

Sociaal Veilige Stedenbouw

**De ruimtelijke potenties van de
Eindhovense buurten
Vaartbroek en Eckart**



april 2013

colofon

Sociaal Veilige Stedenbouw –
De ruimtelijke potenties van de Eindhovense buurten Vaartbroek en Eckart

april 2013

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 | – Urban Synergy |
| Simone Waaijer | – Urban Synergy |

© RCM-advies / Van Nes Stedenbouw / Urban Synergy



**VAN NES
STEDENBOUW**

**urban
synergy**

Inhoudsopgave

blz

| | |
|---|----|
| Inleiding | 5 |
| 1. Achtergrond | 9 |
| 1.1 Probleemstelling en onderzoeksvraag | 9 |
| 1.2 Projectaanpak | 10 |
| 1.3 Methode | 10 |
| 1.3.1 Sociaal Veilige Stedenbouw | 10 |
| 1.3.2 Space Syntax methode | 11 |
| 1.4 Uitkomsten voorgaand landelijk onderzoek en pilots | 15 |
| 2. Vaartbroek en Eckart | 20 |
| 2.1 Inleiding | 20 |
| 2.2 De opgave | 21 |
| 2.3 Ruimtelijke analyse | 22 |
| 2.4 De relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid | 31 |
| 2.5 Aanbevelingen | 34 |
| 2.5.1 Vraag van de gemeente | 34 |
| 2.5.2 Fietspaden | 34 |
| 2.5.3 Hoogspanningsmastzone | 44 |
| 2.5.4 Winkelcentra | 48 |
| 2.5.5 Garageboxen | 60 |
| Literatuurlijst | 68 |
| Bijlagen | 70 |
| 1. Deelnemers workshops | 70 |
| 2. Sociaal demografisch profiel | 71 |
| 3. Criminaliteitsbeeld | 71 |

Inleiding

De buurten Vaartbroek en Eckart zijn een goed voorbeeld van modernistische stedenbouw. In die zin lijkt de Eindhovense wijk op Kanaleneiland die binnen dit project ook een pilot vormt. Zowel Kanaleneiland als Vaartbroek-Eckart zijn gebouwd volgens de wijkgedachte waarbij de woonwijk als dorp en het gezin als hoeksteen werd gezien. Wonen, werken en recreëren werden in aparte zones binnen de wijk ondergebracht. Er zijn natuurlijk ook grote verschillen tussen de twee wijken. Stedenbouwkundig gezien is het grootste verschil wellicht het gegeven dat de stratenstructuur in Kanaleneiland volgens een grid is aangelegd, terwijl Vaartbroek-Eckart een duidelijke boomstructuur laat zien. Een strakke hiërarchie in de stratenstructuur, functiescheiding en de toepassing van bouwstempels zijn echter zaken die kenmerkend zijn voor de wijkgedachte en zijn zowel in Kanaleneiland als Vaartbroek-Eckart terug te vinden.

Het grote probleem met de wijkgedachte is dat het uitgangspunt van het gezin als hoeksteen van de samenleving verouderd is. Ook in Vaartbroek-Eckart is dit merkbaar. De huishoudens in deze wijk kennen nu een andere samenstelling dan wanneer de wijk werd gebouwd en zijn vooral veel kleiner geworden. Traditioneel bestond het huishouden uit een man, een vrouw en 2-4 kinderen. Nu tref je in de wijk veel kleine (eenouder)gezinnen, samenwonenden en alleenstaanden aan. Ook het stratenpatroon en de inrichting van de openbare ruimte in Vaartbroek-Eckart is voor een deel nog geënt op de wijkgedachte en de gedragingen van mensen in de jaren zeventig. Elke wijk herbergde in die tijd zijn eigen voorzieningen waaronder scholen, buurthuizen, kerken en winkelcentra. De kerk in Vaartbroek heeft geen functie meer en het buurthuis (voormalig VTA de Landing) is nu ook gesloten. De school in dit gebied is dicht na 16.00 uur en er staat een groot hek omheen. Na 18.00 uur zijn de winkels dicht en er is slechts beperkt zicht op de parkeerplaats bij de entree van Vaartbroek. Deze ontwikkelingen zijn ongunstig voor de sociale veiligheid in Vaartbroek. In Eckart zien we een vergelijkbare situatie rondom het winkelcentrum. Een aantal voorzieningen in de directe omgeving is inmiddels gesloten. De sociale cohesie en betrokkenheid zijn afgenomen. Er wordt daardoor minder snel gereageerd wanneer anderen over de schreef gaan en het is op veel plekken onduidelijk wie zich verantwoordelijk voelt voor de openbare ruimte als de duisternis is ingevallen.

Door het Amandelpark loopt een wandelpad van Noord naar Zuid. Tweemaal daags komen hier ruim 100 ROC-studenten per fiets overheen. Ook overdag wordt hier door bewoners zelf over gefietst. De gemeente buigt zich over de vraag of er een fietspad aangelegd moet worden door het Amandelpark.

De problemen met sociale veiligheid vallen mee. Er was in Vaartbroek-Eckart een probleem met jongerenoverlast, maar dat is nu flink afgenomen. Ook andere vormen van sociale onveiligheid nemen af wat te maken kan hebben met de gezamenlijke aanpak die de gemeente, politie, corporaties, bewonersorganisaties en andere partijen volgen om de leefbaarheid in de wijk te vergroten. Toch zijn er nog vraagstukken die een antwoord behoeven. Het aantal woninginbraken in Vaartbroek-Eckart is en blijft onveranderd hoog. De wijk telt een groot aantal garageboxen die vaak in clusters bij elkaar liggen en voor een belangrijk deel ongebruikt zijn. De ruimtelijke inpassing van de twee winkelcentra en de zichtbaarheid in het Amandelpark en de hoogspanningsmastzone behoeven herziening. Er zijn plannen voor een snelfietspad door de buurten wat een positieve bijdrage kan leveren aan de toegankelijkheid en sociale veiligheid van de wijk. Al deze vraagstukken hebben een ruimtelijk component waar we in deze rapportage aandacht aan besteden.



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.^[1] 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^[2], 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.^[3]

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. De Eindhovense wijk Vaartbroek-Eckart is één 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), Shu (2000), Hillier & Sahbaz (2005), López (2005), Van Nes (2005) en López & Van Nes (2006).

1.2 Projectaanpak

De studies en advisering in de wijk Vaartbroek-Eckart 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 begin 2013.

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 Vaartbroek-Eckart 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 Vaartbroek-Eckart 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 acht verschillende pilotwijken^[4] 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.

4. Het betreft hier acht 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.

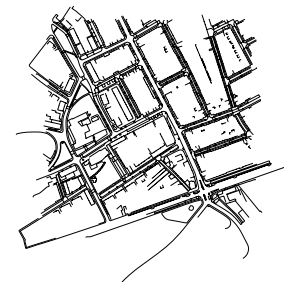
1.3.2 Space Syntax methode

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.

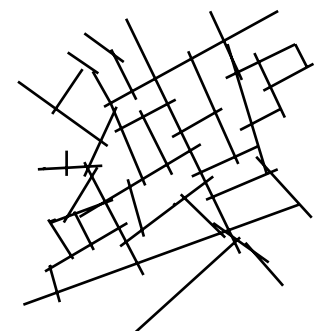
Aan de University College London in Groot Brittannië is een ruimtelijke analysemethode ontwikkeld, die inzicht biedt in de relatie tussen de ruimtelijke eigenschappen van de gebouwde omgeving en menselijk gedrag. De methode is gebaseerd op onderzoek naar het verband tussen verschillende soorten stratenpatronen 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 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.

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 op andere manieren bepaald. In de volgende paragraaf worden deze variabelen verder toegelicht.



Bestaand stratenpatroon



Systematisch in kaart brengen van het stratenpatroon in lineaire vormen

fig. 1 Methode Space Syntax

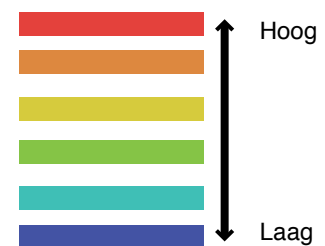


fig. 2 Waarden Space Syntax



fig. 3 Voorbeeld Space Syntax kaart 'Toegankelijkheid'

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.^[5] 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 groot 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).

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.^[6] 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 groot 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).

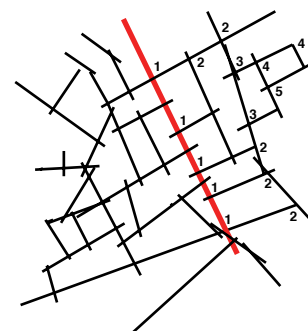


fig. 4 Verbondenheid

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 of. 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 toegankelijk 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.

Verbondenheid

Verbondenheid gaat over de structuur van het stratennetwerk. De straten die in 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.

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 entrees 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 Vaartbroek en Eckart.

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 inrichting gerelateerde variabelen (zichtbaarheid en identiteit).^[7] 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 inrichting gerelateerde 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 occur in different types of space', concludeerde ook al Alford (1996, pg. 64) 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.

7. Dit is overigens iets dat ook al in een eerdere studie (López & Van Nes 2006) naar voren is gekomen.

De ruimtelijke condities waarin criminaliteit gedijt is niet voor alle delictsvormen 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 in 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. Vaartbroek en Eckart

2.1 Inleiding

De buurten Vaartbroek en Eckart vormen de Eindhovense pilot binnen dit project. De twee buurten zijn onderdeel van de wijk Dommelbeemd en liggen naast elkaar. Beide buurten vertonen een sterke gelijkenis voor wat betreft bevolkingssamenstelling, bebouwing en problematiek. Een gezamenlijke aanpak van Eckart en Vaartbroek ligt voor de gemeente dan ook voor de hand.

Zowel Vaartbroek als Eckart zijn voor het grootste deel gebouwd in de jaren zeventig en tellen veel grondgebonden woningen en veel voorzieningen. Beide buurten hebben een eigen winkelcentrum, basisscholen en verschillende parken. Vooral in Eckart zijn veel voorzieningen voor senioren ontwikkeld. Ook voor wat betreft de bevolkingssamenstelling zijn de twee buurten vergelijkbaar.^[8] Op 1 januari 2011 telde Vaartbroek 2.580 huishoudens en 5.200 bewoners. Eckart is iets kleiner en telde op dezelfde datum 2.095 huishoudens en 4.300 bewoners. In beide buurten geldt dat er veel huishoudens met kinderen (29%) en veel eenoudergezinnen wonen. Veel inwoners zijn boven de 55 jaar. Het percentage jongeren tussen de 15-25 jaar (respectievelijk 11% en 12%) is niet zeer hoog, maar zal de komende jaren naar verwachting wel toenemen. Een kwart van de inwoners is van niet-westerse afkomst. De meeste inwoners van Vaartbroek en Eckart hebben het niet breed ook al valt het aantal huishoudens onder of rond het sociaal minimum (vergeleken met enkele andere pilots) nog relatief mee (respectievelijk 13% en 11%). Iets meer dan de helft van de huishoudens ontvangt een laag inkomen. Zo'n 30% van de bevolking is economisch niet actief.

Vaartbroek en Eckart zijn niet te typeren als sociaal onveilige buurten (zie ook het kopje 'Sociale veiligheid'). Er komen wel veel woninginbraken voor. Het risico op mishandeling en diefstal uit auto's ligt in deze twee buurten echter duidelijk onder het Eindhovense gemiddelde. Toch is de gemeente niet tevreden met de leefbaarheid in beide buurten. De twee buurten hebben in potentie verschillende kwaliteiten. Er is een goede woningvoorraad en de ontsluiting met de rest van de stad voor zowel voetgangers, fietsers, OV-gebruikers en personenauto's is goed. Het probleem is echter dat deze potentiële kwaliteiten onvoldoende zichtbaar zijn.

De gemeente Eindhoven doet veel om de leefbaarheid in Vaartbroek en Eckart te verhogen. Dit doen ze met behulp van de methode Ontwikkelend Beheren, waarmee Vaartbroek-Eckart landelijk een voortrekkersrol vervult. Voor beide buurten is een buurtcontract opgesteld. Dit contract is samen met bewoners opgesteld en geeft aan wat elke organisatie waar en wanneer gaat doen om de



fig. 5 Plattegrond Vaartbroek en Eckart



fig. 6 Voorzieningen

8. Zie bijlage 2

leefbaarheid in de buurt te vergroten. Op deze manier probeert de gemeente bewoners te mobiliseren en hen daadwerkelijk invloed te geven op de plannen voor veranderingen in hun buurt.

2.2 De opgave

Zowel in Vaartbroek als in Eckart is de laatste jaren veel geïnvesteerd om de buurt op orde te krijgen. Daarnaast zijn er diverse plannen in ontwikkeling die onder meer betrekking hebben op het aanleggen van een snelfietspad door de buurten en door of langs het Amandelpark, herinrichting van de Mercuriuslaan en de aanpak van de in onbruik geraakte garageboxen. De gemeente wil weten wat in ruimtelijk opzicht de sterke en zwakke punten van Vaartbroek en Eckart zijn en waar concrete verbetermogelijkheden liggen.

2.3 Ruimtelijke analyse

Vaartbroek en Eckart scoren goed voor wat betreft toegankelijkheid, verbondenheid en vitaliteit. Vooral de ruimtelijke potenties voor vitaal straatleven, voor lokale bedrijvigheid en voorzieningen zijn opmerkelijk hoog. Qua zichtbaarheid komt een minder positief beeld naar voren en ook voor wat betreft de identiteit zijn er nog mogelijkheden tot verbetering.

2.3.1. Toegankelijkheid

De toegankelijkheid van Vaartbroek-Eckart op stadsniveau is gemiddeld. De wijk ligt op ca. 3 kilometer afstand van de A50 (gerekend vanuit het midden van de wijk) en heeft een paar goed toegankelijke wegen rondom de wijk (de John F. Kennedylaan, Sterrenlaan en Kometenlaan) die de wijk bereikbaar maken vanuit de rest van de stad. De Airbornelaan ontsluit de wijk in oost-westelijke richting en vormt de scheiding tussen de buurten Vaartbroek en Eckart. De Mercuriuslaan takt goed aan op de ontsluitingswegen en loopt dwars door Eckart, waardoor Eckart als geheel op stedelijk niveau iets beter toegankelijk is dan Vaartbroek. Het netwerk voor langzaam verkeer takt in Eckart goed aan op de Mercuriuslaan waardoor deze buurt op stadsniveau goed toegankelijk is voor fietsers en voetgangers.

Ook voor wat betreft de lokale toegankelijkheid valt op dat de hoofdroutes om de wijk en tussen de twee buurten lopen. De John F. Kennedylaan en Airbornelaan zijn op lokaal niveau zeer toegankelijk. De Mercuriuslaan, Peterselieweg en Sterrenlaan scoren iets lager maar zijn nog steeds goed toegankelijk. De overige straten zijn te karakteriseren als rustige (minder toegankelijke) woonstraten.



fig. 7 Ontsluiting van de wijk

2.3.2 Verbondenheid

De analyse van verbondenheid laat zien dat de hoofdroutes van Vaartbroek-Eckart zowel om als door de wijk lopen. Buiten de wijk zijn het de John F. Kennedylaan en Sterrenlaan die duidelijk als hoofdroutes kunnen worden aangemerkt. In de wijk zelf fungeren de Mercuriuslaan, Airbornelaan, De Stouthuvel, Tarwelaan en Vaartbroek als hoofdstraten die gezamenlijk een boomstructuur vormen met direct daaraan gelegen zijstraten en iets dieper gelegen woonerven. De meeste van deze iets dieper gelegen woonerven kwamen bij de toegankelijkheidsanalyse ook al naar voren als rustige straten die door hun ligging minder publiek trekken. Doordat deze straten ook wat verder van de hoofdroutes afliggen (op een topologische diepte van 3 en 4), zijn ze gevoeliger voor woninginbraak, bedreiging en vernieling.

Wanneer de wandel- en fietspaden in de analyse worden meegenomen, wordt duidelijk dat de paden in zowel het Amandelpark als in het centrale park in Eckart goed met de hoofdroutes verbonden zijn.

2.3.3 Vitaliteit

Figuur 10a laat de vitaliteit van de straten zien op stadsschaal. Deze toont de ruimtelijke potenties voor voorzieningen en lokale bedrijvigheid. Vooral het westelijk deel van de Airbornelaan en de Suikerpeerstraat komen sterk uit deze analyse naar voren. Op deze plek ligt het winkelcentrum Vaartbroek die dan ook – ruimtelijk gezien – op een gunstige plek ligt. Ook De Stouthuvel, Tarwelaan en Vaartbroek hebben hoge waarden voor wat betreft de ruimtelijke potenties voor voorzieningen en lokale bedrijvigheid. De ruimtelijke potenties bij winkelcentrum Eckart zijn beduidend lager. De Firmamentlaan, welke direct zuidelijk van het winkelcentrum ligt, komt hier het beste naar voren.

Van alle binnen dit project geanalyseerde pilotwijken, laat Vaartbroek-Eckart de beste ruimtelijke potenties voor een vitaal straatleven zien. Deze potenties liggen vooral in Vaartbroek, de Mirabelweg, Stouthuvel, Suikerpeerstraat, Tarwelaan, Peterselielaan, Planetenlaan, alsmede in de straten rondom winkelcentrum Vaartbroek. Echter ook de straten die hier direct aan verbonden zijn krijgen hoge scores waardoor ook hier de ruimtelijke potenties voor een vitaal straatleven ruim aanwezig zijn. Wanneer ook de straten en paden voor langzaam verkeer worden meegenomen en in een kaart worden gevisualiseerd (zie figuur 10c), dan zien we zowel in Vaartbroek als Eckart een groot en dicht geweven netwerk van straten met een hoog ruimtelijk potentieel voor een vitaal straatleven. Een mogelijk toekomstig fietspad door het Amandelpark verhoogt deze potenties en zal naar verwachting de levendigheid in het park verder versterken.

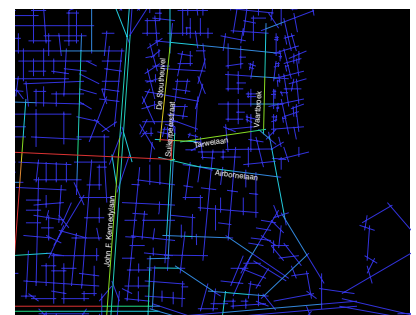


fig. 10a Vitaliteit stadsschaal - autoverkeer. Rode, gele en groene lijnen: potenties voor voorzieningen

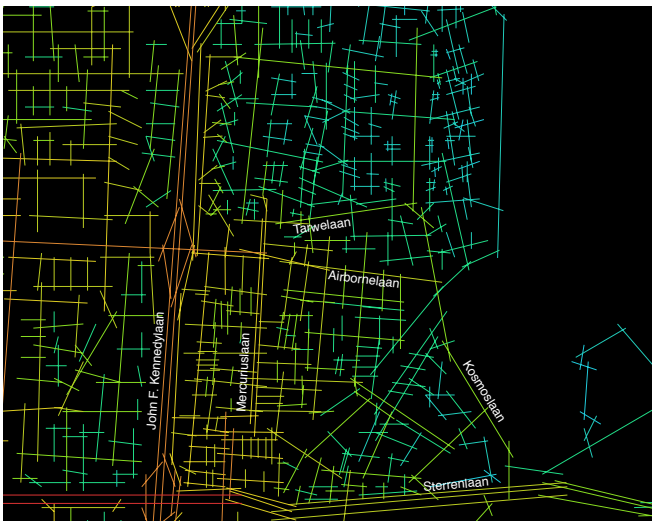


fig. 8a Toegankelijkheid op stadsschaal - auto+langzaamverkeer
Eckart is relatief goed verbonden met het stadscentrum



fig. 8b Toegankelijkheid op wijksschaal - langzaamverkeer
Lokaal toegankelijke routes lopen om de wijk

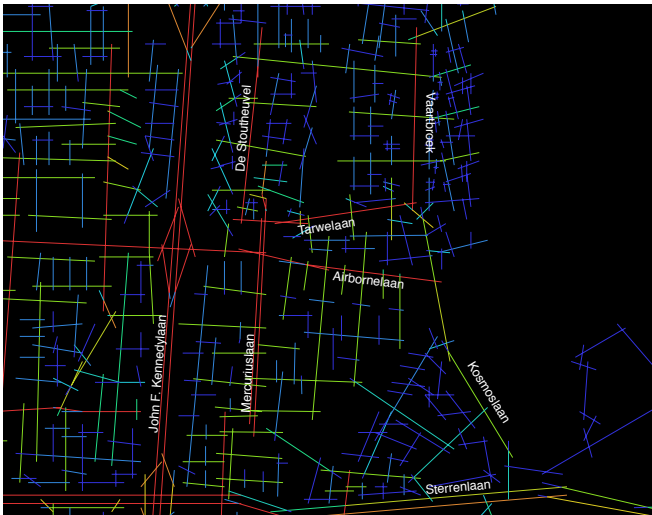


fig. 9a Verbondenheid - autoverkeer



fig. 9b Verbondenheid - langzaamverkeer

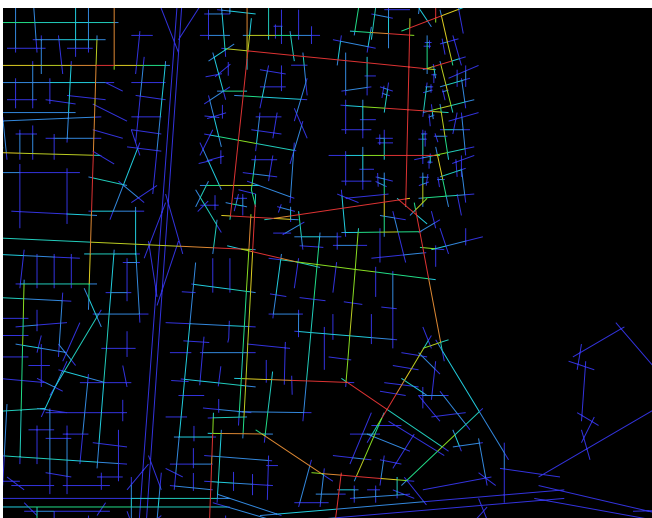


fig. 10b Vitaliteit lokale schaal - autoverkeer.
Rode, gele en groene lijnen: potenties voor vitaal straatleven

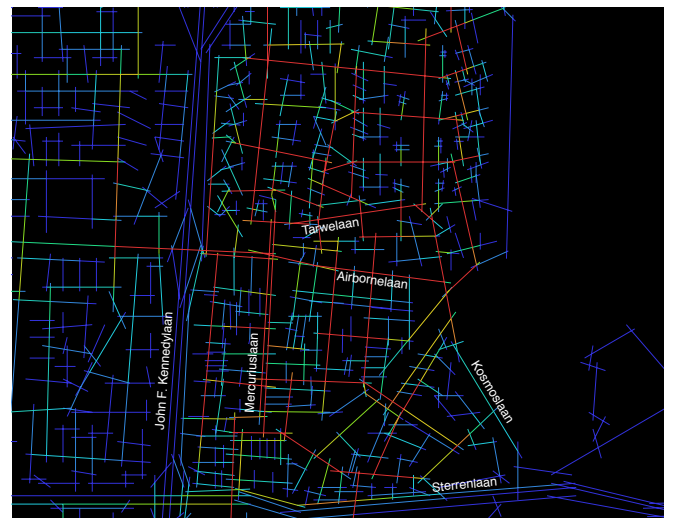


fig. 10c Vitaliteit lokale schaal - autoverkeer en langzaamverkeer.
Rode, gele en groene lijnen: potenties voor vitaal straatleven

In het landelijk onderzoek is gebleken dat woonwijken met centraal gelegen (hoofd)straten die ruimtelijke potenties voor zowel lokale bedrijvigheid als een vitaal straatleven hebben de beste troeven in handen hebben om criminaliteit en overlast beter beheersbaar te maken (zie paragraaf 1.4). Dit zijn immers de wijken waar een gemengd publiek in voldoende omvang aanwezig is en zich voldoende betrokken bij de omgeving voelt om daar natuurlijk toezicht op uit te oefenen. Het westelijk deel van de Airbornelaan, de Suikerpeerstraat, Vaartbroek, Tarwelaan en de Mercuriuslaan zijn straten waar de ruimtelijke potenties voor een vitaal straatleven en lokale bedrijvigheid samenvallen. Dit zijn tevens straten die in de verbondenheidsanalyse naar voren kwamen als hoofdstraten.

2.3.4 Zichtbaarheid

In het voorgaande is duidelijk geworden dat de ruimtelijke structuur van Vaartbroek-Eckart qua toegankelijkheid, verbondenheid en vitaliteit in orde is. Ten aanzien van het criterium zichtbaarheid is het beeld echter minder gunstig.

Afbeelding 12a laat zien aan welke kant de woningen in Vaartbroek-Eckart hun entrees hebben en waar er blinde gevels zijn. Uit deze figuur wordt duidelijk dat veel van de losstaande woonblokken in Vaartbroek-Eckart aan alle vier de zijden blinde gevels hebben waardoor sociale controle vanuit deze woningen op de openbare ruimte minimaal zal zijn. Ook laat de afbeelding zien dat bijna alle woonblokken aan de westrand van zowel Vaartbroek als Eckart op de begane grond blinde gevels bevatten. Dit zijn vaak woonblokken aan de westrand van zowel Vaartbroek als Eckart op de begane grond blinde gevels bevatten. Dit zijn vaak woonblokken die op het begane grond niveau veelal uit garages bestaan. Het Amandelpark wordt aan beide kanten geflankeerd door woningen die of met de zijkant of met een blinde gevel naar het park staan gericht. Ook de lage portiekflats in de Plutostraat zijn grotendeels uitgevoerd met blinde plinten op de begane grond.

Afbeelding 12b toont een plattegrond van Vaartbroek-Eckart met daarop aangegeven de zichtbaarheid vanuit (de begane grond van) de woningen en het zicht vanuit eventuele in de openbare ruimte aanwezige voetgangers. Deze afbeelding laat zien dat het zicht in een groot deel van de wijk goed is, maar er zijn ook plekken waar dat niet het geval is. De westrand, groene parkzones, de hoogspanningsmastzone en zones rondom publieke voorzieningen zijn slecht zichtbaar. Vooral de flats aan de westzijde van de wijk bieden geen zicht op de openbare ruimte en dat is ter plekke ook heel goed merkbaar. De flats vormen een belemmering voor het zicht van wijkbewoners op de groene grenszone die hierachter ligt.



fig.11 Visuele barrières in de wijk



fig. 12a Zichtbaarheid en entrees:

Veelal losstaande woonblokken waarvan alle vier de zijden blinde plinten bevatten. Bijna alle woonblokken aan de westrand van beide wijken bevatten blinde gevels op de begane grond.



fig. 12b Zichtbaarheid vanuit woningen op openbare ruimte

Een groot deel van de wijk is goed zichtbaar. De zichtbaarheid in de westrand, groene parkzones en zones rondom publieke voorzieningen is onvoldoende. Vooral vanuit de flats aan de westzijde is geen zicht op de openbare ruimte.

In figuur 12b zijn de visuele obstakels in de wijk aangegeven. Ook deze zijn in Vaartbroek-Eckart ruimschoots aanwezig en vormen een extra belasting voor de zichtbaarheid. De obstakels die het zicht blokkeren zijn met name bossages bij de vrijstaande woningen aan de oostkant en bossages langs en in de twee schuine groenzones in de wijk. Deze blokkeren het zicht op en vanuit de woningen zodat de mogelijkheid tot sociale controle wordt beperkt. De westelijke rand en het centrale park in Vaartbroek zijn vrij van visuele obstakels, maar hier wordt de zichtbaarheid beperkt door de blinde gevels in de plinten.

2.3.5 Identiteit

Voor wat betreft de identiteit laat Vaartbroek-Eckart een gemengd beeld zien. Op sommige punten – zoals het woningaanbod, de hoeveelheid groen en de omvang van het winkelaanbod – scoren de twee buurten goed. Er zijn echter ook punten en vooral plekken die onvoldoende of zelfs ruim onvoldoende scoren voor wat betreft hun bijdrage aan de identiteit. Te denken valt hier aan de gebruikswaarde van het groen in Eckart (onder meer in de hoogspanningszone), de situatie rondom de vele garageboxen en de vele stukken 'niemandsland'. Wat dit betreft, is er verbetering mogelijk (zie ook paragraaf 2.5 'Aanbevelingen').

Bebouwing

De wijk heeft een ruime en brede woningvoorraad met veel verschillende woningtypen (zie figuur 14) in diverse prijsklassen. Er is veel laagbouw, maar ook vierlaags gestapelde bouw en hoogbouw appartementen. De wijk telt veel rijtjeswoningen. Er is echter ook een ruime hoeveelheid twee-onder-een-kap en (semi-)vrijstaande woningen. De vrijstaande woningen zijn ontwikkeld aan de oostrand van Vaartbroek, de twee-onder-een-kap liggen aan de westzijde. De westelijke randen van zowel Vaartbroek als Eckart worden gekenmerkt door een groot aantal portiekflats. Ook bij de twee winkelcentra en bij het Amandelpark (de Amandelpoort) is hoogbouw te vinden. Er zijn koopwoningen, maar het merendeel valt in de sociale huursector. De koopwoningen liggen voornamelijk aan de buitenrand, terwijl de huurwoningen in het hart van de wijk liggen rondom het Amandelpark. Eckart telt iets meer huurwoningen (72%) dan Vaartbroek (66%).

Vaartbroek en Eckart hebben beiden beeldbepalende iconen. In Eckart tref je de bejaardenflats, de waterpartijen, de hoogspanningsmasten en de zorginstellingen. In Vaartbroek zijn het met name het winkelcentrum, het Amandelpark en de Amandelpoort die het meest beeldbepalend zijn.

Op veel plekken kom je groepen garageboxen tegen. Soms bestaan deze uit enkele rijen, maar ze komen ook in grootschalige clusters voor. De garageboxen staan vaak aan de kopse kant van woningen en vormen in de regel dode plekken in de wijk. Zeker als de garageboxen als clusters bij elkaar staan ontstaan stenige



fig. 13a Bossages Eckart



fig. 13b Blinde plinten - Amandelpark



fig. 13c Rijteswoning Vaartbroek



fig. 13d Vrijstaande woningen -
ostrand Vaartbroek



fig. 13e Portiekflats -
westrand Eckart



fig. 13f Beeldbepalend icoon
Vaartbroek



Legenda

- vrijstaande woningen/ 2-onder-1 kap
- Rijteswoning
- Portiek flat
- Gallerij flat
- Publieke gebouwen

fig. 14 Bebouwingstypologie

en rommelige ruimten met een lage attractiviteitswaarde. Ze liggen in de regel buiten het zicht van woningen en passanten. Het zijn dan stukjes niemandsland waar slechts enkele mensen iets te zoeken hebben.

Voorzieningen

Conform de wijkgedachte beschikken Vaartbroek en Eckart over een groot aantal voorzieningen. Beide buurten beschikken dan ook over een eigen winkelcentrum, basisscholen, gezondheidscentra, jongeren- en ouderencentra.

Winkelcentrum Vaartbroek heeft aan de zuid- en westzijde een open oriëntatie naar de wijk en heeft kwalitatief een redelijk goede uitstraling. De oostzijde, de inwaarts gelegen parkeerterreinen en de achterkant van het winkelcentrum hebben echter duidelijk minder kwaliteit. Het winkelcentrum heeft een redelijk goed winkelaanbod en heeft in 2004 een renovatie ondergaan waarbij onder andere een tweede supermarkt is toegevoegd. Het parkeerterrein in de cul-de-sac aan de westkant (Kruidenhof) heeft aan alle kanten gesloten plinten en biedt een troosteloze indruk. Aan de noordkant is het winkelcentrum minder uitnodigend en vind je winkels met een mindere kwalitatieve uitstraling. Het centrale pleintje in het winkelcentrum heeft een matige tot redelijke verblijfskwaliteit dat negatief wordt beïnvloed door o.a. de inactieve plinten van de zijkant van de Lidl en de ingang van de portiekflat. De noordoostelijke hoek van het winkelcentrum aan de Wijnpeerstraat oogt als een achterzijde door de vele dichte plinten. Dit gevoel wordt versterkt door het gebrek aan programma en de aanwezigheid van de garageboxen en afvalcontainers. Opvallend is de graffiti-tekening op de garageboxen, waarmee een poging is gedaan het gebied een aantrekkelijke uitstraling te geven. Het draagt echter niet bij aan vergroting van de zichtbaarheid in het gebied.

Aan en om winkelcentrum Vaartbroek liggen nog enkele andere voorzieningen zoals een lagere school, een kerkgebouw en Artspace Flipside. De kerk is niet langer in gebruik en is wat betreft de ligging in het ruimtelijke patroon, goede toegankelijkheid en vitaliteit, een perfecte locatie voor het ontwikkelen van nieuwe voorzieningen. De inrichting van de locatie zorgt er echter voor dat de bebouwing zich totaal afkeert van de doorgaande route.

Het Amandelpark ligt centraal in Vaartbroek. Het park is netjes en bevat verschillende speeltoestellen voor verschillende leeftijdscategorieën. Aan de zuidkant van het Amandelpark ligt het appartementencomplex De Amandelpoort. Deze is aan de voorkant mooi vormgegeven en de entrees liggen centraal. Het parkeerterrein aan de achterkant is aanzienlijk minder fraai dan de voorkant van het gebouw. De Amandelpoort heeft hier grotendeels geen woningen in de plint zoals aan de voorzijde zodat toezicht ontbreekt. Het aangrenzende gebied is

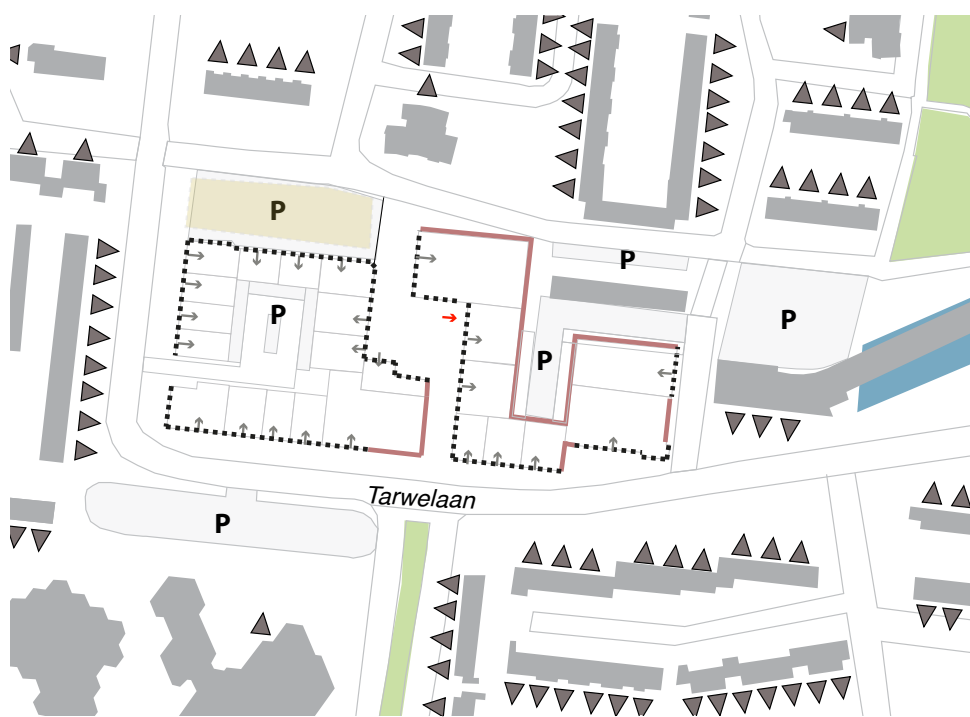


fig. 15 Winkelcentrum Vaartbroek, oriëntatie woningen en winkels



achterterreinen



geen zicht vanuit woningen



gesloten plinten

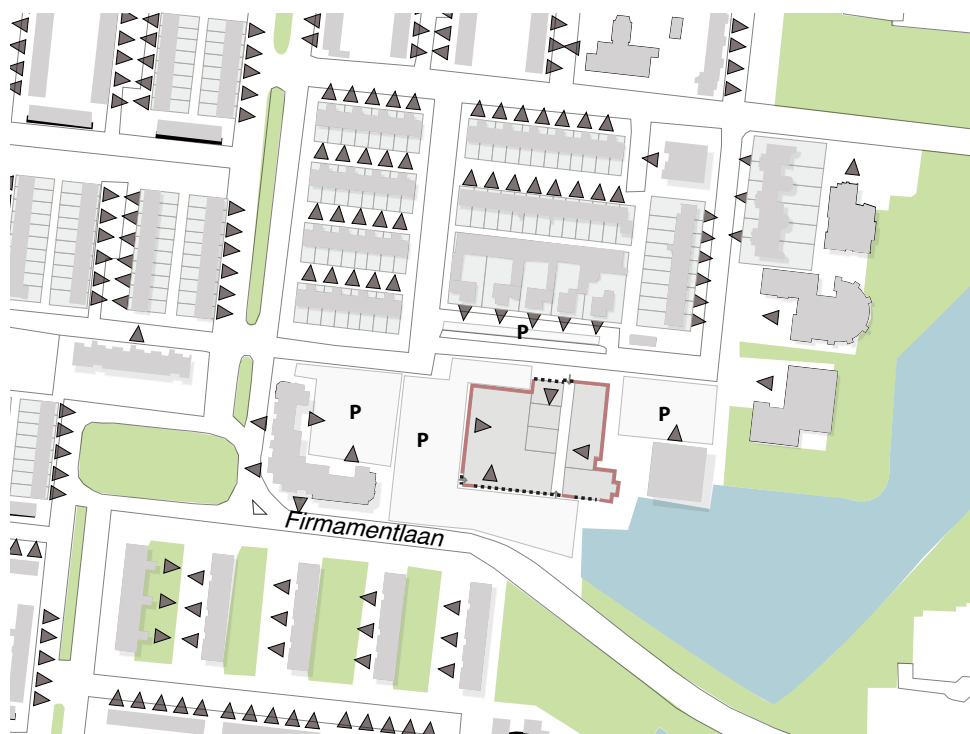


fig. 16 Winkelcentrum Eckart, oriëntatie woningen en winkels

LEGENDA

----- transparante gevel
 — gesloten gevel

P parkeren
 ► oriëntatie entree



dichte plinten



uitzicht op achterkanten



geen zicht vanuit aangrenzende bebouwing

de weinig attractieve achterzijde van het winkelcentrum met blinde plinten en garageboxen. Ook 'onder' de poort sta je als kwaadwillende beschut en redelijk uit het zicht onder de onderdoorgang.

Winkelcentrum Eckart is erg in zichzelf gekeerd. Het winkelcentrum heeft een zeer matige uitstraling en wordt omgeven door anonieme parkeerterreinen waar onvoldoende sociale controle op is. Mensen kunnen hier (maar ook in het niet al te ver gelegen winkelcentrum Vaartbroek) wel goed terecht voor hun dagelijkse boodschappen. Winkelcentrum Eckart ligt net als winkelcentrum Vaartbroek in een zone van meerdere voorzieningen.

Goede horeca ontbreekt in Vaartbroek-Eckart. Wel zie je in beide winkelcentra snackbars. In de rest van de wijk kom je weinig bedrijvigheid tegen – een enkele nagelstudio, zonweringsbedrijf en garageverkoop daargelaten. Om te dineren en uit te gaan, moet je buiten deze buurten zijn. Zowel voor jongeren als bewoners van middelbare leeftijd zijn er geen uitgaansgelegenheden.

Openbaar groen

Afbeelding 18 visualiseert de gebruikswaarde van het openbaar groen in Vaartbroek-Eckart. Deze afbeelding maakt duidelijk dat de twee buurten in het oosten aan een groot natuur- en wandelgebied grenzen. De westelijke groene rand en de randen langs het water zijn ingericht als plantsoen, met een hoge zichtwaarde maar lage gebruikswaarde. Het Amandelpark herbergt aankledingsgroen en een aantal speelplekken. Het park wordt wel gebruikt als doorgaande fiets- en wandelroute. De schuine groene as in Eckart herbergt een moestuin en functioneert als buurtpark maar bevat voornamelijk aankledingsgroen. Deze hoogspanningsmastzone bestaat uit losse kamers die van elkaar gescheiden zijn door de padenstructuur of bossages. De zone heeft een lage gebruikswaarde en een onvoldoende niveau van sociale controle (zie 'Zichtbaarheid').



fig.17 Openbaar groen in beide wijken



fig. 18 Gebruikswaarde groen Vaartbroek en Eckart

2.4 De relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid

De conclusies die bij de andere pilotlocaties over de relatie tussen de ruimtelijke condities en de omvang en spreiding van criminaliteit en overlast zijn getrokken, blijken ook grotendeels voor Vaartbroek-Eckart te gelden.^[9] Ook in deze buurten blijkt er een sterke relatie te bestaan tussen de ruimtelijke structuur van de woonwijk en het risico op criminaliteit en overlast; een relatie die voor elk delictstype specifiek is.

In het onderstaande, volgt een korte bespreking van de genoemde relaties waarbij de nadruk ligt op de veiligheidsproblemen die voor Vaartbroek-Eckart het meest relevant zijn.

Vermogenscriminaliteit

Net als in de andere pilots, zien we ook in Vaartbroek-Eckart een verhoogd risico op woninginbraken in straten die relatief ver van de hoofdroutes afliggen. Hierbij geldt: hoe lager de verbondenheid – dus hoe verder van de hoofdroutes –, des te hoger de kans op woninginbraak. Naast verbondenheid, hebben ook de mate van zichtbaarheid en het niveau van de bouwkundige beveiliging invloed op het inbraakrisico. Woningen die aan een hoofdroute liggen, die goed in het zicht liggen van omliggende woningen en passanten en die bovendien bouwkundig goed beveiligd zijn lopen de minste kans om door woninginbrekers bezocht te worden. Woningen waarvan deuren en/of ramen uit het zicht liggen, die minder goed beveiligd zijn en die bovendien meer dan drie topologische stappen van de hoofdroutes afliggen lopen daarentegen het hoogste risico.

In tegenstelling tot woninginbraak, vindt zakkenrollerij juist wel plaats op plekken die op of aan de hoofdroutes liggen. Ze concentreren zich bij de winkels en andere voorzieningen die op de hoofdroutes liggen of één topologische stap daarvan verwijderd. Ook hierbij geldt: hoe beter de zichtbaarheid, des te lager het risico op zakkenrollerij.

Geweldscriminaliteit

In de periode 2009 t/m 2011 vonden in het pilotgebied vier overvallen plaats en werden er vier straatroven aangegeven. Al deze gevallen vonden plaats in Vaartbroek, vooral op of vlakbij de Tarwelaan. In ruimtelijk opzicht valt op dat ook straatroof en overvallen zich op de hoofdroutes lijken te concentreren of straten die daar direct op uitkomen. Dit is ook de bevinding in de andere pilots.

9. Om de relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid te onderzoeken, is gebruik gemaakt van de hierboven gepresenteerde ruimtelijke gegevens en informatie over bij de politie aangegeven delicten in de jaren 2009, 2010 en 2011. Gegevens over de beleving van sociale veiligheid zijn niet meegenomen.



fig. 19 Woninginbraak vindt vooral plaats in straten die relatief ver van de hoofdroutes liggen op plekken die uit het zicht liggen van omwonenden en voorbijgangers

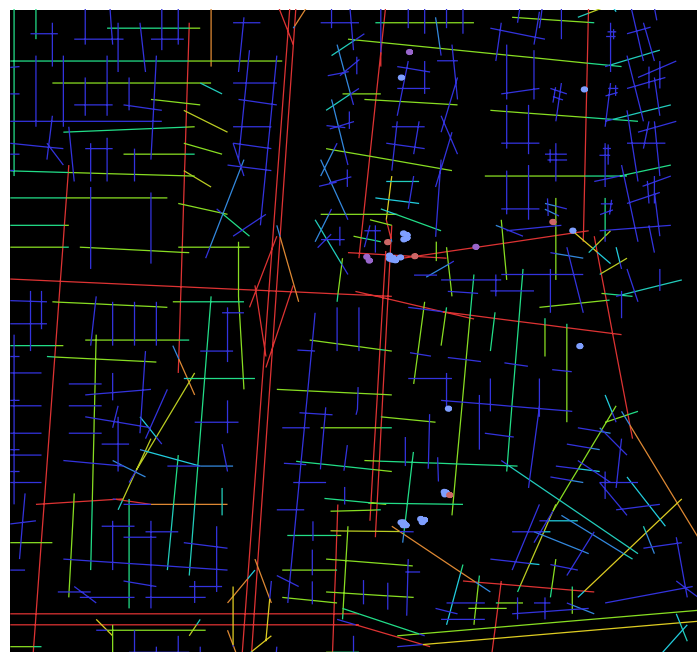
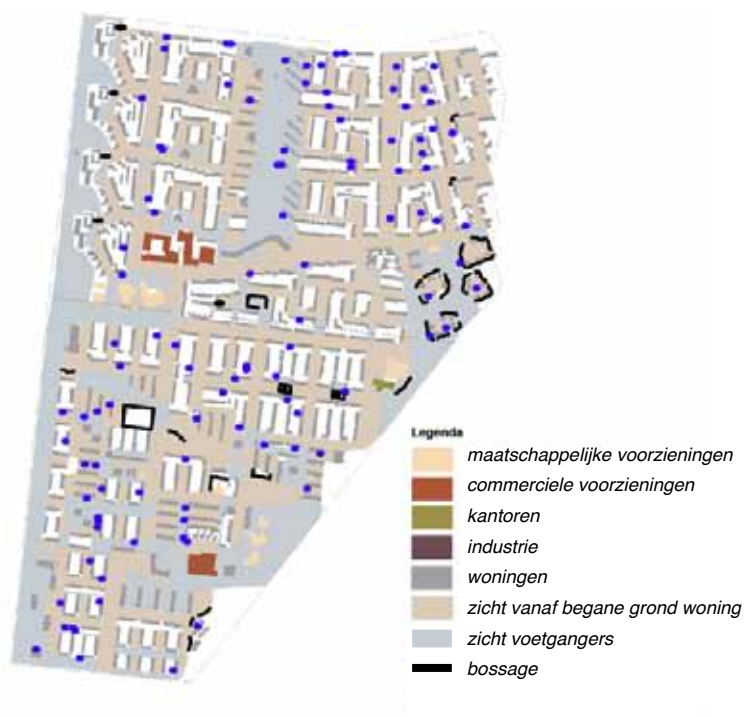


fig. 21 Overvallen + straatroof 2009-2011 en verbondenheid Vaartbroek Eckart



Overlast

Incidenten die verband houden met overlast veroorzaakt door jeugd vertonen niet zozeer een verband met de ruimtelijke variabele verbondenheid (zoals de delictstypen die hierboven staan beschreven), maar met de ruimtelijke potenties voor vitaal straatleven. De meeste incidenten 'overlast jeugd' vinden plaats in de meest vitale straten van de wijk of één topologische stap daarvan verwijderd op plekken waar het zicht of sociale controle beperkt is.

2.5 Aanbevelingen

2.5.1 Vraag van de gemeente

Binnen de in paragraaf 2.2 gestelde opgave, heeft de gemeente enkele kernvragen geformuleerd waar binnen dit onderzoek extra aandacht aan is besteed. Deze kernvragen luiden als volgt.

1. Wat is de beste route voor het snelfietspad?
2. Op welke manier kan het beste worden omgegaan met de vele garageboxen in de wijk?
3. Wat is een goede aanpak van woninginbraak?
4. Welke andere maatregelen zijn wenselijk in en om de winkelcentra, de voormalige kerk en het buurthuis in Vaartbroek en de parken in de wijk?

Om aan deze vragen tegemoet te komen, zijn verschillende modellen onderzocht. Deze modellen hebben betrekking op 1.) de ligging van een nieuw stuk fietspad, 2.) het parkgebied onder de hoogspanningsmastzone, 3.) de situatie in en rondom de twee winkelcentra en 4.) de ruimtelijke inpassing van de garageboxen. Daarnaast is gekeken naar verschillende mogelijkheden om het delict woninginbraak nog effectiever aan te pakken.

2.5.2 Fietspaden

De gemeente Eindhoven wil het fietsen meer stimuleren en doet daarom al enige jaren onderzoek naar het gebruik van fietspaden. In het Actieplan Fiets! – dat in 2008 uit kwam – is een kaart opgenomen met het beoogde toekomstige fietsnetwerk van Eindhoven. Deze kaart laat zien dat er een regionale (snel) fietsroute midden door Eckart en Vaartbroek zal komen te lopen. De exacte ligging van deze toekomstige fietsroute ligt nog niet vast. Wel bestaat het plan om het profiel van de Mercuriuslaan zodanig aan te passen dat de twee bestaande enkele fietspaden samen worden gevoegd tot een dubbel en (van het snelverkeer) afgescheiden fietspad. De aanleg van dit (deel van het) fietspad gebeurt samen met de verdere herinrichting van de Mercuriuslaan. Binnen het project Sociaal Veilige Stedenbouw zijn de plannen voor het nieuwe fietspad besproken en is expliciet gekeken waar het nieuw aan te leggen stuk ruimtelijk

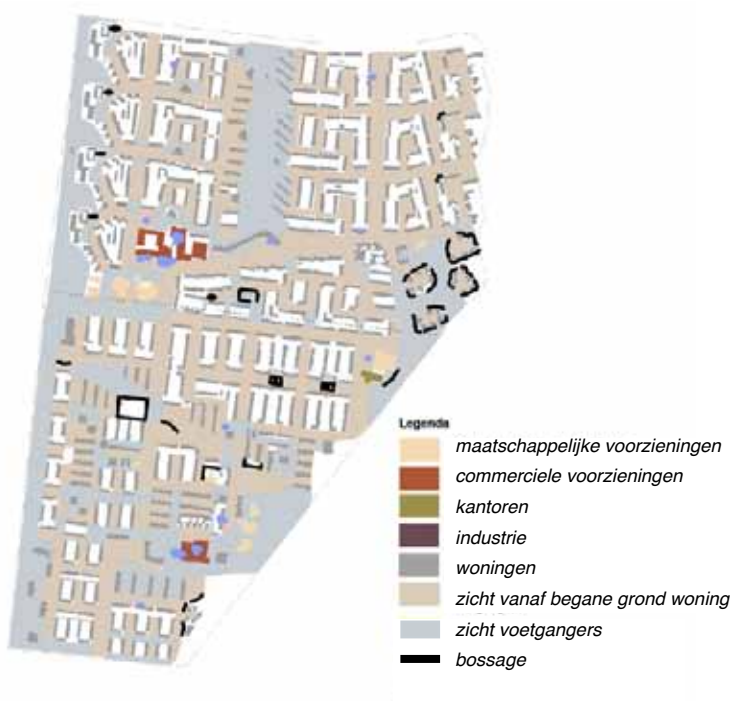
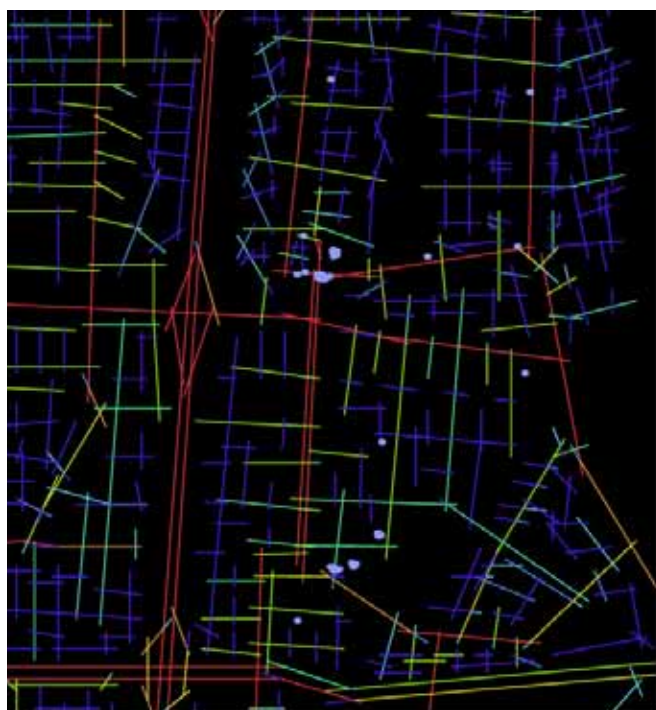


fig. 20 Zakkenrollerij vindt vooral plaats op of bij de hoofdroutes, in en bij de voorzieningen

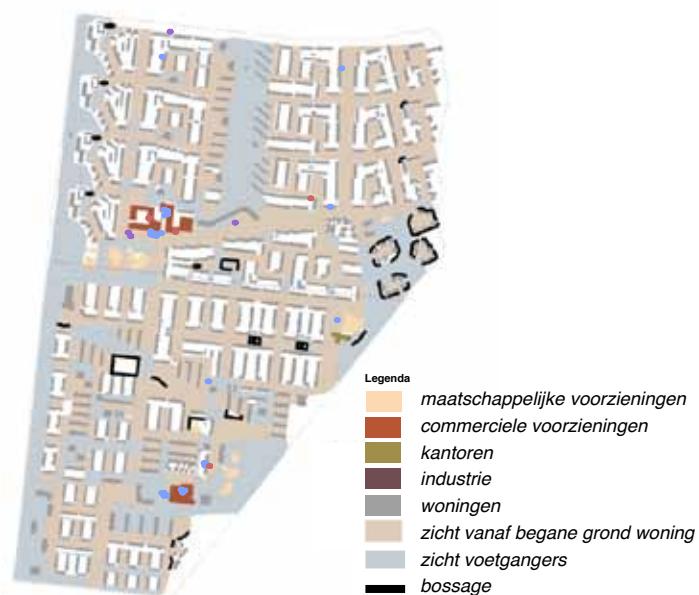
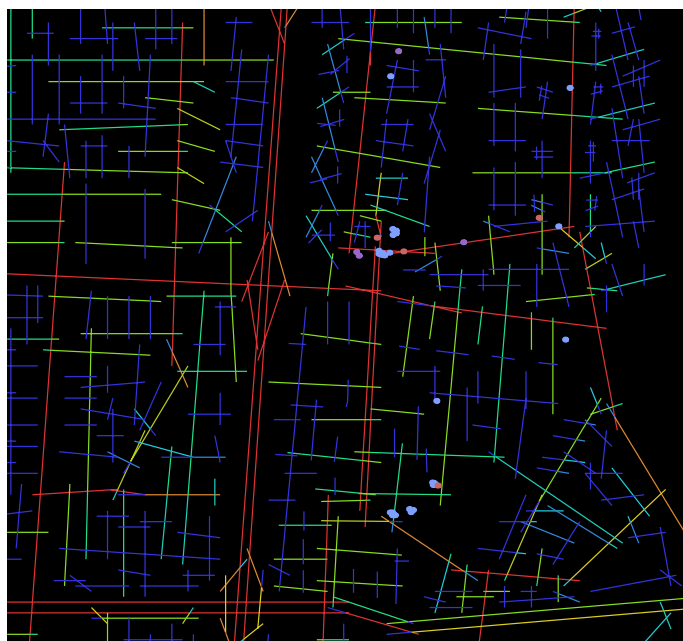


fig. 22 Overlast Jeugd 2010 en potenties voor vitaal straatleven

gezien het beste kan komen te liggen. Het gaat hierbij met name om de route dat de verbinding zal leggen tussen het vernieuwde fietspad aan de Mercuriuslaan en het fietspad dat ten noorden van de wijk doorloopt langs de Eindhovenseweg. De bedoeling is dat dit stuk fietspad een vergelijkbaar profiel krijgt als het fietspad langs de Mercuriuslaan. De vraag is of dit stuk fietspad over De Stoutheuvel moet komen te liggen – waar nu al fietspaden aanwezig zijn – of door de oostelijke of westelijke zijde van het Amandelpark – waar op dit moment het voetpad al door veel mensen als informeel fietspad wordt gebruikt

Optie 1: De Stoutheuvel

Eén van de mogelijkheden waar de gemeente naar kijkt is om het fietspad over de bestaande weg De Stoutheuvel te leggen. Net als bij de Mercuriuslaan kan dit gebeuren in combinatie met onderhoud aan de weg. Op dit moment lopen er over De Stoutheuvel langs beide rijstroken al enkele fietspaden. In deze situatie gaat het dus om het opwaarderen van een bestaande fietsroute in plaats van het aanleggen van een extra fietsverbinding. Het voordeel van de route over De Stoutheuvel is de zichtbaarheid. Langs de gehele route staan woningen die met entrees en ramen naar de weg zijn gericht. Dit zorgt zowel overdag als 's avonds voor toezicht op de fietsroute.

Doordat er langs De Stoutheuvel al de mogelijkheid bestaat om te fietsen, levert de aanleg van een nieuw fietspad aan deze weg geen veranderingen op in de ruimtelijke condities. Met andere woorden, het aanleggen van een (snel)fietspad over De Stoutheuvel leidt niet tot een verbetering van de ruimtelijke condities in de wijk maar ook niet tot een verslechtering. Het is naar verwachting wel de goedkoopste oplossing en – door de goede zichtbaarheid – een route die zowel overdag als 's avonds door fietsers gebruikt kan worden.

Optie 2: Het Amandelpark

Een andere optie is om het fietspad door het Amandelpark te laten lopen. Op dit moment wordt er door fietsers al gebruik gemaakt van de bestaande voetpaden in het park. Met name scholieren die van en naar hun scholen rijden maken hier veel gebruik van. Omdat zowel voetgangers als fietsers nu hetzelfde pad gebruiken, kan het illegaal fietsen tot irritatie leiden bij de voetgangers. De fietsroute door het park is – gezien het huidige gebruik – voor velen blijkbaar een attractief alternatief voor fietsen over de bestaande fietspaden van De Stoutheuvel. Dit geldt echter met name voor overdag. In de avonduren is de route op dit moment minder aantrekkelijk en dat heeft alles te maken met de slechte zichtbaarheid in het Amandelpark (zie paragraaf 2.3.4). Deze slechte zichtbaarheid wordt onder meer veroorzaakt doordat veel van de woningblokken langs het park met hun zijkant naar het park staan. Daarnaast zijn er diverse bossages en schuttingen die het zicht blokkeren. Door het aanleggen van een



fig. 23 Route via de Stoutheuvel



fig. 24 Groene route via park westzijde

Toegankelijkheid voor fiets- en voetpaden



fig. 25a Fietsroute via De Stoutheuvel is dezelfde als in de bestaande situatie.



fig. 26a Fietspad door Amandelpark: Fietsroute verbetert de lokale toegankelijkheid van wijk boven Vaartbroek en de route naar het ROC.

Verbondenheid voor fiets- en voetpaden



fig. 25b Fietspad via De Stoutheuvel verbondenheid blijft hetzelfde.



fig. 26b Door de fietsroute door het Amandelpark neemt de verbondenheid van de Mirabelweg af.

Vitaliteit voor fiets- en voetpaden



fig. 25c Fietsroute via De Stoutheuvel is dezelfde als in de bestaande situatie.



fig. 26c Fietsroute verbetert de vitaliteit van het Amandelpark en wegen rondom het ROC. Ook de straten ten oosten van het winkelcentrum worden beter. Vitaliteit op de Florencestraat neemt af.

officiële fietsroute door het park zal de sociale controle overdag toenemen. Tijdens de avonduren blijft de sociale controle echter problematisch en kunnen fietsers eventueel gebruik maken van de alternatieve route over De Stoutheuvel. Om zowel de verkeersveiligheid als de eenduidigheid te bevorderen, is het raadzaam een eventueel fietspad door het park van de bestaande voetpaden te scheiden. Bij het bestuderen van de ruimtelijke effecten van een gescheiden fietsroute door het Amandelpark is zowel gekeken naar een variant waarbij het fietspad aan de westkant als een variant waarbij het aan de oostkant van het park wordt aangelegd.

Westelijke variant

De aanleg van een (snel)fietspad aan de westkant van het Amandelpark heeft gevolgen voor de aansluiting van het fietspad met de routing over de Mercuriuslaan. Binnen deze optie loopt het fietspad vanuit de Mercuriuslaan naar het oosten de Tarwelaan op en kruist het de Tarwelaan vlak na de bibliotheek in Winkelcentrum Vaartbroek. Vervolgens loopt het fietspad langs het winkelcentrum en buigt het af richting het park. Het voordeel van deze variant is de toename van verkeersstromen langs deze zijde van het winkelcentrum. Op deze wijze worden de daar aanwezige potenties voor een vitaal straatleven beter benut en komen er meer sociale ogen op straat. Dit laatste is belangrijk omdat het winkelcentrum aan deze kant een gesloten gevel heeft waardoor natuurlijk toezicht op de straat vanuit het winkelcentrum op dit moment ontbreekt. De route loopt vervolgens verder langs de westkant van het park en daarna door langs de noordelijker gelegen school in de buurt Heesterakker. Bij de Florencelaan takt de nieuwe fietsroute weer aan op het bestaande fietspad.

De aanleg van een (van voetgangers gescheiden) fietsroute aan de westkant van het Amandelpark heeft een positief effect op de lokale toegankelijkheid van Heesterakker (de wijk ten noorden van Vaartbroek). Voor het Amandelpark en Vaartbroek zelf is de verbetering van de lokale toegankelijkheid echter minimaal. Ook qua verbondenheid heeft de westelijke fietsroute door het park een positief effect voor Heesterakker, maar niet voor Vaartbroek. Voor Vaartbroek is er een negatief effect te zien doordat de verbondenheid van de Mirabelweg – welke in de bestaande situatie als hoofdroute fungeert – afneemt. Wat wel een gunstige uitkomst is, is dat de zone naast de school in de buurt Heesterakker door de komst van dit fietspad een verbetering van de vitaliteit laat zien terwijl dit stuk op dit moment als een onoverzichtelijke en onaantrekkelijke route kan worden ervaren. Ook ten oosten van winkelcentrum Vaartbroek is een lichte verbetering te zien van de vitaliteit. De vitaliteit op de Florencelaan neemt echter iets af.



fig. 27 Westelijke variant: route via park westzijde

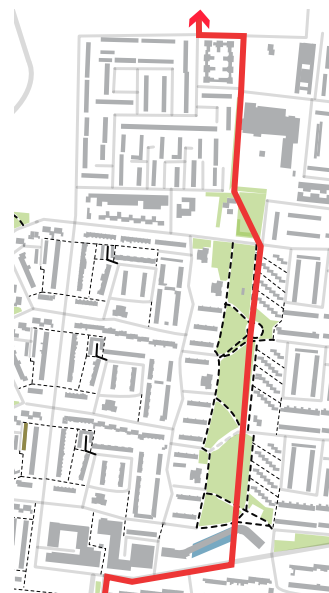


fig. 28 Oostelijke variant: route via park oostzijde

Toegankelijkheid voor fiets- en voetpaden



fig. 30a Westelijke variant: de fietsroute verbetert de lokale toegankelijkheid van de wijk boven Vaartbroek en de route naar het ROC.



fig. 31a Oostelijke variant: toegankelijkheid in de wijk boven Vaartbroek neemt nauwelijks toe. Toegankelijkheid park aan oostzijde verbetert minimaal.

Verbondenheid voor fiets- en voetpaden



fig. 30b Verbondenheid Mirabelweg neemt af.



fig. 31b Verbondenheid Mirabelweg neemt af. Verbondenheid van het park en de straten eromheen wordt beter.

Vitaliteit voor fiets- en voetpaden



fig. 30c Fietsroute verbetert de vitaliteit van het Amandelpark en wegen rondom het ROC, de straten ten oosten van het winkelcentrum worden beter. Vitaliteit op de Florencestraat neemt af.



fig. 31c Vitaliteit wijk boven Vaartbroek wordt beter. Maar model westelijk deel van het park scoort hoger. Vitaliteit op de Florencestraat neemt af.

Oostelijke variant

Een andere mogelijkheid binnen het Amandelpark is om de fietsroute aan de oostzijde van het park te ontwikkelen. De fietsroute zal dan onder het woongebouw de Amandelpoort lopen waar de route zijn entree in het park maakt. De route loopt tot aan het einde van het park alwaar het fietspad schuin verder loopt richting het westen om aan die zijde noordelijk weer aan te sluiten op het bestaande fietspad aan de Florencelaan.

Deze oostelijke variant heeft minder gunstige effecten op de ruimtelijke condities van Vaartbroek en Heesterakker dan de route aan de westkant van het park. De toegankelijkheid van Heesterakker neemt bij deze variant niet toe en ook voor het Amandelpark is er weinig verschil. Net als bij de westelijke variant neemt de verbondenheidswaarde van de Mirabelweg af. De verbondenheid tussen het park en de straten aan de oostzijde van het park worden wel beter, omdat er aan die zijde meerdere bestaande straten aantakken. Dit zijn echter rustige woonstraten waar weinig zicht vanuit de woningen mogelijk is. De vitaliteit neemt bij deze variant ter hoogte van de internationale school toe. Dit effect is echter minder groot dan bij de westelijke variant door de schuine as die aangelegd moet worden om de doorsteek naar de andere kant te kunnen maken.

Afweging

Zowel de route over De Stoutheuvel als door het Amandelpark hebben hun eigen voor- en nadelen. De route over De Stoutheuvel is omgeven door woningen met zicht op het fietspad en daardoor zowel overdag als 's avonds voor fietsers goed te gebruiken. Bovendien is de verandering van het bestaande fietspad naar verwachting relatief goedkoop. Het nadeel van de aanleg van een vernieuwd fietspad over De Stoutheuvel is echter dat deze in ruimtelijk opzicht niets toevoegt aan Vaartbroek en/of de directe omgeving. De aanleg van een fietsroute door het Amandelpark geeft wel een verbetering te zien van zowel de ruimtelijke condities als de sociale veiligheid in en om het park. Deze verbeteringen zijn echter gering en vooral de wijk Heesterakker lijkt hiervan te profiteren. Voor Vaartbroek zelf zijn de verbeteringen minimaal. Wel komt een fietspad door het Amandelpark tegemoet aan de wens van veel fietsers. De fietsers krijgen immers een attractieve groene route aangeboden en ook voor de voetgangers door het Amandelpark betekent de aanleg van een gescheiden fietspad een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie. De westelijke variant heeft hierbij de voorkeur omdat de ruimtelijke effecten daarvan iets gunstiger zijn dan bij de oostelijke variant. Een nadeel van een fietsroute door het Amandelpark is de slechte zichtbaarheid vanuit woningen op het park. Die is op dit moment onvoldoende, waardoor de fietsroute door het park alleen overdag aantrekkelijk zal zijn. 's Avonds kunnen fietsers over De Stoutheuvel rijden. Bij de aanleg van een fietspad door het Amandelpark zullen de fietspaden over De Stoutheuvel een

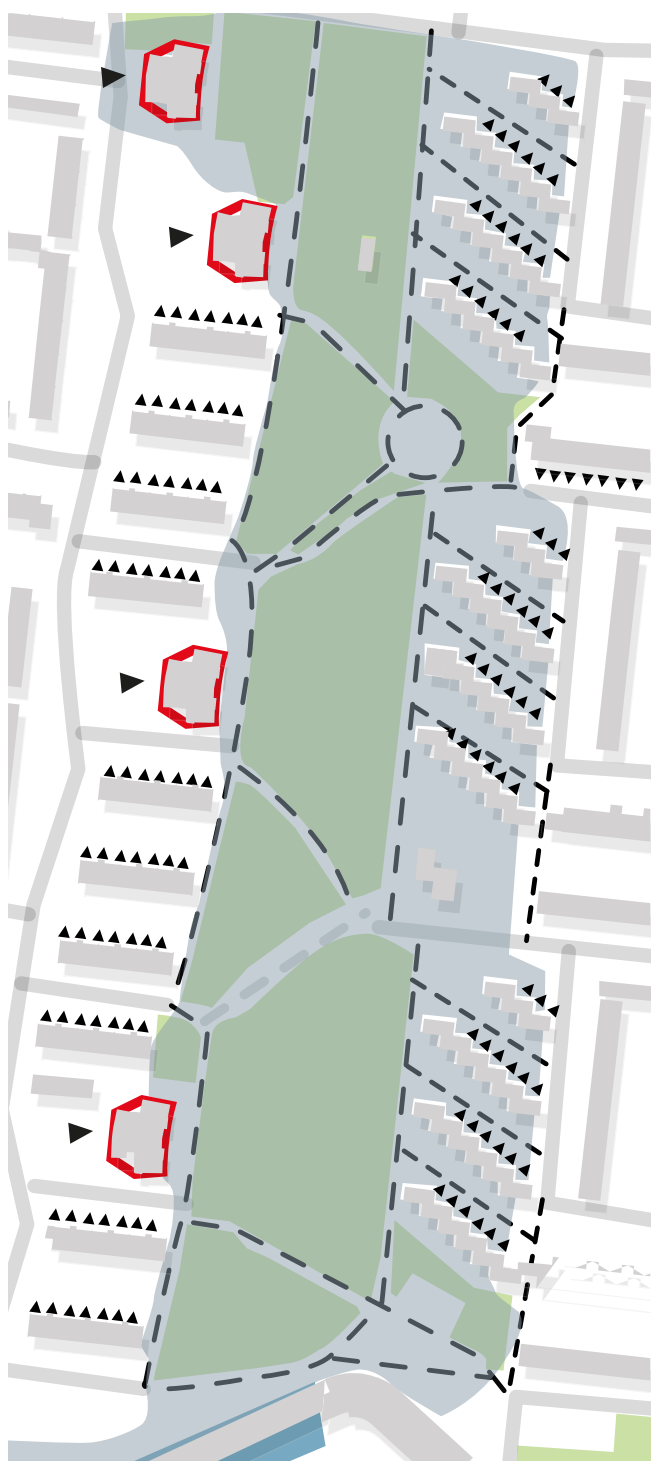


fig. 32a Zicht vanuit de woningen in de bestaande situatie.

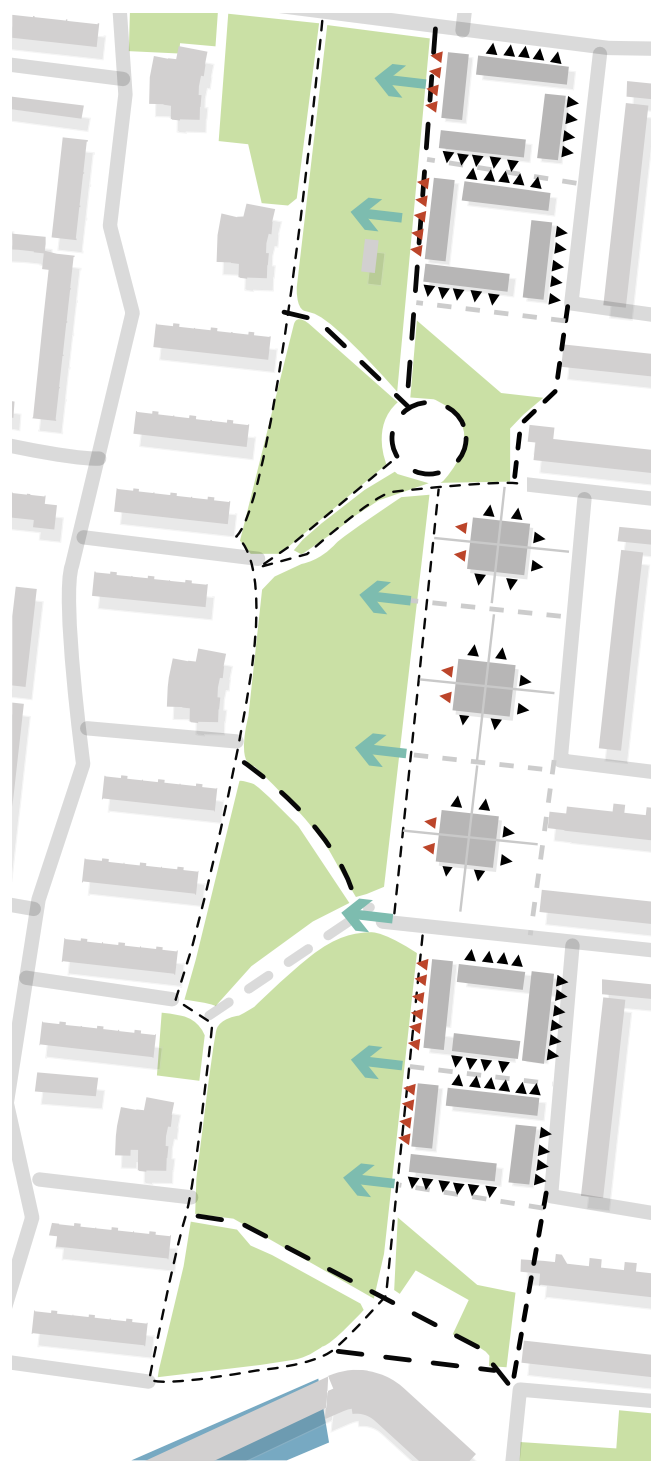


fig. 32b Mogelijkheden voor de toekomst om zicht op het park te vergroten.

goed alternatief zijn voor de avonduren. Dit ongeacht of de fietspaden over De Stoutheuvel nu wel of niet worden vernieuwd.

Op dit moment, wordt het Amandelpark voornamelijk gebruikt door bewoners uit de wijk. Bij het aanleggen van een fietspad zal het park echter iets drukker worden en meer verkeersbewegingen tellen. Je kunt je afvragen of de toenemende stroom fietsers een belemmering zal zijn voor de andere bezoekers van het park. Een duidelijke vormgeving van een mogelijk fietspad is hierbij van belang. Dit kan door het realiseren van een duidelijk profiel, overzichtelijke route en kruispunten en een goede verlichting langs fiets- en voetpaden. De exacte omvang van het effect is niet te voorspellen, maar zolang het alternatief aan De Stoutheuvel blijft bestaan zal het verkeer altijd verdeeld blijven over deze twee routes. Daarnaast zal het fietspad gescheiden van de voetpaden worden uitgevoerd, zodat beide verkeersstromen elkaar niet belemmeren.

De internationale school in het noordelijke deel van het park komt op korte termijn leeg te staan waardoor de verkeersbewegingen van en naar deze plek sterk zullen dalen. Dat betekent echter niet dat de route door het Amandelpark niet meer gewenst is. Wanneer de route voor meer verkeer en levendigheid zorgt, betekent dit meer zicht en meer natuurlijke controle vanuit voorbijgangers op het park wat gunstig is voor de sociale veiligheid.

Bij enkele voorzieningen in het park is duidelijk te zien dat er niet op de juiste manier gebruik van wordt gemaakt. Zo is er graffiti te bespeuren op een aantal speel- en verblijfsobjecten. Door meer sociale controle zou hier eventueel iets in kunnen veranderen. Een voordeel van een (snel)fietsroute door het Amandelpark is vooral de toevoeging van extra sociale ogen op het park, maar dit geldt met name voor overdag. In de avonduren zorgt de slechte zichtbaarheid er juist voor dat de fietsers het park zullen mijden. Om ook in de avonduren voldoende toezicht te hebben, zijn meer extreme maatregelen nodig. Dit vereist immers dat de woningen in de belendende percelen met entrees en ramen naar het park gericht worden. Dit zijn grote ingrepen, die wellicht op de langere termijn kunnen worden gerealiseerd wanneer de bestaande woningen voor sloop en nieuwbouw in aanmerking komen. Dan is het een interessante optie om op deze plek iets met de woningen te doen om de zichtbaarheid te vergroten zodat er ook echt zicht vanuit de woningen op het park ontstaat. Deze ingreep zou aan beide kanten van het park kunnen worden getroffen. De strook langs de Dadelstraat, met daarin de woningen welke in een schuine lijn staan, heeft een goede maat voor het ontwikkelen van nieuwe alzijdige woningen bijvoorbeeld in de vorm van urban villa's. Deze zijn alle kanten op gericht waardoor er zicht aan alle zijden ontstaat.



fig. 33a Bestaande situatie



fig. 33b Mogelijke inrichting randen van het park in relatie tot het fietspad.

2.5.3. Hoogspanningsmastzone

In de wijk Eckart ligt een opvallende groenstructuur van aaneengeschaalde geometrische ruimten. Deze structuur is het gevolg van de hoogspanningskabels die in dit gebied van oost naar west schuin door de buurt lopen. Onder de hoogspanningsmasten zijn geen woningen gebouwd. Mede daardoor, maar ook door de discontinuïteit opzet van de paden die er door heen lopen, lijkt het groen op een restruimte zonder duidelijke functie. In het groen zijn drie programmatische functies opgenomen, namelijk een Johan Cruyff speelveldje, een speeltuin en een moestuin. Deze voorzieningen liggen echter voor een groot deel uit het zicht van de omliggende woningen. Dit doordat de woningen met hun zijanten naar de zone zijn gericht en de voorzieningen deels omringd zijn door hoge bosschages. Met uitzondering van het middendeel, zijn alle belendende woningen van de zone weg georiënteerd en staan ze met de zijkant naar het groen. De paden in deze zone sluiten nu allemaal haaks op elkaar aan waardoor een continue route door het gebied ontbreekt.

In het voorstel is onderzocht wat een continue route kan opleveren wanneer deze schuin door de zone zou komen te lopen^[10]. De route kan dan in het verlengde van de Planetenlaan komen te liggen en doorlopen tot aan de Mercuriuslaan. Naar verwachting zal een meer continue route en een opnieuw vormgegeven en meer overzichtelijke openbare ruimte, passanten meer het gevoel geven dat de groenstructuur één grote verblijfszone is en worden de losse stukken groen beter aan elkaar geschakeld. Om het zicht te vergroten, zouden de bosschages die voor woningen met zicht richting de groenzone staan moeten worden verwijderd of verlaagd. Daarnaast is het goed na te denken over extra programma dat kan worden toegevoegd zodat de groenstructuur ook meer kan worden gebruikt als park of groengebied. Hiermee wordt de kwaliteit van het gebied verhoogd en worden extra gebruikers aangetrokken wat ten goede komt aan de sociale veiligheid. In lijn met de methode Ontwikkelen en Beheren, kan de keuze van extra programma wellicht het best samen met de omwonenden worden gemaakt. Bij de keuze van het programma en de inrichting daarvan moet rekening worden gehouden met zowel bedoeld als mogelijk onbedoeld gebruik.

De voorgestelde langzaam verkeersroute geeft een duidelijke verbetering van de ruimtelijke condities in Eckart en heeft een gunstig effect zowel op de toegankelijkheid, verbondenheid en vitaliteit van de hoogspanningsmastzone. De toegankelijkheid van de Mercuriuslaan en Grote Beerlaan worden ook verbeterd door deze nieuwe verbinding. De verbondenheid van de route is goed en levert ook een verbetering op van de verbondenheid van de parkpaadjes die er op uitkomen. Voor wat betreft de ruimtelijke potenties voor vitaal straatleven, scoort de route zelfs zeer goed. Deze ruimtelijke condities voor gebruik en ontmoeting kunnen verder worden versterkt wanneer het park ook programmatisch de juiste invulling krijgt.

10. Bij zowel gemeenten, provincies als landelijke overheid bestaat er op dit moment veel aandacht voor groenzones onder de hoogspanningsmasten. Er bestaat nog veel onduidelijkheid over eventuele schadelijke gevolgen van de nabijheid van hoogspanningskabels. Deze gebieden zijn in eerste instantie dan ook niet de beoogde locaties voor nieuwe woningbouw maar als verblijfsgebieden die men korte delen van de dag bezoekt. De verwachting is dat deze nieuwe verblijfsgebieden omringende bewoners niet zal afschrikken omdat men al gewend is aan het wonen in de nabijheid van de hoogspanningsmasten.

Verbondenheid



fig. 34a Bestaande situatie
De Mercuriuslaan en Planetenlaan zijn hoofdstraten die aan de zone liggen.



fig. 34b De nieuwe route komt naar voren als een goed verbonden as. Dit levert ook een betere toegankelijkheid op voor de parkpaadjes die er op aangesloten zijn.

Vitaliteit



fig. 35a Bestaande situatie.



fig. 35b As zelf scoort hoog op vitaliteit. Potenties voor vitaal straatleven en ontmoeting. Dit kan versterkt worden met programma.

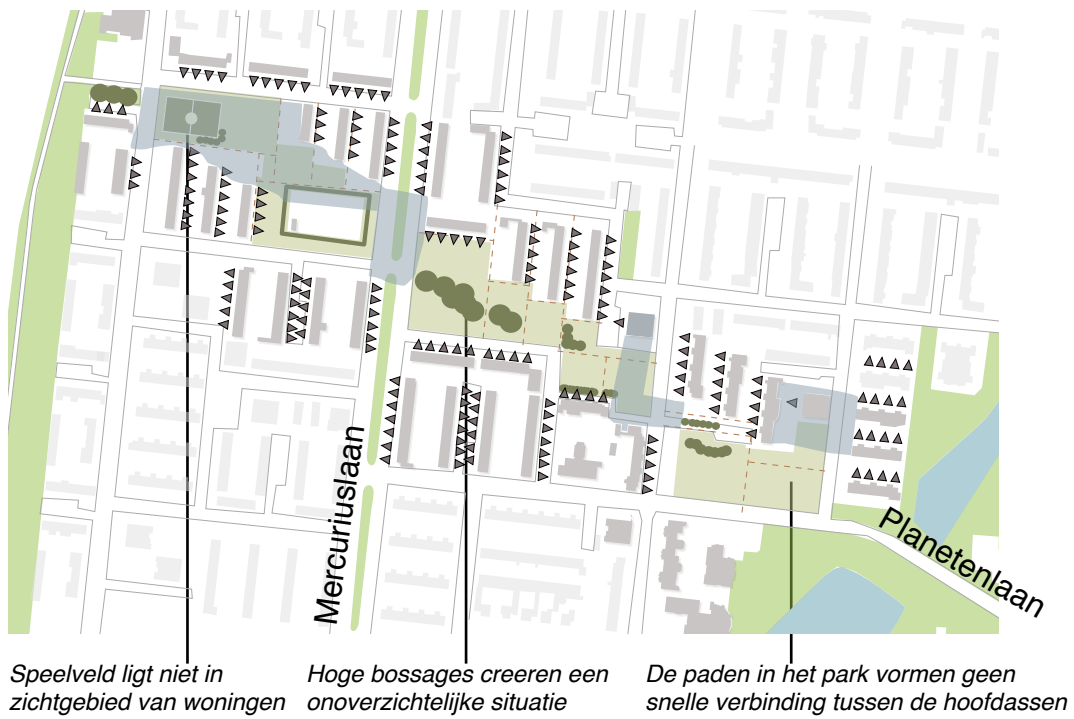


fig. 36a Bestaande situatie Hoogspanningszone

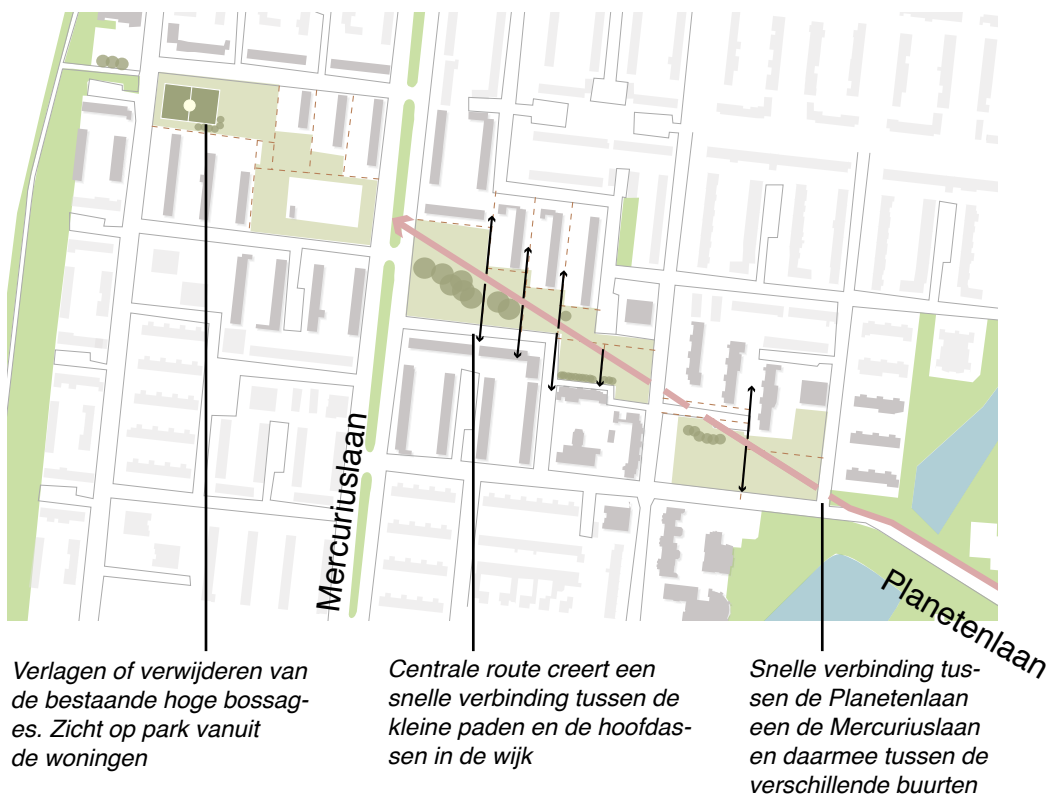


fig. 36b Kansen voor Hoogspanningsmastzone



fig. 37a Bestaande situatie hoogspanningsmastzone

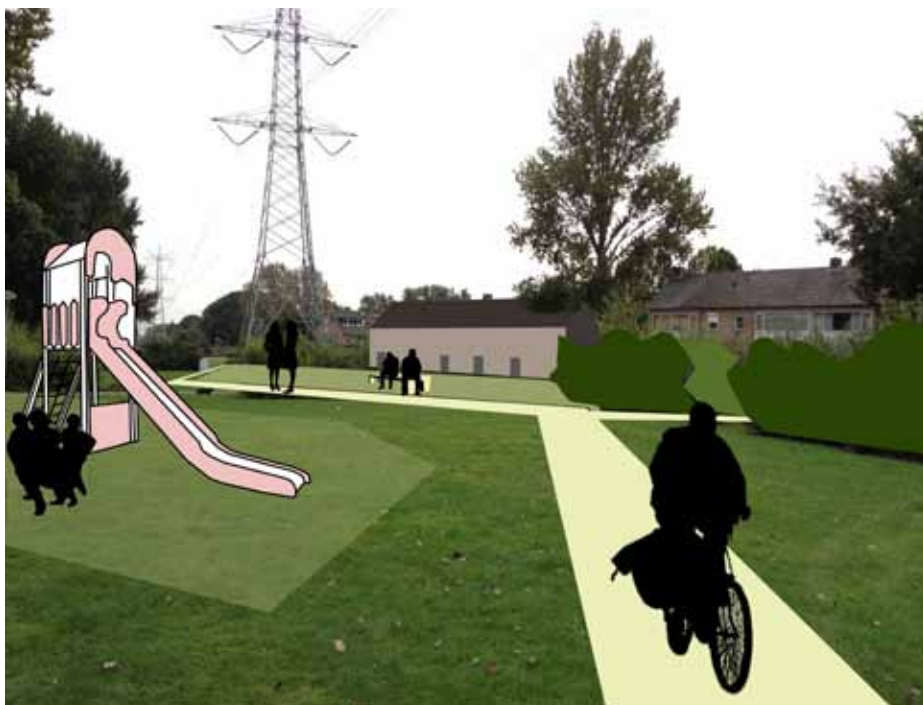


fig. 37b Diagonale route door hoogspanningsmastzone



2.5.4 Winkelcentra

Zowel Vaartbroek als Eckart hebben een eigen winkelcentrum. Dit is in lijn met de wijkgedachte die in de jaren zeventig aan de bouw van de twee buurten ten grondslag lag. Het is echter de vraag of de veranderde leefstijl van de bewoners van Vaartbroek-Eckart de aanwezigheid van twee winkelcentra nog wel rechtvaardigt. Winkelcentrum Vaartbroek ligt ruimtelijk gezien op de juiste plek en trekt voldoende bezoekers. Wel zijn er verbeteringen mogelijk voor wat betreft de inrichting van met name de minder attractieve achterkant. Winkelcentrum Eckart ligt ruimtelijk gezien niet erg gunstig. Het winkelcentrum zelf is in zichzelf gekeerd en kent leegstand.

Winkelcentrum Vaartbroek ligt op de kruising van de Tarwelaan en De Stoutheuvel. Uit de ruimtelijke analyse kwam naar voren dat dit voor een winkelcentrum een zeer gunstige locatie is. Het winkelcentrum is zowel op stedelijk als wijkniveau zeer toegankelijk en ligt direct naast een paar belangrijke hoofdwegen, waardoor het goed verbonden is met het netwerk van hoofdstraten en de andere straten in de wijk. De ruimtelijke potenties voor lokale bedrijvigheid zijn er hoog en dat is een belangrijke voorwaarde voor locatiegebonden ondernemerschap. Het winkelcentrum zelf omvat ruim 30 winkels waaronder twee grote supermarkten. Aan de binnenzijde en de voorkant van het winkelcentrum bevinden zich veelal entrees van de winkels en daardoor zijn hier veel open gevels. De noordkant van het winkelcentrum – de achterzijde – is echter veel minder attractief en wordt gekenmerkt door dichte plinten, garageboxen en een graffitimuur.

De ruimtelijke condities bij winkelcentrum Eckart zijn een stuk minder gunstig dan bij winkelcentrum Vaartbroek. Het winkelcentrum ligt relatief ver van de hoofdroutes en wordt deels omgeven door doodlopende straten. Het grootste deel van de buitengevels is gesloten. De enige openingen in deze buitengevel zijn te vinden op de plekken van de entrees en de twee horecavoorzieningen. Aan de noordzijde staat een rij woningen die naar het winkelcentrum toe gekeerd staan. Het winkelcentrum zelf heeft daar echter grotendeels achter- en zijkanten. Dit zijn allen dichte plinten op een van de twee centrale entrees van het winkelcentrum na.

De ruimte rondom het gebouw wordt met name gebruikt voor de functie parkeren. Aan de westzijde van winkelcentrum Eckart is een enorme parkeerplaats aangelegd waardoor er daar geen zicht is vanaf de aangrenzende bebouwing op het parkeerterrein en de buitenruimte voor het winkelcentrum. In tegenstelling tot Vaartbroek is er weinig geïnvesteerd in winkelcentrum Eckart. Het grootste aandeel vloeroppervlak van het centrum wordt ingenomen door twee grote supermarkten.

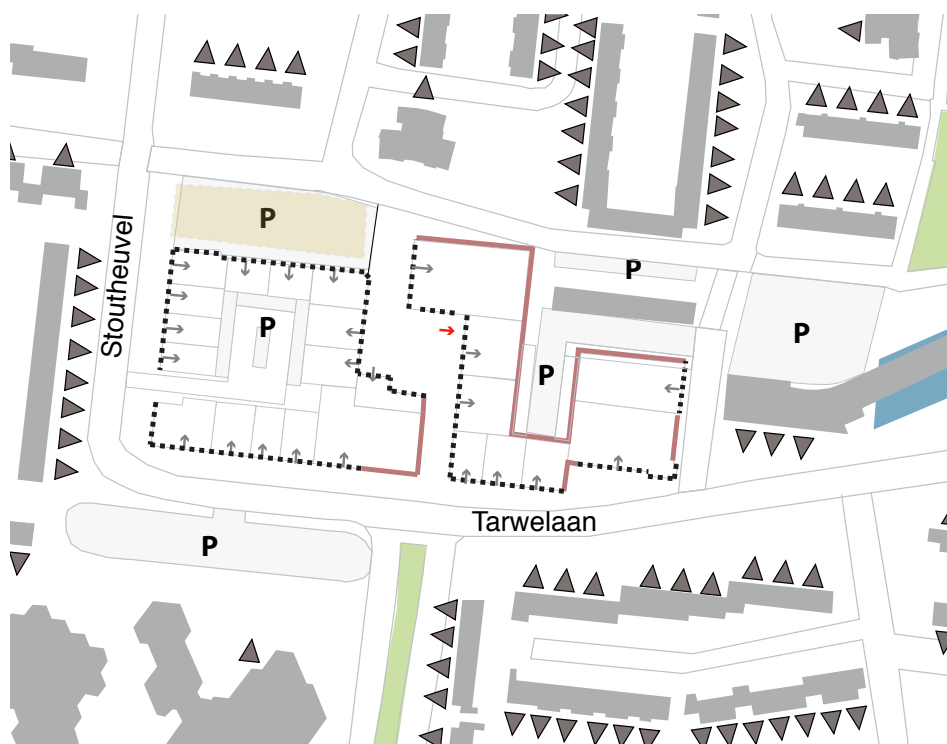


fig. 38 Analyse bestaande situatie: oriëntatie bebouwing en voorzieningen t.o.v. openbare ruimte winkelcentrum Vaartbroek



achterterreinen



geen zicht vanuit aangrenzende bebouwing



Winkelcentrum Vaartbroek

De ruimtelijke analyse maakt duidelijk dat winkelcentrum Vaartbroek goed scoort voor wat betreft de ruimtelijke condities voor toegankelijkheid, verbondenheid en vitaliteit. Er zijn echter ook zaken die minder goed scoren en deze hebben alles te maken met de zichtbaarheid en attractiviteit. Vooral de achterkant van het winkelcentrum is door de gesloten gevels onaantrekkelijk en een mogelijke plek voor crimineel gedrag. Bij de ontwerpaanbevelingen is daarom gekeken hoe de zichtbaarheid rondom winkelcentrum Vaartbroek verbeterd kan worden en de omgeving zo ingericht kan worden dat deze attractiever en sociaal veiliger wordt. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen ingrepen die op de kortere termijn kunnen worden genomen – bijvoorbeeld in combinatie met de aanleg van een fietspad door het Amandelpark – en maatregelen die pas later kunnen worden uitgevoerd – wanneer er budget is voor grootschalige herinrichting en/of uitbreiding van het winkelcentrum -. De oplossingen op korte termijn zijn relatief goedkoop en pragmatisch, waardoor ze goed zijn te realiseren. De oplossingen op lange termijn zijn ingrijpender, kostbaarder en moeilijker realiseerbaar. Bij deze lange termijn ingrepen is het dus belangrijk dat de gemeente een afweging maakt tussen de prioriteit om de betreffende situatie aan te pakken en de benodigde middelen en onderzoek laat doen naar mogelijk conflicterende belangen, bijkomende (nadelige) consequenties en de economische meerwaarde van de voorgestelde ingrepen.

Korte termijn

De aanleg van een fietsroute door het Amandelpark heeft niet alleen gunstige effecten voor het park zelf, maar ook voor winkelcentrum Vaartbroek. De route zal langs het winkelcentrum lopen wanneer deze vanaf de Mercuriuslaan naar het Amandelpark gaat. Op deze manier wordt het fietsverkeer langs winkelcentrum Vaartbroek geïntensiveerd. Er ontstaan meer verkeersbewegingen en meer sociale ogen op straat. De ruimtelijke potenties voor een vitaal straatleven worden zo beter benut.

Een tweede maatregel die wellicht op de kortere termijn kan worden genomen, is het afsluiten van het binnenterrein van het winkelcentrum aan de oostzijde zodat deze niet langer toegankelijk is voor onbevoegden. Op dit moment wordt het terrein vooral gebruikt voor de bevoorrading van de winkels en als parkeerterrein. Het parkeerterrein is echter omgeven door blinde plinten waardoor er geen toezicht is op de geparkeerde auto's.

Lange termijn

Mocht er in de toekomst behoefte zijn om het winkelcentrum verder uit te breiden, dan leent de Wijnpeerstraat zich hier ruimtelijk gezien het beste voor. Hier is nog voldoende ruimte en de achterkant situatie die hier nu bestaat kan op die manier

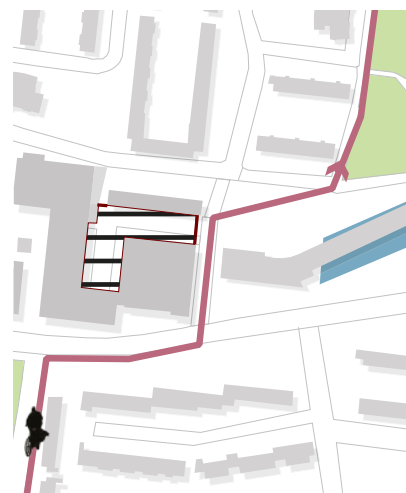


fig. 39a Ingrep korte termijn: doortrekken fietspad, afsluiten achterzijde winkelcentrum.



fig. 40a Ingrep lange termijn: uitbreiding winkelcentrum. Winkelplinten rondom.



fig. 41a Ingrep lange termijn: toevoegen extra rij woningen met voorkanten gericht naar het winkelcentrum.



fig. 39b Bestaande situatie



fig. 39c Mogelijke ingreep korte termijn



fig. 40b Bestaande situatie



fig. 40c Mogelijke ingreep lange termijn



fig. 41b Bestaande situatie: geen toezicht op parkeerboxen

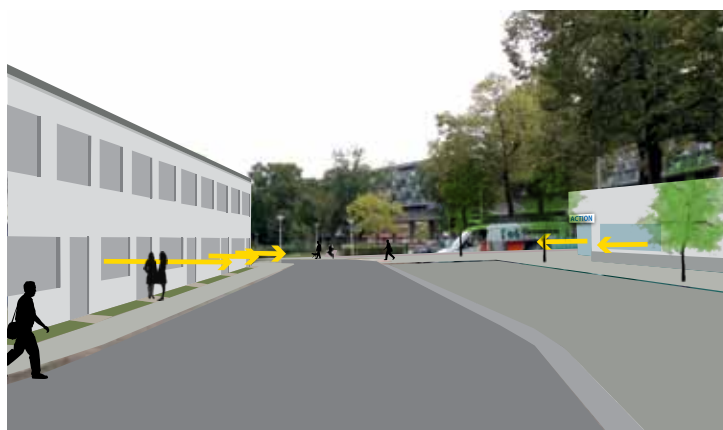


fig. 41c Mogelijke ingreep lange termijn: wonen met zicht op het winkelcentrum

een situatie van actieve voorkanten worden. Dit kan worden gerealiseerd door de entrees van de winkels aan de buitenzijde van het winkelcentrum te plaatsen. Het is dan ook mogelijk een volledig rondje van winkels buitenom te maken. Mogelijk is het een optie om enkele voorzieningen die nu in winkelcentrum Eckart gevestigd zijn naar winkelcentrum Vaartbroek te halen. Op de locatie in Eckart kan dan een kleinere en vervangende functie worden ontwikkeld.

Het activeren van de plinten door daar de voorkanten van winkels in te plaatsen zorgt voor meer activiteit en toezicht overdag. In de avonduren zijn de winkels echter gesloten en valt het natuurlijk toezicht weg. Om dat op te lossen, is het op termijn wellicht een optie om de garageboxen die in de Wijnpeerstraat tegenover het winkelcentrum staan te vervangen door een woonblok. Dit zijn door de beperkte diepte geen woningen met een tuin maar bijvoorbeeld seniorenwoningen. Hiermee vergroot je het toezicht in de avondsituaties. Omdat deze nieuwe woningen ten zuiden staan van de woningen die er achter liggen, is het verstandig de nieuwe woningen vrij laag te houden in verband met zon inval in de achterliggende tuinen.

Terrein rondom kerk, voormalig VTA, basisschool en winkelcentrum Vaartbroek

Aan het parkeerterrein ten zuiden van winkelcentrum Vaartbroek ligt een aantal voorzieningen die slechts zeer beperkt bijdragen aan de sociale controle. De kerk heeft geen functie meer en is gesloten. De school sluit om 16:00 uur en keert zich fysiek af van de openbare ruimte door het hek wat eromheen staat. Ook het buurthuis is gesloten. Na 18:00 uur zijn de winkels dicht. Dit alles zorgt ervoor dat er in de avonduren weinig tot geen zicht is op de openbare ruimte en parkeerplaats.

Vergroten zichtbaarheid

Er is een aantal mogelijkheden om met kleine interventies het zicht op de parkeerplaats te vergroten. Vanaf de Suikerpeerstraat bezien, kijkend richting het winkelcentrum, is er aan het begin van deze straat geen zicht op het parkeerterrein door de hoge bosschages langs de weg ter hoogte van de bushalte. Het volledig verlagen van deze bosschages creëert een meer overzichtelijke situatie en biedt fietsers en automobilisten vanaf de weg zicht op het parkeerterrein. In de analyse van het ruimtelijk patroon scoorde de wegen rondom de parkeerplaats goed. Het is dus aannemelijk dat er in dit deel van de wijk vaak voldoende passanten aanwezig zullen zijn, die (bij voldoende zichtbaarheid) voor voldoende natuurlijk toezicht kunnen zorgen.

Een tweede mogelijkheid om de zichtbaarheid te vergroten, bestaat uit het verplaatsen van de bushalte langs de Suikerpeerstraat in de richting van het



fig. 42a Bestaande situatie

LEGENDA

- fietspad
- autoweg
- hoge bossages
- glasbakken, kledinginzamelpunt
- bestaande bushalte

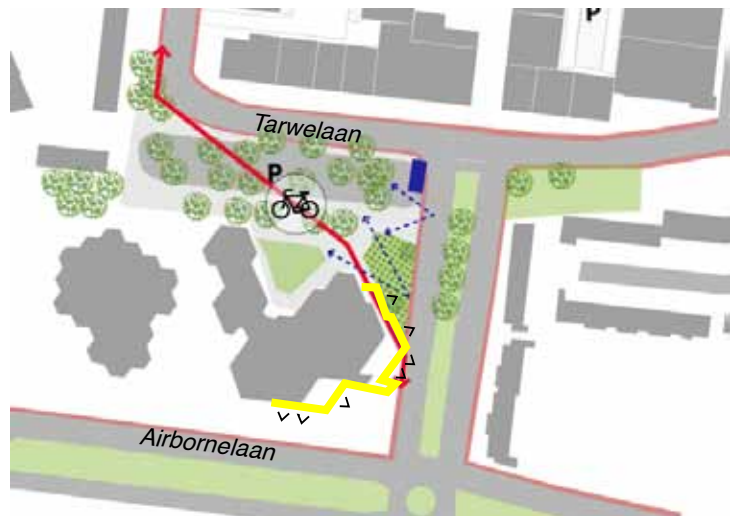


fig. 42b Mogelijke ingreep: doorsteek fietspad, overzichtelijk groen door verplaatsing obstakels en actieve plinten naar de straatzijde

LEGENDA

- mogelijke verbinding fietspad
- voorziening(en) georiënteerd naar straatzijde
- bestaand fietspad
- autoweg
- overzichtelijk/laag groen
- onstane zichtlijnen vanaf openbare weg
- bushalte verplaatst



fig. 43a Bestaande situatie: gesloten plint en beperkt zicht op de parkeerplaats.



fig. 43b Mogelijke ingreep: Aanleg nieuw fietspad, verwijderen van onoverzichtelijk groen en nieuwe voorziening in de kerk, gericht naar de straat.

winkelcentrum. Hierdoor zijn wachtende buspassagiers beter in staat natuurlijk toezicht uit te oefenen op het parkeerterrein en functies die grenzen aan dit parkeerterrein. De invloed hiervan is echter wel beperkt tot de tijden dat de bus rijdt.

Een derde verbetermogelijkheid is het verplaatsen van de glasbakken en kledingcontainer aan de Suikerpeerstraat. De rij met bakken en containers blokkeert vanaf de Suikerpeerstraat het zicht op de parkeerplaats en de aangrenzende voorzieningen.

Ook het aanbrengen van extra verlichting op het parkeerterrein zelf is iets wat overwogen kan worden. Door deze extra verlichting wordt de zichtbaarheid op het terrein tijdens de avonduren vergroot. De bomenrijen op het parkeerterrein vormen een fraaie groene entree van Vaartbroek. Het aanlichten van een aantal bomen op het parkeerterrein, bijvoorbeeld de buitenste rij bomen, verandert het gebied van een donkere parkeerplaats in een fraai entree.

De hierboven beschreven verbeterpunten zijn kleine ingrepen in de bestaande situatie. Het zicht op de parkeerplaats wordt vergroot, maar het gebruik van de ruimte zelf zal niet toenemen. Om ook het gebruik te vergroten, zou men bij de aanleg van een vrij liggend fietspad bij De Stoutheuvel, de gelegenheid te baat kunnen nemen om een diagonaal fietspad aan te leggen over het parkeerterrein. Het fietspad takt aan op de Suikerpeerstraat en loopt langs het huidige pad wat langs de kerk loopt. Hierdoor ontstaat er een shortcut van De Stoutheuvel de wijk uit en is er meer sociale controle op dit parkeergebied. Het parkeren zal in deze situatie iets anders ingericht dienen te worden.

Een probleem blijft dat de voorzieningen aan de parkeerplaats na winkeltijden gesloten zijn of een blinde gevel hebben. Bij mogelijke herontwikkeling kan als randvoorwaarde meegegeven worden dat de gevelpartij zich naar de Suikerpeerstraat richt of naar de parkeerplaats aan de Tarwelaan. Bij volledige sloop van bijvoorbeeld de kerk en het buurthuis ontstaat de mogelijkheid om toekomstige bebouwing alzijdig te oriënteren, naar zowel de Suikerpeerstraat, het parkeerterrein aan de Tarwelaan en de Airbornelaan. De strategische ligging van deze locatie maakt deze geschikt voor publieke functies, zoals horeca of een fitness- of gezondheidscentrum. Parkeren kan dan achter de bebouwing opgelost worden waardoor deze ruimte 's nachts afgesloten kan worden.

Winkelcentrum Eckart

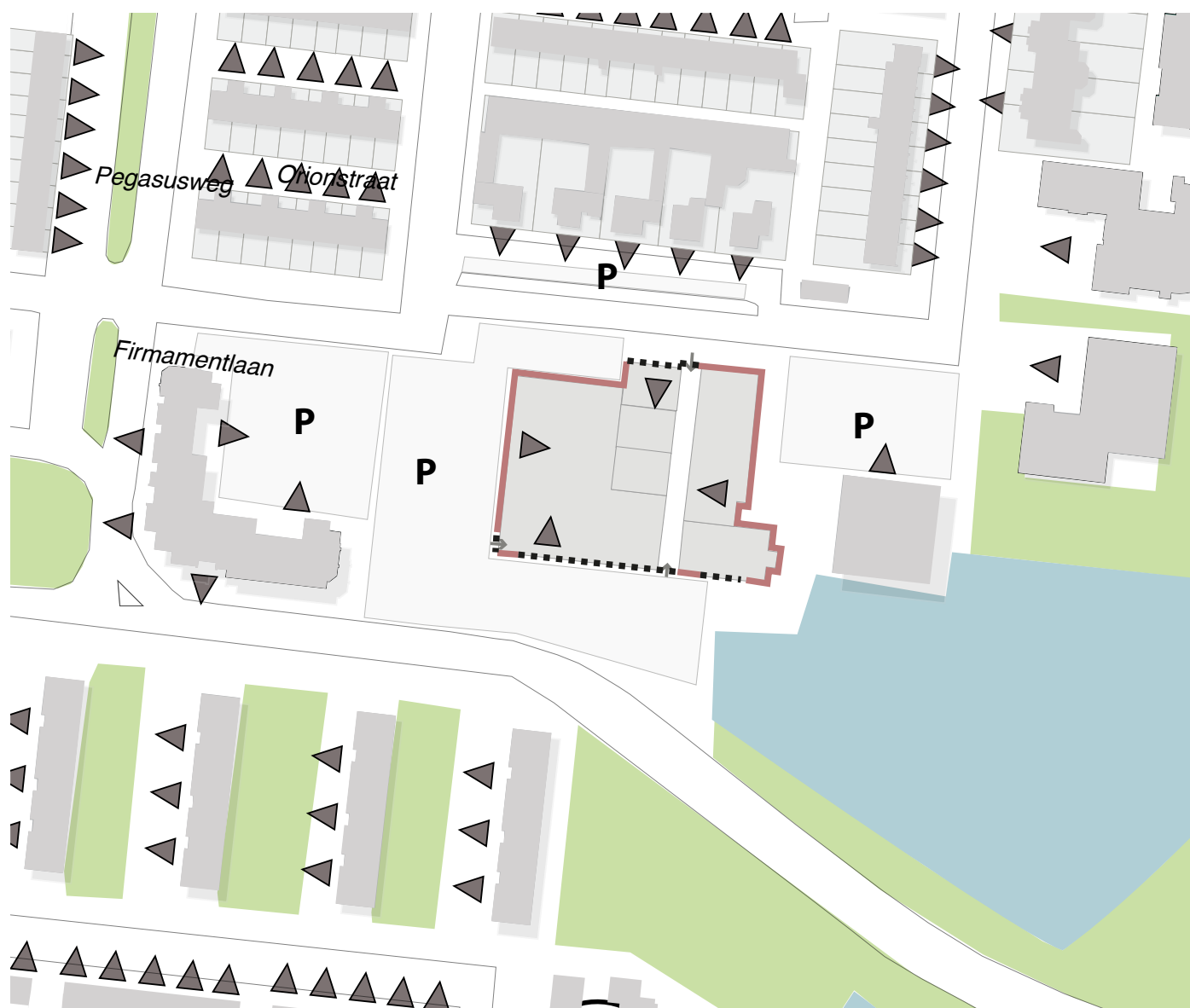
Winkelcentrum is gebouwd in een periode waarin men het belangrijk vond dat alle voorzieningen in de eigen buurt aanwezig moesten zijn. Met de jaren is echter het bereik van winkels vergroot, waardoor niet elk winkelcentrum meer



fig. 44 dichte plinten & uitzicht op achterkanten



fig. 45 geen zicht vanuit aangrenzende bebouwing



LEGENDA

..... transparante gevel

— gesloten gevel

P parkeren

► oriëntatie entree

fig. 46 Bestaande situatie winkelcentrum Eckart

noodzakelijk is. In ruimtelijk opzicht blijkt winkelcentrum Eckart niet op de meest gunstige locatie te liggen. Qua lokale toegankelijkheid scoort de locatie nog relatief goed, maar de verbondenheid is vrij matig. Winkelcentrum Vaartbroek scoort zeer goed voor wat betreft de vitaliteit zowel op stedelijk niveau als lokaal niveau en heeft dus in ruime mate potenties zowel voor bedrijvigheid als een vitaal straatleven. Bij winkelcentrum Eckart zijn de ruimtelijke potenties voor een vitaal straatleven en bedrijvigheid een heel stuk lager en eigenlijk onvoldoende. Ook het gesloten karakter van het winkelcentrum en de aansluiting met de directe omgeving zorgen (zoals hiervoor beschreven) voor een situatie die de leefbaarheid en sociale veiligheid niet ten goede komen.

Bij de ontwerpvoorstellen is gekeken op welke wijze de toegankelijkheid en vitaliteit van winkelcentrum Eckart verbeterd kunnen worden. Dit kan niet met behulp van kleine ingrepen en vereist in ieder geval een ingrijpende structurering. Een positief feit daarbij is dat de Firmamentlaan op de vitaliteitskaart een klein beetje oplicht. Deze straat loopt onder langs het winkelcentrum en is een van de weinige straten in deze buurt die ruimtelijke potenties heeft voor het ontwikkelen van voorzieningen. Deze potenties bieden mogelijkheden wanneer het gebied in de toekomst in aanmerking komt voor herontwikkeling. De ABN AMRO dat in het woongebouw naast het winkelcentrum zat, is gesloten en vervangen door een seniorensoos en aan de zijde van de Mercuriuslaan vind je nu het kantoor van een glasvezelleverancier. Het feit dat er voorzieningen op deze plek zijn terug gekomen is erg positief. De verwachting is dat er op deze plek pas nieuwe ontwikkelingen plaats gaan vinden als één of beide supermarkten zullen verdwijnen.

Gezien de ruimtelijke potenties, is het aan te raden om de winkels die nu in winkelcentrum Eckart zitten zoveel mogelijk onder te brengen in winkelcentrum Vaartbroek. De ruimte die dan leeg komt, zou hergebruikt kunnen worden voor bijvoorbeeld enkele seniorenwoningen al dan niet gecombineerd met zorgvoorzieningen of enkele winkels aan de zijde van de Firmamentlaan. Een meer extreme variant is om het gehele gebouw te vervangen door nieuwe woningen en appartementen. Door grondgebonden woningen te ontwikkelen langs de Orionstraat, creëer je een straat met toezicht vanaf twee zijden. Ook aan de oostzijde is het gewenst nieuwe woningen/appartementen te ontwikkelen met zicht op straat. Hier staat op dit moment een flat, waarvan de plint gesloten is.

Een daadwerkelijke verbetering van de locatie vergt een ingreep die nog grootschaliger is. Het gaat hier om de Grote Beerlaan die op dit moment in een noord-zuid richting dood loopt op het winkelcentrum. Om de toegankelijkheid van deze as te vergroten is een ruimtelijk model gemaakt en berekent wat het zou

11. Dit is een model waarbij andersom wordt gedacht. Wanneer je graag een voorziening op een bepaalde plek wilt behouden, zou je ook kunnen kijken naar de verbeteringen in de ruimtelijke structuur om de positie van deze voorziening te verbeteren. Na deze ingreep wordt de locatie beter toegankelijk en zichtbaar voor een groter publiek, wat gunstig is voor de huidige en/of nieuwe bedrijven op deze plek.

Toegankelijkheid voor fiets- en voetpaden



fig. 47a Bestaande situatie



fig. 47b Toegankelijkheid Grote Beerlaan neemt toe.

Verbondenheid voor fiets- en voetpaden



fig. 48a Bestaande situatie



fig. 48b Verbondenheid midden deel van Eckart en gebied rondom winkelcentrum neemt toe.

Vitaliteit voor fiets- en voetpaden



fig. 49a Bestaande situatie

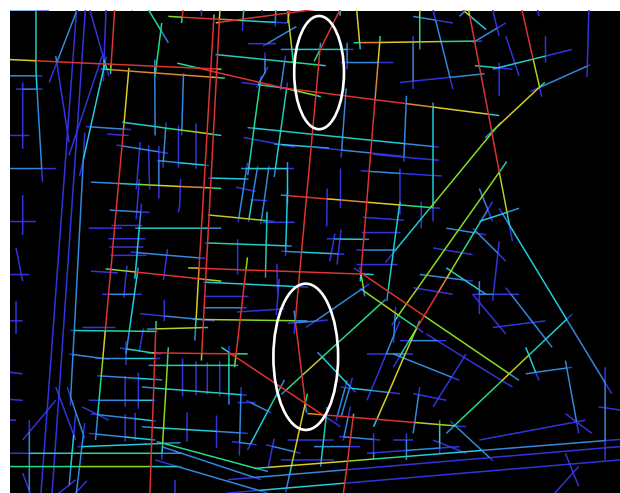
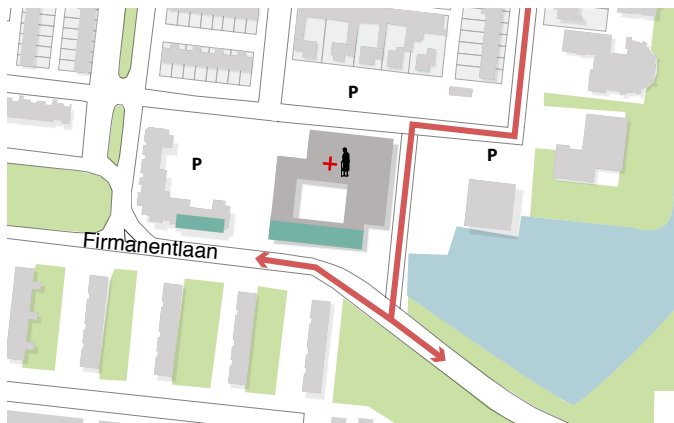





fig. 49b Lokale vitaliteit en kans op ontmoeting en vitaal straatleven neemt toe op de midden-as in de wijk. Winkelcentrum ligt hiermee beter.

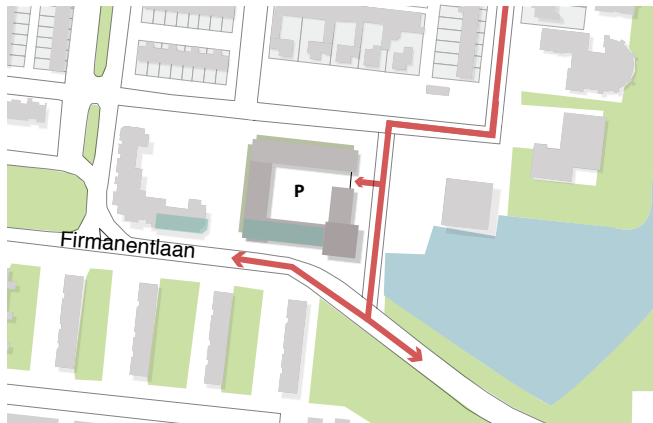


Model 1

- Zicht aan alle kanten
- Achterkanten worden voorkanten
- Nieuwe schil rondom bestaand winkelcentrum
- Mogelijk: programma voor senioren

LEGENDA




-  nieuwe routing, oostzijde voormalig winkelcentrum
-  nieuwe voorzieningen, gericht naar Firmanentlaan
-  nieuwbouw (zorg)complex of woningen



Model 2

- Zicht aan alle kanten
- Woningen aan noordzijde
- Bestaande parkeerplaats binnen in blok, enkel parkeren aan de straat
- Nieuwe route tussen Grote Beerlaan en Firmanentlaan

LEGENDA

-  nieuwe routing, oostzijde voormalig winkelcentrum
-  nieuwe voorzieningen, gericht naar Firmanentlaan
-  afsluitbare binnenruimte



Model 2

- Zicht aan alle kanten
- Woningen aan noordzijde
- Bestaande parkeerplaats binnen in blok, enkel parkeren aan de straat
- Nieuwe route tussen Grote Beerlaan en Firmanentlaan

LEGENDA




-  nieuwe routing, oostzijde voormalig winkelcentrum
-  nieuwe voorzieningen, gericht naar Firmanentlaan
-  afsluitbare binnenruimte



fig. 50a Bestaande situatie



fig. 50b model 1



fig. 51a Bestaande situatie



fig. 51b model 2



fig. 52a Bestaande situatie



fig. 52b model 3

betekenen als deze route in het noorden zou aantakken op de Tarwelaan en in het zuiden op de Firmamentlaan.¹¹ Dit betekent dat de route in het noorden door een bouwblok heen moet. In het zuiden zou de route om een flat geleid moeten worden en een brug over het water moeten worden gemaakt. De ingreep is erg ingrijpend en kostbaar, maar zorgt er wel voor dat de as die zo ontstaat de functie van hoofdroute krijgt waardoor de voorzieningen langs deze as - winkelcentrum, kerk, gezondheidscentrum, etc. – een betere plek krijgen in de wijk. Qua toegankelijkheid wordt deze route zelfs beter dan de Mercuriuslaan. Dat geldt met name voor langzaam verkeer. Ook de verbondenheid wordt een stuk beter en dit geldt zowel voor de as zelf als de straten rondom het winkelcentrum die op deze as uitkomen. Qua vitaliteit scoort de as erg goed. Het wordt een van de vitaalste straten in dit deel van de wijk waardoor het winkelcentrum veel gunstiger komt te liggen.

2.5.5 Garageboxen

Zowel Vaartbroek als Eckart tellen een zeer hoog aantal garageboxen die veelal een ongunstige uitwerking hebben op de zichtbaarheid en attractiviteit van de wijk. De vraag is dan ook of een deel van de garageboxen verwijderd kan worden en/of vervangen door woningen of voorzieningen. Dit op een manier dat zowel de zichtbaarheid en attractiviteit worden verbeterd.

Uitgaande van het bouwkundig patroon, zijn er vier soorten garageboxen in de wijk te herkennen. Deze typen behoeven elk een eigen aanpak en zijn als volgt te omschrijven.

Uitgaande van het bouwkundig patroon, zijn er volgens onze analyse vier soorten garageboxen in de wijk te herkennen. Deze typen behoeven elk een eigen aanpak en zijn als volgt te omschrijven.

1. Garageboxen in een hoek/aan pleintjes

Het eerste type zijn garageboxen die altijd in een hoek van de huizenblokken liggen en aan pleintjes waar de voorkanten van woningen naar toe gericht zijn. Op de garageboxen is zowel zicht vanuit de woningen als vanaf de weg. Dit maakt het minder urgent deze garageboxen aan te pakken. Een voorwaarde is hierbij natuurlijk wel dat de garageboxen in gebruik zijn.

2. De hofjes haaks op de weg

Bij deze variant is er geen toezicht vanuit woningen. Ook vanaf de weg is geen of weinig toezicht, omdat er op de kop van het 'hofje' vaak nog een blok garageboxen staat. Dit zijn plekken die het best afgesloten kunnen worden zodat onbevoegden en kwaadwillenden er geen toegang toe hebben.



fig. 53 Type 1 - in een hoek



fig. 54 Type 2 - hofjes



fig. 55 Type 3 - langs de weg



fig. 56a Type 2 - Garageboxen haaks op de weg gelegen, onoverzichtelijk



fig. 56b Type 2 - mogelijkheid tot afsluiten van terrein van de garageboxen

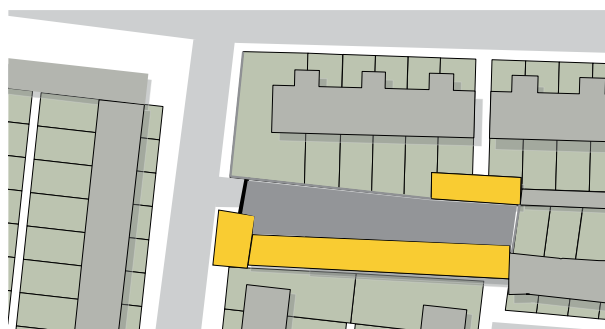


fig. 57a Type 3 - Garageboxen langs de weg gelegen

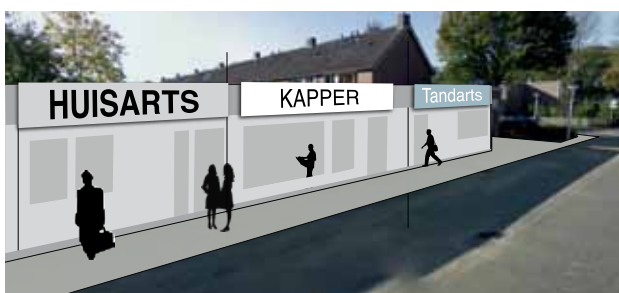
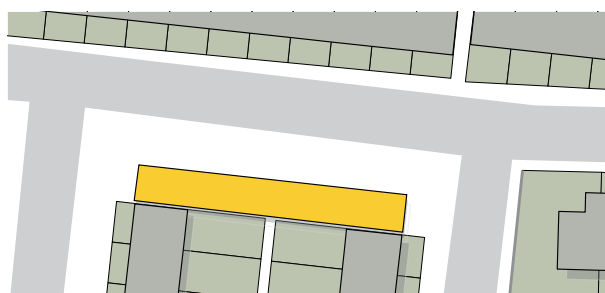


fig. 57b Type 3 - 'garage'-sale

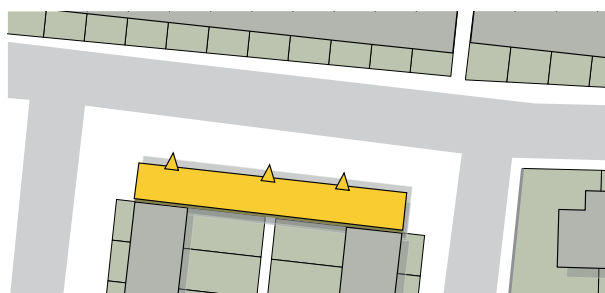
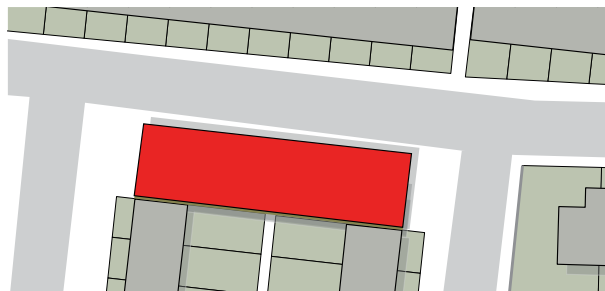


fig. 57c Type 3 - wonen met zicht op de straat



3. Garageboxen langs de weg

Dit type garageboxen ligt doorgaans langs rustige woonstraten of grotere doorgaande wegen alwaar ze massieve blokken van blinde plinten vormen. Dit gaat ten koste van de mogelijkheden voor het uitoefenen van natuurlijk toezicht. Door de garageboxen (voor een deel) andere functies te geven en hier bijvoorbeeld voorzieningen of woningen te plaatsen, kan de mogelijkheid voor natuurlijk toezicht worden hersteld. Zo is het in sommige gevallen bijvoorbeeld mogelijk de garageboxen te herinrichten en er een pui voor te plaatsen waardoor er zich kleine ondernemers of kleine zorgfuncties – zoals een huisarts of tandarts – in kunnen vestigen. Een andere oplossing is om woningen te bouwen op dezelfde plek om zo zowel overdag als 's avonds extra toezicht op straat te creëren. Het gaat hier dan bijvoorbeeld om lage seniorenwoningen zonder tuinen door de beperkte dieptemaat. De situaties verschillen maar met name waar de garageboxen tegenover achterkanten van woningen staan opgesteld zou dit een goede oplossing kunnen zijn om het toezicht op straat te verbeteren.

4. U-vormige clusters van garageboxen

Aan de westzijde van de wijk – bij de flats aan de Koppele – bevinden zich diverse clusters van garageboxen die in u-vorm staan opgesteld. De muren aan de buitenkant van deze clusters zijn veelal bedekt met graffiti en weinig attractief. Aan de binnenzijde van de clusters bevinden zich de garagedeuren waar geen enkele sociale controle op mogelijk is. De clusters zijn vrij door iedereen te betreden en wie binnen de clusters staat valt volledig buiten het zicht van anderen. De clusters belemmeren het zicht vanaf de Kennedylaan de wijk in en andersom vanuit de wijk naar de groenzone achter de flats. Er is geen toezicht vanuit de woningen omdat er ook in de plinten van de flats naast de entree alleen garageboxen zijn opgenomen. Dit alles zorgt voor een situatie die vanuit het oogpunt van sociale veiligheid zeer onwenselijk is.

Om in deze situatie verandering te brengen, zouden de garageboxen het liefst verwijderd moeten worden. Het parkeren kan dan op maaiveldniveau voor de flat uitgebreid worden als vervanger voor de garageboxen. De ruimte die hiervoor benodigd is zal kleiner zijn dan de ruimte die de garageboxen nu innemen. Daardoor blijft er een open ruimte over en ontstaat er zicht op de groene speelzone en het fietspad achter de flats. Een minder vergaande ingreep met een beperkter veiligheidseffect is het verwijderen of verlagen van het groen langs een deel van het fietspad zodat er zicht ontstaat op het fietspad en de groenzone erachter. Door de achterkanten van de garageboxen met groen te bekleeden worden ze minder goed bereikbaar om ze te bekladden met graffiti.



fig. 58 Type 4- U-vormige clusters garageboxen



fig. 59a Type 4 - U-vormige garageboxen westzijde

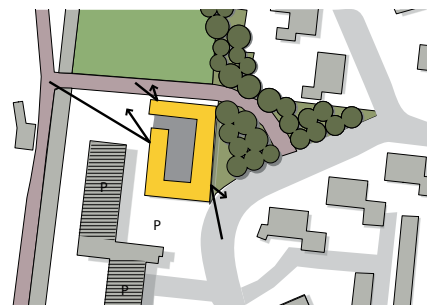


fig. 59b Type 4 - sociaal veiligere situatie door verlagen van bossages

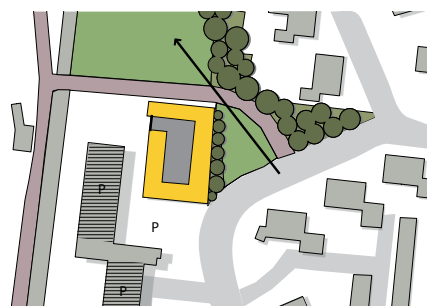


fig. 59c Type 4 - nog meer overzicht door verwijderen garageboxen



2.5.6 Aanpak van woninginbraken

Naast de hierboven behandelde vragen, heeft de gemeente ook de vraag gesteld wat zij kan doen om het aantal woninginbraken terug te dringen. De criminaliteitsanalyse maakte immers duidelijk dat zowel Vaartbroek als Eckart de afgelopen jaren een stuk veiliger is geworden, maar ook dat het aantal woninginbraken onverminderd hoog is gebleven.

De ruimtelijke analyse heeft laten zien dat de omvang van woninginbraak sterk samenhangt met de factoren verbondenheid, zichtbaarheid en bouwkundige beveiliging. Woningen die aan goed verbonden straten liggen zijn minder kwetsbaar voor inbraak dan woningen aan straten die minder goed zijn verbonden met het hoofdstratennetwerk c.q. daar verder van aflaggen. Vooral woningen die bouwkundig niet goed zijn beveiligd, die deuren en ramen hebben die uit het zicht liggen van omwonenden en passanten en die ver van de hoofdroutes aflaggen (lage verbondenheid) zijn kwetsbaar voor woninginbraak. Deze bevinding – die consistent is voor alle binnen dit project onderzochte pilots – geeft een aantal handvatten voor de preventie van woninginbraak. Wil je woninginbraak voorkomen dan loont het immers de moeite om te kijken of je straten en plekken minder kwetsbaar kunt maken door 1.) de ruimtelijke structuur aan te passen opdat de verbondenheid van deze straatsegmenten verbetert, 2.) de zichtbaarheid van de ramen en entrees te verbeteren en/of 3.) de bouwkundige beveiliging van de meest kwetsbare woningen op een hoger plan kunt brengen. Naast deze uit dit onderzoek voortgekomen inzichten, zijn er natuurlijk ook nog andere studies die handvatten geven voor een effectieve aanpak van woninginbraak. Die studies beperken zich in het algemeen niet tot de ruimtelijke factoren (zoals in dit onderzoek het geval is), maar gaan in op andere factoren die betrekking hebben op de kenmerken van de daders, slachtoffers, delictsomstandigheden en/of de organisatie van de aanpak.¹²

Verbondenheid en zichtbaarheid

Binnen de modellen die hierboven besproken zijn, zijn diverse mogelijkheden genoemd om de verbondenheid en zichtbaarheid van sommige delen en plekken in Vaartbroek en Eckart te verbeteren. De mogelijkheden om de verbondenheid te verbeteren zijn beperkt. De aanleg van een snelfietspad door het Amandelpark of een langzaam verkeersroute door het groengebied in de hoogspanningsmastzone hebben weliswaar een positief effect op de verbondenheid, maar deze effecten zijn vrij gering en hebben met name betrekking op de voet- en fietspaden zelf. De enige ingreep die daadwerkelijk een gunstig effect op de verbondenheid van de wijk heeft, is de voorgestelde grootschalige ingreep in Eckart waarbij de Grote Beerlaan wordt doorgetrokken en een verbinding maakt met de Firmamentlaan in het noorden en de Tarwelaan en in het zuiden. Dit is (zoals besproken) een zeer grote ingreep die op zijn

12. Een uitgebreid overzicht van de bestaande literatuur over woninginbraak en de verschillende mogelijkheden dit aan te pakken is terug te vinden in het Kennisdomein Woningcriminaliteit (López 2001).

best pas op de langere termijn kan worden gerealiseerd. Het verbeteren van de zichtbaarheid is iets dat wellicht gemakkelijker te realiseren is. Zoals beschreven, zijn er in zowel Vaartbroek als Eckart veel plekken waar het zicht vanuit de omliggende woningen of de openbare weg onvoldoende is en de mogelijkheid tot sociale controle wordt beperkt. Dit is in sommige gevallen vrij eenvoudig op te lossen door bestaande visuele obstakels (zoals de bossages in de hoogspanningsmastzone) te verwijderen of te verlagen. In andere gevallen zijn meer ingrijpende maatregelen gewenst en kan de zichtbaarheid worden verbeterd door raampartijen in inactieve plinten te plaatsen, door garageboxen te verwijderen of herin te richten of door verouderde woningen te vervangen door woningen die hun voorkanten actief naar de openbare ruimte hebben gericht.

Actieplan Veiligheid

De gemeente Eindhoven heeft een Actieplan Integrale Veiligheid 2013 opgesteld waarin onder meer aandacht wordt besteed aan de aanpak van woninginbraak. In dit plan staat het streven om het woninginbraakrisico voor de gehele gemeente Eindhoven in 2013 terug te brengen tot 1,65%. Dit komt overeenkomst met een daling van ruim 20% ten opzichte van het gemiddelde van de jaren 2005 t/m 2008. De aanpak die men hierbij voorstaat bestaat uit diverse maatregelen die samen te vatten zijn met de termen 'meer en beter toezicht', 'effectievere opsporing' en 'situationele criminaliteitspreventie'.

Voor wat betreft 'meer en beter toezicht' zet de gemeente in op het regiemodel Slim Samen Toezien, Flexibele intensivering toezicht, Burgernet / BIN / Burenalert en Buurtpreventieteams. Bij deze aanpakken probeert men diverse vormen van formeel en informeel toezicht te intensiveren en door middel van een informatie gestuurde aansturing daar in te zetten waar dat op dat moment het meest noodzakelijk is. Dit soort aanpakken kunnen inderdaad effectief zijn, maar dit laat onverlet dat ook deze vormen van toezicht sterk afhankelijk zijn van de in de wijk aanwezige fysieke en ruimtelijke condities. Zichtbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor toezicht. Aangezien zichtbaarheid juist een zwak punt in Vaartbroek-Eckart blijkt te zijn, adviseren wij om naast de in het Actieplan genoemde organisatorische maatregelen voor 'meer en beter toezicht' ook maatregelen te treffen die de zichtbaarheid in de wijk verhogen. Dit zal naar verwachting niet alleen een bijdrage leveren aan de effectiviteit van het formeel toezicht, maar ook (en dat is waarschijnlijk nog veel belangrijker) een gunstige voorwaarde scheppen voor de zelfredzaamheid van de bewoners en de mogelijkheden voor het uitoefenen van natuurlijk toezicht.

Een effectievere opsporing van woninginbrekers wil de gemeente samen met de politie oppakken door de inzet van een Dader Top X, Helingaanpak en een Donkere Dagen Offensief. Het Donkere Dagen Offensief is een instrument dat de

2013: woninginbraak -20% door

- 1) Meer en beter Toezicht**
 - a) Slim Samen Toezien & Flexibele intensivering toezicht
 - b) Burgernet / BIN / Burenalert
 - c) Buurtpreventieteams
- 2) Effectievere opsporing**
 - a) Dader Top X
 - b) Helingaanpak
 - c) Donkere Dagen Offensief
- 3) Situationele preventie**
 - a) Bewonersavonden
 - b) Wijkveiligheidsschouwen
 - c) PKVW

politieregio Oost-Brabant al sinds jaar en dag succesvol inzet om verschillende vormen van vermogenscriminaliteit effectief aan te pakken. In het Actieplan staat dat dit instrument ingezet zal worden om de aanpak van overvallen en straatroven tijdens de wintermaanden te intensiveren omdat deze delicten juist in die periode frequenter voorkomen. Ook bij woninginbraak is het bekend dat daders vooral hun slag slaan tijdens de donkere dagen (López 2001a). Het is dan ook zeker de moeite waard om het Donkere Dagen Offensief – net zoals in het verleden – ook bij de bestrijding van dit delict in te zetten. Een Dader Top X is een ander beproefd middel tegen woninginbraak. Wel is bekend dat een Dader Top X vooral effectief is als deze wordt gecombineerd met daderdossiers en de inzet van speciale woninginbraken teams (López 2001b). Een helingaanpak is op papier een zeer veelbelovend instrument om een breed scala van vermogensdelicten aan te pakken. Immers ‘zonder helers, geen stellers’. De praktijk blijkt echter weerbarstiger en leert ons dat het voor politiekorpsen zeer lastig is een effectieve helingaanpak van de grond te krijgen en voor langere tijd te borgen (Idem).

Een derde categorie maatregelen dat in het Actieplan Integrale Veiligheid 2013 wordt genoemd om woninginbraak aan te pakken zijn de zogeheten situationele preventiemaatregelen. Via speciale voorlichtingsavonden wil de gemeente samen met de corporaties de bewoners bereiken en hen bewust maken van hun slachtofferisico's en de mogelijkheden van inbraakpreventie. Ook zal de gemeente in gesprek met de corporaties en bewoners gaan om te kijken hoe ze de inzet van het Politiekeurmerk Veilig Wonen® verder kunnen stimuleren. Een derde situationeel instrument is de wijkshouwing. Een twaalfstal bewoners is opgeleid tot wijkveiligheidsschouwer en zal (groepen van) andere bewoners meenemen om samen met hen de veiligheidsissues in de wijk te inventariseren. Vanuit de literatuur is het bekend dat situationele maatregelen zeer effectief zijn om veiligheidsproblemen zoals woninginbraak terug te dringen en beheersbaar te maken. Ook het Politiekeurmerk Veilig Wonen® heeft zich in de praktijk ruimschoots bewezen en leidt niet alleen tot een sterke reductie van het slachtofferisico maar ook tot een hoger veiligheidsgevoel bij bewoners (López en Veenstra 2010). Een probleem waar men bij het organiseren van bewonersavonden echter rekening mee moet houden is dat deze alleen effectief zijn als ze zeer gericht worden ingezet bij voorkeur voor bewoners die zeer recent slachtoffer zijn geworden van woningcriminaliteit. Het ‘simpelweg’ uitnodigen van bewoners uit een risicobuurt leidt in de regel niet tot de gewenste opkomst of veranderingen in veiligheidsgedrag. Bewoners die zeer recent met woninginbraak zijn geconfronteerd – omdat ze zelf slachtoffer zijn geworden of in hun zeer directe sociale omgeving iemand kennen die onlangs slachtoffer is geweest – zijn in de regel veel eerder bereid om bouwkundige beveiligingen aan de woning aan te brengen dan bewoners die minder de urgentie voelen. Het is dan ook

goed om juist deze bewoners voor gerichte voorlichtingsavonden uit te nodigen en hen de mogelijkheid te geven om vrienden en kennissen mee te nemen. Dit soort bewoners kan een extra duwtje in de rug worden gegeven door hen een kleine subsidie aan te bieden op de aanschaf van hang- en sluitwerk en door het aanbieden van een gratis preventieadvies.



fig. 60 Relatie tussen woninginbraken en verbondenheid

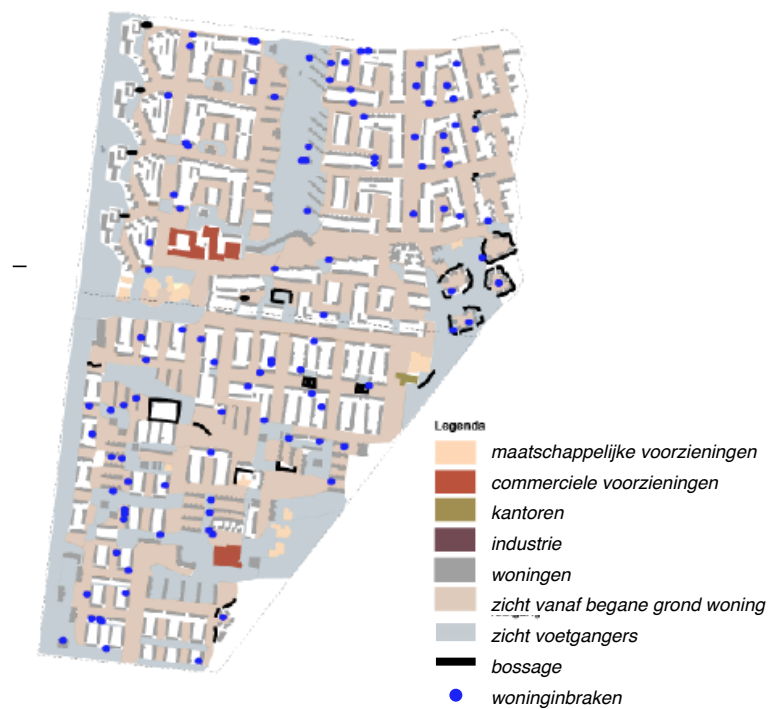


fig. 61 Relatie tussen woninginbraken en zichtbaarheid

Literatuurlijst

- Alford, V. (1996) Crime and space in the inner city, *Urban Design Studies*, nr. 2, 45-76
- Brantingham, P. L. & P.J. Brantingham (1981) *Environmental Criminology*, Sage, Beverly Hills
- Cohen, L.E. & M. Felson (1979) Social change and crime rate trends: A routine activity approach, *American Sociological Review*, vol. 44, pg. 588- 608
- Gemeente Eindhoven en Woonbedrijf (2011), *Ontwikkelingskader Vaartbroek en Eckart*. Bewoners aan zet.
- Gemeente Eindhoven (2012), *Actieplan Integrale Veiligheid*, Eindhoven: Afdeling Veiligheid en Bestuur
- Gemeente Eindhoven (2008), *Actieplan Fiets!* , Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer sector Ruimtelijke Ontwikkeling
- Desyllas, J. (2000) The relationship between urban street configuration and office rent patterns in Berlin. PhD thesis, The Bartlett, University College London
- Hillier, B. (1998) The common language of space: a way of looking at the social, economic and environmental functioning of cities on a common basis. <http://www.bartlett.ucl.ac.uk/spacesyntax/publications/commonlang.html>
- Hillier, B. (2007) *Space is the machine: a configurational theory of architecture*, University College London
- Hillier, B., A. Penn, J. Hanson, et al. (1993) Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 20:29–66
- Hillier, B., A. Penn, D. Banister & J. Xu. (1998) Configurational modelling of urban movement network. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 25:59–84.
- Hillier, B. & O. Sahbaz (2005) High Resolution Analysis of Crime Patterns in Urban Street Networks: an initial statistical sketch from an ongoing study of a London borough, A. van Nes, *Proceedings Space Syntax. 5th International Symposium*, TU Delft, Techne Press, Delft
- Hillier, B. & S. Iida (2005) Network effects and psychological effects: a theory of urban movement. In A. van Nes, editor, *Proceedings Space Syntax. 5th International Symposium*, Delft

Hillier, B. & S. Shu (2000) *Crime and urban layout: the need for evidence*, Ballintyne

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

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

López, M.J.J. en Chr. Veenstra (2010), *Een veilige wijk, een veilig gevoel? Onderzoek naar de veiligheidsbeleving van bewoners in PKVW gecertificeerde nieuwbouwwijken*, Den Haag: Experian/RCM.

López, M.J.J. en 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

López, M.J.J. (2001b), *Doorbraakmeter. Tussentijdse evaluatie van de uitvoering van het Kwaliteitsprogramma Veilig Wonen 1997-2001*, Den Haag: EWC/RCM

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

Newman, O. (1972), *Defensible Space. Crime prevention through urban design*, Macmillan Company, New York

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.

Shu, C.F. (2000), *Housing Layout and Crime Vulnerability*. PhD thesis, The Bartlett School of Graduate studies, University College London

Bijlagen

1. Deelnemers workshops Eindhoven

Workshop 1: Presentatie eerste analyses

Gemeente Eindhoven

- | | |
|----------------|--|
| Ben Demilt | – Behandelend ambtenaar van het pilotproject 'SVS - Eindhoven' |
| Henri Koolen | – Gebiedscoördinator |
| Babette Haas | – Wijkcoördinator |
| Robert Kuipers | – Manager integrale veiligheidszorg |

Projectteam Sociaal Veilige Stedenbouw

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

Workshop 2: Aanbevelingen

Gemeente Eindhoven

- | | |
|----------------|--|
| Ben Demilt | – Behandelend ambtenaar van het pilotproject 'SVS - Eindhoven' |
| Henri Koolen | – Gebiedscoördinator |
| Babette Haas | – Wijkcoördinator |
| Robert Kuipers | – Manager integrale veiligheidszorg |
| Hein van Hout | – Stedenbouwkundige |
| Anneke | – Planoloog |

Woningbouwcorporatie

- | | |
|-------------------|---|
| Frank Metsemakers | – Coördinator gebiedsontwikkeling Woensel Noord bij Woonbedrijf |
| Frans Zwijgen | – Coördinator gebiedsontwikkeling Woensel Oost bij Woonbedrijf |

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 | – Urban Synergy |

2. Sociaal-demografisch profiel Vaartbroek en Eckart

Vaartbroek en Eckart zijn voor wat betreft de bevolkingssamenstelling twee vergelijkbare buurten. Sociaal-demografisch zijn ze het best te typeren als twee middelgrote kinderrijke buurten met veel huishoudens met een relatief laag inkomen.

| | | Vaartbroek | Eckart |
|--------------|----------------------------|------------|--------|
| Omvang | Aantal inwoners | 5200 | 4300 |
| | Aantal huishoudens | 2580 | 2095 |
| | Aantal woningen | 2490 | 2055 |
| Demografisch | Gemiddelde huishoudgrootte | 2,0 | 2,0 |
| | 15-25 jarigen | 12% | 11% |
| Etniciteit | Niet-westerse inwoners | 24% | 26% |
| Economisch | Huurwoningen | 66% | 72% |
| | Huish. met laag inkomen | 53% | 54% |
| | Huish. op/om soc. minimum | 11% | 13% |
| | Niet actieven | 29% | 30% |

Tabel 1. Sociaal-demografisch profiel Vaartbroek en Eckart

Op 1 januari 2011 telde Vaartbroek 2.580 huishoudens, 5.200 bewoners en 2.490 woningen. Eckart is iets kleiner en telde op dezelfde datum 2.095 huishoudens, 4.300 bewoners en 2.055 woningen. Een groot deel van deze woningen (66% in Vaartbroek en 72% in Eckart) valt in de huursector.

In beide buurten geldt dat er veel huishoudens met kinderen (29%) en veel eenoudergezinnen wonen. Veel inwoners zijn boven de 55 jaar. Het percentage jongeren tussen de 15-25 jaar (respectievelijk 11% en 12%) is niet zeer hoog, maar zal de komende jaren naar verwachting wel toenemen. In Eckart wonen naar verhouding meer senioren dan in Vaartbroek.

Een kwart van de inwoners is van niet-westerse afkomst. De helft van de niet-westerse inwoners worden gevormd door bewoners met een Marokkaanse of Turkse achtergrond.

De meeste inwoners van Vaartbroek en Eckart hebben het niet breed ook al valt het aantal huishoudens onder of rond het sociaal minimum (vergeleken met enkele andere pilots) nog relatief mee (respectievelijk 13% en 11%). Iets meer dan de helft van de huishoudens ontvangt een laag inkomen. Zo'n 30% van de bevolking is economisch niet actief.

3. Criminaliteitsbeeld

Uit de cijfers van het CBS blijkt dat Vaartbroek en Eckart wat sociale veiligheid betreft relatief veilige buurten zijn. Het risico op mishandeling en diefstal uit auto's ligt in deze twee buurten ruim onder het Eindhovens gemiddelde. Er komen echter wel veel woninginbraken voor (ongeveer 2x zoveel dan gemiddeld in Nederland) en het aantal vernielingen zit op het Eindhovens gemiddelde.

| | Woninginbraak | Vernieling | Diefstal uit auto | Mishandeling | Totaal |
|----------------------|---------------|------------|-------------------|--------------|--------|
| Vaartbroek | 76,9 | 101,9 | 67,3 | 17,3 | 263,4 |
| Landelijk gemiddelde | 38,5 | 86,7 | 54,5 | 33,7 | 213,4 |
| Eindhoven gemiddelde | 59,1 | 109,1 | 78,5 | 59,8 | 306,5 |
| Gemiddeld landelijk | 38,5 | 86,7 | 54,5 | 33,7 | 213,4 |
| Gemiddeld Eindhoven | 59,1 | 109,1 | 78,5 | 59,8 | 306,5 |

Tabel 2. Vaartbroek – Aantal incidenten per 10.000 inwoners (CBS 2011)

| | Woninginbraak | Vernieling | Diefstal uit auto | Mishandeling | Totaal |
|----------------------|---------------|------------|-------------------|--------------|--------|
| Eckart | 79,1 | 109,3 | 41,9 | 23,3 | 253,6 |
| Landelijk gemiddelde | 38,5 | 86,7 | 54,5 | 33,7 | 213,4 |
| Eindhoven gemiddelde | 59,1 | 109,1 | 78,5 | 59,8 | 306,5 |
| Gemiddeld landelijk | 38,5 | 86,7 | 54,5 | 33,7 | 213,4 |
| Gemiddeld Eindhoven | 59,1 | 109,1 | 78,5 | 59,8 | 306,5 |

Tabel 3. Eckart – Aantal incidenten per 10.000 inwoners (CBS 2011)

Ook van de politie heeft het projectteam cijfers gekregen. Deze cijfers hebben betrekking op alle bij de politie gemelde incidenten diefstal, geweld, overlast en vernieling in Vaartbroek en Eckart voor de jaren 2009, 2010 en 2011. Deze cijfers laten zien dat in Vaartbroek iets meer incidenten zijn geregistreerd dan in Eckart, maar ook dat het aantal aangegeven incidenten in zowel Vaartbroek als Eckart gedurende de afgelopen drie jaar is afgenomen.

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|------------|------|------|------------|--------|
| Vaartbroek | 631 | 468 | 453 (-28%) | 1552 |
| Eckart | 412 | 476 | 315 (-23%) | 1203 |

Tabel 4. Aantal aangegeven incidenten in Vaartbroek en Eckart 2009-2011

Wanneer de incidenten worden opgesplitst naar geweld, diefstal, overlast, vernieling en overige zaken dan blijkt dat zowel Vaartbroek als Eckart ook te maken heeft met relatief veel overlast. De daling van het aantal meldingen doet zich voor in beide buurten en nagenoeg alle delictscategorieën. Ook het aantal overlastmeldingen is gedaald (30% in Vaartbroek en 34% in Eckart).

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|------------|------|------|------|--------|
| Geweld | 137 | 106 | 94 | 337 |
| Diefstal | 189 | 159 | 144 | 492 |
| Overlast | 191 | 129 | 133 | 453 |
| Vernieling | 99 | 67 | 67 | 233 |
| Overig | 15 | 7 | 15 | 37 |
| | 631 | 468 | 453 | 1552 |

Tabel 5. Aantal aangegeven incidenten in Vaartbroek per delictscategorie 2009-2011

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|------------|------|------|------|--------|
| Geweld | 84 | 62 | 65 | 211 |
| Diefstal | 146 | 178 | 117 | 441 |
| Overlast | 102 | 168 | 67 | 337 |
| Vernieling | 71 | 66 | 56 | 193 |
| Overig | 9 | 2 | 10 | 21 |
| | 412 | 476 | 315 | 1203 |

Tabel 6. Aantal aangegeven incidenten in Eckart per delictscategorie 2009-2011

Vermogenscriminaliteit

Binnen de categorie vermogenscriminaliteit valt wederom het hoge aantal woninginbraken op en in Vaartbroek het forse aantal diefstallen uit/vanaf personenauto's. In tegenstelling tot het aantal vermogensdelicten als geheel zijn deze delictstypen de afgelopen twee jaar niet gedaald. Ook het delict zakkenrollerij valt op. Ook dat delict is de afgelopen jaren in omvang afgenomen.

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|---|------|------|------|--------|
| Inbraak woning | 52 | 53 | 53 | 158 |
| Diefstal (ook braak) uit/vanaf personenauto | 46 | 47 | 42 | 135 |
| Diefstal van fiets | 25 | 20 | 20 | 65 |
| Zakkenrollerij/tassenrollerij | 17 | 10 | 3 | 30 |
| Overig | 49 | 29 | 26 | 104 |
| | 189 | 159 | 144 | 492 |

Tabel 7. Aantal aangegeven vermogensdelicten in Vaartbroek per delictsoort 2009-2011

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|---|------|------|------|--------|
| Inbraak woning | 42 | 90 | 51 | 183 |
| Diefstal (ook braak) uit/vanaf personenauto | 29 | 33 | 23 | 85 |
| Diefstal van fiets | 28 | 23 | 13 | 64 |
| Zakkenrollerij/tassenrollerij | 13 | 4 | 5 | 22 |
| Overig | 34 | 28 | 25 | 87 |
| | 146 | 178 | 117 | 441 |

Tabel 8. Aantal aangegeven vermogensdelicten in Eckart per delictsoort 2009-2011

Geweldscriminaliteit

Geweldscriminaliteit is (zowel landelijk gezien als vergeleken met de rest van Eindhoven) niet echt een probleem in Vaartbroek-Eckart. Wel valt op dat in Vaartbroek bij verschillende soorten objecten enkele overvallen hebben plaats gevonden. Daarnaast waren er in Vaartbroek 4 aangiften van straatroof terwijl zowel overvallen als straatroof in Eckart niet lijken voor te komen.

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|-------------------------------|------|------|------|--------|
| Ruzie/twist (zonder gevolgen) | 66 | 54 | 63 | 183 |
| Eenvoudige mishandeling | 23 | 29 | 14 | 66 |
| Bedreiging | 32 | 16 | 12 | 60 |
| Overval | 2 | 1 | 1 | 4 |
| Straatroof | 0 | 3 | 1 | 4 |
| Overig | 14 | 3 | 3 | 20 |
| | 137 | 106 | 94 | 337 |

Tabel 9. Aantal aangegeven geweldsdelicten in Vaartbroek per delictsoort 2009-2011

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|-------------------------------|------|------|------|--------|
| Ruzie/twist (zonder gevolgen) | 39 | 34 | 37 | 110 |
| Eenvoudige mishandeling | 16 | 9 | 11 | 36 |
| Bedreiging | 18 | 17 | 14 | 49 |
| Overval | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Straatroof | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Overig | 11 | 2 | 3 | 16 |
| | 84 | 62 | 65 | 211 |

Tabel 10. Aantal aangegeven geweldsdelicten in Eckart per delictsoort 2009-2011

Overlast

Het aantal overlastmeldingen is relatief hoog. Dat geldt vooral voor Vaartbroek. Naast jongerenoverlast wordt zowel in Vaartbroek als Eckart ook relatief veel geluidshinder gemeld. Beide incidenttypen zijn in beide buurten de afgelopen twee jaar afgenomen. Wat wel opvalt is de piek in het aantal meldingen overlast jeugd in Eckart in 2010.

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|---------------------------------------|------|------|------|--------|
| Geluidshinder overig | 77 | 58 | 52 | 187 |
| Melding overlast jeugd | 91 | 53 | 55 | 199 |
| Overlast gestoord/overspannen persoon | 19 | 16 | 23 | 58 |
| Overlast ivm drugs | 3 | 1 | 2 | 6 |
| Overlast stalker | 1 | 1 | 1 | 3 |
| | 191 | 129 | 133 | 453 |

Tabel 11. Aantal aangegeven overlast incidenten in Vaartbroek per delictsoort 2009-2011

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|---------------------------------------|------|------|------|--------|
| Geluidshinder overig | 46 | 24 | 28 | 98 |
| Melding overlast jeugd | 42 | 137 | 30 | 209 |
| Overlast gestoord/overspannen persoon | 9 | 5 | 5 | 19 |
| Overlast ivm drugs | 3 | 1 | 3 | 7 |
| Overlast stalker | 2 | 1 | 1 | 4 |
| | 102 | 168 | 67 | 337 |

Tabel 12. Aantal aangegeven overlast incidenten in Eckart per delictsoort 2009-2011

Vernieling

De vergelijking van de CBS cijfers maakte al duidelijk dat het aantal gemelde vernielingen in zowel Vaartbroek als Eckart voor Eindhoven gemiddeld is. Zo'n 35% van deze vernielingen heeft betrekking op auto's.

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|--|------|------|------|--------|
| Vandalisme/baldadigheid | 11 | 2 | 6 | 19 |
| Vernieling overige objecten | 43 | 35 | 34 | 112 |
| Vernieling van/aan auto | 34 | 24 | 25 | 83 |
| Vernieling van/aan openbaar gebouw | 8 | 6 | 2 | 16 |
| Vernieling van/aan openbaar vervoer/abri | 3 | 0 | 0 | 3 |
| | 99 | 67 | 67 | 233 |

Tabel 13. Aantal aangegeven vernielingen in Vaartbroek per delictsoort 2009-2011

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|--|------|------|------|--------|
| Vandalisme/baldadigheid | 13 | 9 | 2 | 24 |
| Vernieling overige objecten | 28 | 32 | 33 | 93 |
| Vernieling van/aan auto | 27 | 19 | 20 | 66 |
| Vernieling van/aan openbaar gebouw | 2 | 6 | 1 | 9 |
| Vernieling van/aan openbaar vervoer/abri | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 71 | 66 | 56 | 193 |

Tabel 14. Aantal aangegeven vernielingen in Eckart per delictsoort 2009-2011

Overig

Het aantal overige incidenten (voornamelijk zedenmisdrijven) is de afgelopen drie jaar in beide buurten stabiel gebleven.

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|--|------|------|------|--------|
| Aanranding | 2 | 3 | 3 | 8 |
| Gijzeling/ontvoering | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Openbare schennis der eerbaarheid | 4 | 1 | 2 | 7 |
| Overige misdrijven tegen de pers. vrijheid | 2 | 0 | 4 | 6 |
| Overige zedenmisdrijven | 2 | 2 | 3 | 7 |
| Seksueel misbruik kinderen (geen incest) | 2 | 0 | 2 | 4 |
| Verkrachting | 3 | 0 | 1 | 4 |
| | 15 | 7 | 15 | 37 |

Tabel 15. Aantal overige incidenten in Vaartbroek per delictsoort 2009-2011

| | 2009 | 2010 | 2011 | Totaal |
|--|------|------|------|--------|
| Aanranding | 1 | 1 | 3 | 5 |
| Gijzeling/ontvoering | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Openbare schennis der eerbaarheid | 1 | 0 | 1 | 2 |
| Overige misdrijven tegen de pers. vrijheid | 1 | 0 | 1 | 2 |
| Overige zedenmisdrijven | 2 | 0 | 4 | 6 |
| Seksueel misbruik kinderen (geen incest) | 1 | 1 | 0 | 2 |
| Verkrachting | 2 | 0 | 1 | 3 |
| | 9 | 2 | 10 | 21 |

Tabel 16.. Aantal overige incidenten in Eckart per delictsoort 2009-2011