routing langs en over het plein wordt geblokkeerd.

Zijkanten aan plein geen zicht vanuit de woningen

Zicht van de woningen, wordt geblokkeerd door transformator huisje



fig. 48 Bestaande situatie - Het plein heeft de potentie een ontmoetingsplek voor de buurt te worden maar de verblijfskwaliteit toont nog een aantal gebreken



fig. 49 Situatie waarin het transformatorhuisje is verwijderd. Zicht vanuit de woningen die hierachter stonden is nu weer gericht op het plein.

Heldere routing



fig. 50 Situatie waarin de routing langs en over het plein toegankelijker is gemaakt. Het plein heeft een aantrekkelijke groene inrichting gekregen. Als laatste maar meeste extreme toevoeging is de ontwikkeling van een rij huizen op de plek waar eerst de dichte schuttingen stonden. Het toezicht op het plein wordt hierdoor vergroot en de sociale veiligheid daarmee ook.

## Literatuurlijst

Luten, I. (red.) (2008), Handboek Veilig Ontwerp en Beheer: Sociale veiligheid in buitenruimten, gebouwen en woningen, Thoth, Bussum

López, M.J.J. (2001), Kennisdomein Woninginbraak, EWC/RCM, Den Haag

López, M.J.J. & A. van Nes (2006), Ruimte, Tijd en Criminaliteit. Onderzoek naar de relatie tussen de ruimtelijke structuur en de omvang en spreiding van criminaliteit in de steden Gouda en Alkmaar, RCM/TU-Delft

van Nes, A. (2005), Burglaries in the burglar's vicinity. In: A. van Nes, editor, Proceedings Space Syntax. 5th International Symposium, Delft.

van Nes, A. en M. López (2012), Het stratenpatroon als veiligheidsindicator. Over de waarde van ruimtelijke modelleringstechnieken voor planvorming in probleemwijken, in: Rooij e.a. (red.), Transformatiestrategieën voor verouderde stadswijken, Techne Press, pg. 157-178

Rueb, L. en A. van Nes, (2009), Spatial behaviour in Dutch dwelling areas. How housing layouts affects its users' behaviour, in Koch, D., Markus, L. and Steen, J (eds.), Proceedings Space Syntax. 7th International Symposium, KTH, Stockholm.

# Bijlagen

## 1. Deelnemers workshops Deventer

### Workshop 1: Presentatie eerste analyses

#### Gemeente Deventer

- Annemiek Oosterwegel – Senior planoloog en behandelend ambtenaar van het pilotproject ‘SVS – Deventer’
- Jens Oolthuis – Ondersteuner, stagiair bij de gemeente Deventer

#### Projectteam Sociaal Veilige Stedenbouw

- Manuel López – RCM-advies
- Akkelies van Nes – Van Nes Stedenbouw
- Laura de Bonth – Urban Synergy
- Charissa Telgt – Stagiaire

### Workshop 2: Aanbevelingen

#### Gemeente Deventer

- Annemiek Oosterwegel – Senior planoloog en behandelend ambtenaar van het pilotproject ‘SVS – Deventer’
- Jens Oolthuis – Ondersteuner, stagiair bij de gemeente Deventer
- Dirk Jan Steenbruggen – Verkeerskundige bij de gemeente Deventer
- Anneriek Hogeterp – Buurtcoach Rode Dorp e.o., bij de gemeente Deventer
- Nicoline de Vries – Senior (beleids-) adviseur ‘Wonen’, bij de gemeente Deventer
- Jan Nakken – Stedenbouwkundige bij de gemeente Deventer
- Marieke Stork – Buurtcoach Voorstad Oost en Rode Dorp en trekker pilot project ‘gebiedsgericht werken Rode Dorp’

#### Woningcorporaties

- Anne Dorien van der Waarde – Wijkconsulent wijk 2 bij Woonbedrijf Ieder1
- Petra Strijker – Wijkconsulent wijk 2 bij Rentree
- Jan Strokappe – Buurtbeheerder Rode Dorp e.o., bij Rentree
- Hans Kollen – Buurtcoach Rode Dorp e.o., bij Ambiq

#### Projectteam Sociaal Veilige Stedenbouw

- Manuel López – RCM-advies
- Akkelies van Nes – Van Nes Stedenbouw
- Laura de Bonth – Urban Synergy
- Dirk Verhagen – Urban Synergy
- Simone Waaijer – Stagiaire

## 2. Sociaal-demografisch profiel

Historisch en stedenbouwkundig zijn Rode Dorp en Driebergen twee aparte buurten. Het CBS duidt deze twee volksbuurten echter aan in als één buurt waardoor het niet mogelijk is per wijk een apart sociaal-demografisch profiel op te stellen. De Oudegoedstraat is daarentegen wel een aparte CBS-wijk.

		Rode Dorp-Driebergen	Oudegoedstraat
Huisvang	Aantal inwoners	2750	1310
	Aantal huishoudens	1310	605
	Aantal woningen	1160	580
Bevolgprofiel	Gemiddelde huishoudgrootte	2,1	2,2
	15-25 jarigen	17%	8%
Uitsluit	Niet-westerse inwoners	32%	8%
Economiciteit	Huurwoningen	65%	41%
	Huish. met laag inkomen	65%	39%
	Huish. op/om soc. minimum	24%	5%
	Niet actieven	33%	17%

Tabel 1. Sociaal-demografisch profiel Rode Dorp-Driebergen en Oudegoedstraat

### Rode Dorp-Driebergen

Rode Dorp-Driebergen laat zich sociaal-demografisch het beste typeren als een volksbuurt met veel relatieve armoede. Er wonen veel eenoudergezinnen en veel jongeren. Dat zorgt voor de nodige problematiek. Eenkwart van de bevolking is van Turkse afkomst. Er zijn relatief veel leerlingen met een taalachterstand. Een aantal leerlingen kampt met aanpassingsproblemen. De doorstroom naar havo/vwo is erg laag. Er vinden verhoudingsgewijs veel vernielingen plaats en bewoners klagen over jongerenoverlast.

Het gebied Rode Dorp-Driebergen telde volgens het CBS in 2011 2750 inwoners die zijn verdeeld over 1310 huishoudens c.q. 1160 woningen. De buurt heeft relatief veel huishoudens met kinderen 35%. Toch is de gemiddelde huishoudgrootte (2,1) niet zeer hoog te noemen. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door de aanwezigheid van relatief veel eenoudergezinnen. Het aantal eenoudergezinnen in Rode Dorp-Driebergen zou volgens opgaven van de gemeente namelijk het hoogst van heel Deventer zijn (wijkanalyse 2010). Al bij al kent de wijk veel jeugdigen. Vooral 20 tot 30 jarigen is sterk vertegenwoordigd. Veel van deze jongeren

veroorzaken af en toe stevige overlast. De wijk telt relatief weinig senioren. Een kwart van de inwoners van Rode Dorp-Driebergen is van Turkse afkomst. Bijna één op de drie inwoners (32%) heeft een niet-westerse achtergrond. In het Rode Dorp en Driebergen wonen percentagewijs 4x meer allochtonen dan het gemiddelde in Deventer (wijkanalyse 2010). Rode Dorp-Driebergen bestaat voor tweederde (65%) uit huurwoningen. De wijk wordt economisch gekenmerkt door door veel relatieve armoede, werkloosheid en uitkeringsafhankelijkheid. Eénderde van de beroepsbevolking (33%) is economisch niet actief. Tweederde van de huishoudens (65%) en iets meer dan de helft van de bewoners (54%) moet rondkomen van een laag inkomen. Eenkwart van de huishoudens (24%) zit op of onder het sociaal minimum. Het gemiddeld besteedbaar inkomen hoort bij het laagste in Deventer. Veel werkenden en niet-werkenden hebben te maken met schuldenproblematiek (wijkanalyse 2010).

#### Oudegoedstraat

Qua inwoneraantal en aantal huishoudens is Oudegoedstraat ongeveer de helft van Rode Dorp-Driebergen. In 2011 stonden er 1.310 inwoners en 605 huishoudens geregistreerd. Net als in Rode Dorp-Driebergen heeft iets meer dan eenderde van de huishoudens in Oudegoedstraat kinderen (34%). Het grote verschil in sociaal-demografische samenstelling zit hem vooral in de etnische samenstelling van de twee wijken. In Rode Dorp-Driebergen is 34% van de bevolking van niet-westerse (voornamelijk Turkse) afkomst. In Oudegoedstraat is het percentage niet-westerse huishoudens 8%. Ook economisch doet Oudegoedstraat het beter. De gemiddelde woningwaarde ligt met 192.000 euro ver boven dat in Rode Dorp-Driebergen en ook zien we dat deze wijk veel meer koopwoningen telt (59% in Oudegoedstraat tegenover 35% in Rode Dorp-Driebergen). Het gemiddeld inkomen per inwoner ligt in Oudegoedstraat 35% hoger dan in Rode Dorp-Driebergen en het aantal niet actieven is met 17% ongeveer de helft. In Oudegoedstraat heeft 39% van de huishoudens een laag inkomen en leeft 5% onder of rond het sociaal minimum. Ook deze cijfers zijn aanzienlijk lager dan in Rode Dorp-Driebergen.

### 3. Criminaliteitsbeeld

Rode Dorp-Driebergen en Oudegoedstraat laten grote verschillen zien voor wat betreft de omvang van veelvoorkomende criminaliteit. Het eerste wat opvalt is het grote verschil in het aantal woninginbraken. In Rode Dorp-Driebergen ligt het slachtofferrisico voor woninginbraak 79% boven het landelijk gemiddelde ruim twee maal hoger dan het gemiddelde van Deventer. Dit terwijl het slachtofferrisico voor hetzelfde delict in Oudegoedstraat ruim onder deze gemiddelden ligt. Ook het relatief hoge aantal vernielingen in met name Rode Dorp-Driebergen is opvallend.

	Vernieling	Diefstal uit auto	Mishandeling	Woninginbraak
<b>Rode Dorp-Driebergen</b>	189,1	58,2	40,0	69,1
<b>Oudegoedstraat</b>	129,8	38,2	38,2	22,9
<b>Landelijk gemiddelde</b>	93,4	56,3	33,4	38,5
<i>Rode Dorp gemiddeld</i>	<i>207</i>	<i>103</i>	<i>120</i>	<i>179</i>
<i>Oudegoedstraat gemiddeld</i>	<i>119</i>	<i>68</i>	<i>114</i>	<i>80</i>

Tabel 2. Aantal incidenten per 10.000 inwoners ten opzichte van het landelijk gemiddelde (CBS 2011)

	Vernieling	Diefstal uit auto	Mishandeling	Woninginbraak
<b>Rode Dorp-Driebergen</b>	189,1	58,2	40,0	69,1
<b>Oudegoedstraat</b>	129,8	38,2	38,2	22,9
<b>Deventer gemiddeld</b>	105,4	59,4	35,9	32,2
<i>Rode Dorp gemiddeld</i>	<i>179</i>	<i>98</i>	<i>113</i>	<i>114</i>
<i>Oudegoedstraat gemiddeld</i>	<i>112</i>	<i>64</i>	<i>107</i>	<i>71</i>

Tabel 3. Aantal incidenten per 10.000 inwoners ten opzichte van het gemiddelde in Deventer (CBS 2011)

Naast de hierboven gepresenteerde CBS-cijfers, hebben we van de gemeente Deventer twee bestanden ontvangen van bij de politie aangegeven misdrijven. Eén bestand bevat gegevens over de jaren 2007 en 2008 en één bestand met de jaren 2010 en 2011. Beide bestanden zijn iets anders opgebouwd, maar bevatten ongeveer dezelfde informatie en zijn dus bruikbaar voor het onderzoek. Conform onze vraag bevatten de bestanden informatie over diefstal, geweld, overlast en vernielingen. De indeling naar delictstypen is daarentegen op sommige punten wel anders in de twee bestanden. Over het jaar 2009 is geen informatie ontvangen. Ook bevat het bestand alleen informatie over wijk 20 (Rode Dorp-Driebergen), terwijl wij in het onderzoek ook naar wijk 21 (Oudegoedstraat) willen kijken.



	2007	2008	2010	2011
<b>Diefstal</b>	238	185	194	180
<b>Geweld</b>	63	59	76	111
<b>Overlast</b>	521	452	108	101
<b>Vernieling</b>	131	87	101	84
<b>Totaal</b>	<b>953</b>	<b>783</b>	<b>479</b>	<b>466</b>

Tabel 4. Delictcategorieën opgesplitst naar jaar

In de bovenstaande tabel zien we een groot verschil in de omvang van overlast voor en na 2009. Bij navraag – tijdens de workshop – werd aangegeven dat dit waarschijnlijk te maken heeft met de andere manier van registreren na 2009.

De nu volgende paragrafen gaan specifiek in op de delictscategorieën vermogenscriminaliteit, geweldscriminaliteit, overlast en vernieling. Daarbij wordt in tabellen de cijfers getoond van alle vier de jaren en een subtotaal van de jaren 2010 en 2011. Dit laatste omdat een zuiver cijfermatige vergelijking van de vier onderzoeksjaren op delictsniveau – door de veranderde registratiewijze – niet altijd mogelijk is.

#### Vermogenscriminaliteit

Ongeveer 40% van de onderzochte delicten betreft vermogenscriminaliteit (diefstal). Vooral fietsdiefstal, woninginbraak en diefstal uit/vanaf personenauto's blijkt veel voor te komen. Deze drie delictstypen vertegenwoordigen samen 66% van alle in Rode Dorp-Driebergen gepleegde vermogenscriminaliteit.

	2007	2008	2010	2011	<u>Totaal</u>	<u>%</u>
<b><u>Diefstal uit personenauto</u></b>	33	33	38	19	57	15,2
<b><u>Diefstal in/uit woning</u></b>	22	12	47	29	76	20,3
<b><u>Diefstal van fiets</u></b> <sup>9</sup>	100	80	48	65	113	30,2
<b><u>Diefstal overig</u></b>	83	60	61	67	128	34,2
<b><u>Totaal</u></b>	<b>238</b>	<b>185</b>	<b>194</b>	<b>180</b>	<b>374</b>	<b>100,0</b>

Tabel 5. Vermogenscriminaliteit in Rode Dorp opgesplitst naar delictstypen

9. In 2007 & 2008 is dit inclusief diefstal brom- en snorfietsen.

### Geweldscriminaliteit

Het grootste deel van de geweldscriminaliteit in Rode Dorp-Driebergen staat sinds 2010 bij de politie geregistreerd als 'ruzie'.

	2007	2008	2010	2011	Totaal	%
<u>Bedreiging</u>	21	25	20	20	40	21,4
<u>Eenvoudige mishandeling</u>	33	32	5	18	23	12,3
<u>Ruzie</u>	--	--	45	62	107	57,2
<u>Overig geweld</u>	9	2	6	11	17	9,1
<b>Totaal</b>	<b>63</b>	<b>59</b>	<b>76</b>	<b>111</b>	<b>187</b>	<b>100,0</b>

Tabel 6. Geweldscriminaliteit in Rode Dorp opgesplitst naar delictstypen

### Overlast

Van alle in Rode Dorp-Driebergen aangegeven gevallen van overlast heeft ongeveer de helft betrekking op overlast gepleegd jongeren en eenkwart op verkeers- of parkeeroverlast.

	2007	2008	2010	2011	Totaal	%
<u>Overlast jeugd</u>	--	--	30	26	56	52,3
<u>Overlast verward/overspannen persoon</u>	--	--	13	10	23	21,5
<u>Verkeers- of parkeeroverlast</u> <sup>10</sup>	67	62	17	11	28	26,2
<b>Totaal</b>	<b>521</b>	<b>452</b>	<b>60</b>	<b>47</b>	<b>107</b>	<b>100</b>

Tabel 7. Overlast in Rode Dorp opgesplitst naar delictstypen

### Vernielingen

Uit de CBS-cijfers kwam al naar voren dat vernielingen relatief veel voorkomen in Rode Dorp-Driebergen. Een relatief hoog percentage (31%) betreft vernieling aan/van personenauto's.

10. In 2007 & 2008 werd verkeersoverlast geregistreerd. In 2010 & 2011 parkeeroverlast.

	2007	2008	2010	2011	<u>Totaal</u>	%
<u>Openl. geweldpleging tegen goederen</u>	--	--	0	2	2	1,1
<u>vandalisme/baldadigheid</u>	--	--	14	10	24	13,0
<u>vernieling overige objecten</u>	--	--	47	36	83	44,9
<u>vernieling van/aan auto</u>	--	--	32	26	58	31,4
<u>vernieling van/aan openbaar gebouw</u>	--	--	7	8	15	8,1
<u>vernieling van/aan openb vervoer/abri</u>	--	--	1	2	3	1,6
<u>Totaal</u>	<b>131</b>	<b>87</b>	<b>101</b>	<b>84</b>	<b>185</b>	<b>100,0</b>

Tabel 8. Vernielingen in Rode Dorp opgesplitst naar delictstypen