

Sociaal Veilige Stedenbouw

De ruimtelijke potenties van de Utrechtse wijk
Kanaleneiland

colofon

Sociaal Veilige Stedenbouw –
De ruimtelijke potenties van de Utrechtse wijk Kanaleneiland

oktober 2012

Auteurs:

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

Met medewerking van:

Charissa Telgt	– Stagiaire
Simone Waaijer	– Stagiaire

© RCM-advies / Van Nes Stedenbouw / Urban Synergy



**VAN NES
STEDENBOUW**

**urban
synergy**

inhoudsopgave	blz
Inleiding	5
1. Achtergrond	7
1.1 Probleemstelling en onderzoeksvraag	7
1.2 Projectaanpak	8
1.3 Methode	8
1.4 Uitkomsten voorgaand landelijk onderzoek en pilots	12
2. Kanaleneiland	17
2.1 Inleiding	17
2.2 De opgave	18
2.3 Ruimtelijke analyse	18
2.4 De relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid	24
2.5 Aanbevelingen	26
Literatuurlijst	40
Bijlagen	42
1. Deelnemers workshops	42
2. Sociaal demografisch profiel Kanaleneiland	43
3. Criminaliteitsbeeld Kanaleneiland	44

inleiding

Kanaleneiland is een wijk die vaak negatief in het nieuws komt. Dat is niet zo vreemd, want de problemen zijn er groot. Toch is Kanaleneiland een wijk met veel potentie. De gemeente ziet de modernistische stedenbouwkundige opzet van de wijk als een cultuurhistorische kwaliteit die behouden moet worden. De grid structuur van het stratenpatroon is zo'n modernistisch kenmerk, maar deze is door latere herstructureringen op verschillende plekken onderbroken waardoor de wijk niet langer functioneert zoals dat oorspronkelijk was voorzien. Door een aantal stedenbouwkundige ingrepen – zoals het doortrekken van de boulevard, het verbinden van de Marco Pololaan en de Trumanlaan en het maken van nieuwe oost-west verbindingen met Transwijk – kan de oorspronkelijke opzet en het karakter van de grid structuur weer grotendeels worden hersteld en kan Kanaleneiland de ruimtelijke kwaliteiten krijgen die in de loop van de jaren verloren zijn gegaan.

Dit rapport gaat in op de opzet en bevindingen van een ruimtelijk onderzoek in Kanaleneiland dat deel uitmaakt van het landelijk project Sociaal Veilige Stedenbouw. In de uitwerking wordt daarbij ingegaan op de bovenstaande en andere maatregelen die mogelijk een bijdrage kunnen leveren om de verborgen potenties van Kanaleneiland te ontginnen.



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. Kanaleneiland in Utrecht vormt een van de pilots in dit project.

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

1.2 Projectaanpak

De studies en advisering in de wijk Kanaleneiland zijn onderdeel van een groter onderzoek- en adviestraject, namelijk het landelijk project Sociaal Veilige Stedenbouw. Dit project is in januari 2012 opgestart en loopt tot het eind van datzelfde jaar. Over de aanpak en bevindingen van dat project alsmede de advisering binnen de overige pilotwijken wordt na afsluiting van het traject apart gerapporteerd. Voor het traject in Kanaleneiland 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 Kanaleneiland zijn meegenomen.

Het project Sociaal Veilige Stedenbouw bestaat uit drie fasen.

1. De eerste fase bestaat uit statistisch onderzoek waarbij 43 wijken met sociaal economische achterstand met elkaar zijn vergeleken voor wat betreft sociaal-demografische en economische samenstelling, ruimtelijke kenmerken en mate van buurtgebonden criminaliteit en overlast.
2. Tijdens de tweede projectfase worden de bevindingen uit het landelijk onderzoek getoetst binnen negen verschillende pilotwijken^[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.

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

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

anderzijds. Met Space Syntax kan een stratenpatroon worden doorgerekend en wordt duidelijk hoe dit patroon van invloed is op de sociale en economische vitaliteit van een gebied. Dit zowel globaal op stadsniveau als lokaal op wijkniveau.

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

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

1.3.2 Sociaal Veilige Stedenbouw

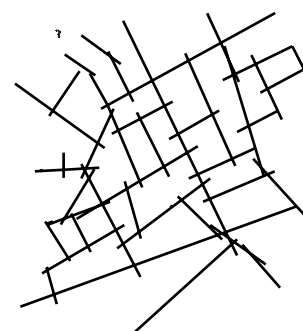
Sociaal Veilige Stedenbouw is een praktische benadering van sociale veiligheid dat er op is gericht de gelegenheid tot criminaliteit en overlast zoveel mogelijk te beperken door middel van ruimtelijke maatregelen. Deze benadering gaat uit van vijf principes die in samenhang met elkaar kunnen worden ingezet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

Toegankelijkheid

De gebouwde omgeving moet voor gewenst en bedoeld gebruik goed toegankelijk zijn, terwijl deze waar nodig ontoegankelijk moet zijn voor ongewenst



Bestaand stratenpatroon



Systematisch in kaart brengen van het stratenpatroon in lineaire vormen

fig. 1 Methode Space Syntax

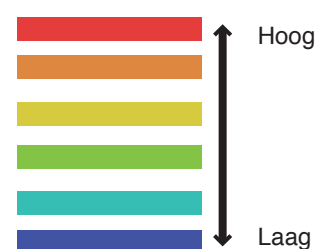


fig. 2 Waardes Space Syntax



fig. 3 Voorbeeld Space Syntax kaart toegankelijkheid

5. Het model Sociaal Veilige Stedenbouw is in feite een ruimtelijke/stedenbouwkundige uitwerking van het ZETA model dat een paar jaar geleden in het Handboek Veilig Ontwerp en Beheer (Luten e.a. 2008) werd geïntroduceerd. Het grote verschil tussen de twee modellen is dat Sociaal Veilige Stedenbouw de richtlijnen van ZETA als uitgangspunt neemt en daar meer expliciet een ruimtelijke c.q. stedenbouwkundige uitwerking aan geeft.

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 hoog is de kans dat je iemand tegen komt.

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

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

Verbondenheid

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

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.

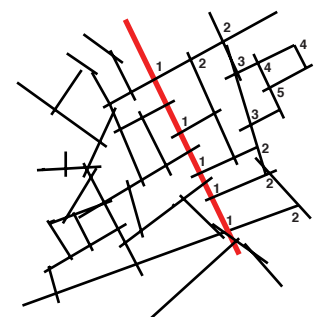


fig. 4 Verbondenheid

6. Naast de relatieve positie van een straat of stadswijk binnen het stedelijk netwerk zijn er ook fysieke zaken die de toegankelijkheid beïnvloeden. Zo kunnen bijvoorbeeld (fysiek vormgegeven) verkeersmaatregelen zoals stoplichten, verkeersdrempels en verkeersborden de toegankelijkheid van een straat verhogen of juist verkleinen. Zo kan het voorkomen dat straten die ruimtelijk gezien het meest toegankelijk zijn, niet de drukste verkeersstraten zijn.

Een florerend lokaal bedrijfsleven en een vitaal straatleven vinden we in de regel vaker in wijken en straten die toegankelijk zijn en goed met haar directe omgeving zijn verbonden dan wijken en straten die minder toegankelijk of slecht zijn verbonden.

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

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

Zichtbaarheid

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

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

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

Identiteit

De identiteit van een wijk – het karakter en de sfeer – wordt voor een groot deel bepaald door de aantrekkelijkheid van de wijk en de eenduidigheid. Voor de bezoekers van een wijk moet in één oogopslag duidelijk zijn welke status en functie een plek heeft (privé, semi-openbaar of openbaar) en wie verantwoordelijk is voor het beheer. Duidelijk moet zijn dat alles van iemand is en niets is van niemand. Semi-openbare ruimten leveren in gebruik vrijwel altijd problemen op als de functie en/of het beheer van deze ruimten onduidelijk is (Luten e.a. 2008). Meestal zijn de functie en het beheer in één oogopslag duidelijk. Zo herkennen de meeste mensen direct een park, terras, voortuin of parkeerplek en weet men wie daar verantwoordelijk voor is. Soms is de functie niet zo duidelijk en ontstaan er in de wijk stukken 'niemandsland' waar niemand zich verantwoordelijk voor voelt en waar goedwillenden ook liever niet komen. Een duidelijke en herkenbare routing is een stedenbouwkundige voorwaarde voor een eenduidige inrichting van woonwijken en een positieve beleving. Bezoekers en bewoners moeten ten alle tijden weten waar ze zijn en welke kant ze op moeten. Dit is niet alleen

belangrijk voor het veiligheidsgevoel, maar zorgt ook voor een bundeling van voetgangersstromen waardoor mensen ook objectief gezien veiliger zijn. In bouwkundige zin kan eenduidigheid worden bevorderd door de toepassing van markeringen (waarmee men bijv. een terras of voortuin afbakent), barrières, oriëntatie- en identificatiemiddelen.

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

1.4 Uitkomsten voorgaand landelijk onderzoek en pilots

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

Uitkomsten landelijke analyse

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

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

Voor wat betreft de ruimtelijke variabelen, maakt het landelijk onderzoek duidelijk dat structuur gerelateerde variabelen (toegankelijkheid en verbondenheid) een grotere invloed hebben op criminele gelegenheid dan inrichtingsgerelateerde

variabelen (zichtbaarheid en identiteit).^[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 inrichtingsgerelateerde variabelen minder goed scoren. Dit is zelfs het geval wanneer de condities voor toegankelijkheid en verbondenheid goed zijn. Woonwijken met een lage toegankelijkheid en verbondenheid huisvesten meer personen en huishoudens met een laag besteedbaar inkomen. Ook hierbij geldt dat de structuur gerelateerde variabelen belangrijker zijn dan identiteit en zichtbaarheid.

Uitkomsten van de pilot studies

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

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

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

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

plekken die op de minder zichtbare plekken op de meer vitale straten liggen of één topologische stap daarvan verwijderd.

Overige bevindingen

Andere (voorlopige) bevindingen uit het onderzoek zijn:

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



2. Kanaleneiland

2.1 Inleiding

Kanaleneiland is een goed voorbeeld van naoorlogse modernistische stadsuitbreiding. Deze vorm van stedenbouw is radicaal anders dan wat voor de Tweede Wereldoorlog gebruikelijk was. Voor de oorlog bestond stadsuitbreiding meestal uit kleinschalige laagbouw die qua vorm en functie goed aansloot bij de al bestaande bebouwing. Na de Tweede Wereldoorlog vond er echter een omslag plaats naar grootschalige nieuwbouwprojecten waarbij hoogbouwwijken aan de randen van de stad in rap tempo werden opgetrokken. Deze nieuwe wijken werden als geheel ontworpen en door veel ontwerpers en bestuurders gezien als geschenk aan de jonge en werkende gezinnen die met deze wijken in een klap toegang kregen tot 'het moderne leven'. Nu – 50 jaar na de bouw – blijkt dat Kanaleneiland een wijk is die het op veel punten niet goed doet. Sociaal-demografisch en economisch is de positie van Kanaleneiland niet sterk, ruimtelijk scoort de wijk op bijna alle – door ons onderzochte – punten ongunstig en ook qua criminaliteit en overlast behoort Kanaleneiland tot de minst veilige wijken van de stad Utrecht. De gemeente Utrecht en woningcorporaties Mitros en Portaal schrijven in hun gebiedsplan 2008-2018 over Kanaleneiland-Noord "Er wonen momenteel teveel bewoners met een zwakke sociaal-economische positie in de wijk. De kwetsbaarheid van deze bewoners vertaalt zich in kwetsbaarheid van kinderen. Voor een aantal van deze kinderen is de stap naar rondhangen, schoolverlaten en zelfs jeugdcriminaliteit eenvoudig gezet. De wijk heeft mede hierdoor een slecht imago gekregen" (Gebiedsplan 2008, pg. 14).

Ook qua veiligheid is de situatie in Kanaleneiland-Noord en -Zuid ongunstig. Beide buurten zitten voor wat betreft diefstal uit auto's en mishandeling ver boven het landelijk gemiddelde (zie bijlage). Het aantal vernielingen per 10.000 inwoners is in Kanaleneiland-Noord echter gemiddeld terwijl dit in -Zuid (opvallend genoeg) beneden het landelijk gemiddelde ligt. Uit bestuursinformatie van de gemeente Utrecht blijkt dat iets meer dan de helft van de bewoners van Kanaleneiland zich in de eigen buurt onveilig voelt. In de gehele stad Utrecht is dat 29%. Zo'n 51% van de bevolking ervaart overlast door jongeren (tegen 19% in heel Utrecht). Daarnaast laat bestuursinformatie zien dat Kanaleneiland als geheel voor wat betreft jongerenoverlast, vandalisme, autodiefstal, bedreiging, mishandeling en huiselijk geweld in de top 4 van meest onveilige Utrechtse wijken bevindt (www.utrecht.buurtmonitor.nl).

In Kanaleneiland is gebouwd met de filosofie dat wonen, werken, recreatie en verkeer gescheiden zijn. Deze zones zijn nu nog terug te vinden in de wijk. Het verkeer loopt rondom de wijk waar de bedrijven, kantoren en maatschappelijke functies gevestigd zijn. Met de aanleg van de Prins Clausbrug lopen de drukke verkeerswegen niet alleen meer om de wijk maar ook door de wijk. Er zijn twee winkelcentra: winkelcentrum Kanaleneiland en winkelcentrum Rijnbaan. De winkelcentra zijn geclusterd in een bouwblok en liggen aan de entree van de wijk en in zuid aan de Vasco da Gamaaan. De gemeente wil meer banen in de wijk creëren. De vraag is daarom relevant in hoeverre de ruimtelijke structuur de vitaliteit van bedrijvigheid en commerciële functies ondersteund of belemmerd.



fig. Prins Clausbrug

2.2 De opgave

De uitdaging in Kanaleneiland bestaat er uit om binnen de kaders van de voor wijk zo typerende stedenbouwkundige structuur verbeteringen te vinden die de wijk ruimtelijk vitaler maken. Deze ingrepen dienen rekening te houden met de cultuurhistorische waarde van de moderne stedenbouw en moeten financieel haalbaar zijn. Er vinden op dit moment in Kanaleneiland grootschalige renovaties plaats die deels al zijn gerealiseerd, maar voor een ander deel nog in de planfase zitten. Binnen het project is daarom gekeken of er scenario's te bedenken zijn waarbij de nieuwe en geplande renovaties als kans worden gezien om gewenste ruimtelijke ingrepen alsnog mogelijk te maken.

2.3 Ruimtelijke analyse

Kanaleneiland is opgedeeld in drie delen. Aan de noordkant van de oost-west as Prins Clausbrug/Churchilllaan bevindt zich Kanaleneiland-Noord. In het midden ligt Kanaleneiland-Zuid en ten zuiden van de Aziëlaan ligt een bedrijventerrein. Kanaleneiland-Noord en -Zuid hebben beiden de kenmerkende stempelstructuur, maar verschillen in karakter doordat in Noord meer hoogbouw aanwezig is en het profiel van de lanen grootschaliger en breder is opgezet dan in het zuiden. In het zuiden is het stratenpatroon fijnmaziger met meer grondgebonden woningen. Een tweede verschil is de spreiding van bedrijvigheid en voorzieningen in de wijken. In Noord liggen bedrijven, voorzieningen en het ziekenhuis aan de oostzijde van de wijk aan de Beneluxlaan. Lokale voorzieningen zoals scholen liggen in dezelfde zone of aan de noordzijde van de wijk en een enkele buurtwinkel aan de oost-west assen. In Zuid wordt aan de oostkant de wijk van haar omgeving 'afgesloten' door een rand van hoogbouwvoorzieningen, portiek- en galerijflats langs de Beneluxlaan. De commerciële voorzieningen, bedrijvigheid en scholen liggen geclusterd in het middengedeelte van de wijk.

Het stratenpatroon van Kanaleneiland heeft een grid structuur. Deze bestond in haar oorspronkelijke opzet uit een twee grootschalige noord-zuid assen aan de buitenrand van de wijk, afgewisseld met binnenwijkse noord-zuid lanen en verschillende oost-west straten. Binnen de huidige structuur is de hoofdas langs het kanaal echter getransformeerd tot een groene as en is – met de aanleg van de Prins Clausbrug – in het midden van de wijk een oost-west as ontstaan die de wijk in tweeën splitst. De oorspronkelijke wijkkarakteristieken zijn nog wel duidelijk aanwezig, maar een hiërarchie in de ontsluiting tussen straten en lanen is in de tijd verloren gegaan. Het onderscheid tussen hoofdstraten en secundaire straten is door de breedte van de profielen, eenzijdige materialisatie wegen (asfalt), gelijke bouwhoogtes moeilijk te onderkennen. Dit geldt zowel voor het snel- als het langzaam verkeersnet. Doordat de grifstructuur nu op diverse plekken is onderbroken, zijn ook de ruimtelijke condities voor toegankelijkheid, verbondenheid en vitaliteit aangetast. Dit uit zich in een ruimtelijk profiel dat op vele punten ongunstig is.

Het langzaam verkeer kent net als het autoverkeer een grid structuur. Parallel aan de grote hoofdassen zoals de Beneluxlaan, Churchilllaan lopen vrijliggende fiets-en wandelpaden. De noord-zuid lijnen worden door het talud van de Prins Clausbrug onderbroken. Langs het kanaal loopt de route onder de brug door

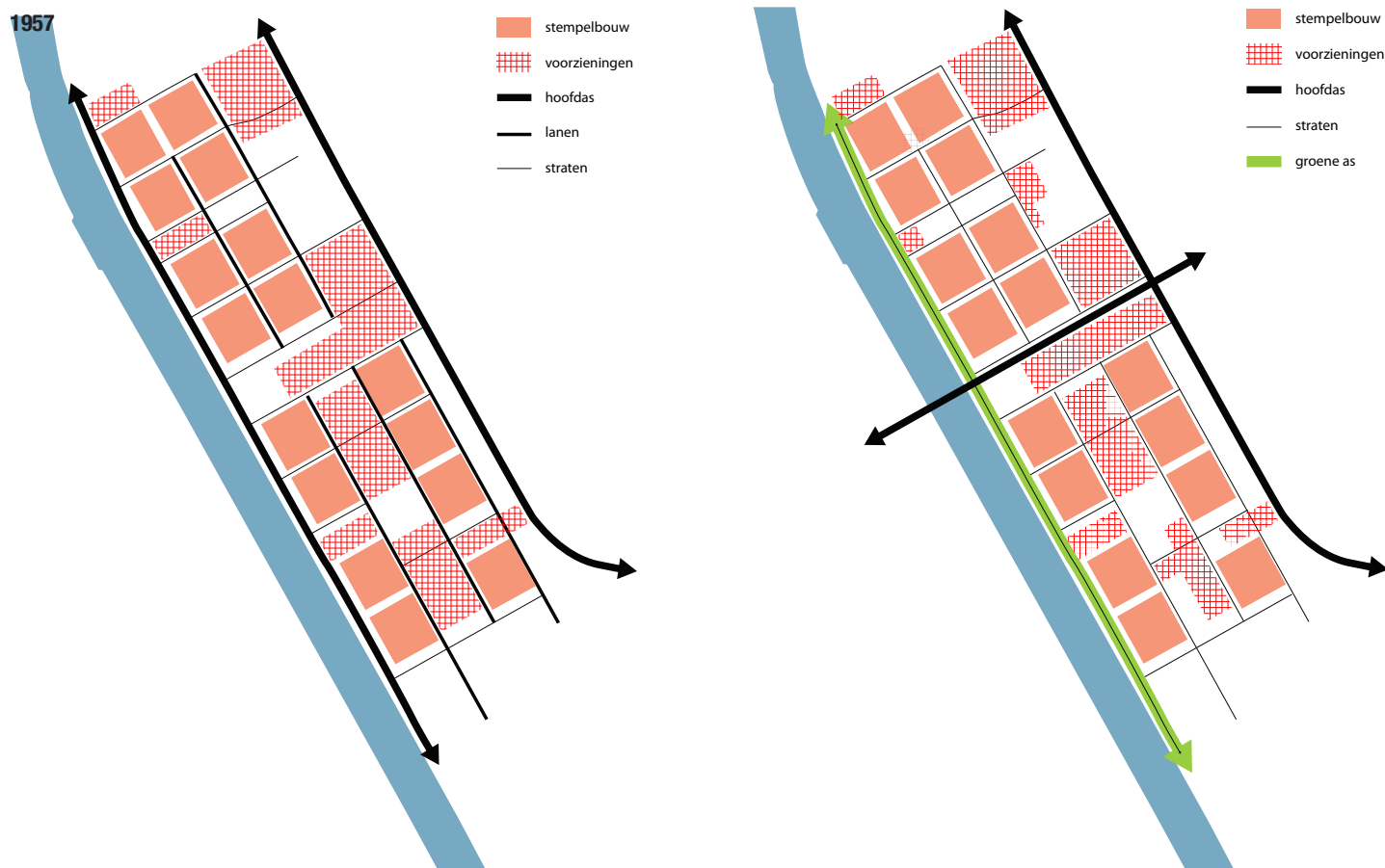


fig. Structuur Kanaleneiland 1957 en huidige situatie

waar voor langzaam verkeer een boulevard is aangelegd. Binnen de wijk zijn er enkele wandelpaden in het kleine park achter het ziekenhuis, in het centrale park in zuid en langs de zuidrand bij de grens tussen Kanaleneiland-Zuid en het bedrijventerrein.

2.3.1 Toegankelijkheid

De hoofdontsluitingen van Kanaleneiland liggen om (Beneluxlaan) en dwars door de wijk (Churchillaan). Voor het langzaam verkeer loopt er in noord-zuidelijke richting een route langs het kanaal. Ook zijn er enkele wandelpaden achter het ziekenhuis en langs de grote laan in noord, in het centrale park in zuid en in de groene rand dat grenst aan het industrieterrein.

De globale toegankelijkheid geeft aan waar op stedelijk niveau de best toegankelijke straten liggen. De straten die hierbij het sterkst naar voren komen zijn onderdeel van het hoofdroutestructuur van de stad. Door de nabijheid van de snelwegen A2 en A12 is de toegankelijkheid van Kanaleneiland op stadsniveau goed. De globale toegankelijkheid van de woonstraten is gemiddeld, maar de – door autoverkeer gedomineerde – hoofdwegen rondom de wijk laten op stadsniveau hoge waarden zien.

Figuur .. toont de lokale toegankelijkheid van de straten in Kanaleneiland en laat daarmee de hoofdroutes voor lokaal verkeer zien. De lokale toegankelijkheid van Kanaleneiland echter ongunstig. Dit geldt met name voor de woonstraten. Ook de lokale toegankelijkheid van de hoofdroutes rondom de wijk is niet hoog, maar is beter dan van de woonstraten. In Kanaleneiland-Zuid zijn een groter aantal straten beter toegankelijk op wijkniveau omdat daar minder onderbrekingen in het lokale stratennetwerk zijn.

2.3.2 Verbondenheid

De verbondenheid van een deel van de woonstraten in Kanaleneiland is laag tot zeer laag. Dit is vooral het geval in Kanaleneiland-Noord waar het grid op meerdere plaatsen onderbroken is. Vanuit sommige woonstraten moet men zelfs vier maal de hoek om om bij de hoofdroutes uit te komen. Dit zorgt voor een zeer lage verbondenheid van deze woonstraten en maakt hen kwetsbaar voor delicten als woninginbraak, bedreiging en vernieling. In Noord is dit met name het geval bij de portiekflats ten zuiden van de Bevinlaan en Attleeplantsoen en bij de bebouwing aan de Van Kleeflaan. In Kanaleneiland-Zuid is vooral het noordelijk deel van de Alexander de Grotelaan zeer slecht met de rest van de wijk verbonden.

2.3.3 Vitaliteit

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

//Deze tekst staat al in hoofdstuk 1 en zou dus dubbel zijn//

De ruimtelijke potenties voor voorzieningen en lokale bedrijvigheid liggen met name aan de randen van de wijk, aan de Beneluxlaan en de Ds. Martin Luther



fig. Toegankelijkheid op stadsschaal - autoverkeer



fig. Toegankelijkheid op stadsschaal - voetgangers- en fietsverkeer

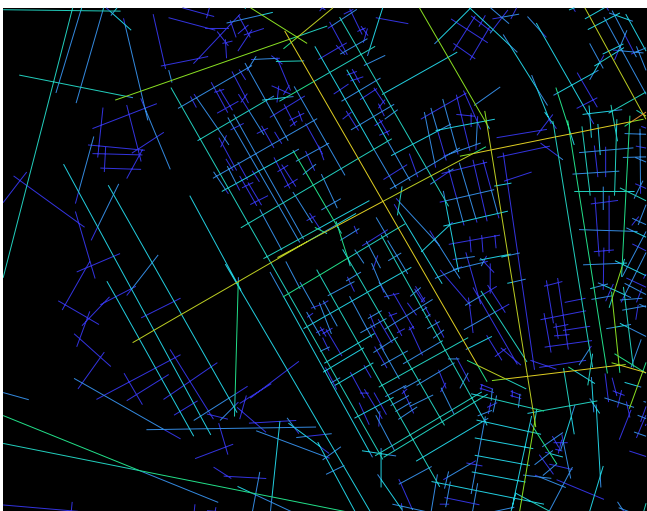


fig. Toegankelijkheid op lokale schaal - autoverkeer



fig. Toegankelijkheid op lokale schaal - voetgangers- en fietsverkeer



fig. Verbondenheid - autoverkeer

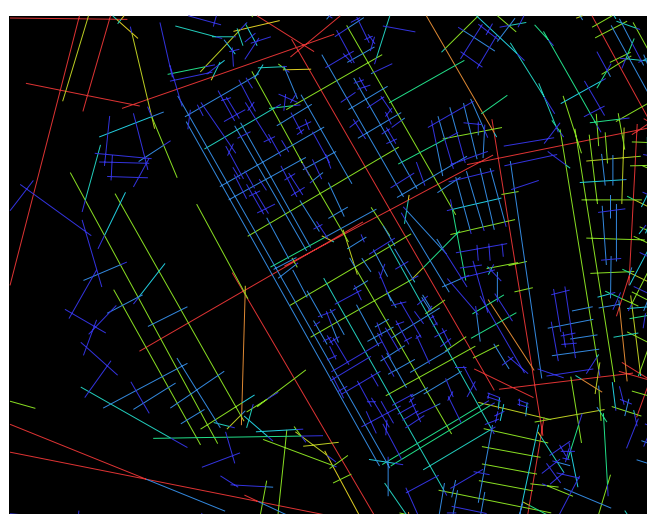


fig. Verbondenheid - voetgangers- en fietsverkeer

Kinglaan. Het bestaande winkelcentrum in het midden van de wijk ligt ruimtelijk gezien op een goede locatie, maar keert zich door de inrichting van de weg af. De Vasco da Gamalaan, Marco Pololaan en Trumanlaan bieden ruimtelijk potenties voor vitaal straatleven, waardoor de kans op menging en spontane ontmoeting in deze straten hoger is. Daarnaast lichten ook de oost-west verbindingen die zowel met de Beneluxlaan als de Vasco da Gamalaan, Marco Pololaan en Trumanlaan verbonden zijn op. In de huidige situatie zijn deze in de wijk terug te zien omdat aan enkele van deze assen kleinschalige buurtwinkels liggen.

2.3.4 Zichtbaarheid

Ten aanzien van het criterium zichtbaarheid is gekeken naar de entrees en blinde gevels van de bebouwing in Kanaleneiland (figuur ..) en het zicht vanaf de begane grond van woonhuizen en vanuit eventuele voetgangers in het gebied (figuur ..). Deze figuren laten zien dat de zichtbaarheid niet op alle plekken even goed is.

Uit deze analyse komt naar voren dat de zichtbaarheid in Kanaleneiland niet op alle locaties op het gewenste niveau is. Het meest opvallend is dat de zichtbaarheid in het noordelijke deel van Kanaleneiland beter is dan in het zuidelijk deel. Vooral het centrale park in het zuidelijk deel valt grotendeels buiten het zicht van omliggende gebouwen en moet het qua sociale controle alleen hebben van voetgangers. Deze voetgangers zijn niet op alle tijdstippen in voldoende mate aanwezig, waardoor het park vooral in de stille uren onvoldoende sociale controle kent. De lage lokale integratiewaarden hebben als gevolg dat de straten niet intensief worden gebruikt. De wijk mist dan ook de aanwezigheid van random bezoekers. Hetzelfde geldt voor de grote nieuwe speeltuin in Noord. Het verlichtingsniveau is in dit onderzoek niet gemeten. Wel is bekend dat de bewoners van Kanaleneiland ontevreden zijn over de matige tot slechte verlichting op sommige plekken in de wijk (Gebiedsplan 2008).

Het zicht vanuit de bebouwing aan de randen van de wijk rondom de bedrijvigheid, voorzieningen en hoge portiekflats aan de westzijde is slecht. Ook bij het buurtcentrum en de scholen is de zichtbaarheid niet optimaal. Het gebouw van jongerenwerk aan de noordzijde heeft veel blinde plinten en dichte rolluiken. De combinatie van deze slechte zichtbaarheid en de aanwezige sporen van vandalisme dragen niet alleen bij aan gevoelens van onveiligheid, maar verhogen ook het risico op daadwerkelijk slachtofferschap in de directe omgeving.

2.3.5 Identiteit

De modernistische opzet van Kanaleneiland – de ver doorgevoerde rechtlijnigheid en een veelvuldige herhaling van hetzelfde patroon van gebouwen – wordt heden ten dage door veel mensen gezien als monotoon en saai. Het verkeer is om de wijk heen geleid en woongebieden zijn van elkaar gescheiden door grote groen- en sportvoorzieningen. Er is weinig variatie in de bebouwing en de vele grote parkeerplaatsen en groenplekken voelen aan als stukken ‘niemandsland’. De vele parkeerplaatsen tussen de woonblokken bepalen met name in Noord het straatbeeld. Hierdoor heeft de wijk hier een



fig. Vitaliteit op stadsschaal - Potenties voor bedrijvigheid - autoverkeer



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



fig. Vitaliteit op lokale schaal - Potenties voor ontmoeting - autoverkeer

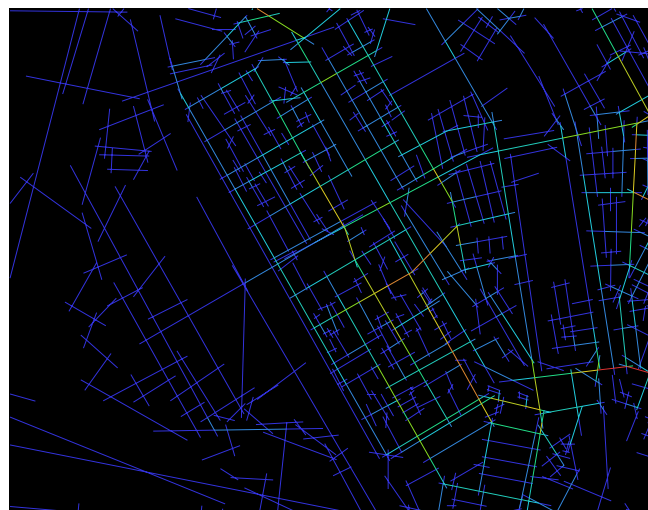


fig. Vitaliteit op lokale schaal - Potenties voor ontmoeting - voetgangers- en fietsverkeer



fig. Entrees en blinde plinten



fig. Zichtbaarheid

stenig karakter. De vormgeving van de aanwezige portiekflats zorgt er voor dat er een grote topologische afstand is tussen de ingangen van deze woningen en de woonstraten. Ook dit zorgt ervoor dat de straten vaak als niemandsland aanvoelen.

Voor wat betreft het groen, valt de groene hoofdstructuur langs het kanaal op met uitlopers de wijk in. De groene as langs het water loopt zowel in noordelijke als zuidelijke richting ook buiten Kanaleneiland door. De boulevard aan de zuidzijde is netjes ingericht met veel programma.

Kijkend naar de gebruikswaarde, valt op dat de wijk niet alleen veel aankleding groen heeft maar ook veel functioneel groen in de vorm van parken, speelplaatsen, moestuinen en sportvoorzieningen.

Het is zichtbaar dat er op veel plekken in de wijk is en wordt geïnvesteerd. Er wordt veel gerenoveerd en het aantal speelplekken en -voorzieningen is overdadig. Overal kom je speelplekken en speeltoestellen tegen. De variatie van speelvoorzieningen is hoog en de kwaliteit (over het algemeen) goed. De wijk kent vier niveau's van speelvoorzieningen: centraal gelegen grote speelplekken bij de parken en pleinen, kleinere speelplekken bij scholen en andere voorzieningen, speeltuinen tussen de flats en losse speeltoestellen bij flats die niet 2-aan-2 liggen. De vraag kan echter gesteld worden of al deze speelplekken wel voldoende worden gebruikt door de doelgroep waarvoor het is bestemd aangezien een deel van vooral de kleinere speelplekken bij de flats verwaarloosd en vernield zijn.

2.4 De relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid

Om de relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid te onderzoeken, is gebruik gemaakt van de hierboven gepresenteerde gegevens en informatie over bij de politie aangegeven delicten in de periode januari 2010 t/m maart 2012. Gegevens over de beleving van sociale veiligheid zijn niet meegenomen.

Voor Kanaleneiland geldt: hoe verder van de hoofdroutes des te lager de toegankelijkheid. Dus de topologisch dieper gelegen straten (zie het stukje over verbondenheid) zijn niet alleen minder goed verbonden met het hoofdstratennetwerk, maar ook minder toegankelijk. De aanleg van de Prins Clausbrug in 2003 heeft de toegankelijkheid van Kanaleneiland op zowel globaal als lokaal niveau overigens wel verbeterd, maar knipt de wijk op lokaal niveau in tweeën waardoor de twee delen minder goed verbonden zijn. Op wijkniveau zijn de potenties voor bedrijvigheid en een vitaal straatleven alleen aanwezig op de Vasco da Gama, Marco Pololaan en Trumanlaan. Menging van verschillende groepen bewoners en bezoekers vindt dus minimaal in de wijk plaats.

Uit eerder onderzoek is bekend dat diefstal uit/vanaf auto en woninginbraak in zeer verschillende straten voorkomen (Van Nes & Lopez 2012). Zo vindt diefstal uit/vanaf auto vooral plaats op de hoofdwegen terwijl woninginbraak vooral ver van de hoofdwegen plaats vindt. In het algemeen geldt deze bevinding ook voor Kanaleneiland. Er vinden weliswaar ook diefstallen uit/vanaf auto's plaats in de een deel van de topologisch diepe woonstraten, maar ook hier geldt 'hoe dichterbij de hoofdwegen des te hoger het risico op diefstal uit/vanaf

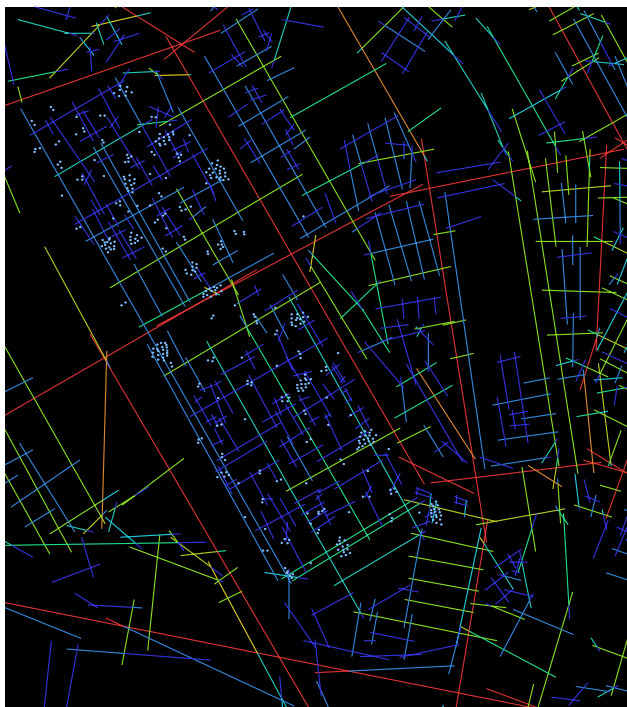


fig. Diefstal uit auto 2010 in combinatie met verbondenheid



fig. Diefstal uit auto 2011 in combinatie met verbondenheid



fig. Diefstal uit woning 2010 in combinatie met verbondenheid



fig. Diefstal uit woning 2011 in combinatie met verbondenheid

auto'. Bij woninginbraak is juist het tegenovergestelde waar. Woonwijken die topologisch diep zijn, zijn in het algemeen ook erg gevoelig voor woninginbraak. Kanaleneiland is daar een zeer goed voorbeeld van omdat sommige straten een diepte van 4 hebben. Bijna alle woninginbraken vinden in deze topologisch (zeer) diepe straten plaats en wel met name op die plekken waar ook de zichtbaarheid en bouwkundige beveiliging te wensen overlaten. Ook is er een hoger aantal woninginbraken te zien bij de in Kanaleneiland gelegen koopwoningen en de studentenwoningen.

Ook de bedreigingen komen (een enkele uitzondering daargelaten) vooral voor 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 toegankelijkheid). Vooral op de plekken waar een hoge topologische waarde, lage lokale toegankelijkheid en een slechte zichtbaarheid samen vallen is het risico op bedreiging hoog.

Jongerenoverlast wordt door veel bewoners van Kanaleneiland aangeduid als meest acuut buurtprobleem. Bij jongerenoverlast zien we dat deze voornamelijk plaats vinden bij of in de buurt van publiekstrekkende voorzieningen op plekken die buiten het zicht vallen. Ruimtelijk gezien zijn het met name de plaatsen die op de minder zichtbare plekken op de meer vitale straten liggen of één topologische stap daarvan verwijderd. Een deel van de overlast vindt plaats op of vlak bij het winkelcentrum aan de Vasco da Gamalaan. Volgens de politiegegevens vindt echter een nog groter deel plaats op de Churchillaan en bij de flats aan de Bevinlaan.

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. De kernvragen luiden als volgt.

- Op welke wijze kunnen we de boulevard nog beter laten functioneren?
- Levert de renovatie van de blokken aan de Bevinlaan een positieve bijdrage aan de sociale veiligheid?
- Waar zitten in Kanaleneiland – voor wat betreft ruimtelijke condities en sociale veiligheid – de meest kwetsbare plekken ?
- Welke plekken hebben extra aandacht nodig?
- Welke andere aanbevelingen kunnen jullie ons geven met betrekking tot mogelijke herstructurering van het gebied?

Ter beantwoording van deze vragen is tijdens het onderzoek gekeken naar verschillende potenties voor verbetering van de ruimtelijke structuur die ontstaan wanneer de boulevard wordt doorgetrokken, er een betere noord-zuid verbinding wordt gecreëerd en er een betere aansluiting wordt gemaakt tussen de hoofdtriestructuur van Kanaleneiland en het daarnaast gelegen Transwijk. Naast deze op de structuur van de wijk gerichte scenario's, is ook beknopt gekeken naar de situatie van de bestaande achterpaden en binnenpleinen en de



fig. Criminaliteit - jongerenoverlast 2010 in combinatie met zichtbaarheidskaart en de daarin aangegeven voorzieningen

portiekflats aan de Bevinlaan die onlangs zijn gerenoveerd.

2.5.2 Potenties in de structuur van de wijk

Opvallend aan de structuur van de wijk is de originele opzet van de wijk als een grid. Dit grid is door latere plannen op sommige plekken onderbroken waardoor het zijn voordeel van verbindingsfunctie gedeeltelijk heeft verloren. Door een aantal ingrepen zou dit grid – en daarmee de oorspronkelijke opzet en het karakter – weer grotendeels kunnen worden hersteld. Dit is in lijn met de wens van de gemeente de cultuurhistorische kwaliteiten van Kanaleneiland als uitgangspunt te nemen bij stedelijke herontwikkeling.

Het doortrekken van de boulevard

De boulevard langs het Amsterdam-Rijnkanaal is met succes aangepakt en vormt nu een aantrekkelijke verblijfsplek en verbinding van de wijk over de noord-zuid as. De boulevard aan de zuidzijde is netjes ingericht met veel programma. Wel valt op dat er niet veel mensen zijn. De voorzieningen (picknicktafels, speelcourts, etc.) lijken goed afgestemd op de samenstelling en behoeften van de bewoners. Aan de noordzijde is de boulevard minder netjes. De potentie van de boulevard kan verder vergroot worden door deze met de noordelijk gelegen wijk Oog in Al te verbinden, als fiets- en voetgangersroute. Door deze ingreep kan tegelijkertijd, op een grotere schaal, een aantrekkelijke route worden ontwikkeld die de wijken onderling verbindt en een doorgaande route langs het kanaal mogelijk maakt. De nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de nieuwe wijk Hoge Weide zal kunnen aantakken op de verlengde boulevard waardoor er een betere verbinding met de voorzieningen aan de boulevard zoals sport en de Ikea ontstaat.

Op dit moment wordt de boulevard aan de noordzijde geblokkeerd door de tennisvereniging welke met een hekwerk binnen het profiel van de boulevard komt. Om volledig gebruik te kunnen maken van de potentie van deze verbinding zal de boulevard over de gehele breedte met het huidige profiel moeten worden doorgetrokken.

Uit de ruimtelijke analyse blijkt dat deze route een betere uitwisseling tussen de wijken mogelijk maakt. De globale en lokale toegankelijkheid van Kanaleneiland worden beter en vooral de verbondenheid van de westelijk gelegen straten wordt verhoogd. (zie Space Syntax modellen) Vooral de straten die haaks op de boulevard staan krijgen door de verlengde boulevard een betere verbondenheid met het stedelijk stratennetwerk. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is dit een belangrijke verbetering omdat zo het risico op woninginbraak, bedreiging en vernieling in deze straten zal afnemen.

Ook voor de vitaliteit heeft het doortrekken van de boulevard gunstige effecten. De voorgestelde ingreep geeft met name een flinke verbetering te zien in de ruimtelijke potenties voor bedrijvigheid en voorzieningen op de boulevard als geheel. De op de boulevard aanwezige bestaande en nieuw te plaatsen voorzieningen zullen hier van profiteren. Ze zullen vaker worden gezien door toevallige voorbijgangers waardoor ook de sociale controle op het gebied kan toenemen. De impact op de ruimtelijke potenties voor vitaal straatleven is minder



fig. Toegankelijkheid op stadsschaal - voetgangers-fietsverkeer - doortrekken van boulevard



fig. Toegankelijkheid op stadsschaal - voetgangers-fietsverkeer - doortrekken van boulevard en aantakken van nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal t.h.v. Hoge Weide



fig. Toegankelijkheid op lokale schaal - voetgangers-fietsverkeer - doortrekken van boulevard



fig. Toegankelijkheid op lokale schaal - voetgangers-fietsverkeer - doortrekken van boulevard en aantakken van nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal t.h.v. Hoge Weide



fig. Verbondenheid - voetgangers-fietsverkeer - doortrekken van boulevard



fig. Verbondenheid - voetgangers-fietsverkeer - doortrekken van boulevard en aantakken van nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal t.h.v. Hoge Weide

groot, maar ook hier is een lichte verbetering te zien op het verlengde van de boulevard. De boulevard zelf wordt voor wat betreft de ruimtelijke potenties voor vitaal straatleven niet beter, het gebruik vanuit de wijk neemt minder toe dan het gebruik van de route als verbinding tussen de omliggende wijken.

Deze boulevard en verbinding heeft met name een recreatieve meerwaarde. Het vormt niet de kortste route naar het centrum, welke immers via de Kennedylaan loopt. Op dit moment wordt het gebied aan het begin van de boulevard aan de zijde van de Meernbrug erg onoverzichtelijk gemaakt door de dichte begroeiing van beplanting. Om dit op te heffen en een veiliger situatie te creëren zal deze structuur meer open moeten worden gemaakt door een deel van de beplanting te verwijderen en/of te verlagen. De recreatieve meerwaarde van de boulevard toont zich ook doordat deze met een verlenging zou kunnen worden opgenomen in het ' rondje Kanaleneiland'.

De hiernaast getoonde afbeeldingen tonen een impressie van hoe de verlenging van de boulevard in de praktijk kan worden vorm gegeven. De eerste afbeelding toont de bestaande situatie aan het eind van de boulevard. De boulevard eindigt hier op een wat rommelige manier en loopt dood op het hek van een bedrijventerrein. Een smal olifantenpad toont dat wandelaars geregeld tussen het bedrijventerrein en het water doorlopen en zo eigenlijk al op informele wijze een verlenging van de boulevard hebben gerealiseerd. De tweede afbeelding toont hoe deze informele situatie geformaliseerd kan worden en de boulevard doorgetrokken voor zowel voetgangers als fietsers. Deze route zal niet op alle momenten van de dag sociaal veilig zijn en waarschijnlijk vooral overdag worden gebruikt.



fig. Vitaliteit op stadsschaal, potenties voor bedrijvigheid - voetgangers-fietsverkeer - doortrekken van boulevard



fig. Vitaliteit op lokale schaal, potenties voor ontmoeting - voetgangers-fietsverkeer - doortrekken van boulevard



fig. Vitaliteit op stadsschaal, potenties voor bedrijvigheid - voetgangers-fietsverkeer - doortrekken van boulevard en aantakken van nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal t.h.v. Hoge Weide



fig. Vitaliteit op lokale schaal, potenties voor ontmoeting - voetgangers-fietsverkeer - doortrekken van boulevard en aantakken van nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal t.h.v. Hoge Weide



fig. Bestaande en nieuwe situatie - Doortrekken van boulevard met hetzelfde profiel

Noord en zuid verbinden

De komst van de Prins Clausbrug heeft de toegankelijkheid van Kanaleneiland verbeterd en deze wijk ook beter verbonden aan de rest van de stad. Toch heeft deze autoweg dwars door de wijk ook nadelen omdat het – in de huidige situatie – een grote barrière vormt tussen Kanaleneiland-Noord en -Zuid. Een aantal oorspronkelijke lanen van Kanaleneiland zijn hierdoor doorbroken. Met de komst van de Prins Clausbrug is de middenas ontwikkeld als een brede verkeersas welke niet eenvoudig te kruisen is. Daarnaast heeft de aanloop van de brug een fysieke barrière opgeleverd in de vorm van een talud. Voormalige hoofdroutes in de wijk zoals de Marshallaan lopen hierop dood. Waar men momenteel naar het begin van de brug zou moeten lopen om deze te betreden, zouden aan beide zijden trappen kunnen worden ontwikkeld in het verlengde van de lanen in de wijk. Op deze manier kunnen voetgangers en fietsers direct naar het niveau van de brug stijgen. De bestaande behoefte naar deze verbindingen wordt duidelijk in de olifantenpaadjes die momenteel zichtbaar zijn in de schuine grashelling van de brug waar voetgangers en fietsers de in hun ogen snelste verbinding kiezen. De gemeente is zelf bezig met het uitwerken van plannen voor trappen in het verlengde van Marshallaan en de Columbuslaan. Met de Space Syntax is het effect van deze ingreep onderzocht. Daarnaast is gekeken of het rechte trekken van de Marco Pololaan en de Trumanlaan van invloed is op de ruimtelijke condities van de wijk. Door deze ingreep zouden deze straten weer als hoofdas in de wijk zichtbaar moeten worden.

Verbinden Marshallaan en Columbuslaan met Prins Clausbrug

Wanneer de Marshallaan wordt doorgetrokken, wordt deze op stadsschaal veel toegankelijker voor langzaam verkeer. De integratie tussen Kanaleneiland-Noord en -Zuid wordt door deze ingreep verbeterd mede doordat de grid structuur van de wijk verder wordt herstelt. Ook op wijkniveau neemt de toegankelijkheid van de Marshallaan toe voor langzaam verkeer. Ditzelfde geldt voor verschillende zijstraten van de Marshallaan. Het doortrekken van de Marshallaan heeft vooral zeer gunstige effecten op de verbondenheid van de Marshallaan zelf en de daaraan gelegen zijstraten. Door de ingreep wordt de Marshallaan een één keer een van de best verbonden straten van Kanaleneiland (voor fietsers en voetgangers). Ook de daaraan gelegen zijstraten worden zo beter verbonden waardoor dit hele gebied minder kwetsbaar wordt voor delicten zoals woninginbraak, bedreiging en vernielingen. Toch zien we ook dat een deel van de zeer diep gelegen straten ook bij deze ingreep nog steeds zeer diep blijven.



fig. Toegankelijkheid op stadsschaal - Verbinding met de brug door middel van trappen



fig. Toegankelijkheid op lokale schaal - Verbinding met de brug door middel van trappen



fig. Verbondenheid - Verbinding met de brug door middel van trappen

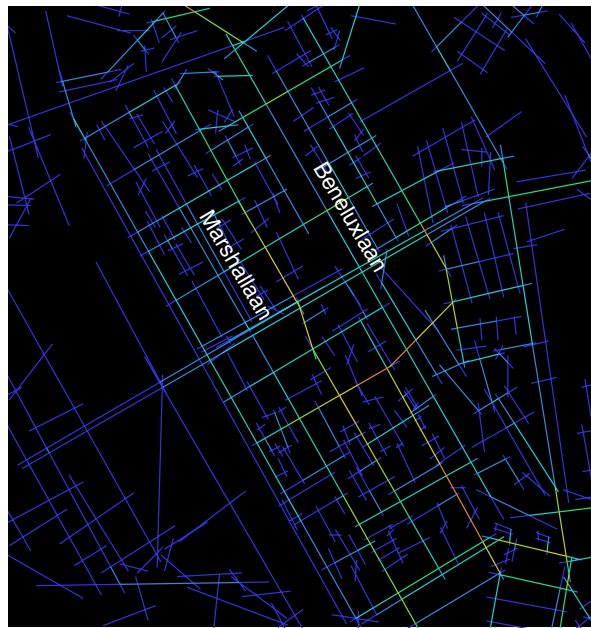


fig. Vitaliteit op lokale schaal - Potenties voor ontmoeting - Verbinding met de brug door middel van trappen



fig. Nieuwe situatie Columbuslaan - Verbinding met de brug door middel van trappen



fig. Nieuwe situatie Marshallaan - Verbinding met de brug door middel van trappen

Doortrekken Marco Pololaan

De Space Syntax analyse laat zien dat de Marco Pololaan en de Trumanlaan in elkaars verlengde de potentie in zich dragen een hoofd verbindingsas te vormen tussen noord en zuid. In de huidige situatie sluiten deze straten niet recht op elkaar aan waardoor er op de kruising met de Churchilllaan een knik ontstaat. Daarnaast is het een route waaraan veel voorzieningen liggen zoals een school, meerdere winkels en het winkelcentrum Kanaleneiland. Maar qua inrichting en profiel oogt het niet als een verbindingsas en ontstaat er enige discontinuïteit. Dit start vanaf het zuiden aan de Marco Pololaan waar het langsparkeren aan beide zijden een dominante factor inneemt in het straatbeeld. Vervolgens verdwijnt het langsparkeren maar ook de symmetrie waar de route ter hoogte van het politiebureau niet meer wordt begeleid door een groene bomenrij. De kruising met de Churchilllaan onderbreekt de route opnieuw door zijn grote omvang. Waar de Trumanlaan de verbinding zou kunnen vervolgen wordt het profiel hier juist smaller. Daarnaast wordt de entree niet duidelijk aangegeven omdat de parkeergarage op de hoek een hoge dichte gevel heeft welke als een achterzijde oogt. Om deze situatie op te lossen, zou het goed zijn aan de oostzijde van de Marco Pololaan het langsparkeren te vervangen door haaks parkeren. Door deze maatregel ontstaat meer ruimte voor een doorlopende langzaam verkeersverbinding aan de westzijde waar nu alle voorzieningen liggen. De bomenrij zou aan beide zijden kunnen worden doorgezet tot aan het kruispunt, zodat ze de route blijven begeleiden. Aan de zijde van de Trumanlaan zijn de woonblokken aangewezen als herstructureringsopgave. Hier ligt de potentie om nieuwe woningen of voorzieningen te ontwikkelen welke met hun zicht gericht zijn naar de Trumanlaan. Mocht er in de toekomst nog worden gekeken naar veranderingen in het winkelcentrum dan liggen daar dezelfde potenties om het winkelcentrum te openen en te richten op de kruising van de twee hoofdassen. Dit kan een bijdrage leveren aan de levendigheid van de noord-zuid verbinding.

Mogelijke aansluitingen op de hoofdstructuur

Het huidige ziekenhuis aan de noord-oost zijde van Kanaleneiland zal plaats maken voor studentenwoningen en een hotel. Hierdoor kan het gehele gebied opnieuw worden bekeken en ontstaat een mogelijkheid een nieuwe verbinding te toetsen welke de Trumanlaan verbindt met de Beneluxlaan en aantakt op de rotonde. Deze connectie maakt een langzaam verkeerverbinding van de wijk naar de omliggende hoofdwegen aan de noordzijde mogelijk, een verbinding die er op dit moment niet is. Daarnaast vormt de verbinding een verlenging van de hoofdas (Trumanlaan-Marco Pololaan) welke hierdoor als hoofdas nog sterker naar voren komt. De Space Syntax analyse laat zien dat hiermee de toegankelijkheid van de Trumanlaan toeneemt zowel op stads- als op wijksschaal. De potenties voor vitaal straatleven nemen toe rondom de nieuw te realiseren bebouwing. Voor langzaam verkeer dat van buiten de wijk of vanuit de nieuwe studentenwoningen naar het winkelcentrum van de wijk moet, biedt de Trumanlaan een alternatieve en directe route. Vooral de noordelijke autostraten krijgen een betere verbondenheid, waardoor ze minder kwetsbaar worden voor woninginbraken, vandalisme en bedreigingen. De verbinding over het ziekenhuisterrein levert hier een aanzienlijke bijdrage.



fig. Nieuwe situatie Marco Pololaan - Creeren van continuïteit langs de route door middel van groenstructuren en toevoeging van duidelijke langzaam verkeersverbindingen.



fig. Bestaande en nieuwe situatie - Toegankelijkheid op stadsschaal - Aantakking op Beneluxlaan en oost-westverbindingen



fig. Bestaande en nieuwe situatie - Toegankelijkheid op lokale schaal - Aantakking op Beneluxlaan en oost-westverbindingen

Oost-West verbindingen

Naast de hierboven genoemde aansluiting, is ook het effect bekeken van twee mogelijke oost-west verbindingen die Kanaleneiland via de Beneluxlaan beter met Transwijk verbinden. Voor beide verbindingen zijn relatief grote ingrepen noodzakelijk. Dit voorstel is uitgevoerd als perspectief voor de verre toekomst mocht zich ooit de mogelijkheid voordoen deze verbindingen te realiseren. Anders dan in de situatie van het ziekenhuis waar al plannen liggen voor herstructurering van de locatie, zijn voor deze ingrepen nog geen plannen bekend. De verbindingen hebben echter wel het voordeel dat zij een deel van de grote verkeersstroom van de centrale as de wijk in kunnen trekken waardoor in Kanaleneiland meer bewegingen ontstaan en meer informeel toezicht. De verbindingen liggen strategisch op plekken waar voorzieningen gevestigd zijn. Door de verbindingen door te trekken naar Transwijk Oost zal er meer uitwisseling tussen de wijken plaats kunnen vinden. Wanneer mogelijk in de toekomst het profiel van de Beneluxlaan wordt aangepast (downgraden) zal de weg beter over te steken zijn en zal deze niet meer als een barrière worden beschouwd voor de oost-west verbindingen. Het doortrekken van de Afrikalaan zorgt ervoor dat de lokale toegankelijkheid en verbondenheid van de het Marco Polopark toenemen. Dit is gunstig voor een betere mening van bezoekersstromen en zicht op straat. De potentie voor vitaal straatleven op de Trumanlaan en de Vasco Da Gamalaan neemt ook toe door het doortrekken van de Afrikalaan. Dit is gunstig voor de sociale veiligheid, mits de straat zo is ingericht dat er zicht is vanuit aangrenzende woningen op de straat.

2.5.3 Inrichtingsgerelateerde maatregelen

Ook voor wat betreft de inrichting zijn er verschillende zaken in Kanaleneiland die verbeterd kunnen worden. In deze studie zijn twee van dat soort inrichtingsvraagstukken er uit gelicht: de situatie rondom de achterpaden en binnenpleinen en de recente renovatie van de portiekflats aan de Bevinlaan.

Situatie achterpaden en binnenpleinen

In Kanaleneiland zijn opvallend veel achterpaden aanwezig die leiden naar garageboxen welke zeer onoverzichtelijk zijn en maar aan één zijde kunnen worden benaderd. Door deze situatie vallen de kelderboxen en de daar voor gelegen openbare ruimte grotendeels buiten de sociale controle vanuit de woningen wat een sociaal onveilige situatie oplevert. Afsluiting van deze paden met hekken is in deze situatie waarschijnlijk de beste oplossing. Het maakt de ruimte enkel toegankelijk voor de juiste gebruiker en een stuk beter beheerbaar. Een probleem bij deze oplossing is dat het niet altijd gemakkelijk is uit te voeren, omdat de achterpaden en binnenpleinen soms in particulier bezit zijn.

Ook bevat de wijk een groot aantal speelterreintjes die van twee zijden te betreden zijn maar door hun positie nog steeds erg uit het zicht liggen. Door de onaantrekkelijk inrichting en onveilige situatie zijn deze pleintjes niet geschikt als speelterreinen. Het worden ideale verblijfsplekken voor hangjongeren of andere vormen van onbedoeld gebruik. Een mogelijke oplossing is om deze speelplekken te clusteren in de straten tussen de woonblokken waar zicht is op het terrein vanuit de woningen. Door speeltoestellen te clusteren kunnen deze



fig. Bestaande en nieuwe situatie - Verbondenheid - Aantakking op Beneluxlaan en oost-westverbindingen



fig. Bestaande en nieuwe situatie - Vitaliteit op stadsschaal - Potenties voor bedrijvigheid - Aantakking op Beneluxlaan en oost-westverbindingen



fig. Bestaande en nieuwe situatie - Vitaliteit op lokale schaal - Potenties voor ontmoeting - Aantakking op Beneluxlaan en oost-westverbindingen

een hogere kwaliteit krijgen wat ze ook aantrekkelijker maakt om daadwerkelijk te gebruiken. Deze clusters van speelplekken in combinatie met kleine parkeerterreinen kunnen het profiel van de straat zodanig aanpassen dat een rustiger beeld ontstaat. Tijdens de uitvoering van de wijkschouw viel op dat de centrale speelvoorzieningen (ten tijde van de schouw) intensief werden gebruikt. Bij de kleinere speelvoorzieningen was dat niet het geval.

Een alternatieve optie voor de binnenpleinen en speelplekken is om het volledige profiel van de pleintjes op te laten gaan in een parkeergarage met een groen dak. Dit zorgt er voor dat een groot deel van de woonstraten geen doorgaande routes voor autoverkeer meer vormen waardoor dit verkeer zich zal verplaatsen naar de daadwerkelijke hoofdassen in de wijk. Voetgangers krijgen in deze situatie voorrang omdat er voor langzaam verkeer in dit voorstel wel een verbinding bestaat. Een groot voordeel van deze optie is de aanzienlijke verbetering van de verblijfskwaliteit door de toevoeging van het groene dak. Daar staat tegenover dat het een relatief dure ingreep is maar het zou met de voorziene herstructurering van de woonblokken mee kunnen worden genomen.

Portiekflats aan de Bevinlaan

In de hiervoor besproken ruimtelijke analyse van Kanaleneiland kwam al naar voren dat de portiekflats aan de Bevinlaan op plekken liggen die zeer slecht verbonden zijn met de in de wijk aanwezige hoofdroutes. Deze zeer lage verbondenheid maakt de portiekflats kwetsbaar voor delicten als woninginbraak, bedreiging en vernieling. In Noord is dit met name het geval bij de portiekflats ten zuiden van de Bevinlaan. Om deze reden is het extra belangrijk dat de zichtbaarheid en bouwkundige beveiliging in en om de flats op orde zijn. De portiekflats ogen door de recente renovatie netjes. Dit is met name het geval voor de voorkanten en de pleinen tussen de voorzijden van de flats. Er zijn echter zeker punten voor verbetering. De achter- en zijkanten van de flats zijn minder 'netjes' dan de voorkanten. Deze bevatten veel afgelegen cul-de-sacs veelal omgeven door schuttingen die elke vorm van sociale controle onmogelijk maken.¹ Je weet vaak niet wat je om de hoek aantreft. Het hekwerk aan de voorkanten van de flats toont rommelig en heeft weinig kwaliteit. Ze zijn bovendien deels open waardoor de woningen aan de begane grond (voor inbrekers) direct toegankelijk zijn. De sloten op de centrale voordeuren zijn ondeugdelijk en voldoen niet aan de veiligheidsnormen. Wel zijn de voordeuren omgeven door veel glas, waardoor bewoners bij de voordeur kunnen zien wie er buiten staat. De speelplaatsen tussen de voorzijden van de flats zijn netjes en ruim voorzien van afvalbakken en lichtpunten. Ze zijn overzichtelijk ingericht. Ook de parkeervakken zijn overzichtelijk en netjes. De balkons op de eerste verdieping zijn aan de voorzijde in klimbaar mede via de daar geplaatste fietsbeugels. Ook de hekken aan de achterkant zijn inklimbaar. Ze dragen bovendien bij aan een gevoel van onveiligheid.

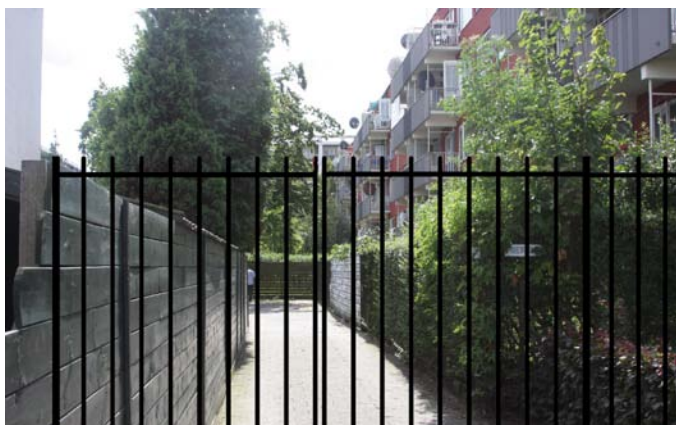


fig. Afsluiten van de achterpaden



fig. Huidige situatie woonstraten



fig. Nieuwe situatie woonstraten - clusteren van functies als parkeren en speelvoorzieningen van een goede kwaliteit



fig. Nieuwe situatie woonstraten - grootschalige ingreep - parkeergarage met een groen dek - afsluiten doorgaande weg voor autoverkeer

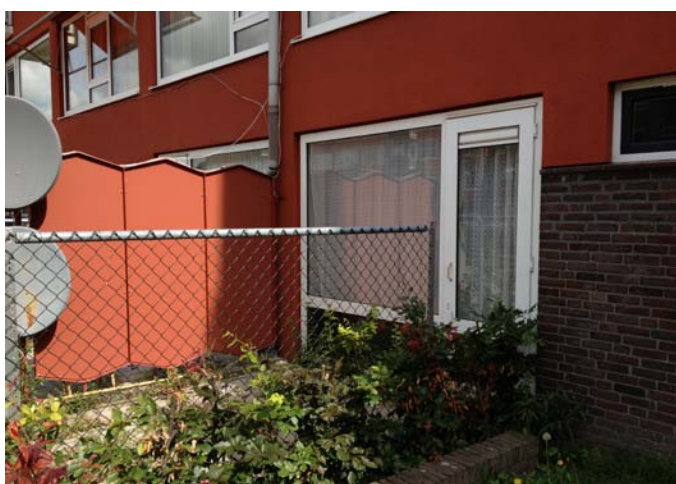


fig. Huidige situatie- Rommelig ogende achterzijdes door schuttingen



fig. Huidige situatie - Onveilige situatie - Balkons makkelijk in te klimmen door plaatsing van fietsenrekken

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
- 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
- Hinssen, P. (2011) *Buurtpeiling 2010*, DPC, Gemeente Maastricht, afd. O&S
- Kansrijk Kanaleneiland-Noord, *Gebiedsplan voor de vernieuwing van Kanaleneiland-Noord 2008-2018*, Gemeente Utrecht/Mitros/Portaal, nov. 2008
- Luten, I. (red.) (2008), *Handboek Veilig Ontwerp en Beheer: Sociale veiligheid in buitenruimten, gebouwen en woningen*, Thoth, Bussum

López, M.J.J. (2005) The Spatial Behavior of Residential Burglars, A. van Nes, Proceedings Space Syntax. 5th International Symposium, TU Delft, Techne Press, Delft

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

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

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

Marco Poloplantsoen, Renovatieplan voor het plantsoen plus de Groene Bajonet, Gemeente Utrecht

Rueb, L. & A. van Nes, Akkelies (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

Van Nes, A. en M. Lopez, 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, 2012, pg. 157-178

Bijlagen

1. Deelnemers aan de workshops over Kanaleneiland

Workshop 1: Presentatie eerste analyses

Gemeente Utrecht

Wim Beelen – projectleider Kanaleneiland

Projectteam Sociaal Veilige Stedenbouw

Manuel López – RCM-advies

Akkelies van Nes – Van Nes Stedenbouw

Laura de Bonth – Urban Synergy

Charissa Telgt – Stagiaire

Workshop 2: Aanbevelingen

Gemeente Utrecht

Wim Beelen – projectleider Kanaleneiland

Eva de Graaf – stedenbouwkundige o.a. Kanaleneiland

Marlies de Nijs – stedenbouwkundige o.a. Kanaleneiland

Gerard Esser – Mitros

Christien Rodenburg – Wijkverkeer

Reinder Jan Spits – Portaal

Bernard de Groot – ?

Jan Nicolai – Gebiedsmanager stadswerken

Esthers Daals – Veiligheidsmanager

Projectteam Sociaal Veilige Stedenbouw

Manuel López – RCM-advies

Akkelies van Nes – Van Nes Stedenbouw

Laura de Bonth – Urban Synergy

Dirk Verhagen – Urban Synergy

Simone Waaijer – Stagiaire

2. Sociaal-demografisch profiel Kanaleneiland

Kanaleneiland-Noord is de meest jonge wijk van Utrecht. Eén op de drie inwoners is jonger dan 18 jaar. Driekwart van de bevolking is van niet-westerse afkomst. Meer dan de helft van de bevolking in Kanaleneiland-Noord is van Marokkaanse of Turkse afkomst. Het overgrote deel van de woningen zit in de huursector (85%) en één op de vijf huishoudens in Kanaleneiland-Noord zit qua bestedingsniveau op of onder het sociaal minimum. Ook in Kanaleneiland als geheel is de sociaal-economische situatie niet fraai. Zo ligt de werkloosheid in Kanaleneiland ongeveer twee keer hoger dan in de rest van Utrecht (Idem, pg. 15).

Omvang en demografie

Qua bevolkingsomvang zijn Kanaleneiland-Noord en -Zuid ongeveer even groot. In 2011 telde Kanaleneiland-Noord 7830 inwoners, 3305 huishoudens en 2775 woningen. Kanaleneiland-Zuid telde iets minder inwoners (7755), maar wel meer huishoudens (3835) en meer woningen (3185). Dit toont ook direct één van de verschillen tussen de twee buurten. Kanaleneiland-Noord is een kinderrijke buurt met relatief veel huishoudens met kinderen (37%) en een hoge gemiddelde huishoudgrootte (2,4), terwijl dit in Kanaleneiland-Zuid toch iets lager ligt (% huishoudens met kinderen = 28%; gem. huishoudgrootte = 2,0). Kanaleneiland-Noord is de meest jonge wijk van Utrecht. Eén op de drie inwoners is jonger dan 18 jaar (Gebiedsplan 2008, pg. 14).

Etniciteit

Ook qua etniciteit zijn de twee buurten verschillend. In Kanaleneiland-Noord is driekwart van de bevolking van niet-westerse afkomst. In -Zuid ligt dit percentage op 64%. Meer dan de helft van de bevolking in Kanaleneiland-Noord is van Marokkaanse (45%) of Turkse (20%) afkomst. In -Zuid liggen deze percentages op 35% respectievelijk 15%. In beide wijken is minder dan een vijfde van de bewoners van autochtone afkomst.

Economisch (cijfers 2010)

In Kanaleneiland-Noord zit 85% van de woningen in de huursector. In -Zuid is dat 67%. De gemiddelde woningwaarde is laag en ligt in beide buurten op 151.000 euro. In beide buurten ligt het aantal huishoudens met een laag inkomen boven de 50%. In Noord is dat 56% en in -Zuid 59%. In -Noord zit 20% van de huishoudens op of onder het sociaal minimum. In -Zuid is dat 14%.

De werkloosheid ligt in Kanaleneiland ongeveer twee keer hoger dan in de rest van Utrecht (Gebiedsplan 2008, pg. 15). Ongeveer de helft van de bevolking is laagopgeleid. Vooral de jeugdwerkloosheid is hoog. De basisscholen bestaan voor het merendeel uit leerlingen van allochtone afkomst – zwarte scholen (Idem, pg. 16). Er wordt relatief veel gespijbeld. Er zijn relatief veel mensen met een taalachterstand en een aantal leerlingen kampt met aanpassingsproblemen.

3. Criminaliteitsbeeld Kanaleneiland

Ook qua veiligheid is de situatie in Kanaleneiland-Noord en -Zuid ongunstig. Beide buurten zitten voor wat betreft diefstal uit auto's en mishandeling ver boven het landelijk gemiddelde. Het aantal vernielingen per 10.000 inwoners is in Kanaleneiland-Noord gemiddeld terwijl dit in -Zuid (opvallend genoeg) beneden het landelijk gemiddelde ligt.

	Vernieling	Diefstal uit auto	Mishandeling	Totaal
Kanaleneiland-Noord	107,3	192,8	61,3	361,4
Kanaleneiland-Zuid	73,5	177,9	46,4	297,9
Landelijk gemiddelde	93,4	56,3	33,4	183,1

Tabel. Aantal incidenten per 10.000 inwoners (CBS 2011)

Uit bestuursinformatie van de gemeente Utrecht blijkt dat iets meer dan de helft van de bewoners van Kanaleneiland zich in de eigen buurt onveilig voelt. In de gehele stad Utrecht is dat 29%. Zo'n 51% van de bevolking ervaart overlast door jongeren (tegen 19% in heel Utrecht). Daarnaast laat bestuursinformatie zien dat Kanaleneiland als geheel voor wat betreft jongerenoverlast, vandalisme, autodiefstal, bedreiging, mishandeling en huiselijk geweld in de top 4 van meest onveilige Utrechtse wijken bevindt (www.utrecht.buurtmonitor.nl).

	Vernieling	Diefstal uit auto	Mishandeling	Totaal
Kanaleneiland-Noord	115	343	184	197
Kanaleneiland-Zuid	79	316	139	163

Tabel. Aantal incidenten per 10.000 inwoners (CBS 2011, geïndexeerd naar landelijk gemiddelde)

	Jongeren-overlast	Vandalisme	Autodiefstal	Geweld – Bedreiging	Geweld – Mishandeling	Geweld – Huiselijk geweld	Geweld – Totaal
Kanaleneiland	205	153	17	31	46	106	104
Utrecht	76	90	9	17	27	52	57
Geïndexeerd	270%	170%	189%	181%	170%	204%	183%

Tabel. Aantal incidenten per 10.000 inwoners (Buurtmonitor Utrecht, 2009)

Van Utrecht hebben we een bestand gekregen over de jaren 2010, 2011 en 2012. Het jaar 2009 alsmede het delict 'vernielingen' ontbreken in dit bestand. Van 2012 hebben we alleen de eerste drie maanden gekregen. We hebben dus een bestand dat gaat over twee jaar en drie maanden en de delictscategorieën vermogenscriminaliteit, geweld en overlast.

In 2010 en 2011 zijn precies evenveel delicten geregistreerd (1034 per jaar). Het grootste deel van deze delicten vindt in de herfst en winter plaats.

Aantal per maand													
	jan	feb	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sep	okt	nov	dec	Totaal
2010	95	87	73	63	94	88	54	82	95	104	118	81	1034
2011	67	90	74	66	88	86	80	75	98	116	92	102	1034
2012	82	60	50										192
Totaal	244	237	197	129	182	174	134	157	193	220	210	183	2260

Tabel. Incidenten per maand

Vermogenscriminaliteit

Het overgrote deel van de incidenten betreft vermogenscriminaliteit (84%). De meest voorkomende delicten zijn diefstal uit/vanaf auto en woninginbraak. Deze delicten vertegenwoordigen respectievelijk 35% en 25% van het totaal oftewel 41% en 30% van alle vermogensdelicten.

	Aantal	%
Diefstal af/uit/van overige voertuigen	72	3,8
Diefstal uit/vanaf motorvoertuigen	784	41,2
Diefstal van brom-, snor-, fietsen	135	7,1
Diefstal van motorvoertuigen	89	4,7
Diefstal/inbraak bedrijven en instellingen	95	5,0
Diefstal/inbraak box/garage/schuur/tuinhuis	132	6,9
Diefstal/inbraak woning	574	30,2
Diefstallen	7	,4
Overige vermogensdelicten	14	,7
Totaal	1902	100,0

Tabel. Vermogenscriminaliteit

Geweldscriminaliteit

Geweldsdelicten vertegenwoordigen 10% van de in het bestand geregistreerde incidenten. In de onderzochte periode kwamen er vooral veel bedreigingen voor en in mindere mate straatroof en overvallen.

	Aantal	%
Bedreiging	194	87,4
Overval	5	2,3
Straatroof	23	10,4
Totaal	222	100,0

Tabel. Geweldscriminaliteit

Overlast

Overlast is de kleinste van de drie onderzochte veiligheids categorieën. Tijdens de onderzoeksperiode van 2¼ jaar zijn er in Kanaleneiland 123 overlastincidenten geregistreerd. Dit komt overeen met 5% van het totaalbestand.

	Aantal	%
Overlast door verward/overspannen persoon	92	74,8
Overlast ivm drugs	16	13,0
Overlast vuurwerk (zonder gevolgen)	6	4,9
Overlast zwervers	9	7,3
Totaal	123	100,0

Tabel. Overlast

Twee derde van de door de politie geregistreerde overlastincidenten in Kanaleneiland staat in het bestand aangemerkt als 'overlast door verward/overspannen persoon'. Opvallend is dat er in het bestand geen indicatie is dat een deel van de incidenten als 'jongerenoverlast' kan worden aangeduid.