

Veiligheids Effect Rapportage Admiraalsplein Wielwijk

Amsterdam, 1 september 1997

H.J. Korthals Altes
T. Woldendorp
J. Mölck

Inhoudsopgave

1	Vooraf	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Voorgeschiedenis	3
1.3	Werkwijze	4
1.4	Afbakening studiegebied en plangebied	4
1.5	Visualisering analyse en scenario's	5
2	Analyse veiligheidssituatie Admiraalsplein e.o.	6
2.1	Analyse van statistisch materiaal	6
2.2	Herijking veiligheidsbeeld aan de hand van interviews en observaties	10
2.3	Confrontatie analyseresultaten met gebruiksstructuur	14
2.4	Relevante criteria voor effectvoorspelling	16
3	Scenario's en hun veiligheidseffecten	17
3.1	Nulscenario	17
3.2	Projectontwikkelaarsvariant	17
3.3	Gemeentelijke voorkeursvariant	18
3.4	Meest Preventieve Alternatief	19
4	Conclusies en aanbevelingen voor het bestuur	20
	Bijlagen	
1	Advies over het voorstel van William Properties voor de herinrichting van het Admiraalsplein Wielwijk	21
2	Kaarten en overige losse bijlagen	
	• Criminaliteitstrend in studiegebied Admiraalsplein 1991-1996	
	• Plangebied (transparant)	
	• Gebruiksstructuur overdag (A)	
	• Gebruiksstructuur 's avonds (B)	
	• Hinderstructuur overdag (C)	
	• Hinderstructuur 's avonds (D)	
	• Delictenkaart overdag (E)	
	• Delictenkaart 's avonds (F)	
	• Scenario's	
	• Gemeentelijke voorkeursvariant	
	• Projectontwikkelaarsvariant	
	• Meest Preventieve Alternatief	
	• Profielontwikkeling Gemeentelijke Voorkeursvariant	
	• Overzichtmatrix beoordeling scenario's	
	Literatuur	23

1 Vooraf

1.1 Inleiding

Het gemeentebestuur van Dordrecht heeft met een subsidie van het ministerie van Binnenlandse Zaken, Van Dijk, Van Soomeren en Partners uit Amsterdam in de herfst van 1996 opdracht gegeven tot het vervaardigen van een Veiligheid Effect Rapportage (VER) voor het Admiraalsplein in Wielwijk. De VER brengt de mogelijke effecten in beeld die verschillende bouwplannen, renovatieplannen en plannen voor de herinrichting van de openbare ruimte in het kader van het revitaliseren van het hart van Wielwijk met zich mee zullen brengen. De maatregelen die uit de VER naar voren komen zullen een belangrijke bijdrage moeten leveren aan het thans in verhouding tot overig Dordrecht hoge niveau van criminaliteit op en om het Admiraalsplein en de daarmee (veelal) samenhangende onveiligheidsgevoelens. In die zin kan de VER een positieve impuls geven aan de reeds ingezette imago-verbetering van deze met zijn verleden worstelende wederopbouwwijk.

1.2 Voorgeschiedenis

Het Ministerie van Justitie is in 1993 en 1994 intensief betrokken geweest bij de ontwikkeling van de Criminaliteits Effect Rapportage (CER), naar analogie van het reeds jaren bestaande instrument Milieu Effect Rapportage (MER). Het Admiraalsplein e.o. was indertijd één van de proefprojecten die het instrument moest helpen vormgeven. Door de interactieve werkwijze zijn de adviezen die door het samenwerkingsverband Van Dijk, Van Soomeren en Partners en Bureau Van de Bijl gegeven werden bij de planvorming van o.a. het Waterwiel meegenomen. Doordat het vervolgtraject in 1995 werd ondergebracht bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken heeft het instrument een naamsverandering ondergaan en werd het Veiligheid Effect Rapportage, een wat meer positieve benadering. Het werkveld is sedertdien ook breder geworden: er wordt in een meer integrale aanpak voorzien, waarin ook de verkeersveiligheid en brandveiligheid zoveel mogelijk in de effectbeschouwing mee wordt genomen.

Het doel van het instrument is echter ongewijzigd gebleven: *veiligheid de plek in de besluitvorming over ruimtelijke herstructureringsplannen geven die het verdient*. De VER verschaft bestuurders een rapportage die het mogelijk maakt om een goed beeld te vormen van de veiligheidsrisico's die aan een voor besluitvorming voorliggend plan kleven, zodat er door het bestuur een bewuste afweging kan worden gemaakt. Het gaat er hoe dan ook om dat het opgestelde rapport doorwerkt in bestuurlijke besluitvorming; dat is ook het belang van waaruit Binnenlandse Zaken dit VER-experiment subsidieert.

Een VER is nog geen geaccepteerd en met regelgeving omkleed instrument. Er is derhalve nog geen vaste procedure. In het voortraject is een experimentele procedure voorgesteld, die (analoog aan de MER) een startnotitie als eerste stap omschrijft. Deze experimentele procedure wordt ook in het geval van voorliggende VER gevolgd.

De startnotitie is op 24 september 1996 door het College van B & W gefiatteerd.

Volgens de experimentele procedure is de VER (analoog aan de MER) gekoppeld aan het 'meest cruciale besluit, dat uitvoering van het plan in hoofdzaak mogelijk maakt'. In het geval van het Admiraalsplein is dat het 'Masterplan' gekoppeld aan het herziene bestemmingsplan.

Het besluit over het Masterplan zou in de loop van 1997 kunnen vallen. Mogelijk verstrijkt er enige tijd tussen de oplevering van de VER en de besluitvorming.

Daarom is er in dit geval voor gekozen om de VER in conceptvorm te presenteren aan het gemeentebestuur en daarbij, behalve een inhoudelijke discussie over plannen en hun veiligheidseffecten, ook een lans te breken voor een effectieve doorwerking van de onderzoeksresultaten in de besluitvorming.

1.3 Werkwijze

Bij het eerder doorlopen CER-traject is veel gewerkt in werkgroepverband. In die werkgroep zaten naast meerdere gedelegeerden van verschillende gemeentelijke diensten o.a. de directeur van Woondrecht, de politie en een betrokkene van het Ministerie van Justitie namens de opdrachtgever. Bij de hervatting van de opdracht als VER is voor een andere werkwijze gekozen. Dit hangt mede samen met de verandering van het opdrachtgeverschap voor de studie. In het CER-traject was dit nog het ministerie, in het VER-traject is het opdrachtgeverschap overgedragen aan de gemeente en volgt het ministerie het project niet meer inhoudelijk. Voordeel van deze werkwijze voor de gemeente is dat kortere lijnen kunnen worden onderhouden zodat meer ruimte is voor interactief werken. Dit houdt onder meer in het tussentijds om advies kunnen vragen over veiligheidseffecten van nieuwe schetsen en voorstellen. Voor de onderzoekers heeft deze interactieve werkwijze het voordeel dat de ontwikkelde scenario's aansluiten op de actualiteit.

De nieuwe werkwijze betekent geenszins dat de werkgroepleden uit het voortraject nu geen zicht meer hebben op het onderzoekstraject. Zij zijn erbij betrokken als informant, adviseur of zitten in de opdrachtgeversrol. In het uitgestippelde traject is ook een workshop opgenomen, waarin de ontwikkelde scenario's met hun veiligheidseffecten door het onderzoeksbureau worden toegelicht voor een breed publiek, waaronder ook direct belanghebbenden (bewoners en winkeliers).

Dit alles staat *naast* de wijze waarop het *bestuur* bij de VER betrokken wordt. Uiteindelijk blijft het hoofddoel die bestuurlijke betrokkenheid. Deze betrokkenheid heeft in het onderhavige traject als volgt zijn beslag gekregen:

- overleg over definitie van de scenario's met de wethouder van volkhuysvesting in de fase van de startnotitie;
- presentatie criminaliteitsanalyse en beoordeling scenario's op veiligheidseffect in commissie VH (datum: 22 mei 1997);
- presentatie criminaliteitsanalyse en beoordeling scenario's op veiligheidseffect in commissie Openbare Orde & Veiligheid (datum: 17 september 1997).

1.4 Afbakening studiegebied en plangebied

Het plangebied vormt het gebied waarvoor ruimtelijke herstructureringsplannen aan de orde zijn. Dit zijn zowel bouwplannen/verbouwingsplannen als plannen voor openbare werken (verkeersontsluiting en herbestrating). Het plangebied bestrijkt de inmiddels gerealiseerde nieuwbouw van het woonzorgcomplex 'Waterwiel', de locatie Rijnlandflat (Piet Heinfeld), de locatie Stuyvesantflat, de locatie de Koophoek, de locatie van de sporthal en de verbindende openbare ruimte van deze vijf projecten.

Het plangebied wordt omsloten door de volgende infrastructuur: Maarten Harpertsz. Trompweg, Jacob van Heemskerckstraat, Cornelis Trompweg en van Kinsbergenstraat .

Deze infrastructuur ontsluit het plangebied aan verschillende zijden en wordt daarom integraal met het plangebied behandeld als 'studiegebied'. Van dit studiegebied zijn criminaliteitscijfers verzameld. Om dit studiegebied ligt nog een tweede ring waarnaar wordt verwezen als 'referentiegebied'. Dit is van belang voor de analyse van het statistische materiaal. Cijfers gaan pas spreken als ze ergens mee te vergelijken zijn. De begrenzing van het referentiegebied is conform de startnotitie zo veel mogelijk de hele wijk Wielwijk. Waar om praktische of inhoudelijke reden van dit uitgangspunt is afgeweken, is dit expliciet aangegeven.

1.5 Visualisering analyse en scenario's

Achterin het rapport (zie de flap in de achteromslag) zijn *kaarten* opgenomen, die de onderzoeksresultaten en de respectievelijke scenario's *visualiseren*.

De kaart van het plangebied is transparant uitgevoerd en kan ter oriëntatie op de straatnamen over de themakaarten heen worden gelegd.

2 Analyse veiligheidsituatie Admiraalsplein e.o.

2.1 Analyse van statistisch materiaal

In de startnotitie is aangekondigd dat er een analyse van statistisch materiaal over criminaliteit en onveiligheid in de VER wordt opgenomen.

Doel van deze analyse is:

- een beeld te krijgen van het aantal delicten in absolute zin en in vergelijking met een referentiegebied;
- trends (dalen/stijgen) in de criminaliteitscijfers te kunnen aangeven;
- onveiligheidsbeleving en overlast in beeld te brengen.

In deze paragraaf worden de resultaten van deze analyse gepresenteerd.

Er worden nog geen conclusies aan verbonden; dit vindt plaats in de synthese van de politiegegevens met de interviewgegevens en observatiegegevens (paragraaf 2.2)

Het onderwerp van de analyse is het gebied dat eerder aangeduid is als *studiegebied*. Dit is het Admiraalsplein en de omringende straten.

In de analyse wordt niet apart gekeken naar het plangebied, daar dit een te kleine en te verbrokkelde gebiedseenheid is voor een analyse.

Er is echter één verschil in de eerder gegeven definitie van het studiegebied en de definitie die in de criminaliteitanalyse gehanteerd wordt: de M.H.

Trompweg, een lange doorgaande weg waarvan ongeveer 1/6 deel in het studiegebied valt, is buiten de analyse gehouden. Deze keuze komt voort uit de beperking, dat de criminaliteit niet altijd per huisnummer geregistreerd wordt (bij criminaliteit die in de openbare ruimte plaatsvindt is dit soms ook bijna niet mogelijk), waardoor niet te herleiden is, of een geregistreerd incident op de M.H. Trompweg al dan niet in het studiegebied valt.

Het studiegebied wordt in de analyse vergeleken met een *referentiegebied*.

Zoals aangegeven in de startnotitie is dit gebied zo veel mogelijk de hele wijk Wielwijk. Soms wordt, wanneer dit zinvol leek om een beter beeld te krijgen, de lijn doorgetrokken naar heel Dordrecht.

A Rangorde en trends in de criminaliteit in het studiegebied

Door de politie zijn uit diverse incidentenregistraties gegevens verstrekt.

Deze hebben betrekking op 3 meetperioden:

- oktober 1990 t/m oktober 1992;
- november 1992 t/m november 1994;
- januari 1995 t/m juni 1996.

Bij elkaar vormen deze een vrijwel aaneengesloten meetperiode van bijna 6 jaar. Door een lange periode te nemen zoals deze, kunnen toevallige pieken en dalen het beeld van de criminaliteit niet noemenswaard verstoren.

De gegevens hebben betrekking op 5 delictcategorieën: fietscriminaliteit, autocriminaliteit, inbraak in gebouwen, geweldscriminaliteit en vandalisme.

Deze verzamelcategorieën zijn breed samengesteld en vragen om een **specificatie**.

- Bij fietscriminaliteit gaat het steeds om aangiften van diefstal van fiets dan wel bromfiets/snorfiets.
- Bij autocriminaliteit gaat het om inbraak in auto, diefstal vanaf auto en diefstal van de gehele auto. Inbraak in auto en diefstal vanaf auto worden als één subcategorie gezien.
- Bij inbraak in gebouwen gaat het om woninginbraak en inbraak in bedrijven. Ook diefstallen uit woonhuizen zonder braak (insluiting) zijn in

de verzamelcategorie 'inbraak' meegenomen.

- Bij geweldscriminaliteit gaat het om bedreiging, mishandeling en beroving. Het gaat om geweld tegen *personen* (i.t.t. objecten). Ook zakkenrollerij is in deze verzamelcategorie opgenomen. Daar merkt men weliswaar op het moment zelf niets van, maar het tast toch de persoonlijke integriteit aan, omdat "ze *aan* je hebben gezeten".

De aantallen delicten per meetperiode per verzamelcategorie zijn weergegeven in een grafiek, die is opgenomen in de kaartenset in de achteromslag van het rapport.

Uit de grafiek is allereerst de getalsmatige **rangorde** af te lezen.

Let wel: het gaat dan om de *kwantitatieve* rangorde (de koele cijfers). Qua *ernst* zijn de delicten echter niet vergelijkbaar. Eén geweldsdelict moet misschien wel even zwaar gewogen worden als 100 fietsendiefstallen. De kwantitatieve rangorde geeft dus een ongewogen beeld van de omvang van de criminaliteit.

Bovenaan staan autocriminaliteit, fietscriminaliteit en inbraak in gebouwen. Door het grillige verloop van deze drie delictgroepen verdrongen deze elkaar soms van de eerste plaats.

In de eerste en de derde meetperiode was de rangorde: (1) autocriminaliteit, (2) fietscriminaliteit en (3) inbraak.

In de tweede meetperiode was de rangorde: (1) fietscriminaliteit, (2) inbraak en (3) autocriminaliteit.

Vandalisme en geweldscriminaliteit staan in alle meetperioden onder aan het rijtje (vierde resp. vijfde plaats).

Uit de grafiek spreken tevens de **trends** in de criminaliteit.

Fietscriminaliteit en inbraak zijn eerst gestegen en de laatste jaren fors gedaald, tot *onder* het niveau van 1991-92.

Autocriminaliteit kende een tegengesteld verloop en zit juist in de meest recente periode op het hoogste punt.

Vandalisme en geweldscriminaliteit echter hebben over de hele meetperiode nauwelijks schommelingen vertoond.

Binnen de verzamelgroepen zijn soms de verhoudingen tussen specifieke delicttypen of objecttypen te specificeren.

- De verhouding in de diefstal van fiets : brom/snorfiets is ongeveer 4:1.
- De verhouding inbraak in/diefstal vanaf : diefstal gehele auto is ongeveer 3:1.
- De verhouding woninginbraak : bedrijfsinbraak is ongeveer 1 : 2. In aanmerking genomen dat het gebied veel meer woningen dan bedrijven telt betekent dit een sterk vergroot inbraakrisico van de in het studiegebied aanwezige bedrijven vergeleken met dat van woningen. Naast winkels waren vooral ook horecabedrijven het slachtoffer van inbraak. Slechts in incidentele gevallen betrof het een kantoor of ander bedrijfspand.
- Bij geweldsdelicten schommelt de verhouding tussen de subcategorieën te sterk tussen de drie meetperioden om een algemeen verhoudingscijfer te geven. Daarom kan het best worden gewerkt met het totaalcijfer per subcategorie voor de drie meetperioden tezamen. Dit geeft het volgende te zien:
 - mishandeling: 28x
 - zakkenrollerij: 18x
 - bedreiging: 8x
 - beroving: 2x

In totaal 56 geregistreerde geweldsincidenten. Het werkelijke aantal kan echter veel hoger liggen, omdat van 'bedreiging' vaak geen aangifte wordt gedaan, zolang het bij bedreiging blijft. En een mishandeling wordt soms niet aangegeven wanneer de dader dreigt met nog meer geweld.

Juist op het punt van geweldscriminaliteit is aanvullend kwalitatief materiaal noodzakelijk (zie paragraaf 2.2).

Ter afsluiting van de paragraaf over trends en omvang dienen enkele woorden gewijd te worden aan **overlast**. Voor de laatste meetperiode (januari 1995-juni 1996) konden door de politie gegevens verstrekt worden over meldingen en aangiften die zij ontving van overlastsituaties. Het kon gaan om overlast van voertuigen, drugshandel en -gebruik, prostitutie, bekladding, geluidsoverlast of hinderlijk rondhangen van groepen mensen. Mensen bleken in deze meetperiode in het studiegebied bijzonder weinig overlastsituaties te hebben gemeld. Het gaat in deze 18 maanden slechts om 6 gevallen, waarvan 4 gevallen van geluidsoverlast en 2 van hinderlijk rondhangen van groepen.

Het lage aantal meldingen van overlast betekent niet automatisch dat er geen overlast bestaat. Soms zelfs integendeel: mensen kunnen meld-moe zijn of bang zijn voor represailles.

Dit kan alleen door nadere studie (interviews, observaties) aan het licht worden gebracht. Die herijking volgt in par. 2.2.

B Vergelijking criminaliteitsprofiel studiegebied met wijdere omgeving

Als we kijken naar de **omvang** van de criminaliteit, dan kan gesteld worden dat het studiegebied een concentratiepunt van criminaliteit is in Wielwijk. Het gebied beslaat slechts 1/7 van het wijkoppervlak maar er vindt 1/3 van de criminaliteit plaats. Het risico om slachtoffer te worden van criminaliteit is in het studiegebied derhalve ongeveer 2 maal zo hoog als gemiddeld elders in Wielwijk. Ditzelfde kan ook gezegd worden voor de vergelijking van het studiegebied met heel Dordrecht. In Wielwijk is de kans om slachtoffer te worden van een delict namelijk nauwelijks verschillend met de kans om gemiddeld elders in Dordrecht slachtoffer te worden. In Wielwijk woont 5,5% van de Dordtse bevolking en er vindt gemiddeld ook ongeveer 5,5% van de Dordtse criminaliteit plaats. Als kanttekening bij dit gegeven geldt dat dit een grove maat is. Per delict kunnen de verschillen aanzienlijk zijn. Als voorbeeld kan het delict woninginbraak gelden. Toen dit in Wielwijk op een hoogtepunt was (1993-94) was het inbraakrisico ruim 1,5 maal zo hoog als gemiddeld in Dordrecht. Nu het aantal woninginbraken in de meest recente meetperiode fors is gedaald, komt het inbraakrisico meer in de buurt van het Dordtse gemiddelde te liggen.

Verheugend is de dalende tendens van de fietscriminaliteit en de inbraken die in de laatste meetperiode zichtbaar geworden is. Ook elders in Wielwijk is echter sprake van een afname van deze delicten. Men mag dus niet concluderen dat het studiegebied sneller veiliger wordt dan de rest van Wielwijk.

Tegenover de daling van fietscriminaliteit en inbraken staat echter een forse stijging van autocriminaliteit. Deze manifesteert zich ook elders in Wielwijk. Wanneer we heel Dordrecht als referentie nemen, blijkt de stijging specifiek voor Wielwijk; in Dordrecht als geheel is de autocriminaliteit in de jaren tussen de tweede en derde meetperiode stabiel gebleven.

De geweldscriminaliteit en het vandalisme zijn in het studiegebied constant gebleven, maar in de rest van Wielwijk gedaald met 40% resp. 20%.

Het constant blijven van deze delicten in het studiegebied betekent dus in feite een relatieve stijging. Een gegeven dat hierop aansluit, is dat over de drie meetperioden tezamen het aandeel geweldscriminaliteit in de totale criminaliteit in het studiegebied iets hoger ligt dan in Wielwijk als totaal (11,4% in het studiegebied tegen 9,4% in Wielwijk als totaal).

Dit criminaliteitstype blijft dus voor de Veiligheids Effect Rapportage een punt van aandacht, ook omdat dit type criminaliteit het sterkst met

onveiligheidsbeleving verweven is.

Tot besluit volgt een referentie naar overlastgegevens uit een breder gebied. Als vergelijkingsgebied dient hier Wielwijk/Crabbehof, een combinatie van twee wijken derhalve.

De 6 gemelde gevallen van overlast in het studiegebied vormen slechts 2,84% van het totaal aantal overlastmeldingen in het vergelijkingsgebied, terwijl dit bij de geregistreerde criminaliteit in deze meetperiode 6,88% bedraagt. Op het eerste gezicht is het overlastprobleem in het studiegebied dus van een lagere orde dan elders.

Er is echter al gewaarschuwd voor voorbarige conclusies: een gering aantal meldingen kan ook een indicatie zijn voor meldmoeheid of angst voor represailles. De interviews (par. 2.2) geven hier uitsluitel over.

C Onveiligheidsbeleving

Uit de volgende twee publikaties van het Sociaal Geografisch Bureau van de gemeente Dordrecht is een beeld te vormen van de onveiligheidsbeleving: *'Veiligheidsbeleving in Wielwijk'*, oktober 1996 (een kwalitatief onderzoek dat aan de orde komt in par. 2.2), en *'Veilig in Dordrecht'*, augustus 1996 (een kwantitatief onderzoek). Dergelijk apart onderzoek naar beleving is nodig omdat de beleving aanzienlijk af kan wijken van het profiel van de werkelijke criminaliteit. Waar weinig gebeurt kunnen veel mensen bang zijn, en omgekeerd. De genoemde publikaties bevatten gegevens over heel Wielwijk, niet apart voor het studiegebied. Doordat het studiegebied qua omvang een concentratiepunt van criminaliteit is mag worden aangenomen, dat de uitkomsten van de studies minstens even sterk gelden voor het studiegebied als voor heel Wielwijk.

Onderstaand volgen enkele opmerkelijke uitkomsten van het *kwantitatieve* onderzoek (*'Veilig in Dordrecht'*, 1996).

- In Wielwijk voelen meer mensen zich *in de eigen wijk* onveilig en minder in een andere wijk dan het Dordtse gemiddelde.
- Angst voor groepen rondhangende jongeren, voor beroving en voor mishandeling zijn de belangrijkste redenen voor het zich onveilig voelen. Dit wijkt niet af van het Dordtse gemiddelde.
- Ruim 1/3 van de Wielwijkers vertoont vermijdingsgedrag in de vorm van 's avonds/'s nachts niet over straat gaan; dit ligt iets hoger dan het Dordtse gemiddelde, maar het is geen opvallend verschil. Wel een opvallend verschil in vermijdingsgedrag krijgt men te zien wanneer men kijkt naar mensen die 's avonds principieel de deur niet uitgaan. In Wielwijk is dit 21%, in heel Dordrecht 12%. Daarbij kan een rol spelen dat Wielwijk sterker vergrijsd is dan Dordrecht als geheel (in Wielwijk is 20% van de bevolking ouder dan 65, in Dordrecht 14%). Oudere mensen vertonen vaker vermijdingsgedrag 's avonds; zij kunnen hun programma ook makkelijker afstemmen op het 's avonds de deur niet meer uit gaan. De mensen die 's avonds de deur niet meer uitgaan is ook gevraagd wat de *reden* is van het principieel niet de deur uitgaan. Voor ongeveer 40% geldt, dat zij geen behoefte hebben om het huis uit te gaan; die groep kan hier verder buiten beschouwing worden gelaten. De overige 60% geeft als veruit belangrijkste reden op: "ik vind het 's avonds te gevaarlijk buiten".
- Maar liefst 3/4 van de Wielwijkers zegt het vermijdingsgedrag 's avonds te zullen staken, m.a.w. wel weer naar buiten te zullen gaan, wanneer men zich op straat veiliger zou voelen. Voor de *nacht* geldt dit staken van vermijdingsgedrag voor 1/4 van de Wielwijkers. De scores wijken nauwelijks af van het Dordtse gemiddelde.

- Als men zich 's avonds veiliger zou voelen zou men vaker gaan *winkelen* (koopavond), meer *op bezoek gaan* bij familie/kennissen, meer uitgaan en meer aan *sport* gaan doen.
- Een groot deel van de Wielwijkers kiest 's avonds een vervoermiddel waarin men zich relatief veilig kan voelen: de auto (68%). Daarin wijkt Wielwijk niet af van het Dordtse gemiddelde. Wel geven de minder sociaal veilige vervoerswijzen verschillen te zien. Het aandeel van de bus ligt in Wielwijk hoger (9% tegen 4% in heel Dordrecht), het aandeel van de fiets ligt iets lager (11% tegen 14% in heel Dordrecht) en het aandeel van de mensen die de afstand geheel te voet afleggen is bijna verwaarloosbaar (4% tegen 8% in heel Dordrecht).

2.2 Herijking analyse aan de hand van interviews en observaties

De volgende personen hebben hun medewerking aan de interviews verleend: de heer van Kilsdonk, locatiemanager van het 'Waterwiel', de heer Fok namens de winkeliersvereniging, mevrouw van de Berg van de Vereniging van Eigenaren van de Stuyvesantflat, de heer Hagens namens woningcorporatie Woondrecht, de heer van Bedaf van sportzaken van de gemeente, de heer van Bennekom van de wijkpost van politie Crabbehof/Wielwijk.

Deze personen worden in het volgende aangeduid als: de *sleutelpersonen*.

Specificatie van de ervaren problemen

Uit de *interviews met sleutelpersonen*:

- voor een groot deel berust het gevoel dat het Admiraalsplein een gewelddadige plek is op de *publiciteit*, waarvan bij ernstige incidenten soms *na jaren het effect nog kan worden gevoeld*. Dat verklaart het grote verschil tussen de cijfers en de beleving. Als je naar de cijfers kijkt, vormen geweldsdelicten een kleine categorie, maar als je naar de impact op de beleving kijkt, vormt het de voornaamste categorie. Zie ook de aanvulling vanuit het onderzoek 'veiligheidsbeleving in Wielwijk';
- inbraak in winkels valt op (meer dan woninginbraak) omdat het deels ook spraakmakende *snelkraken* zijn (stoeptegels door de ruit, graaien en wegwezen);
- hinderlijk gedrag in de openbare ruimte, waarbij de drugsoverlast waarvan men een aantal jaren hinder had plaats heeft gemaakt voor hinder van verkeer (vooral van brommers en fietsers die de stoep op schieten, wat erg hinderlijk en gevaarlijk is voor ouderen);
- als uitstraling van de activiteiten in de sporthal: auto- en fietsendiefstal, inbraak in auto's, diefstal en vandalisme aan het gebouw, diefstal uit kleedkamers in het gebouw, onveiligheidsgevoelens en bedreigingen van sporthalbeheerders door "amok makende jongeren";
- thuisprostitutie; afgaande op "verhalen" zouden er in Wielwijk hele bordelen moeten zijn, maar in realiteit is het probleem heel kleinschalig en worden slechts enkele woningen gebruikt voor thuisprostitutie;
- brandstichting, vandalisme en graffiti in trappenhuisen van Stuyvesantflat en Piet Heinflat; dit veroorzaakte een aantal jaren geleden grote hinder maar is sindsdien afgenomen.

Uit de interviews van het gemeentelijke Sociaal Geografisch Bureau (waarvan verslag gedaan is in de publikatie '*Veiligheidsbeleving in Wielwijk*', 1996):

- Op het plein heerst een sfeer van geweld; dit wordt toegeschreven aan een groep Antillianen, die volgens geïnterviewden leeft in een cultuur van wapenbezit, geweld, drugs, prostitutie en straatleven (hangen in en

om auto's, radio aan). Deze geweldscultuur heeft een sterke negatieve uitstraling naar de overige bevolking, die er voor een deel ook directe negatieve gevolgen van ondervindt. Genoemd worden geluidsoverlast, bedreigingen moeten slikken en slachtoffer worden van mishandeling, tot beschieting van de auto en de woning toe.

Specificatie van 'black spots'

Uit de interviews met sleutelpersonen :

- voorkant Stuyvesantflat: winkelinbraak; deze zijde leent zich voor eerder-gemelde "snelkraak" door het gebrek aan zicht hierop. Verder op deze locatie ook: hinder van brommers en fietsers op de stoep;
- achterkant Stuyvesantflat: winkelinbraak, autocriminaliteit, drugsdealen;
- droogloop tussen Waterwiel en Piet Heinflat en de semi-openbare toegangshal van het Waterwiel: rondhangen, dealen;
- sporthal, met name de blinde gevels/raamstroken/dak laagbouw/binnen-terreintje tussen hal en buurthuis: fietsendiefstal, vandalisme
- parkeerterreinen midden op plein: autocriminaliteit;
- snackbar midden op plein: geweld;
- café bij onderdoorgang tussen Koophoek en Van Kinsbergenstraat: geweld, geluidsoverlast;
- portieken en trappenhuisen: vandalisme, brandstichting, drugsdealen;
- kruispunt Doormanweg/Van Heemskerckstraat: verkeershinder, moeilijk overstekbaar, bijna-ongelukken; vooral een probleem voor ouderen;
- voetgangersgebied Koophoek: "scheuren" met auto's op de straat die hiervoor langs loopt, overlast van honden.

Uit de bewoners interviews van het Gemeentelijk Sociaal Geografisch Bureau (zie *'Veiligheidsbeleving in Wielwijk'*, 1996)

Het Admiraalsplein wordt veruit het vaakst als 'enge plek' genoemd: 15x, terwijl andere plekken in Wielwijk maximaal 5x genoemd worden. "Er is altijd wat aan de hand", typeert een geïnterviewde de situatie. Men noemt als redenen:

- te veel hoeken en veel gaten;
- parkeerplaats te achteraf gesitueerd;
- stoepen berijdbaar voor brommers en auto's (verkeersonveiligheid);
- onvoldoende verlichting, donkere plekken;
- groepsvorming en rondhangen op het plein; verschillende groepen, zo'n 40 personen van 12 tot 35 jaar.

Specificatie van 'black periods'

- De verkeersoverlast treedt overdag op, tijdens winkeltijden.
- De inbraak in winkels gebeurt meest 's avonds en 's nachts. Dit zijn de tijdstippen die zich het best lenen voor snelkraak (stil, weinig getuigen).
- Auto- en fietscriminaliteit volgens qua tijdstip de agenda van de sporthal. Als er een evenement is dat veel publiek trekt zijn er pieken in deze criminaliteitsvormen te merken.
- Het risico voor rondhangen rond de sporthal en bedreiging van het personeel is "overdag bij slecht weer" verhoogd.
- Voor geweldsdelicten zijn vooral de avonduren gevoelig, ook omdat er een verwevenheid met de horeca is.
- Vandalisme treedt vooral in de avond en vroege nacht op.

Herkomst van daders

- Drugsoverlast was verweven met de woonplaats van drugsdealers m.n. in de Piet Heinflat, maar deze dealers zijn uitgeplaatst en uit de wijk verdwenen.
Dit zal wellicht een verplaatsingseffect van problemen met zich mee brengen, maar geen van de geïnterviewden heeft dit al concreet in beeld. Als gevoelige zones waar het probleem weer zou kunnen opduiken zijn genoemd:
 - in Wielwijk:
 - de westkant van Wielwijk (de A-16 strook),
 - omgeving Frans Nareboutstraat ("Frans Narigheid straat");
 - andere wijken in Dordrecht:
 - Stadspolders,
 - Oud Krispijn.
- Jongerenoverlast wordt volgens geïnterviewden veroorzaakt door jongeren uit "de" wijk zelf (er wonen rond 700 jongeren in de leeftijd 15-19 jaar).
- Het Admiraalsplein (de winkels, de sporthal, de snackbar) werken als een *magneet* op jongeren. Het Admiraalsplein is de enige plek in de wijk waar iets te beleven is.

Criminaliteitsremmers en -jagers

Als criminaliteits*remmers* zijn door sleutelpersonen genoemd:

- instellen 24-uurs toezicht bij Waterwiel;
- verhoogde informele sociale controle door bewoners van Waterwiel;
- de potentie van de sporthal om er activiteiten te organiseren die jongeren trekken en van de straat houden;
- het samenspel tussen sporthalbeheerders en wijktoezichthouders, zoals de stadswachten;
- renovatie-activiteiten op het plein;
- uitplaatsing van drugsdealers (criminele elementen) uit de woningen in het gebied;
- de komst van de stadswachten;
- de verlenging van de winkeltijden (langer levendigheid op straat).

De mogelijke komst van een politiepost op het plein wordt door verschillende geïnterviewden als criminaliteitremmer genoemd, evenals de mogelijke vervanging van de sporthal door een blok winkels met woningen (waar veel meer sociale controle van uit zou gaan dan van de sporthal). Deze zaken zijn echter nog toekomstmuziek; in het rijtje hierboven staan remmers nu.

Als criminaliteits*aanjagers* worden door sleutelpersonen genoemd:

- vergrijzing van de wijk (ouderen zijn kwetsbaarder voor hinder en storen zich er meer aan);
- doodsheid van de sporthal (gebrek aan uitstraling, gaat geen controle van uit);
- weinig activiteiten en voorzieningen voor jongeren in de wijk;
- te grote concentratie van allochtone groepen (waarvan de leefstijl botst met autochtone groepen) in bepaalde complexen in de wijk;
- onmacht en/of lage prioriteit bij politie om op te treden tegen hinder en overlast door rondhangende groepen, drugsdealen en andere hinder (daardoor worden goedgebedoelde speelplekken op den duur hinderlijke hangplekken);
- lange looproutes tussen de winkels (kwetsbaarheid van de voetganger op weg naar de winkels);
- smalle onderdoorgangen bij Waterwiel en Koophoek (slecht overzicht);

- groenvoorziening in Koophoek die zich te veel leent voor honden-uitlaatbak;
- onduidelijke grens tussen auto-ontsluiting en voetgangersgebied bij Koophoek;
- geringe bevoegdheden van de stadswacht;
- machteloosheid van de gemeente om tegen structurele overlast in de openbare ruimte op te treden.

De laatste aanjager komt niet uit de interviews met sleutelpersonen, maar uit de bewonersinterviews die door het Gemeentelijk Sociaal Geografisch Bureau zijn gehouden (*Veiligheidsbeleving in Wielwijk*, 1996).

Men is alert op de activiteit van de overheid. Als gemeente en politie verzaken, verzaken de burgers ook en hebben 'terroristen' binnen de kortste keren vrij spel, zo stellen deze geïnterviewden.

Als voorbeeld wordt een speelplek genoemd waar problemen met rondhangende jongeren waren. Een geïnterviewde zegt: "de reactie van de gemeente was er een bulldozer op af sturen om de zaak helemaal uit te graven; dat is geen oplossing voor het probleem, alleen maar een teken dat de gemeente het ook niet meer weet".

Van een totale herinrichting van het plein zal dus een positief effect uitgaan. Het eigen optreden wordt door de gemeente van aanjager tot remmer gemaakt. Mits het lukt om de bereikte kwaliteit ook op termijn te behouden. Dat vereist een 'onderhoudsvrije' materiaalkeuze en een alert beheer.

Specificatie van onveiligheidsgevoelens

Algemene, niet specifiek aan bepaalde routes of plekken verbonden gevoelens van onveiligheid worden ingegeven door 'buurtterreur' (bedreiging, sfeer van geweld) waar bepaalde allochtone groepen verantwoordelijk voor worden gehouden.

Deze 'gevoelsaanjager' speelt op de achtergrond en maakt elke specifiek enge plek extra eng.

Specifieke enge plekken, ontleend aan interviews met sleutelpersonen, zijn de volgende:

- trekroute van ouderen noord-zuid (van Admiraalsflat naar Waterwiel);
- onderdoorgangen bij Waterwiel en Koophoek;
- het midden van het plein (no-go area);
- oost-westroute vóór Stuyvesantflat langs (sociale onveiligheid en verkeersonveiligheid);
- kruispunt Doormanlaan/Van Heemskercklaan (verkeersonveiligheid).

Gevoelens van verkeersonveiligheid spelen met name bij ouderen en werken als versterker van angst voor criminaliteit. Verkeer, hinder en criminaliteit worden (door ouderen) als één cluster van veroorzakers van onveiligheid gezien.

Suggesties van bewonerszijde voor oplossingen

Bewoners zijn, doordat zij het plein grondig kennen, in zekere zin ook tot criminaliteits-deskundigen geworden. Hun oordeel over zinvolle oplossingen kan derhalve meegewogen worden in de veiligheids effect voorspellingen. Onderstaand materiaal is ontleend aan het onderzoek van het Gemeentelijk Sociaal Geografisch Bureau (*Veiligheidsbeleving in Wielwijk*, 1996).

- Herhuisvesting van de probleemgevallen.
- Harder trekken aan de *integratie*. Gesignaleerd wordt dat de integratie

van de bevolking van niet-Nederlandse herkomst "nog in de kinderschoenen staat". Als concrete aangrijpingspunten voor beleid worden gegeven: "Het moet van twee kanten komen" en "Er ligt een taak in de opvoeding en scholing".

- Ook de *burger zelf* wordt een rol toegekend in controleren en signaleren van onraad. Daarvoor zou op veel plaatsen volgens de geïnterviewden de verlichting en de overzichtelijkheid verbeterd moeten worden. Voorwaarde is ook dat de *politie* (waarover men zeer veel ongenoegen uit) *meer surveilleert, sneller ter plaatse is en strenger optreedt*. Op het moment van het onderzoek was de situatie zo dat een geïnterviewde tot de volgende uitspraak kon komen: "verder wordt er wel eens op het plein geschoten, maar de politie neemt dat niet serieus".
- Als oplossingen voor het Admiraalsplein geeft men:
 - renovatie/opknappen (één geïnterviewde zegt: "Een weg van maken");
 - verlichting verbeteren;
 - politiepost op plein situeren;
 - "het plein een socialer aanzicht geven";
 - bankje voor sporthal weghalen;
 - meer politiecontrole;
 - drugshandel aanpakken, harder optreden;
 - stadswachten;
 - sociale controle door bewoners opvijzelen;
 - meer buurtactiviteiten organiseren (integratie van culturen);
 - beter woningtoewijzingsbeleid;
 - meer dienstverlenende straffen.

2.3 Confrontatie analyseresultaten met gebruiksstructuur

Patronen in de veiligheidssituatie krijgen pas betekenis wanneer deze geconfronteerd worden met patronen in de gebruikssituatie. Waar hinder plaatsvindt op druk gebruikte routes hebben méér mensen daar last van dan wanneer het op afgelegen plaatsen gebeurt. Het is dus zaak om 'hinderstructuur' en 'gebruiksstructuur' van het gebied over elkaar heen te leggen. Deze structuren zijn voor de dag en avond apart in kaart gebracht (zie de kaartenset in de achteromslag van het rapport). In het onderstaande volgt een toelichting op dit kaartmateriaal.

A. Gebruiksstructuur overdag

Er wordt vooral gelopen langs de randen van de Stuyvesantflat en Rijnlandflat. Het hart van het plein wordt toch enigszins gemeden, vooral door de wat oudere bezoekers. Overigens valt er een tweedeling van het plein op te maken. Voor de vooral oudere omwonenden van de noordkant van het Admiraalsplein is de Koophoek eigenlijk al weer te ver om te winkelen. Van de pleinruimte bij de Koophoek worden vooral de randen gebruikt, temeer daar er nogal eens gehangen wordt bij de plantenbak op het binnenplein.

De mensen komen vaak met de auto naar het plein, mede omdat daar volop gelegenheid is te parkeren. Het beeld van het plein is dan ook een verzameling kleinere pleinen met vooral veel geparkeerde auto's.

B. Gebruiksstructuur 's avonds

Opvallend is dat het plein in de avonduren erg desolaat is. Vooral het hart is verlaten; wanneer de frietzaak gesloten is heeft men daar niets meer te zoeken.

Ouderen gaan in de avond bij voorkeur niet de straat op. Maar sinds 'Het Waterwiel' geopend is en er daar veel seniorenactiviteiten aangeboden worden is er een trekroute vanaf de Admiraalsflat en vanaf de

Houtmanstraat. Nadeel is dat men in beide gevallen langs de gevels van de Stuyvesant-en Rijnlandflat moet lopen. Op het plein valt verder vooral het kleine 'hondeommetje' op. Er zijn twee pinautomaten aan de zuidzijde van het plein, waarvan in de avonduren die bij AH nog wel eens gebruik wordt. Autoverkeer is er vooral langs de MH Trompweg en er wordt bij activiteiten geparkeerd tot vlak voor de sporthal.

C. Hinderstructuur overdag

Overdag zijn de subjectieve gevoelens van (on)veiligheid vooral op te vatten als hinder en daarbij scoort het gecross op de trottoirs voor Stuyvesantflat en in mindere mate de Rijnlandflat erg hoog. Ook de uitzwerflijnen in de richting van de friettent op het plein zijn hinderlijnen daar deze ook samen vallen met de gebruiksstructuur. Een vorm van verkeershinder is de onlogische voorrangregeling op het kruispunt Karel Doormanlaan/Jacob van Heemskercklaan. Vooral de ouderen hebben hier problemen met het oversteken. Eigenlijk zijn het vooral dit soort verkeersproblemen die op en om het plein zich voordoen. Bij evenementen in de sporthal is het helemaal raak als er kris-kras auto's geparkeerd staan. Daarnaast wordt er wel enige hinder ondervonden van gehang (al dan niet aan drugshandel en -gebruik gerelateerd): de friettent, de onderdoorgang tussen Rijnlandflat en het 'Waterwiel' en de plantenbak bij het pleintje van de Koophoek worden daarbij genoemd. Achter de Rijnlandflat en de Stuyvesantflat werd tot voor kort ook veel gedeald en gehangen, maar dat waren toch al mijdplekken. Met de renovatie wordt dit flink aangepakt.

Hinder van opgeschoten jongens is er vooral rond de entree van de sporthal en bij het vele glas aan de pui rond het 'Waterwiel'. Wanneer de vijver er eenmaal is wordt verwacht dat hangen en ruitjestikken tot het verleden zal gaan behoren.

D. Hinderstructuur 's avonds

Hinder is er concreet van de slecht verlichte routes tussen Admiraalsflat en het 'Waterwiel' en voor de Stuyvesantflat, routes die men moet nemen om bij de attracties te komen. Het hart van het plein is "No-go area" en ook de ruimten om de Koophoek worden vermeden. Zij die er wel komen zijn vaak ook veroorzakers van onveiligheidsgevoelens. De toegangen (onderdoorgangen Waterwiel en Koophoek) worden gemeden en het pinnen aan de geblindeerde zijde van de Koophoek is ronduit eng door de onoverzichtelijke hoek. Wanneer men deze plekken mijdt en consequent de randen van het plein aanhoudt is de hinder nog net uit te houden; zo ontstaat het 'honde-ommetje' aan de noordzijde van het plein.

E. Delictenkaart overdag

Er gebeuren regelmatig ongelukken en bijna-ongelukken op de routes die als onveilig ervaren worden. De jeugd crosst met brommertjes bij de drempel eenvoudig de stoep op en veroorzaakt ongelukken, niet zelden zonder zelf buiten schot te blijven.

Gewelddelicten vinden er ook plaats. Een drie jaar geleden gepleegde moord op het plein blijft lang hangen. Delicten van iets minder verontrustende aard concentreerden zich in het verleden in de portieken van Stuyvesant-en Rijnlandflat en bij de sporthal.

Vandalisme en inbraken in auto's zijn vaak gekoppeld aan evenementen bij de sporthal en vond daarnaast in het verleden in de vorm van vernieling, brandstichting en graffiti plaats in de portieken van de flats.

F. Delictenkaart 's avonds en 's nachts

Vooraf inbraken aan de voorzijde van de slecht in het zicht liggende winkels van Stuyvesant-en Rijnlandflat (pleinzijde) en inbraken woningen (zijde plaatsjes) bepalen het beeld van deze kaart.

Herrie en vechtpartijtjes zo nu en dan bij Barnies chicken in de Koophoek, al

betekent niet elk geroezemoes daadwerkelijk een delict. Verder weinig objectieve onveiligheid op het persoonlijk vlak, mede omdat het plein in de Koophoek door velen *gemed* wordt.

2.4 Relevante criteria voor effectvoorspelling

Op grond van het voorgaande zijn in overleg met de opdrachtgever criteria opgesteld als voorspellers van de veiligheidseffecten van diverse scenario's. Deze criteria komen uiteraard niet uit de lucht vallen. De basis van de set criteria wordt gevormd door acht criteria, die op basis van uitgebreid onderzoek geformuleerd zijn door Van der Voordt en van Wegen in hun in 1991 verschenen proefschrift 'Sociaal Veilig Ontwerpen'.

Ten behoeve van de specifieke eigenschappen van het Admiraalsplein is de set van criteria van Van der Voordt en Van Wegen op onderdelen geherformuleerd. Dit gebeurde in overleg met de opdrachtgever. De volgende set criteria werd uiteindelijk gebruikt voor de effectvoorspelling:

- bijdrage aan het verschaffen van *identiteit* aan het plein, het teruggeven van een *hart* aan Wielwijk;
- oriëntatiemogelijkheid, herkenbaarheid van ruimten en richtingen;
- bijdrage aan opvang van jeugd;
- bijdrage aan controle op geparkeerde auto's;
- bijdrage aan veiligheidsbeleving in de openbare ruimte, vooral op 'trekroutes' van ouderen;
- duidelijke status en begrenzing van deelgebieden (overgangen tussen openbaar en privé goed ontworpen);
- bijdrage aan de sociale controle op het plein rondom (omzoming van pleinruimte door bebouwing);
- bereikbaarheid van gebouwen voor hulpdiensten.

Voor elk scenario is nagegaan in hoeverre aan bovenstaande criteria is voldaan.

In het volgende hoofdstuk worden de scenario's beschreven en beoordeeld op de acht criteria, waaruit een effectvoorspelling rolt.

3 Scenario's en hun veiligheidseffecten

3.1 Nulscenario

Uit het voorbeeld dat de Milieu Effect Rapportage (MER) stelt voor de VER, is de gedachte overgenomen ook een *nulscenario* te beschrijven; dit is de situatie dat het gebied onveranderd zou blijven.

Concreet zou dat betekenen:

- plein wordt niet heringericht, verkeerscirculatie en parkeerterreinen blijven zoals ze zijn;
- sporthal blijft in functie, evenals het buurtcentrum;
- Koophoek blijft in functie en wordt ook ruimtelijk niet aangepast;
- achtergebieden van Stuyvesantflat en Piet Heinflat blijven onbebouwd, dat wil zeggen de huidige garageboxen blijven staan.

De beoordeling van dit scenario valt op alle criteria die *sociale* aspecten van veiligheid bepalen (de eerste 7) *slecht* uit.

Alleen het laatste criterium, de bereikbaarheid van gebouwen voor hulpdiensten, scoort *goed*. Eén en ander is nader toegelicht in de meest linkse kolom van de overzichtsmatrix, die bij de kaarten in de achteromslag van het rapport opgenomen is. Het nulscenario zou betekenen dat alle in hoofdstuk 2 beschreven vormen van hinder en criminaliteit, en ook het imago, zo problematisch blijven als ze al zijn.

3.2 Projectontwikkelaarsvariant

Door William Properties BV is tijdens het onderzoek dat voor deze VER is uitgevoerd een voorstel voor bebouwing en inrichting van het Admiraalsplein ingediend. Dit voorstel stond in vele opzichten haaks op de gemeentelijke visie. Ook leek het de opdrachtgever dat het voorstel geen bijdrage zou leveren aan de oplossing van de onveiligheidsproblemen. Om die reden vroeg de opdrachtgever DSP om een snel advies. Dit is integraal opgenomen in bijlage 2 van dit rapport. In overleg met de opdrachtgever werd besloten het voorstel ook op te nemen in de VER, zodat systematische vergelijking met andere scenario's mogelijk zou worden.

Het voorstel houdt kort gezegd in dat het plein bebouwd wordt met een langgerekt volume, links waarvan een winkelstraat en rechts waarvan een plantsoen (de projectontwikkelaar noemt het: 'park') ontstaat.

De winkels die thans in de Piet Heinflat zitten verdwijnen in dit scenario.

De zuidwand van de Koophoek (éénlaags bouwvolume) wordt gesloopt om de nieuwe winkelstraat toegankelijk te maken voor auto's.

De matrix laat zien dat het projectontwikkelaarsscenario op de meeste criteria ongunstig scoort. De wordt vooral in de hand gewerkt door opdelen van de ruimte in twee stukken, waardoor de overblijvende ruimte een onduidelijk karakter krijgt en niet groot genoeg meer is om het hart van de wijk te kunnen zijn.

Dit scenario heeft in grote lijnen hetzelfde veiligheidseffect als het nulscenario: problemen met winkelinbraak en onveiligheidsbeleving zullen nauwelijks verminderen; aan de achterzijde van de winkelstrip zullen vandalisme en inbraak eerder *toenemen*.

Ook valt te verwachten dat de onveiligheidsgevoelens langs trekroutes bij ouderen eerder toe- dan afnemen, omdat de routes deels door het nieuwe plantsoen lopen. Vooral 's avonds zal dit problemen opleveren. De verlaten winkelstraat is dan evenmin een prettig alternatief. Er kan een licht positief

effect op auto-inbraak worden verwacht, doordat het zicht op auto's vanuit woningen verbetert. Eveneens een licht positief effect op rondhangende jongeren: de aantrekkelijke hangplaatsen midden op het plein verdwijnen en er komen geen nieuwe voor terug. De plannen voor de bebouwing aan de *achterzijde* van de Stuyvesantflat en de Piet Heinflat kunnen bij keuze voor de projectontwikkelaarsvariant ongewijzigd worden uitgevoerd. Hier is sprake van een positief effect op inbraakpreventie en veiligheidsbeleving. Voor de *fysieke* aspecten van veiligheid is dit scenario vanwege de moeilijke bereikbaarheid van de achterzijde van de winkelstrip *ongunstig*. Daar kan de brandweer nauwelijks komen, terwijl juist daar het vaakst brandbaar materiaal blijft liggen (pallets, dozen, plastic).

3.3 Gemeentelijke voorkeursvariant

Het meest waarschijnlijke scenario is uitvoering van het stapsgewijs, in een aantal jaren en in overleg met betrokken partijen ontwikkelde, *gemeentelijke* plan, hier aangeduid (conform de MER) als 'gemeentelijke voorkeursvariant'. Dit plan behelst voor het plein zelf de volgende ingrepen:

- vervanging van de sporthal door een bouwblok met een woon- en winkelfunctie;
- toegankelijk maken van de Koophoek voor auto's door sloop van de éénlaagse bouw tussen de hoge flats;
- uitplaatsen van de winkels in de Piet Heinflat naar de nieuwe winkelstrip in de onderbouw van de bouwlocatie sporthal;
- herinrichting van het plein, waarbij in het midden een golvend grasveld komt, waar het verkeer omheen rijdt en waar ook het parkeren plaatsvindt.

De precieze verkaveling van de bouwlocatie 'sporthal' is nog in studie. Er ligt een variant voor waarbij de onderste laag van de beschikbare bouwlocatie geheel gevuld wordt, d.w.z. zonder een binnenhof open te laten. In deze éénlaagse onderbouw zouden winkels en parkeerruimte worden ondergebracht. Het dak van de onderbouw (waarop een daktuin zou worden aangelegd) zou flauwhellend aflopen in de richting van de M.H. Trompweg, om te voorkomen dat aan die zijde een hoge blinde wand ontstaat. Op de onderbouw zouden woongebouwen verrijzen. Een en ander is zichtbaar gemaakt in de bijlage 'profielontwikkeling gemeentelijke voorkeursvariant', die in de bijlage is opgenomen.

Naast deze grote ingrepen die een direct effect hebben op (de veiligheid van) het Admiraalsplein zelf behelst het plan tevens de eerder gemelde bebouwing van het *achtergebied* van de Stuyvesantflat en de Piet Heinflat. De garageboxen worden gesloopt en hier verrijst een strook woningen op de plek van de huidige garageboxen. De binnenruimte tussen het oude en het nieuwe bouwvolume wordt overkapt en afsluitbaar gemaakt (atriumprincipe). Het veiligheidseffect van die ingreep is niet direct merkbaar op het Admiraalsplein, maar wel op de straten die om het plein heen lopen. Die liggen binnen het studiegebied, waardoor deze veiligheidseffecten ook meegewogen zijn in deze VER.

De beoordeling van de gemeentelijke voorkeursvariant op veiligheidseffecten valt, zoals de matrix laat zien, gunstig uit. Dit is met name te danken aan het feit dat het plan weer een *hart* teruggeeft aan de wijk waarvan ook de *verblijfskwaliteit* hoog mag worden aangeslagen (er kunnen verschillende groepen tegelijk terecht zonder elkaar te storen).

Daarnaast gaat van de heldere verkeerscirculatie en het compacter maken van het winkelgebied (kortere looplijnen, betere oriëntatie) een positief effect uit. Uitvoering van het plan zal het aantal winkel- en auto-inbraken doen dalen en een positief effect op de veiligheidsbeleving hebben. Ouderen kunnen 's avonds gerust hun route van de Admiraalsflat naar het Waterwiel

(en terug) lopen: de ruimtelijke situatie is er niet ongunstiger dan in een willekeurige straat in Dordrecht. De daling van het aantal auto-inbraken zal echter, meer nog dan aan de verbeterde toezichtmogelijkheden, toe te schrijven zijn aan het verdwijnen van de grootste aanjager van autocriminaliteit van het plein, te weten de sporthal. Verder zal het vandalisme afnemen doordat er een voorziening komt die voorziet in opvang van jongeren.

Naast gunstige effecten op *sociale* aspecten van veiligheid heeft dit scenario ook gunstige effecten op *fysieke* aspecten, zoals uit de onderste kolom van de matrix blijkt. De heldere verkeersstructuur maakt de bereikbaarheid voor hulpdiensten óók helder. Kwetsbare achterkanten van winkels worden in een gesloten bouwblok opgenomen. er kan dus geen open opslag van (brandbaar) winkelaafval meer zijn.

3.4 Meest Preventieve Alternatief

In de MER (het moedervoorbeeld voor de VER) kunnen onderzoekers op eigen titel een scenario ontwikkelen. Dit hoeft geen realiteitswaarde te hebben, het dient slechts om een ijkpunt te hebben voor de discussie. Deze procedure is in deze experimentele VER ook doorgevoerd. Het resulteerde in een prent waarin te zien is hoe het winkelgebied nóg compacter, drukker en 'ingepakt' door woningbouw kan zijn dan in het gemeentelijk scenario. Daartoe is de openbare ruimte in tweeën gesplitst (zonder de grote ruimtelijke werking teniet te doen), een openbaar deel en een geprivatiseerd deel. Dit laatste zou bij de Piet Heinflat gaan horen. Een waterpartij zorgt voor een duidelijke scheiding van de twee gebieden. Een reeks paviljoens (winkelruimten met enkele woningen erboven) zorgt voor begeleiding van de route aan de oostkant van het openbare deel van het plein. De Koophoek is geheel geprivatiseerd en krijgt een front aan het nieuwe plein. Dit wordt ingericht als verblijfplaats (stenig karakter).

Het bouwblok aan de westkant wordt als doorgaande wand uitgevoerd (dus geen losse woongebouwen op een onderbouw, zoals in de in 3.3 beschreven bebouwingsstudie die gemaakt is binnen de gemeentelijke voorkeursvariant).

Bij gedetailleerde vergelijking van de gemeentelijke variant en het MPA bleek dat het MPA niet op alle criteria een (nog) betere score geeft dan de gemeentelijke variant. Soms worden met het bieden van de oplossing voor het ene probleem, op ander gebied weer nieuwe problemen geïntroduceerd. Voorbeeld daarvan is de privatisering van de ruimte vóór de Piet Heinflat. Daarmee wordt weliswaar de verkleining van de openbare ruimte bereikt die wenselijk is, maar wordt anderzijds afbreuk gedaan aan de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Als er een brand is die vanaf de voorzijde geblust moet worden, kan de brandweer er niet bij zonder paaltjes, bakken en beplanting stuk te rijden. Al met al ontlopen MPA en gemeentelijke variant elkaar qua veiligheidseffect te weinig om het MPA als integraal scenario en serieus te bestuderen alternatief aan het bestuur voor te leggen. Een en ander is met de opdrachtgever voorbesproken en besloten. Het MPA wordt is in presentaties aan het bestuur wel *getoond* (en toegelicht), om de reden dat *elementen* eruit, die op zichzelf een positief effect kunnen hebben, 'ingebouwd' zouden kunnen worden in de gemeentelijke voorkeursvariant. Dan gaat het met name om de beslissing om de Koophoek tot geprivatiseerde binnenruimte te maken, het bouwblok aan de westzijde als doorgaande wand uit te voeren en de jongerenvoorziening een plek te geven aan de M.H. Trompweg in plaats van op het plein zelf.

4 Conclusies en aanbevelingen voor het bestuur

De opgestelde scenario's zijn qua veiligheidseffect in twee groepen te verdelen: twee scenario's hebben niet of nauwelijks het dringend gewenste positieve veiligheidseffect, de andere twee scenario's voorzien daar wel in. Het nulscenario en het projectontwikkelaarsscenario vallen in de eerste groep, de gemeentelijke voorkeursvariant en het Meest Preventieve Alternatief in de tweede groep.

Een zo snel mogelijke uitvoering van de gemeentelijke plannen is dringend gewenst, aangezien de huidige situatie grote veiligheidsproblemen in zich heeft.

Dit leidt tot de volgende aanbevelingen voor het bestuur.

- Bezie vooraf hoe procedurele blokkades in de realisering van de gemeentelijke voorkeursvariant zo veel mogelijk gladgestreken kunnen worden, door:
 - draagvlakverwerving onder belanghebbenden nog sterker te steunen;
 - kort behandelingstraject van het Masterplan uit te zetten;
 - de noodzakelijke bestemmingsplanherziening parallel met de behandeling van het bestemmingsplan te laten verlopen.
- Bezie of elementen uit het Meest Preventieve Alternatief die het positieve veiligheidseffect nog verder zouden kunnen versterken nog in de gemeentelijke plannen kunnen worden 'ingebouwd'. Concreet:
 - overweeg privatisering Koophoek;
 - overweeg een gesloten bouwblok op de locatie Sporthal;
 - heroverweeg de locatie van de jongerenvoorziening;
 - overweeg woonbebouwing in plaats van het garageblok oostelijk van de Koophoek.
- Haal de definitieve ontwerptekeningen voor de atriumbouw achter Piet Heinflat en Stuyvesantflat langs een gespecialiseerde veiligheidstoetser bij politie of extern bureau.
- Haal het bestek van de openbare verlichting vóór besluitvorming langs een terzake deskundig adviesorgaan.
- Overweeg om de buslijn over het plein te laten lopen en een halte te geven op het plein, op een plek die goed in het zicht ligt van woningen.
- Leg de uitkomst van de discussies over deze onderwerpen en de motivatie voor de genomen beslissingen vast in een bestuurlijk document, zodat de impact van de VER op de besluitvorming achteraf desgewenst altijd nog te reconstrueren valt.

Bijlage Advies aan projectleider Wielwijk over de 'projectontwikkelaarsvariant'.

Beoordeling plan winkelconcept van William Properties

Algemeen:

De plannen voor uitbreiding van winkelbebouwing op het Admiraalsplein beoogt een verbetering te zijn van een moeilijk beheersbaar wijkdeel uit de jaren vijftig/zestig. Bestudering van de voorstellen wijst uit dat er een groot aantal knelpunten te verwachten valt. Kernprobleem lijkt ons dat de verworvenheden, die door de komst van het Waterwiel zijn verkregen, door de nieuwe bouwplannen verloren gaan. Een tweede opmerkelijke punt is dat het aanbod aan veilige looproutes ten opzichte van de huidige situatie wordt verminderd. Dit wordt gevoed door recente interviews die in het kader van de VER Admiraalsplein zijn gehouden.

Hiernavolgend komen de punten vanuit veiligheidsoptiek in volgorde van belangrijkheid voor de leefbaarheid en veiligheid kort naar voren.

Puntsgewijs

- Er verschijnt een parkgebied tussen Rijnlandflat en de voorgestelde nieuwbouw met een onduidelijke status. Immers dit gebied lijkt moeilijk beheersbaar. Deze inschatting volgt uit de volgende drie aspecten.
 - Het toegevoegde winkelcentrum heeft een voorkant-achterkant probleem; bij het complex, dat het plein wordt opgeschoven, is onduidelijk hoe het laden en lossen moet geschieden. Vermoedelijk zal aan de parkzijde, een kwetsbare wand gezien het gebrek aan sociale ogen, een bedieningsstraat moeten komen. Die verkleint het toch al kleine parkgebied. Dit 'park' mag eigenlijk de naam park niet hebben, het is een restruimte dat nooit meer dan een groot plantsoen kan worden. Met de komst van een bedieningsstraat lijkt er een nieuwe aanleiding voor weer parkeerplaatsen gecreëerd te worden.
 - De bewoners van het Waterwiel krijgen in plaats van een overzichtelijk plein een parkje voor de deur; hierdoor zal de verworven sociale controle op het plein, zoals die nu uit interviews en eigen waarnemingen is gebleken, weer verdwijnen. Ook de heldere zichtlijnen over het plein zijn in dit plan verdwenen.
 - Van de activiteiten die in het WOZOCO-complex Waterwiel worden gehouden wordt veel door ouderen gebruik gemaakt. Degenen die vanuit de Admiraalsflat en achterland komen vinden de route langs de Rijnlandflat in de huidige situatie al verre van prettig; in de nieuwe voorstellen is de route nog minder aantrekkelijk om 's avonds te nemen. Het aantal sociale ogen is beperkt en de kortste route is geheel door het parkje.
- Er wordt een geringe woonfunctie toegevoegd, op een locatie waar je juist flink veel menselijke activiteit zou willen hebben; daarnaast wordt er wel veel parkeergelegenheid toegevoegd. Overdag zal hier veel geparkeerd worden, maar 's avonds zal het een kale, onaantrekkelijke woonomgeving opleveren zonder woningen op maaiveld.
- In het hele plangebied Admiraalsplein zitten geen veilige noord-zuid én oost-west avondroutes. Voor een wijk waarvan 20% ouder is dan 65 (gemiddeld in Dordrecht is dat 14%) lijkt dit een bron van zorg. De doelgroep voor wie de sociale veiligheid van routes nauw luistert is zowel in absolute als in vergelijkende zin aanzienlijk van omvang.
Noord-zuid routes:
 - de nieuwe straat tussen sporthal en de nieuwe AH is nauwelijks op te vatten als een woonstraat; de sporthal enerzijds en de winkels op maaiveld anderzijds geven een straatbeeld te zien dat niet uitnodigt

- om 's avonds door te lopen;
- de andere route loopt door het eerder genoemde parkje;
- de andere twee lopen langs de randen van het plein. Zowel de M.H. Trompweg als de C. Trompweg zijn 's avonds weinig prettige alternatieven.

Oost-west routes:

- de route tussen de nieuwbouw en de oude Koophoek loopt voor een groot deel door het parkje;
- de route die voor de Stuyvesantflat loopt ligt nog steeds uit het zicht van woningen, en loopt dan verder richting Crabbehof via de nauwe poort tussen Rijnlandflat en Waterwiel. Het Woonzorgcomplex staat volgens de visie van de project-ontwikkelaar in het park.

De voetganger is 's avonds een aantrekkelijk potentieel doelwit. Er zijn geen behoorlijke avondroutes in het plan, die bij kunnen dragen aan een veilig gevoel.

- De situatie verandert dermate, dat er van een (te) groot plein een situatie ontstaat waar van een hart (het plein) van Wielwijk geen sprake meer is. Het fenomeen plein wordt gesublimeerd door een onduidelijk gedefinieerde straatachtige openbare ruimte, die door parkeren wordt beheerst en een parkgebied dat nooit een echt park kan worden. Dit gemis aan een hart in de wijk zal de (potentiële) betrokkenheid bij de woon-en leefomgeving niet ten goede komen; het heldere wederopbouwconcept wordt aangetast en getransformeerd tot een paar ondefinieerbare ruimtes; dat zal afbreuk doen aan het identiteits-en oriëntatiegevoel van de wijkbewoners,
- Wielwijk heeft 700 jongeren, die worden nu beroofd van een plek waar, vanuit positieve optiek, ruimte is waar ze kunnen verblijven (ja, zelfs rondhangen) zoals daar in het plan van West 8 wel ruimte voor is. In geen enkele ruimte in het te beoordelen plan is daarin voorzien. Verveelde opgroeiende jeugd zal zich vermoedelijk gaan ophouden bij de winkels rond de sporthal of zich 'vestigen' in Crabbehof.

Sterk punt:

Het uitgangspunt een zware trekker meer centraal op het plein te brengen is een goede gedachte; immers het brengt de voorzieningen van de Koophoek, die vaak als te ver weg beschouwd worden vanuit de noordkant van het plein, dichterbij.

Advies:

Het bouwplan krijgt een negatief veiligheidsadvies. Wel is er veel voor te zeggen om te onderzoeken of, met behoud van het plein en het ruimtelijk concept, de AH op een andere wijze aan het plein gelokaliseerd kan worden. Waarbij genoemd sterk punt gekoppeld wordt aan het bestrijden van de zwakke punten.

Twee modellen zijn hierbij interessant.

- Een optie waarbij de sporthal gehandhaafd blijft en een AH in een opgetild plein plaatsvindt (referentie: plan Sven Andersson voor Museumplein Amsterdam, met AH in het zogenoemde ezelsoor). Hier kan bij wijze van spreken gevoetbald worden op het dak van AH.
- Een optie waarbij de sporthal vervangen wordt door wonen boven een AH winkel, een gespiegelde versie van het voorgestelde winkelconcept.

Literatuur

- *Naar een haalbare Criminaliteits Effect Rapportage*, Van Dijk, Van Soomeren en Partners, 1994, in opdracht van het Ministerie van Justitie.
- *Startnotitie Veiligheids Effect Rapportage*, Van Dijk, Van Soomeren en Partners, september 1996.
- *Veilig in Dordrecht*, Sociaal Geografisch Bureau gemeente Dordrecht, 1996.
- *Veiligheidsbeleving in Wielwijk*, Sociaal Geografisch Bureau gemeente Dordrecht, 1996.
- *Wielwijk Vernieuwt*, Projectgroep Wielwijk, in opdracht van de gemeente Dordrecht, 1992.
- *Sociaal Veilig Ontwerpen*, Proefschrift Technische Universiteit Delft, faculteit Bouwkunde, 1992.