

Advies Sociale Veiligheid

Second opinion tramhalte TramPlus in winkelcentrum De Loper te Vlaardingen

Amsterdam, 25 juni 2002

Julia Mölck

Met medewerking van:
Tobias Woldendorp

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	3
1.1	Werkwijze	3
1.2	Beschikbaar gesteld materiaal	3
1.3	Schouw en deskresearch	3
2	Advies	5
2.1	Tramplushalte	5
2.2	Ramkraken	7
2.3	Overige	8

1 Aanleiding

Voor u ligt een second opinion advies sociale veiligheid ten aanzien van de geplande tramhalte op winkelcentrum De Loper te Vlaardingen en een second opinion advies sociale veiligheid van geplande en reeds genomen maatregelen tegen inbraken in hetzelfde winkelcentrum. Opdrachtgever is de Gemeente Vlaardingen, projectbureau TramPlus, in de persoon van de projectleider Integraal ontwikkelingsplan De Loper, Minetta Koorstra.

1.1 Werkwijze

Om te komen tot een second opinion ten aanzien van de sociale veiligheid van de geplande tramhalte op winkelcentrum De Loper alsmede ter beoordeling van geplande en reeds genomen maatregelen tegen inbraken in hetzelfde winkelcentrum, hebben wij de volgende werkwijze gehanteerd:

- bestuderen van de stedenbouwkundige tekeningen;
- locatiebezoek gecombineerd met een gesprek met het hoofd wijkbeheer en de politie;
- conclusies en aanbevelingen in de vorm van een beknopte notitie.

Het advies geven we aan de hand van de vier criteria voor sociale veiligheid, namelijk zichtbaarheid, toegankelijkheid, attractiviteit en markering. De opdracht wordt binnen een week uitgevoerd en is 16 juni 2002 bij het projectbureau TramPlus opgeleverd.

1.2 Beschikbaar gesteld materiaal

Het projectbureau TramPlus heeft het volgende materiaal beschikbaar gesteld.

- Modellen Halte Tramplus. Overzicht van de randvoorwaarden, modellen & conclusies, d.d. juni 2002.
- Definitief inrichtingsplan TramPluslijn Schiedam Vlaardingen, d.d. 12.2.2002.
- Ontwikkelingsvisie "in en om de loper" ruimtelijke inrichtingsschets met model halte lijn 5, d.d. 5 juni 2002.

1.3 Schouw en deskresearch

Op 12 juni jl. is het gebied geschouwd onder begeleiding van de projectsecretaris, de coördinator Holy en de politie. Tijdens de schouw en het gesprek bleek dat de huidige veiligheidsproblemen in het winkelcentrum enorm zijn.

Er is sprake van:

- ten eerste leegstand van een winkel;
- zwerfvuil;
- overlast door hangjongeren;
- vandalisme en vernieling, vooral in en om de parkeergarage;
- beklimming van balkons vanuit de parkeergarage;
- winkeldiefstal;
- roofoverval bij geldautomaat;
- ramkraak (ongeveer 6 in de laatste 3 maanden);

- overige.

Het plein wordt met "maximale inzet" schoongehouden.

De politie heeft niet voldoende capaciteit om op alle meldingen met prioriteit 3 en 4 (overlast) te reageren.

De jongeren hebben niet voldoende alternatieven (hangplekken) tot verblijf. Alternatieve hangplekken buiten het gebied worden wel geaccepteerd maar bieden lang niet genoeg ruimte. Ook is er voor hen praktisch geen activiteitenprogramma voorhanden.

Zowel de politieagent als de wijkbeheerder vrezen dat het winkelcentrum De Loper zich in een neerwaartse veiligheidsspiraal aan het begeven is. Ze houden rekening met de mogelijkheid dat de huidige problematiek verergert door de toekomstige halte van de TramPlus.

Recent getroffen maatregelen tegen onder meer ramkraak werken niet afdoende en verstoren de routing in het winkelcentrum. Eerder getroffen maatregelen zoals camerabewaking in de parkeergarage en schrikverlichting op het plein werkten niet.

2 Advies

Hierna wordt vooral geadviseerd ten aanzien van de sociale veiligheid van de TramPlushalte. Daarnaast wordt op een bijzonder nijpend veiligheidsprobleem gereageerd, namelijk de ramkraak; inbraak door met een auto of scooter de winkelpui binnen te rijden.

2.1 Trampushalte

Er liggende de volgende varianten voor de nieuw aan te leggen tramhalte op tafel.

- Centraal- symmetrische situering op het plein.
- Centrale asymmetrische ligging op het plein.
- Situering bij de arcades.
- Situering buiten het plein.

Uit oogpunt van de sociale veiligheid is zichtbaarheid, toegankelijkheid, attractiviteit en markering van cruciaal belang. Hierop zijn de varianten getoetst.

Zichtbaarheid

Vooraf in de stille avonduren is sociale controle vanuit de woningen op één en tweehoog boven de winkels goed. De bewoners, vooral mensen op leeftijd, zijn alert en hebben in het verleden laten zien dat ze bereid zijn om bij onraad de politie te waarschuwen¹.

De centraal symmetrische ligging van de haltes op het plein biedt goede zichtbaarheid ten opzichte van elkaar en vanuit de woningen.

Door de haltes 'buiten het plein' te plaatsen is de zichtbaarheid nihil; woonbebouwing is er maar aan één kant van de halte op vrij grote afstand. De haltes zouden aan het water en langs bosschages komen te liggen. De sociale controle vanuit woonbebouwing is dus veel minder dan bij centrale situering van de haltes: in totaal zijn er minder woningen, de afstand met de halte is aanmerkelijk groter en de ligging van de woonkamers is waarschijnlijk niet gunstig.²

Ook door te situeren bij de arcades is de zichtbaarheid vanuit de woonbebouwing miniem (kopse kant) en bovendien wordt het zicht op de haltes door de gebouwen belemmerd.

De variant van de symmetrisch- centrale haltering is qua zichtbaarheid het meest geschikt, omdat er maximaal zicht is vanuit de woonbebouwing en ook omdat de wachtenden aan beide kanten van het spoor elkaar vanaf korte afstand kunnen zien.

Aanbeveling: de symmetrisch- centrale ligging biedt maximale zichtbaarheid.

Noot 1 De meldingsbereidheid van omwonenden is van cruciaal belang. Ook al kan de politie niet altijd komen, als er meldingen met lage prioriteit binnen komen moet de politie aan de beller overbrengen dat het toch nut heeft om te melden. Mogelijk kan een soort stadswacht worden opgezet, die reageert op meldingen met lage prioriteit.

Noot 2 In de avonduren is het gunstig voor de sociale controle als woningen qua ligging met de woonkamer naar de haltes uitkijken of de woon- en slaapkamer elkaar afwisselen. Ligging aan de kant van de keuken is niet gunstig.

Verder raden we aan de halte zo transparant mogelijk aan te kleden. Een transparante overkapping bijvoorbeeld draagt aan de zichtbaarheid bij.

Verlichting speelt een rol bij zichtbaarheid. Op basis van het voorliggende definitieve inrichtingsplan en deze modellen kan echter geen verlichtingsadvies worden uitgebracht.

Wel raden we aan de toekomstige halte goed te verlichten zonder hinder te veroorzaken bij de omliggende woningen.

Ook de spoorrails zelf moeten goed zichtbaar zijn, vooral op looproutes. Een suggestie is lichtpunten in de straat te verzinken (referentie Reguliersbreestraat en Leidsestraat in Amsterdam).

Cameratoezicht kan worden gebruikt om de sociale controle aan te vullen. Vanuit het oogpunt sociale veiligheid is menselijk toezicht echter te verkiezen: het gevoel van veiligheid is wezenlijk groter. Als ervoor wordt gekozen de TramPlus haltes door camerabewaking te monitoren zijn de randvoorwaarden belangrijk.

Camera's zijn heel kwetsbaar voor vandalisme en dient men daarom op een veilige afstand te plaatsen. De camerabeelden moeten worden gemonitord (achteraf bekijken heeft voor de sociale veiligheid geen nut) en de alarmopvolging moet goed zijn geregeld.

Toegankelijkheid

Situering centraal asymmetrisch op het plein en situering bij de arcades belemmert de publieksstroom in het winkelcentrum alsmede de voetgangersstroom van buiten naar binnen.

Een tramhalte buiten het winkelcentrum is minder toegankelijk omdat ze uit het zicht is en er een afstand moet worden overbrugd.

Door de halte centraal-symmetrisch te situeren worden de looproutes op het plein niet belemmert.

In alle varianten wordt de doorgaande route dwars door het plein belemmerd.

Aanbeveling: de variant met symmetrische centrale ligging biedt maximale toegankelijkheid.

NB. De Loper ligt dwars op een regionale fietsroute. In de huidige situatie wordt er ongewenst over het plein gefietst om aan de andere kant weer op het regionaal fietspad te komen. De eigenlijke routing voor langzaam verkeer gaat in een grote omweg, langs de noordelijke uitstulping van De Loper (nog achter het wijkcentrum), namelijk via de Churchillsingel. In het kader van de inrichting van de TramPluslijn wordt het regionaal fietspad langs de toekomstige spoorlijn verbeterd. In het definitieve inrichtingsplan verloopt het fietspad nog steeds om de Loper heen. Uit ervaring blijkt dat fietsers toch voor de kortste weg kiezen. Om toekomstige overlast door ongewenst langzaamverkeer te voorkomen raden we aan met deze verkeersstroom al tijdens de planning rekening te houden.

Aanbeveling: Geef daarom aan de noordelijke kant van het spoor fietsers de mogelijkheid (al dan niet fietsend) via het plein over te steken.

Attractiviteit

Het winkelcentrum heeft een degelijke uitstraling. Het door arcades omliggende plein is met rode klinkers geplaveid en met enkele bomen begroeid. De halte kan het winkelcentrum opfleuren of sterker nog een moderne uitstraling (terug-) geven.

Aanbeveling: Maak hiervan gebruik door duurzame attractieve materialen uit te kiezen.

Markering

Voor de sociale veiligheid is duidelijkheid over privé en openbaar terrein van belang. De TramPlushalte moet daarom duidelijk als halte herkenbaar zijn; ze maakt immers deel uit van het openbaar vervoer. Op basis van het beschikbare materiaal kan hierover echter geen advies worden gegeven.

Betrokkenheid hangt samen met markering. De betrokkenheid van bewoners en winkeliers is in de huidige situatie vrij groot. Door de komst van de TramPluslijn en de halte in het bijzonder mag die betrokkenheid niet verzwakken. Ook de halte moet "van hun" zijn.

Om betrokkenheid te waarborgen is communicatie een waardevol middel. Er bestaan al twee winkeliersverenigingen die misschien samengevoegd kunnen worden en de actieve bewoners zouden in een bewonersorganisatie betrokken kunnen worden.

Verder bestaat er een krantje "De Loper" dat als communicatiemiddel kan worden gebruikt.

Aanbeveling: Maak een communicatieplan.

Conclusie: Vanuit de sociale veiligheid is de variant van de centraal-symmetrische situering van de haltes aan te bevelen.

2.2 Ramkraken

Ramkraken met auto of scooter is een nijpend probleem in het winkelcentrum De Loper. De inbraak wordt altijd 's nachts gepleegd. Er werd in diverse soorten winkels ingebroken: bij slijterij, juwelier, bank, boetiek, drogerij en tabakswinkel. Opmerkelijk is dat ook bij minder aantrekkelijke winkels wordt ingebroken.

De winkeliers hebben zelf al een aantal maatregelen getroffen: ze hebben al dan niet verwijderbare bollards geplaatst en steviger rolluiken. Door de gemeente zijn op toegangswegen plantenbakken geplaatst. Die verstoren overdag echter ook wel looproutes van het publiek en dragen niet bij aan de attractiviteit van het winkelcentrum.

Er zijn in het winkelcentrum veel toegangen, zodat er voor de daders vluchtmogelijkheden te over zijn.

Aanbeveling: Breng het aantal toegangen van het winkelcentrum terug tot het strikt noodzakelijke. Liefst maar drie toegangen in het noordelijke deel van De Loper, twee ter hoogte van het toekomstige TramPlus-tracé en (alleen overdag toegankelijk) via de overkapte passage naar het zuidelijke gedeelte van De Loper.

Ook het aantal toegangen in het zuidelijke gedeelte van het centrum kunnen worden teruggebracht.

De vrijgekomen ruimtes kunnen eventueel worden opgevuld door winkelruimte of andere diensten.

's Nachts zijn er idealiter maar twee toegangen tot het noordelijke gedeelte van het winkelcentrum De Loper (eerder is geadviseerd de resterende en niet noodzakelijke doorgangen dicht te maken). De doorgang ter hoogte van het tracé wordt door het perron van de halte belemmerd. De halte heeft dus de potentie om als maatregel tegen ramkraak te werken. Dit moet echter nader worden onderzocht te meer omdat de halte geenszins de toegankelijkheid van gewenste verkeersstromen mag belemmeren.

De oplossingen tegen ramkraak die de winkeliers zelf hebben gevonden zijn succesvol gebleken. De uitstraling van de bollards en rolluiken laten echter te wensen over.

Aanbeveling: Grijp het initiatief van de winkeliers aan en kies in het hele winkelcentrum voor een uniform systeem voor de bollards of ramblockers. Hiermee worden niet alleen de winkels beveiligd maar ook 's avonds en 's nachts alle toegangen van het winkelcentrum. Een organisatorisch punt van aandacht is dat de brandweer deze beveiligingen makkelijk kan verwijderen. We raden aan voor bollards en/of ramblockers te kiezen die in neergelaten toestand geen enkele belemmering betekenen voor voertuigen, wielrijders of voetgangers. Deze maatregel moet samen met de winkeliers worden gekozen. Mogelijk kan tevens een financiële bijdrage van hen worden gevraagd.

N.B. De (zichtbare) obstakels dienen in het algemeen aan de volgende eisen te voldoen:

- niet op eenvoudige wijze uitgegraven, losgetrokken, gedemonteerd kunnen worden;
- bestand zijn tegen een aanrijding door een personenauto met een gewicht van circa 1200 kg bij een snelheid van circa 10 km per uur; dat wil zeggen dat de constructie wel mag bezwijken, maar dat de auto `er op moet blijven hangen';
- op voldoende afstand van de pui zijn geplaatst, zodanig dat niet met een eventueel in de kofferbak van de auto geplaatste weidepaal, of een ladder of iets dergelijks over de obstakels heen kan worden `gewerkt';
- voldoende dicht op elkaar staan om er niet tussendoor te kunnen rijden (onderlinge afstand dus < 150 cm).

2.3 Overige

Naast de genoemde veiligheidsproblemen leven er tegenwoordig nog andere die bij de algehele veiligheid van het winkelcentrum een grote rol spelen. Twee veiligheidsproblemen zijn nijpend, namelijk onbedoeld en ongewenst gebruik van de openbare parkeergarage boven Albert Heijn, en jongerenoverlast op het plein en op een steiger net buiten het winkelcentrum.

In het kader van dit beknopte advies kunnen hiervoor geen aanbevelingen worden gedaan. Tijdens een gesprek met de projectsecretaris na de schouw zijn een aantal ideeën rondom de parkeergarage en de jongerenproblematiek geschetst. Desgewenst kunnen die nader worden uitgewerkt.