Kom verder

SAXION

Kenniscentrum Leefomgeving



Westelijke Vogelbuurt Apeldoorn

Leefbaarheid en sociale veiligheid tijdens Sloop en nieuwbouw



Copyright© 2014 by Saxion University of Applied Sciences.
All rights reserved. No part of this article may be reproduced or utilized in any form or by any means, electronic of mechanical, including photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without permission in writing from the authors.

Colofon

Opdrachtgever:
Woningcorporatie de Goede Woning Apeldoorn

Auteur(s):
Dr. H.J. Korthals Altes,
m.m.v. Drs. W.K.F. Rodenhuis
Lectoraat Risicobeheersing,
Registratienummer: 2014001186
Saxion Kenniscentrum Leefomgeving
Datum: 24 april 2014
Status: definitief

Samenvatting

In de periode september 2013 – februari 2014 heeft een projectgroep bestaande uit 4 studenten en een docent-onderzoeker van Saxion in opdracht van woningcorporatie De Goede Woning te Apeldoorn onderzoek gedaan naar de sociale veiligheid en leefbaarheid tijdens sloop en nieuwbouw van westelijke Vogelbuurt te Apeldoorn. Het betreft een buurt bestaande uit 126 eengezinswoningen gelegen aan de Spreeuwenweg, Valkenweg, Mussenweg en Oude Beekbergerweg. De woningen zullen in fasen gesloopt en nieuw gebouwd worden. Voor de indeling van de fasen waren verschillende modellen denkbaar.
Doel van het onderzoek dat aan Saxion was opgedragen is: minimaal één faseringsmodel presenteren dat uit oogpunt van leefbaarheid en sociale veiligheid gunstig is, en dat tevens uitvoeringstechnisch haalbaar is.
Daarnaast was een doel om inzicht te krijgen in *flankerende maatregelen* die betrokken partijen kunnen treffen om de leefbaarheid en de sociale veiligheid in alle fasen van het project zo goed mogelijk te waarborgen. Sloop- en bouwprojecten trekken criminaliteit aan, waaronder metaaldiefstal uit (leegstaande) woningen. In de westelijke Vogelbuurt is in feite gedurende het gehele proces, dat naar schatting 2 jaar in beslag zal nemen, sprake van een bewoonde bouwplaats. Het zou niet verantwoord zijn de bewoners in en om die bouwplaats bloot te stellen aan het risico van confrontatie met criminelen. Flankerende maatregelen zullen nodig zijn, hoe het faseringsmodel er ook uitziet.
Het onderzoek is uitgevoerd door faseringsmodellen te ontwikkelen, te toetsen en te vergelijken; door interviews te houden met bewoners en met professionals (wijkagent en beheerder van het buurthuis); en door interviews te houden met experts bij andere woningcorporaties die reeds ervaring hebben opgedaan met kleinschalige en gefaseerde sloop/nieuwbouwprojecten.
Om het eerstgenoemde doel te bereiken zijn in totaal 5 faseringsmodellen vergeleken, waarvan er 3 door Saxion ontwikkeld zijn en 2 zijn aangereikt door de opdrachtgever.
Faseringsmodellen die uitgaan van een *bloksgewijze* aanpak, zijn uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid gunstig uit de bus gekomen: bereikbaarheid en mogelijkheden voor sociale controle zijn in dit type modellen vergeleken met de andere modellen beter gewaarborgd.
Borging van leefbaarheid en sociale veiligheid is echter niet het enige aspect waarop de faseringsmodellen door de opdrachtgever zijn gewogen: ook het faciliteren van terugkeerders in de buurt (zo min mogelijk verhuisbewegingen, zo kort mogelijk verblijf in eventuele wisselwoning), logistieke aspecten van de bouwplaats en verwachte bouwkosten spelen een rol.
De afweging door de opdrachtgever leidde tot een keuze voor een faseringsmodel met een *strooksgewijze* aanpak. Dit model faciliteert de terugkeerders beter dan andere modellen en het heeft een aantal logistieke voordelen, zoals een doorgaande route voor bouwverkeer en de mogelijkheid om civieltechnisch werk in de Spreeuwenweg (vervangen riolering) in één keer uit te kunnen voeren en af te kunnen ronden.
Een strooksgewijze aanpak is uit oogpunt van leefbaarheid en sociale veiligheid minder gunstig dan modellen met een bloksgewijze aanpak. De modellenstudie heeft geholpen om kwetsbare gebieden in beeld te krijgen en gerichte maatregelen te kunnen voorstellen. Voorbeeld van een kwetsbaar gebied bij een strooksgewijze aanpak is het achterpad waar dit grenst aan een sloop- en bouwterrein. Daarnaast kent het gekozen faseringsmodel aandachtspunten op het gebied van de bereikbaarheid van buurthuis Het Vogelnest en de instandhouding van doorgaande routes binnen de buurt voor (tenminste) voetgangers en fietsers.
Flankerende maatregelen tijdens de sloop en bouw zullen zich mede te richten op het oplossen van de aandachtspunten in het nu gekozen model.
Het rapport geeft een pakket van mogelijke maatregelen in de sfeer van toezicht, beveiliging, leegstandsaanpak en het betrokken maken van bewoners (ook nieuwkomers van buiten de buurt die met een tijdelijk contract in een te slopen wonen komen wonen) bij de leefbaarheid van de buurt tijdens de sloop en bouw.
De opdrachtgever zal een keuze maken uit het pakket van flankerende maatregelen en draagt zorg voor een inbedding van de gekozen maatregelen in afspraken en contracten met de aannemer, afspraken met externe partijen zoals gemeente, Wisselwerk en politie, afspraken met bewoners en interne werkafspraken.

Inhoudsopgave

pagina

Hoofdstuk 1 Inleiding
1.1 Aanleiding
1.2 Doelstelling en onderzoeksvragen
1.3 Organisatie van het onderzoek
1.4 Onderzoeksmethoden

Hoofdstuk 2 Risico's en factoren
2.1 Benoeming risico's
2.2 Factoren die van invloed zijn op de risico's

Hoofdstuk 3 Faseringsmodellen
3.1 Beschrijving en beoordeling
3.2 Vergelijking, weging en keuze

Hoofdstuk 4 Flankerende maatregelen
4.1 sociale karakteristiek van de buurt
4.2 overzicht maatregelen en wettelijk kader
4.3 uitwerking maatregelen fysieke aspecten
4.4 uitwerking maatregelen sociale aspecten
4.5 communicatie naar bewoners
4.6 rolverdeling

Hoofdstuk 5 Conclusies en aanbevelingen
5.1 conclusies
5.2 aanbevelingen

Bijlagen
- bijlage 1: gegevens geïnterviewden en referentieprojecten
- bijlage 2: ingevulde checklists
- bijlage 3: parkeervoorziening zuidzijde Spreeuwenweg

Hoofdstuk 1 Inleiding

Paragraaf 1.1 Aanleiding

Projectomschrijving
Woningcorporatie De Goede Woning (hierna te noemen: DGW) te Apeldoorn heeft een complex van 126 eengezinswoningen in bezit in de Vogelbuurt. Het gaat om complex 10, het westelijke deel van de Vogelbuurt, gelegen aan de Spreeuwenweg, Valkenweg, Mussenweg en Oude Beekbergerweg.
Het plan is de woningen te slopen en er een precies gelijk aantal woningen voor terug te bouwen. De nieuwbouw zal bestaan uit 88 eengezinswoningen, 18 seniorenwoningen en 20 woningen in een appartementengebouw.
Alle bewoners krijgen de mogelijkheid terug te keren in de nieuwbouw; volgens een onderzoek dat DGW in oktober 2013 heeft verricht wil ongeveer 50% van dit terugkeerrecht gebruik maken. Deze bewoners worden hierna aangeduid met 'terugkeerders'.
De buurt bevat tevens een speelplaats, gelegen op het binnenterrein tussen de Talingweg en de Spreeuwenweg, en een buurtcentrum (Het Vogelnest), gelegen op het binnenterrein tussen de Spreeuwenweg en de Valkenweg. Deze voorzieningen zijn niet in eigendom van DGW, maar worden wel meegenomen in de planontwikkeling. De voorzieningen blijven behouden en zijn in het nieuwe plan geïntegreerd.

	
Huidige situatie	*Nieuwe situatie*

Bekabelingsproject
Aan het project zoals hierboven beschreven gaat een bekabelingsproject vooraf. Tennet brengt onder regie van de gemeente Apeldoorn de bovengrondse hoogspanningskabels -die over een deel van complex 10 heenlopen- ondergronds. De uitvoering van dit bekabelingsproject is reeds gestart, de afronding vindt eind 2014 plaats. Voor de uitvoering van het bekabelingsproject moeten achtereenvolgens de rijbaan van de Talingweg en van de Oude Beekbergerweg worden opgebroken.
Aanpak project complex 10
DGW gaat voor de aanpak van het project complex 10 een gefaseerde aanpak hanteren. DGW deelt het project op in 3 clusters (fasen) die achtereenvolgens gesloopt en weer ingevuld worden met nieuwbouw.
Streven is dat zo veel mogelijk terugkeerders maar één keer hoeven te verhuizen, dat wil zeggen op het moment dat zij hun oude woning verlaten is de nieuwe woning net opgeleverd. De overige terugkeerders krijgen van DGW een wisselwoning aangeboden. Dat kan een woning binnen de buurt zijn, die pas later gesloopt wordt, of een woning buiten de buurt.
Voorwaarde om het project op de geschetste manier aan te pakken is dat tijdens de sloop- en bouwperiode de leefbaarheid (geluid, stof, bereikbaarheid) en de sociale veiligheid in en om het bouwproject gewaarborgd blijven.

Paragraaf 1.2 Doelstelling en onderzoeksvragen

Doel van het onderzoek is: minimaal één optie voor de gefaseerde aanpak van complex 10 (westelijke Vogelbuurt) presenteren die uit oogpunt van leefbaarheid en sociale veiligheid gunstig is, en die tevens uitvoeringstechnisch haalbaar is.
De hoofdvraag van het project is:
Welke aanpak van de sloop-nieuwbouw van de westelijke Vogelbuurt te Apeldoorn levert de beste waarborgen voor het behoud van de leefbaarheid en sociale veiligheid in de buurt zelf en in de directe omgeving?

De hoofdvraag valt uiteen in een aantal –meer specifieke- onderzoeksvragen:

1. *Wat zijn de factoren die van invloed zijn op de leefbaarheid in een kleinschalig sloop-nieuwbouwproject zoals de westelijke Vogelbuurt?*

2. *Welke faseringsmodellen komen in aanmerking op basis van regelgeving, uitvoeringsaspecten (logistiek van de bouwplaats) en de projectplanning?*

3. *In welke mate voldoen de onder vraag 2 genoemde faseringsmodellen aan waarborgen voor leefbaarheid en veiligheid?*

4. *Welke flankerende maatregelen kunnen worden gekoppeld aan de aanpak van het sloop-nieuwbouwproject?*

5. *Hoe kunnen bewoners het best worden betrokken bij de keuze en implementatie van flankerende maatregelen?*

Deelvraag 1wordt in het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) beantwoord, deelvraag 2 in hoofdstuk 3, en deelvraag 3 – 4 in hoofdstuk 4.
In hoofdstuk 3 staan de belangrijkste resultaten van het onderzoek bij elkaar in de vorm van conclusies en aanbevelingen.

Paragraaf 1.3 Organisatie van het onderzoek

Voor de uitvoering van het onderzoek hebben we binnen Saxion een projectgroep ingesteld. Deze bestond uit vier studenten en een docent-onderzoeker, Harm Jan Korthals Altes, die het onderzoek begeleidde.
De student-leden van projectgroep Apeldoorn zijn: Edwin van der Burg, Samantha van Eindhoven, Lorenzo Grabijn en Rianne van der Hoeven.
Vanuit de opdrachtgever is het onderzoek begeleid door drie medewerkers van De Goede Woning: Peter van ’t Wout (hoofd Vastgoed), Joris Zwijnen en Reinier Hoenderdaal (projectmanagers) en Ellis Aardenburg (projectconsulent complex 10).

Paragraaf 1.4 Onderzoeksmethoden

Paragraaf 1.4.1 Dataverzamelingsmatrix

Voor het verzamelen en ordenen van gegevens hebben wij vijf methoden gebruikt: desk research, expert interviews, bewonersinterviews, workshop en routeonderzoek. Elke onderzoeksvraag is benaderd met minstens twee van de genoemde methoden. In onderstaand schema laten we zien hoe de methoden gekoppeld zijn aan de onderzoeksvragen.

Schema: Dataverzamelingsmatrix

Onderzoeksvraag	Desk research	Expert Interviews	Bewoners Interviews	Work Shops	Route onderzoek
1. Factoren benoemen	X	X			
2. Faseringsmodellen ontwikikelen	X	X		X	
3. Leefbaarheids Toets	X	X	X	X	
4. Flankerende maatregelen	X	X	X	X	X
5. Bewoners betrekken	X	X	X		

Paragraaf 1.4.2 Desk research en expert-interviews met corporaties

In het Desk research verzamelden en analyseerden we algemene literatuur over de factoren die effect hebben op de leefbaarheid en veiligheid bij sloop-nieuwbouwprojecten en literatuur over geschikte flankerende maatregelen bij een dergelijk project. De literatuur diende vooral om de checklist voor het toetsen van faseringsmodellen op te stellen. Deze bronnen bevatten checklists voor het *eindbeeld*, de opgeleverde nieuwbouw. De checklist voor het toetsen van faseringsmodellen moesten wij echter toespitsen op de situatie in het project: op kleine schaal ontstaat tijdelijk een mix van oude woningen, sloopterreinen, bouwterreinen en nieuwe woningen. Deze mix is bijzonder, hiervoor is geen standaardinstrument beschikbaar. Wij hebben daarom de standaard checklist aangevuld met aandachtspunten voor deze specifieke situatie. Daarvoor hebben we naast de informatie uit het desk research ook informatie uit expert-interviews gebruikt.
Er zijn drie interviews gehouden met medewerkers van corporaties die al ervaring hebben opgedaan met gefaseerde sloop en nieuwbouw. Zij hebben ons veel informatie gegeven over de risico's op het gebied van veiligheid en leefbaarheid bij dit type projecten, en over geschikte flankerende maatregelen om deze risico's te verkleinen. De gegevens uit het desk research en uit de interviews met experts op het gebied van gefaseerd slopen en bouwen vormen een samenhangend geheel.
In bijlage 1 is een lijst opgenomen met de gegevens van de geïnterviewde experts en met een beknopte beschrijving van de referentieprojecten.

Paragraaf 1.4.3 Bewonersinterviews

De projectgroep heeft bewonersinterviews gehouden om een beeld van de sociale karakteristiek van de buurt te verkrijgen, met name van de sociale cohesie. Dit beeld was nodig om het pakket van mogelijke flankerende maatregelen te kunnen bepalen, bijvoorbeeld ten aanzien van de mogelijke rol van bewoners in het signaleren van onveilige situaties.
We hebben alleen bewoners die terug willen keren in de buurt geïnterviewd. Bij de selectie van de respondenten hebben we gelet op spreiding naar leeftijd en woonplek in de buurt. In totaal hebben we 19 bewoners geïnterviewd.
Om het beeld van de sociale karakteristiek van de buurt compleet te maken hebben wij aanvullend twee interviews met experts op het gebied van sociale cohesie gehouden: de wijkagent en de beheerder van het buurthuis Het Vogelnest (in bijlage 1 zijn de gegevens van deze geïnterviewden te vinden).
De informatie uit de bewoners interviews en uit de interviews met experts op het gebied van sociale cohesie vormt een samenhangend geheel.

Paragraaf 1.4.4 Workshops

Workshops projectgroep (intern)
In twee atelier-achtige werkbijeenkomsten heeft de projectgroep faseringsmodellen opgesteld en getoetst aan de hand van de ontwikkelde checklist. In de eerste bijeenkomst gebruikten wij een eenvoudige maquette

waarbij houten blokjes de oude respectievelijk nieuwe woonblokken representeerden. Daarmee is het goed voorstelbaar hoe de buurt verandert in de verschillende fasen, waar de bouwhekken staan, en waar eventueel routes worden geblokkeerd door bouwactiviteiten.
In de tweede bijeenkomst waren de maquettes niet meer nodig omdat de gehele projectgroep het plan in de vingers had gekregen. Vanaf dat moment is gebruik gemaakt van plattegronden waarbij de fasering zowel op de huidige situatie als op de tussenstadia en de eindsituatie geprojecteerd zijn.

Presentaties aan opdrachtgever (extern)
Er zijn gedurende het proces twee interactiemomenten tussen de projectgroep en de opdrachtgever georganiseerd, die ook input aan het werkproces hebben opgeleverd en om die reden hier worden vermeld.
Op 16 december 2013 is de tussenstand door de projectgroep gepresenteerd aan DGW. Er waren toen 3 modellen beschikbaar, waarvan één was ontwikkeld en verstrekt door DGW en twee door de projectgroep waren ontwikkeld.
De feedback op de ontwikkelde modellen is door de projectgroep meegenomen in de vervolgstappen. Tevens is door DGW een gewijzigde versie verstrekt van het eerder verstrekte model. Afgesproken werd dat de projectgroep dit nieuwe model ook in het onderzoek betrekt.
Tevens is de projectgroep gevraagd om één van de (door de projectgroep zelf ontwikkelde) modellen door te ontwikkelen zodanig dat dit model qua logistiek van de bouwplaats gunstiger eigenschappen krijgt.
De eindpresentatie, die plaatsvond op 20 januari 2014, ging daarmee over 5 modellen; deze modellen komen ook alle in het voorliggende rapport aan bod.

Paragraaf 1.4.5 Route onderzoek
Er is een beknopt route-onderzoek onder bewoners van de *oostelijke* Vogelwijk (complex 14) gehouden. Het doel daarvan was inzicht te krijgen in de routekeuze van de bewoners van complex 14 naar het winkelcentrum dat aan de Adelaarsweg gelegen is. De beschikbaarheid en begaanbaarheid van de routes van complex 14 naar het winkelcentrum zal in meerdere of mindere mate beïnvloed worden door de werkzaamheden in complex 10. Er zijn in de huidige situatie drie routes beschikbaar: de Spreeuwenweg, de Talingweg en de Valkenweg. Door inzichtelijk te maken welke van deze drie routes voor bewoners van complex 14 het belangrijkst is, en welke route eventueel (bij tijdelijke afsluiting als gevolg van bouwwerkzaamheden) als alternatief kan dienen, konden wij onze aanbevelingen voor flankerende maatregelen op dit gegeven afstemmen.

Hoofdstuk 2 Risico´s en factoren

Paragraaf 2.1 Benoeming risico´s

Voor het benoemen van de concrete risico's op het gebied van veiligheid en leefbaarheid heeft de projectgroep het meeste gehad aan de interviews met de experts op het gebied van gefaseerd slopen en bouwen. Uit de interviews komt een duidelijk beeld van de risico's naar voren. De projecten lijken sterk op elkaar wat betreft het risicoprofiel. De risico's die de experts hebben genoemd, zullen daarom hoogstwaarschijnlijk in dezelfde mate op de sloop en nieuwbouw van de westelijke Vogelbuurt van toepassing zijn.

- *Inbraak en diefstal* (van metalen en andere waardevolle sloop-en bouwmaterialen) staat bij alle geïnterviewden bovenaan. Bij een normale bouwplaats is het alleen de aannemer, die hier last van heeft. Maar bij een gefaseerd sloop-en nieuwbouwproject is er feitelijk sprake van een bewoonde bouwplaats, en is het dus niet alleen de aannemer, maar zijn het ook de bewoners die risico's lopen. Criminelen hebben een sloop-en bouw project al vroeg op de korrel, nog voordat de hekken eromheen staan. Zij gaan soms inbreken in woningen op dezelfde dag dat de bewoners vertrokken zijn om de metalen eruit te halen. Zij breken daarbij soms (per ongeluk) in in woningen die nog gewoon bewoond zijn. Kans op confrontatie met inbrekers is volop aanwezig. Dit kan zeer beangstigend en daadwerkelijk risicovol zijn voor bewoners. Het risico van inbraak en diefstal levert behalve kans op concrete schade en letsel ook een ander negatief verschijnsel op, namelijk onveiligheids*beleving.*
- Bij sloopwerkzaamheden kan ernstige *stofvorming* optreden, vooral bij droog weer en wanneer er een flinke wind staat. Na een dag sloopwerk kan letterlijk álles onder het stof zitten: ramen, tuinen en auto's. Voor bewoners in de omgeving is het veel werk om alles weer schoon te maken.
- In de sloopwoningen kan *asbest* aanwezig zijn, dat een potentieel gevaar oplevert voor de volksgezondheid.
- *Illegale bewoning* (kraken) van leegstaande woningen.
- *Vandalisme* (bijvoorbeeld het ingooien van ruiten) van leegstaande woningen.
- *Geluid* van sloop- en bouwwerkzaamheden. Onvermijdelijk en gepland geluid accepteren de omwonenden doorgaans wel, maar bij het schenden van afspraken door de aannemer (vroeger beginnen of later doorgaan dan afgesproken) of bij nalatigheid (ramen die in de wind gaan klapperen omdat de slopers de woningen bij verlaten van de werf niet afsluiten) is er doorgaans weinig begrip en kan de irritatie bij omwonenden hoog oplopen.
- *Letsel* bij omwonenden of passanten kan ontstaan wanneer er een hek of een stelling omvalt in de richting van een belendende woning of openbare ruimte, of wanneer materialen bij harde wind op straat terecht komen, en een obstakel gaan vormen.
- *Brand en brandstichting.* Dit risico hangt samen met het eerder genoemde risico van inbraak, vandalisme en illegale bewoning. Brand op een ‘bewoonde bouwplaats' is riskant omdat de afstand tot de belendende bewoonde woningen doorgaans gering is (soms zelfs kleiner dan 10 m), waardoor de kans op brandoverslag, rookschade en waterschade (door het blussen) groter is dan bij een ruime bouwplaats. Wanneer er asbest aanwezig is in sloopwoningen waarin brand ontstaat, levert dit een aanzienlijk risico voor de volksgezondheid op.

In de volgende paragraaf kijken we naar de factoren die de genoemde risico's beïnvloeden.

Paragraaf 2.2 Factoren die van invloed zijn op leefbaarheid en veiligheid

Paragraaf 2.2.1 Fysieke aspecten

Fysieke factoren, zoals overzicht, heldere routes en heldere afbakening van zones beïnvloeden de mogelijkheden voor het uitoefenen van sociale controle en daarmee de sociale veiligheid. Het gaat dan zowel om de veiligheids*beleving* van bewoners en passanten, als om concrete risico's zoals inbraak in woningen en

auto's, vandalisme en brandstichting.
Een bruikbaar kader voor het benoemen van de fysieke aspecten wordt gegeven door het Handboek Veilig Ontwerp en Beheer (Luten, 2008). Dit handboek geeft vier vuistregels voor sociaal veilig ontwerp en beheer: zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid. Deze vier vuistregels bieden een kapstok om specifieke ruimtelijke aspecten te benoemen die van invloed zijn op de eerder genoemde risico's. Elke vuistregel is uitgewerkt in een aantal concrete aspecten. Om te komen tot een volledige en met praktijk overeenstemmende lijst van aspecten is gebruik gemaakt van het Handboek Politiekeurmerk Veilig Wonen Nieuwbouw (CCV, 2011). Dit handboek is echter ingericht op de *eindsituatie*, dus niet op de situatie tijdens *sloop en bouw*. Om inzicht te krijgen in specifieke aspecten die tijdens sloop en bouw aan de orde zijn, hebben we gewerkt met het standaard format voor een BLVC-plan. BLVC is de afkorting voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. De gemeente Amsterdam heeft het opstellen en hanteren van een BLVC plan bij bouwwerken sinds 2002 verplicht gesteld (BLVC plan, voorbeeld uit Amsterdam). Zo kwamen wij voor de fysieke aspecten tot het onderstaande overzicht.

Tabel: overzicht van fysieke aspecten

Zichtbaarheid
zichtbaarheid vanaf de openbare weg vanuit woningen op de bouwketen zichtbaarheid vanaf openbare weg vanuit woningen op de in/uitgangen van de bouwplaats zichtbaarheid op de woningen onderling zichtbaarheid van de openbare weg op woningen verlichting van wegen en paden en van het bouwterrein aanwezigheid van nissen en/of dode hoeken aanwezigheid van obstakels
Eenduidigheid
afbakening van zones eigen routes voor bewoners respectievelijk voorbouw hier intact blijven van de scheiding openbaar-privé
Toegankelijkheid
afsluiting van doorgaande routes cq intact blijven daarvan bereikbaarheid van bewoonde woningen bereikbaarheid van buurthuis het vogelnest doorlopende situaties cq afwezigheid daarvan smalle doorgangen cq afwezigheid daarvan
Aantrekkelijkheid
aantal meters hekwerk in zicht (hoe minder hoe beter) opslag van bouwmaterialen in zicht (idem) intact blijven aanzien van bewoonde woningen (*) (*) achtertuinen en -gevels blijven onzichtbaar vanaf de straat

Paragraaf 2.2.2 Sociale aspecten

Uit de talrijke bronnen die beschikbaar zijn over het verband tussen sociale aspecten en sociale veiligheid moest de projectgroep een keuze maken. Allereerst is gezocht naar een kapstok om de sociale aspecten aan op te kunnen hangen. Deze is gevonden bij Kearns en Forrest (Kearns & Forrest, 2000).
Zij delen de sociale aspecten in vijf categorieën in: gemeenschappelijke waarden en normen, sociale orde en controle, solidariteit en beperkte inkomensongelijkheid, sociale netwerken en sociaal kapitaal, identiteit en binding met de omgeving. Deze indeling hanteren wij in het verdere rapport.
Vervolgens is gezocht naar auteurs die specifiek onderzoek hebben gedaan naar de sociale veiligheid en sociale aspecten in sloop-en nieuwbouwsituaties. Het viel de projectgroep op dat weinig auteurs specifiek ingaan op de situatie tijdens sloop en nieuwbouw. Een bruikbare bron was Karin Wittebrood (Wittebrood& Van Dijk, 2007; Wittebrood, 2010).
Voor een nadere invulling van het vijfde aspect dat Kearns en Forrest benoemen, identiteit en binding met de omgeving, heeft de projectgroep een publicatie gebruik van Smulders (Smulders, 2011), die specifiek ingaat op het toepassen van kunst als middel om een buurt identiteit te geven en de binding met de omgeving te vergroten. De projectgroep heeft de ideeën en richtlijnen van deze auteur toegepast op de sloop-en bouwsituatie die de westelijke Vogelbuurt aan de orde is.
Tenslotte is gebruik gemaakt van het werk van Grunder (Grunder, 2013). Dit is een actueel onderzoek over het verband tussen sociale cohesie en sociale veiligheid, met name veiligheids*beleving*. Deze bron is voor ons doel mede bruikbaar gebleken vanwege het kleinschalige, wijkgerichte karakter van het onderzoek (uitgevoerd in Hengelo, een stad die qua omvang redelijk vergelijkbaar is met Apeldoorn).
Uit de genoemde bronnen hebben we het onderstaande overzicht van sociale aspecten afgeleid.

Tabel: overzicht sociale aspecten

Gemeenschappelijke waarden en normen
respect voor elkaar respect voor je omgeving instanties actief in voorlichting aan bewoners over schoon, heel en veilig
Sociale orde en controle
elkaar aanspreken op normovertredingen verdachte situaties en incidenten met elkaar bespreken overtredingen, verdachte situaties en incidenten melden bij instanties zoals politie instanties zoals politie controlerend aanwezig (evt met inzet van camerabewaking) instanties zoals politie snel ter plaatste na melding van een incident instanties actief in schoonmaak en beheer bewoners actief in schoonmaak en beheer
Solidariteit en beperkte inkomensongelijkheid
menging inkomensgroepen menging van leefstijlen en leeftijdsgroepen
sociale netwerken en sociaal kapitaal
sociale netwerken en verenigingsleven blijven intact accommodaties voor ontmoeting en activiteiten (blijven) aanwezig georganiseerde activiteiten (blijven) aanwezig, waaronder cursussen ontmoetingsplekken in de openbare ruimte (blijven) aanwezig
Identiteit en binding met de omgeving
inzet van kunst en cultuur om omgeving aantrekkelijk te maken inzet van kunst en cultuur om bewoners en kunstenaars bij de omgeving te betrekken

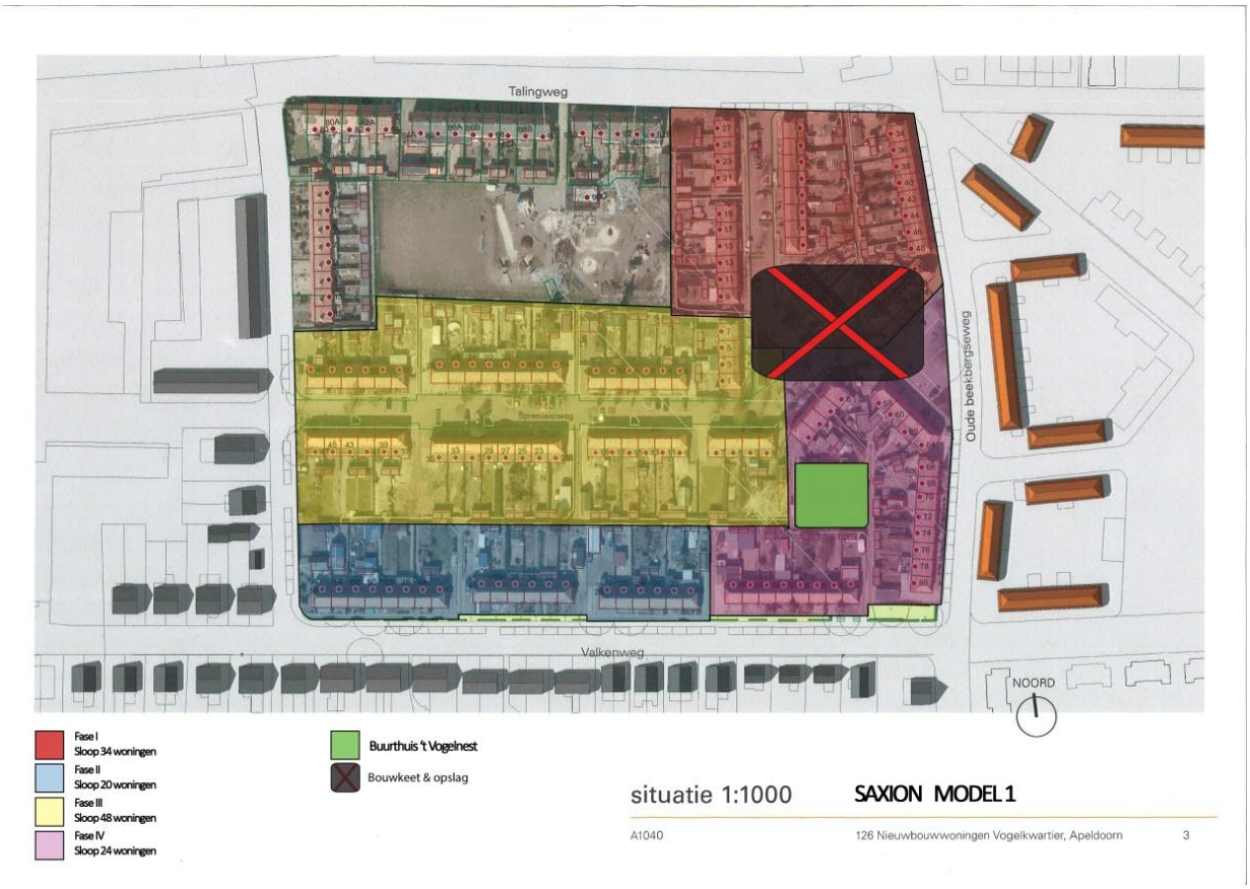
Paragraaf 2.2.3 Toepassing van de fysieke en sociale aspecten

De *fysieke* aspecten zijn vooral geschikt om verschillende modellen voor de fasering aan de sloop en nieuwbouw mee te toetsen. Het gaat bij de fysieke aspecten immers om ruimtelijke kenmerken van de omgeving die de mogelijkheden bepalen om sociale controle uitoefenen. Die kenmerken kunnen bij elke fase veranderen, omdat bouwwerken verplaatst worden, huizenblokken verdwijnen en routes worden omgelegd. De projectgroep heeft de fysieke aspecten uitgewerkt in een checklist en die op elke fase van de verschillende ontwikkelde faseringsmodellen (zie het volgende hoofdstuk) toegepast.
De sociale aspecten zijn vooral gebruikt om de flankerende maatregelen (zie hoofdstuk vier) te benoemen en te rubriceren. Sociale aspecten zijn voor het grootste deel onafhankelijk van de manier waarop men de sloop en bouw faseert. Sociale aspecten zijn bij elk model op dezelfde manier van toepassing.
Eén aspect hangt wél samen met het faseringsmodel: het intact blijven van sociale netwerken.
De projectgroep heeft de omwille van de helderheid voor gekozen dit aspect niet in de checklist op te nemen. De checklist bevat uitsluitend fysieke aspecten.
Het intact blijven van sociale netwerken kan voor de sociale cohesie en daarmee voor de sociale veiligheid van een aanzienlijk belang zijn. Het is daarom bij de vergelijking van de faseringsmodellen wel in beschouwing genomen, maar apart van de checklist met de fysieke aspecten.

Hoofdstuk 3 Beoordeling faseringsmodellen en keuze

Paragraaf 3.1 Beschrijving en beoordeling modellen

Paragraaf 3.1.1 Vierfasenmodel (Saxion)



Beschrijving model
Als eerste is door Saxion een model ontwikkeld waarin de buurt in 4 fasen gesloopt en gebouwd wordt. Per fase gaat het dan om 20-50 woningen.

Fysieke aspecten
Bij toetsing van het model met behulp van de checklist (zie bijlage 2) komt dit model er niet zo gunstig uit, mede vanwege het ontstaan van kwetsbare gebieden. De grens tussen fase 1 en 2 ligt over een achterpad. In fase 1 en 2 ontstaat er een moeilijk veilig te maken situatie. In fase 2 liggen de woningen aan de oneven kant van de Spreeuwenweg met hun achtertuin ´bloot´ naar de Valkenweg. In fase 3 liggen de (nieuwe) woningen aan de Valkenweg met hun achtertuin naar een groot sloop-/bouwterrein toe. De Valkenweg wordt weliswaar in twee fasen gesloopt, waardoor er niet over de volle lengte een gat wordt geslagen, maar dit voordeel weegt niet op tegen het eerder genoemde nadeel, dat er een kwetsbaar gebied ontstaat.
Een aandachtspunt in dit model is de bereikbaarheid van buurthuis Het Vogelnest. In fase 1,2 en 3 loopt de route voor een deel van de bewoners langs de bouwwerf, waar mogelijk weinig ruimte voor voetgangers overblijft.

Sociale aspecten
Het vierfasenmodel is minder gunstig voor de terugkeerders. De gemiddelde verblijfsduur in een wisselwoning is langer doordat de aanpak een 4 fasen omvat in plaats van 3 fasen, en doordat de woningen die geschikt zijn

voor ouderen pas in fase 3 worden opgeleverd. De kans dat sociale netwerken intact blijven wordt door dit gegeven negatief beïnvloed.

Logistieke aspecten
Uit oogpunt van logistiek en planning is een vierfasenmodel minder gunstig dan een driefasenmodel. Bij fase 2 grenst het terrein waar gesloopt en gebouwd wordt niet aan de bouwwerf. Bij het laden en lossen van materiaal moet dan dus van de openbare weg gebruik gemaakt worden (Valkenweg), de spullen kunnen niet 'binnendoor' gebracht worden. Deze situatie is ook voor de veiligheid (vooral de verkeersveiligheid) niet gunstig. De vrachtwagens blokkeren tijdens het laden en lossen een deel van de weg.

Paragraaf 3.1.2 Strooksgewijze fasering: DGW model 1



Beschrijving model
Als tweede model heeft de projectgroep het model getoetst dat aanvankelijk door DGW was verstrekt. Dit is een driefasenmodel (30-50 woningen per fase). In de eerste fase wordt de gehele strook woningen langs de Valkenweg gesloopt en nieuw gebouwd, in fase 2 gebeurt dat met het middengebied (Spreeuwenweg) en in fase 3 komt de noordoostelijke hoek aan de beurt.

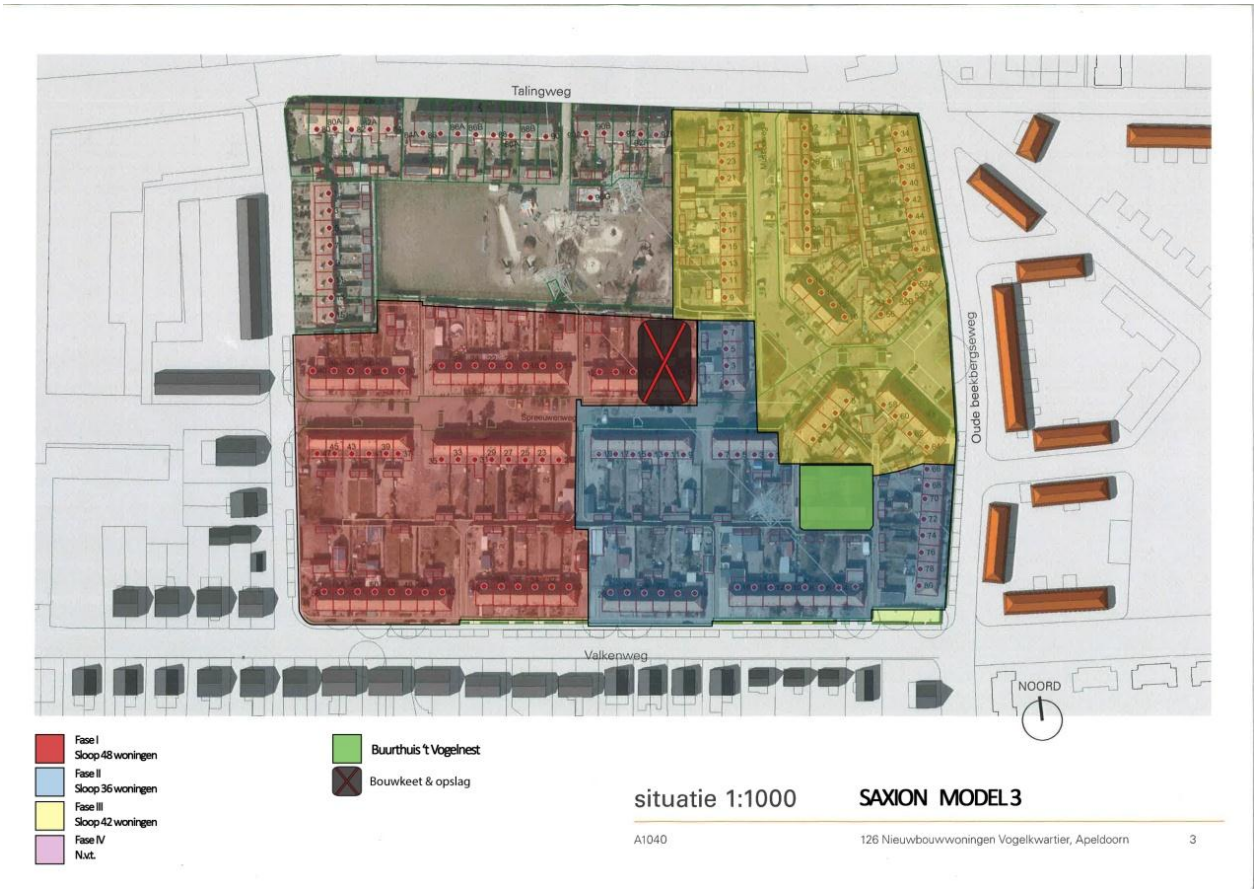
Fysieke aspecten
De woningen aan de Valkenweg worden in één keer gesloopt, en daarom is er tijdens fase 1 nog slechts vanuit één kant sociale controle op deze straat. In fase 1 komen tevens de achterkanten van de nog niet gesloopte woningen aan de Spreeuwenweg bloot te liggen. Hier ontstaat een achterpad met aan één kant woningen en aan de andere kant een sloop-bouwterrein. Bovendien loopt dit pad in een hoek van 90°, hetgeen de overzichtelijkheid beperkt. In fase 2 is voor een deel hetzelfde probleem aanwezig met het achterpad, alleen gaat het dan om het achterpad van de nieuwe woningen die aan de Valkenweg gebouwd zijn. In fase 2 ontstaat in feite een groot binnenterrein waar gesloopt en gebouwd wordt, en waar vrijwel geen direct zicht op is vanuit woningen. Met andere woorden: in dit model ontstaan uit oogpunt van veiligheid *kwetsbare gebieden.*

Sociale aspecten
Het model biedt geen gunstige voorwaarden voor het intact houden van sociale netwerken. De gemiddelde verblijfsduur in een wisselwoning is voor bewoners die een geschikte woning voor ouderen willen relatief lang doordat deze woningen pas in fase 2 worden opgeleverd. Alleen kandidaten die in fase 3 wonen, kunnen meteen doorschuiven naar hun nieuwe woning.

Logistieke aspecten
Logistiek is dit model gunstig, omdat de bouwwerf direct bereikbaar is vanuit de Oude Beekbergerweg en

omdat alle fasen van het project direct grenzen aan de bouwwerf. Bouwmaterialen kunnen op de werf gelost worden en binnendoor naar de woningen worden gebracht.

Paragraaf 3.1.3 Bloksgewijze fasering met centraal bouwterrein (Saxion)



Beschrijving model
Als derde model heeft de projectgroep getracht een alternatief te ontwikkelen, dat gunstiger uitgangspunten voor sociale veiligheid biedt. Daartoe hebben de fasen de vorm van ‘blokken’ in plaats van ‘stroken’.

Fysieke aspecten
De grens van de bouwfasen ligt niet over een achterpad (behalve aan de even zijde van de Spreeuwenweg, omdat daar de achtertuinen grenzen aan de speeltuin) . In een ‘blokken’model worden woningen die een achterpad met elkaar delen tegelijk gebouwd en opgeleverd, waardoor de definitieve situatie (die veilig kan zijn) al meteen bij oplevering aanwezig is. Zo wordt voorkomen dat er kwetsbare gebieden ontstaan.
De bebouwing aan de Valkenweg wordt in twee etappes gesloopt. Daardoor blijft er een hoger niveau van sociale controle behouden voor voorbijgangers op de Valkenweg. En voor bewoners van de woningen aan de zuidzijde van de Valkenweg is het prettiger en veiliger om niet in een groot ‘gat’ te kijken tijdens de sloop van de woningen aan de noordzijde van de Valkenweg.

Sociale aspecten
Wat betreft het intact laten van de sociale netwerken is dit model redelijk gunstig, omdat al in fase 1 een flink aantal voor ouderen geschikte woningen (onder meer de appartementen aan de noordzijde van de Spreeuwenweg) opgeleverd worden. Kandidaten uit fase 2 en 3 kunnen direct naar deze nieuwe woningen verhuizen, zij hoeven niet eerst naar een wisselwoning.
Logistieke aspecten
Qua logistiek is dit model door de opdrachtgever nadelig bevonden. Het bouwterrein ligt centraal waardoor het bij elke fase van verschillende kanten benaderd moet worden. Er komt daardoor meer vrachtverkeer door de omliggende straten, straten die bovendien minder manoevreerruimte bieden.
Bovendien kan het civieltechnische werk (vervanging riolering Spreeuwenweg) niet in één keer worden uitgevoerd. Dit werk zou in dit model moeten worden ‘geknipt’ hetgeen het totale project complexer en mogelijk duurder maakt.

Paragraaf 3.1.4 Bloksgewijze fasering met decentraal bouwterrein (Saxion)



Beschrijving model
Op verzoek van de opdrachtgever (bij de presentatie op 16 december) is het voorgaande model (model 3) door de projectgroep verder ontwikkeld op zodanige wijze dat de logistiek wat betreft bevoorrading van de bouwplaats gunstiger werd: de bouwplaats ligt aan de kant van de Oude Beekbergerweg en kan gedurende alle fasen vanaf deze hoofdroute bereikt worden.

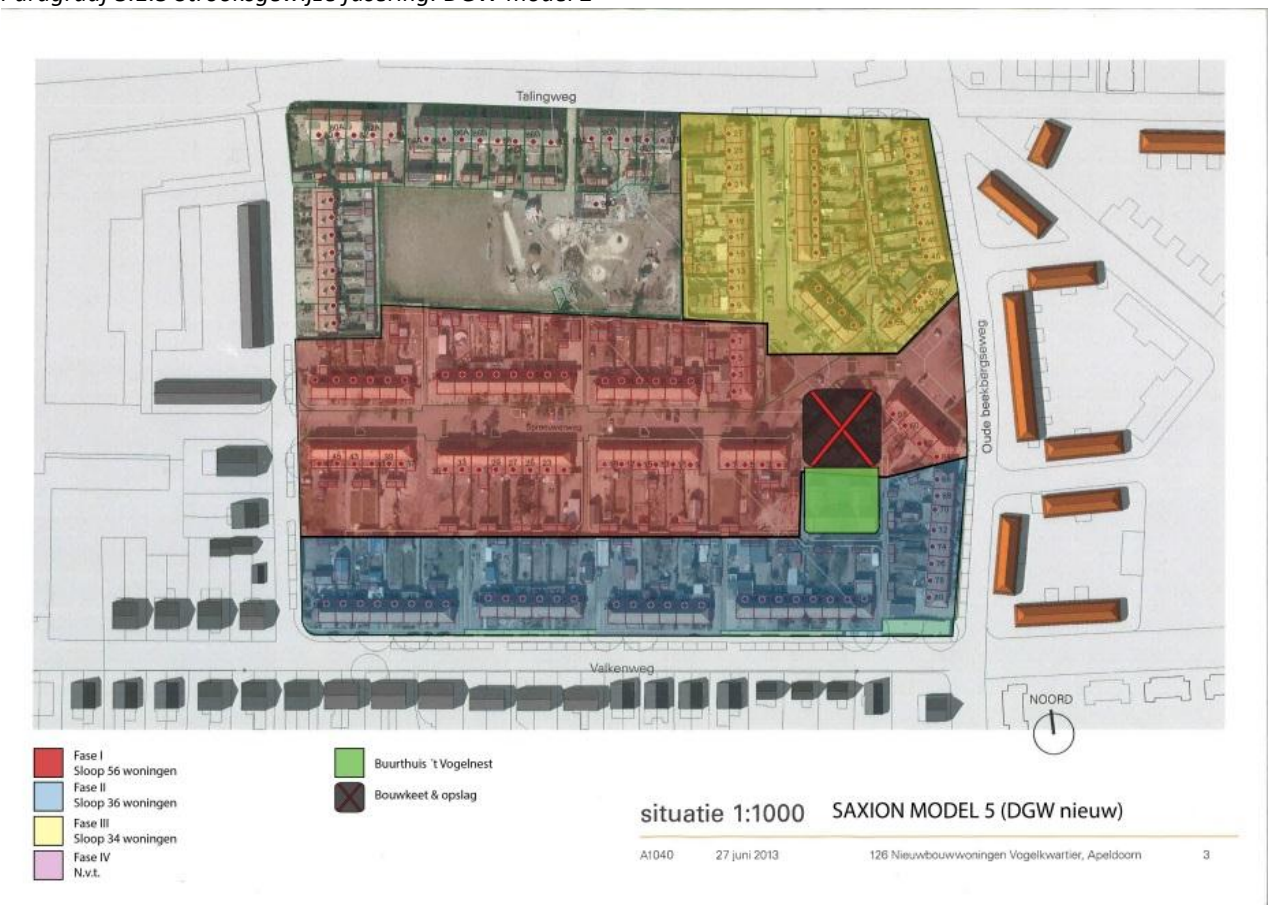
Fysieke aspecten
Dit model scoort gunstig op de fysieke aspecten van sociale veiligheid. Het model gaat (net als in het voorgaande model) uit van 'blokken', waardoor woningen die een achterpad met elkaar delen tegelijk gebouwd en opgeleverd, waardoor de definitieve situatie (die veilig kan zijn) al meteen bij oplevering aanwezig is.
De bebouwing aan de Valkenweg wordt in twee etappes gesloopt. Daardoor blijft er een hoger niveau van sociale controle behouden voor voorbijgangers op de Valkenweg. En voor bewoners van de woningen aan de zuidzijde van de Valkenweg is het prettiger en veiliger om niet in een groot 'gat' te kijken tijdens de sloop van de woningen aan de noordzijde van de Valkenweg.
Buurthuis Het Vogelnest is opgenomen in fase 1. Dit leidt ertoe, dat er al in het begin van het project een prettige en veilige omgeving van het buurthuis aanwezig is en dat er (vanaf de Valkenweg) een route beschikbaar is om het gebouw te bereiken. (Het stedenbouwkundig plan voorziet namelijk in een extra toegangsroute vanaf de Valkenweg, die in de huidige stedenbouwkundige structuur nog niet aanwezig is).
De fasen zijn compact van vorm, waardoor het aantal strekkende meters hekwerk in maximaal 600 meter bedraagt. (hoe minder hekwerk in zicht, des te beter blijft het aanzien van de bebouwing intact).

Sociale aspecten
Het model is niet zo gunstig voor het intact houden van de sociale netwerken, wanneer we letten op het belang van de bewoners die op een voor ouderen geschikte woning aangewezen zijn. In fase 1 worden slechts 6 voor

ouderen geschikte woningen opgeleverd. Vanuit fase 2 kunnen dus maar 6 ouderen direct doorschuiven naar een nieuwe woning. Wanneer fase 2 voltooid is, zijn alle voor ouderen geschikte woningen wel beschikbaar. Dan kunnen de ouderen uit fase 3 direct doorschuiven naar een voor oudere geschikte woning, en ook de mensen die in een wisselwoning zitten kunnen naar een nieuwe woning in fase 2.

Logistieke aspecten
Het model voldoet aan twee van de drie belangrijke logistieke aspecten, namelijk de ligging van de bouwwerf en de directe aansluiting van alle fasen op de bouwwerf . Echter de vernieuwing van de riolering van de Spreeuwenweg levert in dit model een meer complexe opgave op dan in een ´stroken´ model. Dit werk moet in twee fasen worden uitgevoerd. Het blok van 6 woningen dat in fase 1 aan de Spreeuwenweg wordt gerealiseerd, kan nog niet op de nieuwe riolering worden aangesloten, omdat die pas aan het eind van fase 2 wordt gerealiseerd.

Paragraaf 3.1.5 Strooksgewijze fasering: DGW model 2



Beschrijving model
Het vijfde en laatste model is het nieuwe model van DGW, dat verstrekt werd na de presentatie op 16 december 2013. Dit model is qua ruimtelijke opzet vrijwel gelijk aan het eerste DGW-model, maar verschilt in de tijdsplanning: fase 1 en 2 zijn omgedraaid. Alle voor ouderen geschikte woningen komen bij oplevering van fase 1 beschikbaar.

Fysieke aspecten
Door de 'stroken'opzet ontstaat een kwetsbaar gebied aan de achterzijde van de nieuwe woningen aan de Spreeuwenweg (zuidzijde) gedurende de periode dat fase 2 (Valkenweg) gesloopt en gebouwd wordt. Voorts ontstaat mogelijk een kwetsbaar gebied in fase 1 rondom buurthuis Het Vogelnest. In fase 1 is het moeilijk om deze voorziening bereikbaar te houden, omdat de route ingeklemd ligt tussen een sloop-/bouwterrein en de bouwwerf. Er is op dat moment nog geen alternatieve route beschikbaar vanaf de Valkenweg (die mogelijkheid ontstaat pas na voltooiing van fase 2; maar dan is dit alternatief voor veel bewoners al niet meer noodzakelijk, omdat de voorziening dan bereikt kan worden via de vernieuwde Spreeuwenweg).

Sociale aspecten
In dit model is de gemiddelde verblijfsduur voor terugkeerders die naar een wisselwoning moeten relatief kort. Veel bewoners hoeven bovendien niet naar een wisselwoning. Bewoners van fase 2 en 3 kunnen direct doorschuiven naar een net opgeleverde woning in fase 1.

Logistieke aspecten
Logistiek is dit model gunstig, omdat de bouwwerf direct bereikbaar is vanuit de Oude Beekbergerweg en omdat alle fasen van het project direct grenzen aan de bouwwerf. Bouwmaterialen kunnen op de werf gelost worden en binnendoor naar de woningen worden gebracht.

Paragraaf 3.2 Vergelijking, weging en keuze van het faseringsmodel

Aan de analyse van de vijf modellen in het voorgaande hebben wij waarderingen toegekend voor de fysieke, sociale en logistieke aspecten. Daarbij zijn er drie mogelijkheden:

+	Gunstig
+/-	Redelijk gunstig
-/-	Minder gunstig

Tabel: vergelijking faseringsmodellen

	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5
Fysieke aspecten	+/-	-/-	+	+	-/-
Sociale aspecten	-/-	-/-	+	+/-	+
Logistiek	-/-	+	-/-	+/-	+

De tabel laat het volgende zien:

- Model 1 scoort op geen enkel type aspect gunstig; dit model kan verder buiten beschouwing gelaten worden.
- Model 2 scoort slechts op één type aspect gunstig, de logistiek. Dit model was door DGW zelf al verworpen, en kan dus verder buiten beschouwing gelaten worden.
- Model 3 is uit oogpunt van sociale veiligheid gunstig (zowel de fysieke als de sociale aspecten scoren een plus), maar het model kent logistieke risico's en beperkingen.
- Model 4 en 5 zijn in het geheel gezien ongeveer gelijkwaardig.
  Keuze voor model 4 betekent dat men kiest voor een sociaal veilig model, maar dat men daarbij een meer complexe logistiek van de civieltechnische werken moet accepteren.
  Keuze voor model 5 betekent dat men het ontstaan van kwetsbare gebieden uit oogpunt van de sociale veiligheid accepteert, die wellicht -ook naar het treffen van maatregelen- niet geheel naar tevredenheid kunnen worden opgelost.

De opdrachtgever heeft bij de keuze van het faseringsmodel het intact laten van de sociale netwerken en de logistiek zwaar laten wegen. Dit leidde tot een keuze voor model 5.
Met het gegeven dat er in fysiek opzicht een aantal kwetsbare gebieden bestaat in het gekozen faseringsmodel is in de volgende hoofdstukken rekening gehouden. De voorstellen van de projectgroep voor flankerende maatregelen komen mede tegemoet aan het verkleinen van de kans op problemen in deze kwetsbare gebieden.

Hoofdstuk 4 Flankerende maatregelen

Paragraaf 4.1 Sociale karakteristiek van de buurt

Paragraaf 4.1.1 Vooraf

Om in beeld te krijgen welke flankerende maatregelen kunnen worden gekoppeld aan de aanpak van het sloop-nieuwbouwproject en hoe bewoners daar het best bij kunnen worden betrokken gebruiken we de gegevens uit de bewonersinterviews en de interviews met experts op het gebied van de sociale cohesie (de wijkagent en de beheerder van het buurthuis).
Er zijn in de westelijke Vogelbuurt 19 bewoners geïnterviewd. Vooraf hadden wij via de opdrachtgever een lijst van bewoners verkregen, waaruit wij de adressen konden selecteren van de bewoners die willen terugkeren in de buurt. Er hebben aangebeld bij deze adressen en, indien men open deed, gevraagd of men aan een interview mee wilde werken.
De populatie van de geïnterviewden was als volgt samengesteld:

Geslacht	6 mannen, 13 vrouwen
Woonduur	1 - 58 jaar; mediane woonduur = 23 jaar
Samenstelling huishouden	5 alleenstaand 6 echtparen 6 gezinnen met 1 kind 2 gezinnen met 2-3 kinderen

Hieronder presenteren we de resultaten van de interviews, waarbij we de indeling van Kearns & Forrest (zie paragraaf 2.2.2) aangehouden; van de vijf hoofdgroepen van sociale aspecten die deze auteurs onderscheiden, zijn er drie van toepassing.

Paragraaf 4.1.2 resultaten bewonersinterviews westelijke Vogelbuurt

Gemeenschappelijke waarden en normen
Bewoners zijn verdeeld over de vraag, of er onder de buurtbewoners eensgezindheid is over de normen en waarden in de omgang met elkaar en met de woonomgeving. De helft zegt hierop' ja', de andere helft zegt 'nee'.
Een graadmeter voor de gemeenschappelijkheid in waarden en normen is de gewoonte om elkaar al dan niet op straat te groeten. Deze indicator blijkt positief te scoren: alle geïnterviewden geven aan dat zij buurtbewoners op straat groeten en dat zij ook teruggegroet worden. Men geeft aan dat buurtbewoners in het algemeen vriendelijk en beleefd met elkaar omgaan.
De bewoners die er al langere tijd wonen vormen min of meer één groep, er zijn geen ‘kliekjes’ of subgroepjes die het onderling niet met elkaar kunnen vinden. Dit geldt niet voor de nieuwkomers, zij vallen buiten de groep. Zij hebben hun tijdelijk huurcontract en doen op dit moment nog geen moeite om bij de groep te gaan horen. Verschillende geïnterviewden signaleren dat de gemeenschappelijkheid afneemt, omdat er een nieuwe instroom van (vaak tijdelijke) bewoners op gang is gekomen. De nieuwe bewoners laten zich vaak weinig aan de waarden en normen gelegen liggen, die (stilzwijgend) tussen bewoners zijn afgesproken.

Sociale orde en controle
De geïnterviewden is gevraagd of zij overlast ondervinden van buurtbewoners. Hierop zeggen 11 mensen 'ja' en acht mensen 'nee'. De overlast bestaat bijvoorbeeld uit geluidsoverlast, vervuiling en verwaarlozing van de tuin. Sommigen geven aan dat de overlast toeneemt, omdat er steeds meer mensen met een tijdelijk huurcontract in de buurt komen wonen, en deze groep mensen meer de neiging heeft om de tuin te verwaarlozen dan de vaste groep bewoners. Deze overlast werkt ondermijnend op de sociale cohesie, mensen keren zich van elkaar af wanneer zij overlast van elkaar ondervinden.
Een deel van de overlast komt niet uit de eigen buurt, maar uit de oostelijke Vogelbuurt. Dit betreft dan jongeren, die op plekken gaan ‘hangen’ en daarbij soms overlast veroorzaken in de vorm van geluid, vervuiling of vernielingen.

De meeste geïnterviewden (12) zijn bereid om hun buurtbewoners aan te spreken op overlastgevend gedrag. Enkele geïnterviewden zeggen wel hier terughoudender in te zijn geworden omdat zij soms geïntimideerd worden. Men meldt de overlast en kleine incidenten lang niet altijd bij instanties zoals de politie. Dit wordt door veel mensen in de buurt beschouwd als 'verraad'.

Sociale netwerken en sociaal kapitaal.
Ongeveer de helft van de geïnterviewden heeft regelmatig contact met directe buren en met andere mensen uit de straat. Buiten de eigen straat (maar binnen de eigen buurt) is dat ongeveer een derde.
Het sociale netwerk is aanwezig, maar niet sterk. Dit laatste blijkt ook uit het zwak ontwikkelde verenigingsleven. Slechts drie respondenten zijn lid van een buurt-of wijkvereniging.
Het buurthuis wordt door 12 respondenten (heel) belangrijk gevonden, maar wanneer men naar het feitelijke bezoek ervan kijkt, is het buurthuis niet zo belangrijk. Slechts vier respondenten doen regelmatig mee aan activiteiten die in het buurthuis worden georganiseerd. Sommigen kennen het buurthuis alleen van de voorlichtingsavonden die DGW organiseert over de sloop-en nieuwbouwplannen van de buurt.

Paragraaf 4.1.3 Mening experts over de sociale karakteristieken van de westelijke Vogelbuurt

De experts op het gebied van sociale cohesie (de wijkagent en de beheerder van Het Vogelnest) bevestigen de bevindingen uit de bewonersinterviews. Zij benadrukken de verschillen in de sociale karakteristiek van de westelijke en de oostelijke Vogelbuurt. De Oude Beekbergerweg, die de beide buurten van elkaar scheidt, wordt door de experts aangeduid als 'Berlijnse muur'. De westelijke Vogelbuurt is rustiger en vormt meer een sociale eenheid. In de oostelijke Vogelbuurt is meer verdeeldheid en zijn er ook subgroepen aanwezig die een criminele inslag hebben. Dit heeft ook zijn uitstraling naar de westelijke Vogelbuurt; die buurt heeft daaronder te lijden.
De experts geven aan dat de functie van het buurthuis komende jaren versterkt kan worden door nieuw gemeentelijk beleid. Dit beleid is erop gericht, bewoners te stimuleren om zelf (meer) activiteiten te organiseren in het buurthuis, mede gericht op het verlenen van zorg aan elkaar. Dit gegeven kan aangegrepen worden om de sociale netwerken in de westelijke Vogelbuurt te versterken.

Paragraaf 4.1.4 resultaten routekeuze-onderzoek bewoners oostelijke Vogelbuurt

Er is een beperkt onderzoek gehouden onder bewoners van de Oostelijke vogelbuurt. Dit spitste zich toe op de routekeuze naar het winkelcentrum. Het onderzoek bestond uit een interview met twee vertegenwoordigers van de bewonerscommissie van de buurt.
Bewoners van de oostelijke Vogelbuurt blijken hoofdzakelijk de Talingweg te gebruiken om naar het winkelcentrum aan de Adelaarsweg te gaan. De Talingweg is de straat die aan de noordzijde van de westelijke Vogelbuurt langs loopt. Aan de overkant ligt een terrein met hoogspanningsinstallaties, dat met een hek afgescheiden wordt van de straat.
De voorkeur voor de Talingweg wordt hoofdzakelijk ingegeven door de structuur van de oostelijke Vogelbuurt. Te voet en per fiets fungeert de diagonaal door de buurt, de Leeuwerikweg, als een verzamelroute. Deze route komt uit op het kruispunt van de Talingweg en de Oude Beekbergerweg. Het ligt daarom voor de hand om de Talingweg verder te volgen als men naar het winkelcentrum moet.
Bij gebruik van de auto is de route anders. Er zijn twee straten waarlangs men aan de noordkant de buurt kan verlaten, de Korhoenweg en de Gruttoweg. Deze straten komen ook op de Talingweg uit.
Bewoners die aan de zuidkant van de oostelijke Vogelbuurt wonen, hebben de Valkenweg als alternatieve route. Deze wordt echter minder gebruikt, ook omdat deze route minder centraal in het winkelcentrum uitkomt.
De derde route die eventueel mogelijk is om vanuit de oostelijke Vogelbuurt te voet en per fiets naar het winkelcentrum te gaan, verloopt dwars door de westelijke Vogelbuurt: de Spreeuwenweg. Bewoners van de oostelijke Vogelbuurt geven echter aan dat ik geen prettige route is, vanwege de obstakels in de weg (bloembakken waar men omheen moet lopen of rijden) en vanwege tegemoetkomende auto's waarvoor men opzij moet gaan.
Op de kwaliteit van de Talingweg als looproute heeft men op dit moment geen aanmerkingen. Men geeft aan dat het hier “gezellig lopen” is, ook omdat je buurtbewoners tegenkomt die dezelfde route afleggen. De stoep aan de zuidkant, langs de huizen vindt men het prettigst lopen. Aan de noordkant, langs het parkje van de

hoogspanningsinstallatie, ligt veel hondenpoep; deze stoep wordt als uitlaatplaats gebruikt door hondenbezitters.
Wat betreft de situatie bij donker: men vindt de openbare verlichting op de Talingweg op dit moment voldoende.

Paragraaf 4.2 Overzicht maatregelen en wettelijk kader

In paragraaf 2.1 zijn de risico's op het gebied van veiligheid en leefbaarheid benoemd. Per risico doen wij een voorstel voor flankerende maatregelen. Deze zijn in principe op elk faseringsmodel toe te passen, dus ook op het gekozen model, het ´stroken´model van DGW (zie paragraaf 3.2).
De maatregelen zijn gebaseerd op de informatie uit de onderzochte referentieprojecten (zie bijlage 1 voor gegevens over deze projecten en over de geïnterviewde experts) en op literatuur.
Tabel: voorstel pakket flankerende maatregelen
(afkortingen tussen haakjes verwijzen naar toelichting in volgende paragrafen)

Risico	Flankerende maatregelen
Inbraak en diefstal	Stimuleren melding van verdachte situaties door omwonenden (SN) extra bewakingsrondes lopen na melding verdachte situatie plaatsen van camerabewaking (F) verlichting van de bouwplaats (F) metalen en andere waardevolle materialen snel verwijderen ontoegankelijk maken van leegstaande woningen
Vandalisme	schade aan hekwerken direct na ontdekking herstellen ingegooide ramen van te slopen woningen direct met plaatwerk dichtmaken
Veiligheidsbeleving	overzicht creëren op tijdelijke (voetgangers)routes, verlichting aanbrengen (F) leegstand van te slopen woningen voorkomen door tijdelijke bewoning leegstand van te slopen woningen maskeren (gordijnen laten hangen) kunsttoepassingen aanbrengen op schuttingen en gevelplaten(IB) verlichten en begaanbaar houden voetgangersroutes (F) sociaal netwerk verstevigen o.a. via het buurthuis (SN) bewoners betrekken bij het sloop- en bouwproces (SN) nieuwe bewoners vertrouwd maken met omgangsregels (SO)
Geluidhinder	afspraken met aannemers over werktijden afspraken met aannemers over radiovolume op de bouwplaats zorgvuldig afsluiten van nog niet gesloopte woningen na werktijd
Stofhinder	nathouden van het sloopwerk schoonmaakbeurt voor ramen en auto's van omwonenden aanbieden
Asbest	Asbesthoudende materialen zo snel mogelijk uit sloopwoningen verwijderen
Brand en brandstichting	Ontoegankelijk maken van de bouwplaats en te slopen woningen gas, water en elektra direct na vertrek bewoner af laten sluiten
Letsel	BLVC plan opstellen conform model gemeente Amsterdam regelmatige inspectie van de omgeving van de bouwplaats (SO) obstakels en vuil in omgeving bouwplaats direct na ontdekking verwijderen

De maatregelen ter voorkoming van inbraak en diefstal zijn gebaseerd op het drieslagmodel van Cornish en Clarke (Wortley en Mazerole, 2007). Volgens dit model kan men de kans op inbraak en diefstal op drie manieren beperken: door de pakkans te verhogen, door de benodigde inspanning voor de dader te vergroten en door de kans op buit te verkleinen. Een combinatie van maatregelen die op alle drie deze fronten werken is vaak het meest effectief.
Voor een aantal in het voorgaande genoemde risico's is er voor het treffen van maatregelen een wettelijk kader. Het Bouwbesluit 2012, hoofdstuk 8, 'bouw- en sloopwerkzaamheden', vormt het vertrekpunt. Het

Bouwbesluit geeft regels voor het voorkomen van letsel aan omwonenden en passanten van de bouwplaats (artikel 8.2 en 8.3), geluid en trilling (artikel 8.4 en 8.5) en stof (artikel 8.6). Voor het voorkomen van het asbestrisico geeft het Bouwbesluit regels in artikel 1.26 en 8.9, daarnaast is er de verplichte asbestinventarisatie conform artikel 3 lid 1 van het Asbestverwijderingsbesluit 2005 (Ministerie VROM, 2005). De wettelijke bepalingen vormen de minimale inspanning. Bij kleinschalige projecten zal het vaak nodig zijn om verder te gaan en kan men aanvullend bronnen raadplegen die geen wettelijke status hebben, bijvoorbeeld voor het beperken van stofhinder (Van Gijn, 2004). Ter voorkoming van letsel aan omwonenden en passanten kan men verder en breder gaan dan het wettelijk noodzakelijke 'veiligheidsplan' dat vereist is conform artikel 8.3 van het bouwbesluit 2012; dit kan bijvoorbeeld door een BLVC-plan op te stellen naar het model van de gemeente Amsterdam (zie ook paragraaf 2.2.1).
De opdrachtgever zelf heeft in de communicatie naar bewoners recentelijk ook aandacht besteed aan veiligheidsaspecten. In het sociaal plan, dat aan de bewoners is verstrekt op een informatieavond plaatsvond op 17 februari 2014, wordt bijvoorbeeld gesproken over de inzet van de wijkagent en de buurtbeheerder om de situatie veilig te helpen houden (De Goede Woning, 2014).

Paragraaf 4.3 Uitwerking maatregelen fysieke aspecten

In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat het gekozen faseringsmodel een aantal kwetsbare gebieden kent onder meer aan de *achterkant van woningen* aan de Valkenweg/Spreeuwenweg en in de *routes naar het buurthuis*.
Advies: geef de achterpaden (ook in tijdelijke situaties) een breedte van 2 meter. Dat is breed genoeg om overzicht te creëren maar ook weer niet zo breed dat ze gebruikt kunnen gaan worden om te gaan laden en lossen met auto's. Obstakels en overtollig groen dat uit tuinen en over schuttingen heen groeit zoveel mogelijk verwijderen. Verlichting aanbrengen alsof het een doorgaande en permanente voetgangersroute betreft. Parkeerterrein op het binnenterrein tussen Valkenweg en Spreeuwenweg pas aanleggen als de woningen in fase 2 opgeleverd zijn (zie verder bijlage 3).

Tijdens fase 1 ontstaan er waarschijnlijk tijdelijke (voetgangers) routes langs de bouwwerf. Aan de zuidkant om het buurthuis bereikbaar te houden, aan de noordkant van de woningen aan de Mussenweg bereikbaar te houden en te zorgen dat de Mussenweg vanaf de Talingweg geen doodlopende straat wordt.
Advies: maak deze tijdelijke routes 3-5 meter breed. Voor het overige gelden dezelfde eisen ten aanzien van het overzicht en de verlichting als hierboven weergegeven bij de (tijdelijke) routes aan de achterzijde van woningen.

Het verlichten en van camerabewaking voorzien van een bouwplaats is een vak apart. Er zijn bedrijven die hiervoor kant-en-klare, mobiele installaties leveren waar zowel camerabewaking als de verlichting in zit. Verlichting van bouwplaatsen is in veel situaties te fel, waardoor lichthinder in woningen en verblindingseffecten op straat ontstaan. Gelijkmatigheid van verlichting is belangrijk; bij een inspectie moet men vanuit een centraal punt, bijvoorbeeld de toegangspoort, de gehele bouwplaats kunnen overzien. Er is speciale groene verlichting beschikbaar die een relatief hoge lichtopbrengst paart aan een geringe hinder voor omwonenden.
Advies: neem in de instructie aan de hoofdaannemer eisen op ten aanzien van de verlichting van de bouwplaats, die een snelle inspectie van het hele terrein bij duister mogelijk maakt en schrijf voor dat de gekozen verlichting geen hinder en geen verblindingseffecten mag veroorzaken.

Voor de fysieke aspecten is een integrale benadering wenselijk, dat wil zeggen: alle maatregelen opnemen in één plan zodat de samenhang zichtbaar wordt. Het standaard format van een BLVC plan zoals men dat in de gemeente Amsterdam hanteert biedt waarborgen voor een dergelijke integrale benadering.
Advies: laat de aannemer als verlengstuk van het veiligheidsplan waartoe het bouwbesluit hem verplicht, een BLVC plan opstellen volgens het standaard format van de gemeente Amsterdam, en zie erop toe dat hij daarin alle relevante aspecten met betrekking tot inbraakpreventie en veiligheidsbeleving tot zijn recht laat komen. Vraag hem om de maatregelen die hij gaat treffen per fase aan te geven op een gedetailleerde kaart (schaal 1:200-500) en om deze tekening voor de start van de betreffende fase aan omwonenden voor te leggen.

De Talingweg is een belangrijke route voor bewoners van complex 14 (de oostelijke Vogelbuurt). Deze bewoners gebruiken wanneer zij lopend naar het winkelcentrum aan de Adelaarsweg gaan liefst de stoep aan de zuidzijde. In fase 3, wanneer de noordoostelijke hoek van complex 10 gesloopt wordt, zal mogelijk de stoep aan de zuidkant van de Talingweg niet meer beschikbaar zijn als looproute, omdat deze ruimte dan bij het sloop-en bouwterrein getrokken moet worden. In die situatie moet de stoep aan de noordkant een goed alternatief kunnen vormen om naar het winkelcentrum te lopen.
Advies: ga bijtijds (dat wil zeggen ruim vóór de start) van fase 3 na of er op de stoep aan de zuidzijde van de Talingweg voldoende loopruimte (richtlijn: 1,5 meter) overblijft na plaatsing van het hek rondom het sloop-/bouwterrein. Indien deze loopruimte te krap wordt of geheel verdwijnt, ga dan na of tijdelijke fysieke aanpassingen van de stoep aan de noordzijde van de Talingweg nodig zijn om alsnog voldoende loopruimte te kunnen bieden.

Paragraaf 4.4 Uitwerking maatregelen sociale aspecten

Sociale orde (SO)
Regelmatige inspectie van de bouwplaats. De Goede Woning heeft in het Sociaal Plan (DGW, 2014) al aangegeven dat de buurtbeheerder die de westelijke Vogelbuurt in portefeuille heeft, beschikbaar is om onregelmatigheden (bijvoorbeeld rondslingerende obstakels of illegale stort) aan te melden. Dit is een reactieve werkwijze welke op zich nuttig is, maar die aangevuld kan worden met een pro-actieve werkwijze. Dat kan in de vorm van regelmatige inspecties, die zich mede zullen richten op de kwetsbare plekken, zoals tijdelijke voetgangersroutes en achterpaden waar maar van één kant zicht op is.
Advies: maak tijdens fase 1 op een vaste tijd wekelijks een ronde, waarbij de buurtbeheerder de route en de aandachtspunten bepaalt in overleg met bewoners die bereid zijn hierover mee te denken en wellicht ook zo af en toe mee te lopen in de inspectieronde.

Er zullen komende tijd steeds huizen bewoond zijn door bewoners met een tijdelijk huurcontract. De helft van de bewoners vertrekt geleidelijk aan definitief uit de buurt, hun plaats kan worden ingenomen door een terugkeerder die de vrijgekomen woning als wisselwoning krijgt, maar ook door iemand van buiten die niets met de buurt heeft. Wanneer de verwachte duur van het tijdelijke contract een bepaalde tijdsduur overschrijdt, bijvoorbeeld zes maanden, kan het al de moeite zijn om te proberen nieuwkomers meer in de buurt te doen integreren. Het gaat erom dat men de nieuwe bewoners meteen bij de start al vertrouwd maakt met regels en afspraken over de manier waarop men met elkaar en de omgeving omgaat.
Advies: ontwerp in overleg met de bewonersvertegenwoordiging een compacte set helder gestelde regels en afspraken over de manier waarop men met elkaar en de omgeving omgaat, en benut het moment van de sleuteluitreiking om de nieuwe bewoner in een persoonlijk gesprek vertrouwd te maken met deze regels en afspraken. Reik de sleutel niet uit op kantoor, maar maak een afspraak bij de woning, zodat je de zaken kunt aanwijzen waar de regels om draaien. Informeer bij die gelegenheid tevens de buren aan weerszijden dat er weer een nieuwe bewoner in de woning naast hun zit (door bijvoorbeeld een kaartje met een standaardtekst, voorzien van het DGW logo, in de brievenbus te doen).

Sociale netwerken (SN)
Slopen en bouwen is zeker niet alleen maar negatief; bewoners beleven de bouwactiviteit veelal juist positief en zijn graag betrokken bij de voortgang van de realisatie. Dat zal zich meestal uiten door af en toe bij de bouwplaats te gaan kijken en een praatje te maken met de uitvoerder, maar een deel van de bewoners zal wellicht meer structureel betrokken willen worden en willen participeren in een periodiek overleg met de opdrachtgever en de aannemer.
Advies: ga enkele maanden vóór de start van fase 1 na (bijvoorbeeld door een oproep in een bewonersbrief op te nemen) of er animo is onder bewoners om deel te nemen in een klankbordgroep, die elke 4-6 weken bijeenkomt. Evalueer na afloop van fase 1 of de klankbordgroep in een behoefte heeft voorzien en beslis om deze werkwijze in de volgende fasen al dan niet door te zetten.

Om een positieve beleving van het bouwproces te bevorderen kan men samen de mijlpalen vieren, bijvoorbeeld het bereiken van het hoogste punt van een bouwwerk (‘pannenbier’). Op dit soort momenten kan men de wereld van bewoners, aannemers en opdrachtgevers bij elkaar brengen. Aan de oplevering van de woningen kan men ook een feestelijke tint geven, echter op dat moment hebben bewoners het druk met verhuizen en inrichten, dan staat een hoofd misschien minder naar een feestje.
Advies: organiseer in elke fase minimaal één keer een feestelijke bijeenkomst, bijvoorbeeld bij het bereiken van het hoogste punt van het laatst gebouwde blok in die fase. Nodig alle buurtbewoners uit om erbij te zijn, stuur ook een uitnodiging naar terugkeerders die op dat moment in een wisselwoning buiten de buurt zitten.

Het buurthuis kan een belangrijker functie krijgen door uitbreiding van gemeentelijke taken bijvoorbeeld op het gebied van zorg. Dit gegeven kan de betrokkenheid bij de buurt helpen versterken. Wanneer bewoners meer in het buurthuis komen, vertellen zij elkaar ook meer over zaken die een in de omgeving zijn opgevallen. Zij komen dan samen op het idee om bijvoorbeeld kapot gereden bestrating of een scheefgezakte lantaarnpaal te melden bij instanties of bij de aannemer. Zo blijven er minder zaken liggen en wordt het risico op overlast en ongelukken verkleind. Voor een deel van de bewoners, met name ouderen, is het persoonlijke aandacht nodig. Het kan heel ingrijpend en emotioneel zijn voor mensen wanneer hun huis gesloopt wordt en zij tijdelijk ergens

anders heen moeten (Steingoed Advies, 2011). Het buurthuis kan een rol spelen om mensen gerust te stellen, bijvoorbeeld door een vast wekelijks spreekuur in te stellen waar mensen met vragen naar toe kunnen, of door een vaste wekelijkse koffie ochtend in te stellen waar behalve buurtbewoners ook de mensen die op dat moment in een wisselwoning buiten de buurt zitten naartoe kunnen komen, zodat deze groep zich bij de buurt betrokken kan blijven voelen.
Advies: houd nauw contact met de gemeentelijke medewerkers die het nieuwe beleid op poten moeten zetten en met de beheerder van het buurthuis over op handen zijnde uitbreiding van activiteiten en zorgaanbod; stimuleer een vlotte overgang naar de nieuwe situatie waar mogelijk door informatie te geven over de specifieke behoeften van de bewoners (vooral de ouderen) in de buurt, help mee bekendheid te geven aan de nieuwe activiteiten door deze te noemen op voorlichtingsbijeenkomsten en in bewonersbrieven; bekijk of er behoefte is aan een vaste wekelijkse ontmoetings- en voorlichtingsmoment (koffie ochtend, verhuisspreekuur).

Identiteit en binding met de omgeving (IB)
Aanvullend op de in het voorgaande uitgewerkte fysieke en sociale maatregelen, kunnen activiteiten en objecten op het gebied van kunst en cultuur worden ingezet als flankerende maatregel om de leefbaarheid op peil te houden. Een voorbeeld is het laten beschilderen van de gevel laten van dichtgetimmerde woningen. Men kan lokale kunstenaars uitnodigen of een prijsvraag uitschrijven om een ontwerp te maken, en het winnende ontwerp laten uitvoeren. Bewoners van de omliggende woningen kunnen de jury vormen die de ontwerpen beoordeelt.
Advies: overweeg om woningen op beeldbepalende plekken (langs de doorgaande straten, zoals de Oude Beekbergerweg en de Talingweg) die niet meer inzetbaar zijn als wisselwoning of voor tijdelijke verhuur, dicht te timmeren en aan te laten pakken door kunstenaars.

In de buurt kunnen nog objecten van cultuurhistorische waarde aanwezig zijn, zoals een gevelsteen of een inrichtingselement in de openbare ruimte. Het bewaren en inpassen in het nieuwe plan van dit soort objecten kan de acceptatie van de sloop en de aantrekkelijkheid van de nieuwe buurt vergroten. De huidige bewoners van de buurt kunnen het beste aangeven of dit soort elementen er zijn en waar deze eventueel in het nieuwe plan terug zouden kunnen komen.
Advies: maak enkele maanden voor de start van fase 1 met een groepje betrokken buurtbewoners (of met de leden van de klankbordgroep, mocht die op dat moment al ingesteld zijn) een ronde door de buurt om te inventariseren of er objecten aanwezig zijn die de moeite van het bewaren waard zijn, en laat hen voorstellen doen voor de plaatsen waar deze objecten in het nieuwe plan terug kunnen komen.


Buurthuis Het Vogelnest aan de Mussenweg


Kunsttoepassing bij sloopwoningen in Hengelo

Paragraaf 4.5 Communicatie naar bewoners

Bij de adviezen in de vorige paragraaf is al aandacht besteed aan het vergroten van de betrokkenheid van bewoners. Het gaat dan vooral om de groep die een actieve rol wil spelen. Een ander deel van de bewoners zal liever geen actieve rol willen spelen, maar deze mensen willen wél net zo goed op de hoogte zijn als alle anderen. Ook uit de interviews met experts van andere corporaties bleek dat de nieuwsvoorziening een cruciale factor is. Zolang er bij bewoners nog emotie ‘in de lucht hangt’, kan men de informatie het beste via een bewonersbijeenkomst overbrengen. Dan heeft de boodschapper letterlijk en figuurlijk een gezicht, kan de boodschap waar nodig nader worden uitgelegd, en vinden emoties een uitlaatklep. Is de emotie uit de lucht,

dan kan men op zakelijke voet met elkaar verder, en kan de communicatie schriftelijk plaatsvinden, met behulp van bewonersbrieven. Informatiebijeenkomsten zijn dan niet meer nodig.
Vóór de start van fase 1 zal DGW de bewonersbrieven moeten verzorgen, daarna kan het aan de aannemer worden overgelaten. Van belang is om duidelijke en harde afspraken te maken met de aannemer over zaken die hij moet melden via een bewonersbrief en over de minimale termijn die hij moet hanteren tussen de informatieverstrekking en de uitvoering van het betreffende werk. Bijvoorbeeld: langer dan 2 uur 's avonds doorwerken of werken in het weekend altijd melden, en minimaal 3 dagen van tevoren.

Paragraaf 4.5 Rolverdeling bij het treffen van maatregelen

Het overgrote deel van de maatregelen die genoemd zijn in de tabel in paragraaf 4.2 kan de opdrachtgever via de overeenkomst van aanneming neerleggen bij de hoofdaannemer. Daarmee staat het op papier, maar is het nog niet automatisch praktijk. Daarvoor is het nodig dat de opdrachtgever de overeenkomst in detail door spreekt met de aannemer en daarbij ook aandacht schenkt aan het belang van leefbaarheid en veiligheid. Het zwakke punt in de praktijk, zo blijkt ook uit de interviews met experts bij andere corporaties, is de overdracht van de afspraken van de hoofdaannemers naar de onderaannemers en nevenaannemers. Wanneer bijvoorbeeld de sloop aannemer als onderaannemer van de hoofdaannemer werkt, moet de hoofdaannemer de afspraken ten aanzien van bijvoorbeeld het afsluiten van het sloopterrein en het nathouden van het sloopwerk in detail met de sloop aannemer doornemen en hier ook actief controle op uitoefenen. Ook de opdrachtgever heeft daar een rol in. Hij moet liefst dagelijks, maar ten minste enkele malen bij week tijdens werktijd zijn neus laten zien en zich daar rekenschap van geven dat er volgens de afspraken wordt gewerkt. Stuit hij op serieuze misstanden, dan moet hij niet wachten tot de volgende bouwvergadering, maar direct in gesprek gaan met de uitvoerder en/of de projectleider van de hoofdaannemer. Het helpt wanneer de opdrachtgever zelf ook bijdraagt aan de flankerende maatregelen, bijvoorbeeld de maatregelen op sociaal gebied, en dit laat merken naar de aannemer. Daarmee straalt hij uit: *we maken het veilig, en dat doen we samen*.
De opdrachtgever is de spil in het proces om het maatregelenpakket op te stellen en te implementeren. Zijn voornaamste partner daarbij is de hoofdaannemer, maar daarnaast moet hij ook samenwerken met instanties zoals de politie en het welzijnswerk, en uiteraard met de betrokken bewoners.

Hoofdstuk 5: Conclusies en aanbevelingen op hoofdlijnen

Paragraaf 5.1 Conclusies

Conclusie 1: er zijn zowel fysieke als sociale factoren van invloed op de leefbaarheid en veiligheid in een kleinschalig sloop-/nieuwbouwproject. De fysieke als factoren zijn onder te brengen in vier hoofdgroepen: zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid. De sociale factoren zijn onder te brengen in drie hoofdgroepen: sociale orde en controle, sociale netwerken, en identiteit en binding met de omgeving. Deze zeven hoofdgroepen zijn te concretiseren in meetbare aspecten, die in een checklist kunnen worden ondergebracht. Met behulp van deze checklist kunnen de fysieke factoren van verschillende faseringsmodellen worden getoetst.

Conclusie 2: faseringsmodellen waarin de te slopen bebouwing is geclusterd in *blokken* scoren beter op fysieke aspecten van veiligheid dan faseringsmodellen waarin de te slopen bebouwing is geclusterd in *stroken*. Bij een strokenmodel loopt de grens tussen twee fasen over het achterpad. Daardoor ontstaat tijdens de sloop en bouw van beide betrokken fasen ter hoogte van het achterpad een kwetsbaar gebied (er zijn in dit gebied weinig tot geen mogelijkheden voor sociale controle). In dit soort gebieden zijn flankerende maatregelen extra hard nodig om de veiligheid en leefbaarheid borgen.

Conclusie 3: er zijn bij een kleinschalig sloop-/nieuwbouwproject tal van risico's op het gebied van veiligheid en leefbaarheid. Inbraak en diefstal, vooral van metalen uit sloopwoningen, vormen het belangrijkste risico. Andere risico's zijn vandalisme, brandstichting, overlast van geluid en stof, gezondheidsrisico door asbest, en letselschade. In samenhang met de voorgaande, concrete risico's, bestaat het meer abstracte risico ‘onveiligheidsbeleving’. De leefbaarheid kan onder druk komen te staan doordat bewoners zich onveilig voelen in het gebied.

Conclusie 4: voor alle in de voorgaande conclusie genoemde risico's, zijn flankerende maatregelen denkbaar die de risico's tot een aanvaardbaar niveau kunnen terugbrengen. Daarvoor is het nodig dat er een pakket van maatregelen wordt gekozen, zodat problemen op een breed front tegemoet worden getreden. Maatregelen lopen uiteen van het regelmatig uitvoeren van inspectierondes tot aan het aanbrengen van gevelschilderingen op sloopwoningen.

Conclusie 5: de opdrachtgever kan de uitvoering van veel van de maatregelen neerleggen (en contractueel vastleggen) bij de hoofdaannemer, maar zal een deel van de maatregelen zelf moeten uitvoeren, hij zal actief controle uit moeten oefenen op de correcte uitvoering van de afspraken door de hoofdaannemer, en hij zal de spil moeten zijn in het organiseren van de samenwerking tussen de partijen die betrokken zijn bij de uitvoering van de flankerende maatregelen, zoals de politie, het welzijnswerk en de bewonersvertegenwoordiging.

Paragraaf 5.2 Aanbevelingen

- Bespreek intern het voorgestelde pakket van flankerende maatregelen. Misschien zijn bepaalde maatregelen minder aantrekkelijk, moeilijk uitvoerbaar of kostbaar in verhouding tot andere maatregelen. Stel zelf een pakket van haalbare en aantrekkelijke maatregelen vast, en let daarbij op het behoud van het principe van de ‘brede mix’, dat wil zeggen aanpak van de verwachte risico's op een breed front.
- Kies uit de maatregelen die voornamelijk op de weg van de opdrachtgever zelf liggen (sociaal netwerk verstevigen, bewoners betrekken bij het sloop- en bouwproces, nieuwe bewoners vertrouwd maken met omgangsregels) enkele maatregelen en methoden waar je stevig op wilt inzetten en concretiseer deze door er een werkplan, protocol of interne procedure voor op te stellen.
- Bekijk welke aanbestedingsprocedure en welke contractvorm geschikt is om aanbiedingen uit de markt te krijgen van partijen die bewezen ervaring hebben met kleinschalig slopen en bouwen. Overweeg om niet uit de kring van reeds bekende partijen te kiezen, maar de opdracht breed in de markt te zetten

(bijvoorbeeld door plaatsing op de aanbestedingskalender). Dat vergroot de kans op reacties van partijen met de juiste kwaliteiten voor deze opdracht.

Bronnenlijst

BLVC plan, voorbeeld uit Amsterdam (jaartal onbekend). Geraadpleegd op 16 maart 2014 op: http://www.veilig-ontwerp-beheer.nl/maatregelen/blvc-plan-voorbeeld-amsterdam

Bouwbesluit 2012, geraadpleegd op: www.bouwbesluitonline.nl.

Grunder, M. (2013). Sociale cohesie en veiligheidsbeleving. Een onderzoek naar de invloed van sociale cohesie op de veiligheidsbeleving in de wijken van de gemeente Hengelo. Enschede.

Gijn van, J., Leeuwen van, C., Rooijakkers, E., Sauren, S., Swertz, J. (2004).

Literatuuronderzoek Overlast van bouwstof voor omwonenden. Geraadpleegd via http://igitur-archive.library.uu.nl/kennispunt/2010-0708-200230/PUB0411-bouwstof.pdf op 08-10-2013

Handboek Nieuwbouw Politiekeurmerk Veilig Wonen (2011). Utrecht: Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (Bron 1)

Integrale benadering voor het omgaan met bewoners bij sloop en renovatie (2011). Capelle aan den IJssel: Steingoed Advies.

Kearns, A. & R. Forrest (2000), Social cohesion and multilevel urban governance. In: Urban Studies 37 (5/6), 995-1017.

Landelijk Uitvoeringsmethodiek Asbestverwijderingsbesluit 2005 (2007). *Ministerie van Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.* Geraadpleegd via http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2007/07/19/asbest-uitvoeringsmethodiek-gereed-en-bericht-gezondheidsraad-handreiking-voor-gemeenten.html

Luten, I. (2008), *Handboek Veilig Ontwerp en Beheer.* Bussum: THOTH (Bron 2)

Nieuwsbrief Zuidelijk Molenveld no 8 (2012). Doesburg: Woningcorporatie Woonservice IJsselland. (Bron 6). Geraadpleegd op 30 september 2013 op http://www.woonserviceijsselland.nl/userdata/site_93/documents/

De Poorten van Oranje, Huurprijzen, Fasering en Nieuwbouw (2013). Vianen: Lekstede Wonen. (Bron 8). Geraadpleegd op 30 september 2013 op http://www.lekstedewonen.nl/

Wittebrood, K. (2010). Sociale veiligheid en herstructurering, in: Rooilijn, jg. 43 nr. 1, 6-13.

Wittebrood, K. en T. van Dijk (2007). Aandacht voor de wijk. Effecten van herstructurering op de leefbaarheid en veiligheid. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
Wortley, R. en L. Mazerolle (2009). *Environmental criminology and Crime Analysis,* Routledge, London & New York

Zuid Vooruit, vernieuwing Vogelbuurt, sociaal plan (2014). Apeldoorn: woningcorporatie De Goede Woning.

Bijlagen

Bijlage 1: lijst geïnterviewde experts

Bijlage 2.1 t/m 2.5: ingevulde checklists

Bijlage 3: Parkeervoorziening zuidzijde Spreeuwenweg

Bijlage 1: Geïnterviewde experts

Experts sociale cohesie westelijke Vogelbuurt:

- Politie Oost Nederland: de heer M. van de Ven (wijkagent)
- Stichting Wisselwerk: de heer D. Bruinewoud (Beheerder 't Vogelnest)

Experts bij woningcorporaties:

- Lekstede Wonen, Vianen: de heer B. van der Laan, projectleider; mevrouw E. Kamp, medewerker bewonerszaken
- Woonservice IJsselland, Doesburg: de heer R. ter Welle en de heer J. Drost
- De Woonmensen, Apeldoorn, de heer G. Brugman.

Beknopte beschrijving van de referentieprojecten van deze woningcorporaties:

Vianen
Aan de Van Hallstraat, Wilhelminastraat, Irenestraat en Beatrixstraat worden in 2013-14 in totaal 50 woningen (12 blokken) gesloopt in 2 fasen (Lekstede Wonen, 2013). De woningen zijn van 1954, het woonoppervlak is zeer klein (grondvlak 6x6 meter) en het uitrustingsniveau van de woningen loopt ver achter bij de gangbare norm. In de nieuwbouw komen eengezinswoningen en appartementen voor ouderen terug. Bij de keuze van het fasering was het belangrijkste toetscriterium dat de ouderen in de buurt maar één keer hoeven te verhuizen. Ongeveer de helft van de bewoners keert terug in de buurt.

Doesburg
Aan het Prins Bernhardplein en de Beatrixstraat worden in 2012-14 in totaal 76 rond 1950 gebouwde duplexwoningen (5 blokken) gesloopt in 3 fasen. Er komen 41 woningen voor terug, waarvan één blok in een eigentijdse duplexvorm, die geschikt is voor ouderen. De duplexwoningen waren naar de huidige maatstaven niet meer geschikt voor gezinnen, zij werden aan alleenstaanden en jonge stellen toegewezen. De binding van deze bewoners aan de buurt was zeer gering. Zij zijn allen naar een andere buurt binnen Doesburg of naar een andere gemeente verhuisd. (Woonservice IJsselland, 2012).

Apeldoorn
In het plan 'Hart voor Orden' zijn in 2011-13 in totaal 82 woningen (eengezinswoningen, twee-op-éénwoningen en een portiekflat) gesloopt aan de Hobbemalaan, Paulus Potterlaan, Jan Steenlaan, J. Vermeerlaan en Rembrandtlaan. In het gebied ligt ook een winkelcentrum.Tevens was er een voormalig bedrijfsgebouw (wasserij) aanwezig, dat is gesloopt. Deze locatie vormde fase 1. Hier werden 41 woningen gebouwd. Bewoners van de te slopen woningen konden naar de woningen in fase 1 verhuizen. Er hoefden daardoor geen wisselwoningen te worden aangeboden. Ongeveer 30% van de bewoners keert terug in de buurt. Fase 2 omvat 17 eengezinswoningen aan de Hobbemalaan. Dit terrein ligt op enige afstand van het hoofdterrein. Fase 3 omvat 14 woningen aan de Paulus Potterlaan. Fase 4 bevat 21 zorgwoningen boven het eveneens nieuw te bouwen winkelcentrum. Op de locatie van het oude winkelcentrum komt een gezondheidscentrum.

Zichtbaarheid vanaf openbare weg en vanuit woningen	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4
Op woningen c.q. keten	Goed	Goed	Goed	Goed
Op in/uitgang bouwplaats	Goed	Goed	Goed	Goed
Op de woningen onderling	Goed	Goed	Goed	Goed
Van de openbare weg op woningen	Mussenweg 1/7 aandachtspunt	-	-	-
Vanuit woningen op de openbare weg	Goed	Slecht aan achterzijde Valkenweg	Slecht aan achterzijde Valkenweg	Minder ogen op de Valkenweg en OBW (*)
Verlichting	Goed	Goed	Groot terrein	Goed
Nissen, dode hoeken	-	-	-	-
Obstakels	Geen	Geen	Geen	Geen
Eenduidigheid				
Afbakening zones	Goed	Goed	Goed	Goed
Eigen routes bewoners resp. bouwverkeer	Mussenweg plein aandachtspunt	Mussenweg plein aandachtspunt	Mussenweg plein aandachtspunt	goed
Scheiding openbaar/privé blijft intact	Goed	Goed	Goed	Goed
Toegankelijkheid				
Afgesloten doorgaande routes	Mussenweg	Af en toe Valkenweg	Spreeuwenweg	Geen
Bereikbaarheid alle bewoonde woningen	Goed	Goed	Minder Gunstig	Goed
Bereikbaarheid Vogelnest	Routes deels langs bouwwerf	Routes deels langs bouwwerf	Alle roytes langs bouwwerf	Omlopen via Spreeuwenweg
Doodlopende situaties	Mussenweg 1/7	Geen		Geen
Smalle doorgangen	-	-	-	-
Overmaat verbindingen	-	-	-	-
Aantrekkelijkheid				
Aantal meter hek in zicht	380 meter	560 meter	650 meter	430 meter
Opslag in zicht	OK	OK	OK	OK
Aanzien van bewoonde woningen (voor/achterkant in zicht)	OK	Gedeelte sloop Valkenweg	OK	Valkenweg en Oude Beekbergseweg

(*) OBW=Oude Beekbergerweg

Zichtbaarheid vanaf openbare weg en vanuit woningen	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Op woningen c.q. keten	Goed	Niet(groot plein)	Alleen vanaf openbare weg en appartementen
Op in/uitgang bouwplaats	Goed	Goed	Goed
Op de woningen onderling	Overkant Valkenweg geen zicht	Goed	Goed
Van de openbare weg op woningen	Stuk OBW en Valkenweg te verre afstand tot woningen	Goed	Goed
Vanuit woningen op de openbare weg	Goed	Achtergebied nieuwe woningen Valkenweg uit zicht	Goed
Verlichting	Goed	Groot binnenterrein zonder openbare verlichting	Goed
Nissen, dode hoeken	Geen	Groot terrein waar geen zicht op is	Geen
Obstakels	Geen	Geen	Geen
Eenduidigheid			
Afbakening zones	Goed	Goed	Goed
Eigen routes bewoners resp. bouwverkeer	Goed	Goed	Goed
Scheiding openbaar/privé blijft intact	Goed	Goed	Goed
Toegankelijkheid			
Afgesloten doorgaande routes	Ingang bouwterrein	Spreeuwenweg	Spreeuwenweg
Bereikbaarheid alle bewoonde woningen	Goed	Nieuwe parkeerplaats niet beschikbaar voor auto’s	Goed
Bereikbaarheid Vogelnest	Goed	Alleen via de nieuwe parkeerplaats	Goed
Doodlopende situaties	nee	Mussenweg	Zijpad op de Spreeuwenweg
Smalle doorgangen	Doorgang Vogelnest		
Overmaat verbindingen	-	-	-
Aantrekkelijkheid			
Aantal meter hek in zicht	775 meter	755 meter	435 meter
Opslag in zicht	Ja	Ja	Ja
Aanzien van bewoonde woningen (voor/achterkant in zicht)	Achterkant Spreeuwenweg in zicht	Achterkant Mussenweg 1/7 in zicht	Achterkant Valkenweg (2 rijen vanaf het Vogelnest) in zicht

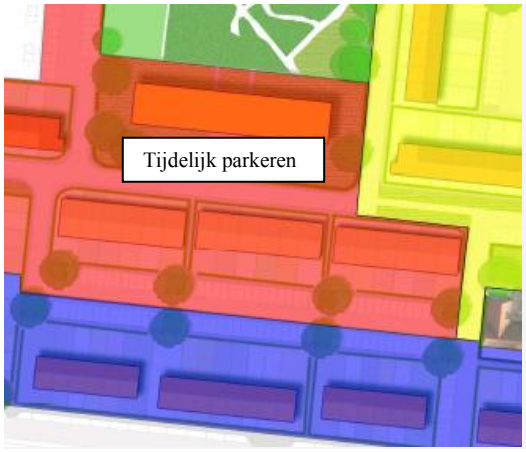
Bijlage 2.3. Checklist faseringsmodel 3

Zichtbaarheid vanaf openbare weg en vanuit woningen	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Op woningen c.q. keten	Goed	Alleen appartementen en Mussenweg 2/16	Alleen Talingweg en Einde OBW
Op in/uitgang bouwplaats	Goed	Goed	Goed
Op de woningen onderling	Niet op de Spreeuwenweg 9/19 en Valkenweg 27/47	Niet op de Valkenweg 1/27 en OBW. 51/57	Niet op de OBW
Van de openbare weg op woningen	Minder bij Spreeuwenweg 9/19	Minder bij Mussenweg 2/16	Goed
Vanuit woningen op de openbare weg	Goed	Goed	Talingweg niet, OBW aandachtspunt
Verlichting	Goed	Goed	Nieuwe mussenweg aandachtspunt
Nissen, dode hoeken	Uiteinde Spreeuwenweg	Mussenweg 1/7	Nieuwe Mussenweg
Obstakels	Bouwverkeer heeft verschillende routes	Mussenweg bouw-/woonverkeer	-
Eenduidigheid			
Afbakening zones	Goed	Slecht Mussenweg 1/7	Goed
Eigen routes bewoners resp. bouwverkeer	Goed	Mussenweg bouw-/woonverkeer	Goed
Scheiding openbaar/privé blijft intact	Goed	Goed	Goed
Toegankelijkheid			
Afgesloten doorgaande routes	Spreeuwenweg	Spreeuwenweg	Mussenweg
Bereikbaarheid alle bewoonde woningen	Spreeuwenweg 9/19 minder	Goed	Goed
Bereikbaarheid Vogelnest	Goed	goed	Aandachtspunt
Doodlopende situaties	Spreeuwenweg	Spreeuwenweg /Mussenweg	Spreeuwenweg
Smalle doorgangen	Brandgang Spreeuwenweg 19/21	Brandgang Mussenweg 7/9, toegang appartementen	Route Vogelnest
Overmaat verbindingen	-	-	-
Aantrekkelijkheid			
Aantal meter hek in zicht	500 meter	505 meter	574 meter
Opslag in zicht	Ja	Ja	Ja
Aanzien van bewoonde woningen (voor/achterkant in zicht)	Spreeuwenweg 9/19	Zijkant appartementen, Mussenweg 2/16	OBW/Spreeuwenweg

Zichtbaarheid vanaf openbare weg en vanuit woningen	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Op woningen c.q. keten	Goed	Goed	Goed
Op in/uitgang bouwplaats	Goed	Goed	Goed
Op de woningen onderling	Niet op de overkant Valkenweg	Niet op de Valkenweg en laatste blok Spreeuwenweg (nieuw)	Niet op overkant Oude Beekbergseweg en laatste blok Spreeuwenweg (nieuw)
Van de openbare weg op woningen	Hoek Oude Beekbergseweg en Valkenweg	Goed	Goed
Vanuit woningen op de openbare weg	Goed	Goed	Goed
Verlichting	Goed	Verlichting Spreeuwenweg valt weg	Verlichting Mussenweg valt weg
Nissen, dode hoeken	Bij het Vogelnest	Goed	Goed
Obstakels	-	-	-
Eenduidigheid			
Afbakening zones	Goed, maar er dient goed gecommuniceerd te worden over bereikbaarheid Vogelnest	Goed	Goed
Eigen routes bewoners resp. bouwverkeer	Goed	Goed	Goed
Scheiding openbaar/privé blijft intact	Goed	Goed	Goed
Toegankelijkheid			
Afgesloten doorgaande routes	Goed	Spreeuwenweg	Mussenweg
Bereikbaarheid alle bewoonde woningen	Goed	Goed	Goed, alleen omrijden via Hopweg / Spreeuwenweg
Bereikbaarheid Vogelnest	Minder goed toegankelijk door bouwterrein en sloopfasering	Goed	Goed
Doodlopende situaties	-	Spreeuwenweg	-
Smalle doorgangen	Naar ‘t Vogelnest	-	-
Overmaat verbindingen	-	-	-
Aantrekkelijkheid			
Aantal meter hek in zicht	525 meter	610 meter	515 meter
Opslag in zicht	Ja	Ja	Ja
Aanzien van bewoonde woningen (voor/achterkant in zicht)	Goed	Goed	Goed

Zichtbaarheid vanaf openbare weg en vanuit woningen	Fase 1	Fase 2	Fase 3
- Op woningen c.q. keten	OK	OK	Aandachtspunt
- Op in/uitgang bouwplaats	OK	OK	Aandachtspunt
- Op de woningen onderling	OK	Geen zicht op overzijde Valkenweg	Geen zicht op overzijde Oude Beekbergseweg
- Van de openbare weg op woningen	Mussenweg 10-16 slecht	Ok	Ok
- Vanuit woningen op de openbare weg	Achterpad Valkenweg slechte zichtbaarheid	Achterpad Spreeuwenweg slechte zichtbaarheid	Ok
- Verlichting	Ontstaan van binnenterrein	Ok	Ok
- Nissen, dode hoeken	Groot terrein waar geen zicht op is	Ok	Nieuwe Mussenweg toezichtloos
- Obstakels	-	-	-
Eenduidigheid			
- Afbakening zones	Ok	Ok	Ok
- Eigen routes bewoners resp. bouwverkeer	Oude Beekbergseweg 50-56 missen parkeerplekken	Oude Beekbergseweg 50-56 missen parkeerplekken	Spreeuwenweg niet toegankelijk
- Scheiding openbaar/privé blijft intact	Ok	Ok	Ok
Toegankelijkheid			
- Afgesloten doorgaande routes	Mussenweg, spreeuwenweg helemaal afgesloten	Af en toe Valkenweg	Spreeuwenweg afgesloten. Oude Beekbergseweg af en toe
- Bereikbaarheid alle bewoonde woningen	Ok	Ok	Spreeuwenweg rechts slecht
- Bereikbaarheid Vogelnest	Aandachtspunt	Aandachtspunt	Aandachtspunt
- Doodlopende situaties	Mussenweg	Mussenweg	Spreeuwenweg
- Smalle doorgangen	Toegang vogelnest	Toegang vogelnest	Toegang vogelnest
- Overmaat verbindingen	-	-	-
Aantrekkelijkheid			
- Aantal meter hek in zicht	630	540	330
- Opslag in zicht	Ok	Ok	Ok
- Aanzien van bewoonde woningen (voor/achterkant in zicht)	Mussenweg 10-16 kijken op bouwterrein	Valkenweg en deel Oude Beekbergseweg kijken op bouwterrein	Oude Beekbergseweg kijkt deels op bouwterrein

Bijlage 3: Parkeervoorziening zuidzijde Spreeuwenweg



In de tekening is te zien dat volgens plan de voorziening voor het parkeren op het binnenterrein tussen de Spreeuwenweg en de Valkenweg (dit bevindt zich op de overgang tussen de roze en de blauwe zone) voor de helft in fase 1 zal worden aangelegd (roze gedeelte) en voor de andere helft in fase 2 (blauwe gedeelte).
Uit oogpunt van sociale veiligheid is de parkeervoorziening niet gunstig zolang er nog werkzaamheden gaande zijn in fase 2, omdat er dan nauwelijks zicht is op het parkeerterrein. De auto's staan er niet goed beschermd, de plek is voor potentiële daders aantrekkelijk om in te breken in auto's , en door de sloop- en bouwwerkzaamheden op het fase 2-terrein kan er stof en vuil op de auto's terecht komen. Men zal zich op deze plek bovendien bij het lopen van en naar de auto vermoedelijk niet veilig voelen, omdat het gaat om een smalle terreinstrook die ingeklemd ligt tussen de schuttingen van de achtertuinen en het (tijdelijke) hekwerk van de bouwplaats van fase 2.
Advies: trek deze terreinstrook bij het bouwterrein van fase 2, realiseer nog geen parkeervoorziening maar wel een 2 m breed achter pad (zodat men de achtertuinen van de nieuwe woningen aan de Spreeuwenweg kan bereiken). Leg het plantsoen aan de voorzijde van het appartementengebouw nog niet meteen aan, realiseer hier een tijdelijke parkeervoorziening (aangegeven in een tekstvak op de tekening). Realiseer de definitieve inrichting van de openbare ruimte na oplevering van de woningen in fase 2.