

---

# Ondergrondse verkeersoplossingen en sociale controle

Een onderzoek naar het gebruik en de beleving van een tunnel voor voetgangers en (brom)fietsers

---

ir. D. J. M. van der Voordt\*  
ir. R. P. Vrins\*\*  
drs. H. B. R. van Wegen\*

Dit artikel geeft een samenvatting van een onderzoek naar het gebruik en de beleving van de Binckhorsttunnel in Den Haag.

Deze tunnel voor voetgangers en (brom)fietsers gaf aanleiding tot veel klachten. Vooral gevoelens van onveiligheid bij de gebruikers brachten de gemeente er toe dit onderzoek te laten uitvoeren.

Aan de hand van theoretische principes wordt een verklaring gezocht voor het ontstaan van de gesignaleerde angstgevoelens. Vervolgens worden aanbevelingen gedaan om d.m.v. ruimtelijke ingrepen tot een veiliger omgeving te komen.

---

## Inleiding

---

Geregeld duiken berichten op, dat mensen 's avonds de straat niet meer opduren. Nog onlangs verscheen in een landelijk ochtendblad<sup>1)</sup> een artikel onder de vette kop "Grote stad 's avonds angstaanjagend leeg, angst houdt mensen thuis". Ook uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat er sprake is van een toenemende angst voor geweld op straat. Zo blijkt uit een CBS-rapport<sup>2)</sup> over de leefsituatie van de Nederlandse bevolking in 1977, dat in de drie grote steden die angst voor 7 van de 10 geënquêteerden de reden is 's avonds thuis te blijven.

Angstgevoelens gaan vaak samen met het beeld van een alsmat toenemende criminaliteit. Vooral in bepaalde buur-

ten zou het zeer onveilig zijn. Maar ook stedenbouwkundige oplossingen worden verantwoordelijk geacht, met name de grootschaligheid en monotonie van vele nieuwe wijken, tunnels en metro-ingangen, parkeergarages, of bepaalde binnenstraten (Bijlmermeer). Sommigen spreken in dit verband zelfs over criminele planologie<sup>3)</sup>.

Ondanks de grote publiciteit die b.v. Newman<sup>4)</sup> ten deel viel, bestaat de indruk dat ook nu nog in de vormgeving weinig aandacht wordt besteed aan het hoofdprincipe van zijn *defensible space* theorie, waarin wordt gesteld dat overall goede sociale controle mogelijk moet zijn. Dat wil zeggen een informele controle als gevolg van een zichtbare of voelbare aanwezigheid van mensen.

In Den Haag deed zich de gelegenheid voor nader onderzoek<sup>5)</sup> te verrichten naar de relatie tussen angstgevoelens en de inrichting van de gebouwde omgeving.

Dit onderzoek – uitgevoerd in opdracht van de Dienst voor de Stadsontwikkeling te 's-Gravenhage – betrof het gebruik en de beleving van de Binck-

horsttunnel. Deze is bestemd voor voetgangers en (brom)fietsers en gelegen tussen de Rivierenbuurt en Bezuidenhout-West.

Aanleiding tot het onderzoek was een aanhoudende stroom van klachten over deze tunnel, vooral afkomstig van bewoners uit Bezuidenhout-West.

De gemeente wilde een antwoord op de volgende vragen:

– In welke mate roept de tunnel gevoelens van onveiligheid op, in het bijzonder onder bewoners van Bezuidenhout-West?

– Kunnen er aanbevelingen worden gedaan om deze gevoelens van onveiligheid te verminderen of weg te nemen?

---

## Onderzoekopzet

---

Teneinde de vragen te kunnen beantwoorden, zijn gesprekken gevoerd met een aantal sleutelfiguren, zoals de opdrachtgever, leden van de Wijkraad Bezuidenhout-West, de wijkcontact-ambtenaar, de opbouwwerker, degenen die

\* Centrum voor Architectuuronderzoek, TH Delft, afdeling Bouwkunde.

\*\* Sector Stedenbouwkundig en Planologisch Onderzoek, TH Delft, afdeling Bouwkunde.

betrokken zijn geweest bij het ontwerp van de tunnel of de (her)inrichting van de buurten daar omheen en enkele politiefunctionarissen. Verder is een beknopte mondelinge enquête gehouden onder een aantal inwoners van Bezuidenhout-West (de wijkenquête) en is aan bijna driehonderd tunnelgebruikers gevraagd hun oordeel over de tunnel te geven, de reden van gebruik en suggesties ter verbetering (de tunnel-enquête).

Verder is via verkeerstellingen geregistreerd hoeveel mensen dagelijks van de tunnel gebruik maken, op welke tijden, met welk vervoermiddel, alleen of met anderen, en zijn enkele alternatieve routes gevolgd. Daarnaast is gezocht naar sporen van vandalisme en andere kenmerken van de tunnel of omgeving, welke angstgevoelens zouden kunnen oproepen.

Voorts is een hoeveelheid kaartmateriaal bestudeerd (i.v.m. haltes van openbaar vervoer, barrières als spoorwegen of verkeerswegen) en zijn wijkraadsverslagen doorgelezen.

Tenslotte is een literatuuronderzoek verricht met het oog op de relatie tussen ruimtelijke vormgeving en criminaliteit.

---

### Onderzoekobject

---

De Binckhorsttunnel ontsluit de wijk Bezuidenhout-West in de richting van het centrum. Geografisch gezien maakt Bezuidenhout-West deel uit van de Haagse binnenstad. Het is een woongebied met een sterk verouderd woningbestand. Momenteel wordt het gebied gerehabiliteerd en de slechtste woningen – gelegen in het noordelijke gedeelte – zijn inmiddels vervangen door nieuwbouw. Verwacht wordt dat de wijk in de toekomst ca. 1000 woningen zal bevatten met een bevolking van 3000 mensen. De huidige bewoners zijn in hoofdzaak afkomstig uit de lagere sociaal-economische klasse met een relatief jonge leef-



*De stenen trap geflankeerd door de roltrappen.*

tijdsopbouw. Groen- en speelvoorzieningen en winkels zijn slechts beperkt aanwezig.

De tunnel zelf is toegankelijk via roltrappen, die aan weerszijden van de beide toegangen zijn aangebracht. Tussen de roltrappen bevindt zich een stenen trap met aan beide zijden wielgoten voor fietsers en bromfietzers, die dan ook dienen af te stappen. De meesten maken gebruik van de stenen trappen, maar in principe kan men ook de roltrap kiezen (naar het voorbeeld van de Maastunnel in Rotterdam). De ingangen zijn gedeeltelijk overkapt, met name om de roltrappen te beschermen tegen weersinvloeden. Bovendien heeft de architect met de overkapping de ingang willen accentueren. De vaste trappen zijn  $2 \times 1.40$  m breed. Het dwarsprofiel van de tunnel bestaat uit een in beide richtingen berijdbaar fietspad met een totale breedte van 4.50 m en aan één zijde – wat hoger gelegen – een voetpad van 2.50 m. Om te voorkomen dat fietsers van het voetpad gebruik maken zijn in een later stadium hierop hekjes geplaatst.

Het hoogteverschil tussen straatniveau en tunnelvloer bedraagt 5.20 m. De doorrijhoogte is 2.75 m, dit is 25 cm méér dan gebruikelijk, vanwege de grote

lengte van de tunnel en de benodigde ruimte voor twee ventilatoren. De totale lengte inclusief de uitstekende delen der vaste trappen bedraagt 168 m, terwijl de gesloten betonconstructie 124 m lang is. Het tunneltracé vertoont aan de kant van de Schenkweg een duidelijke knik.

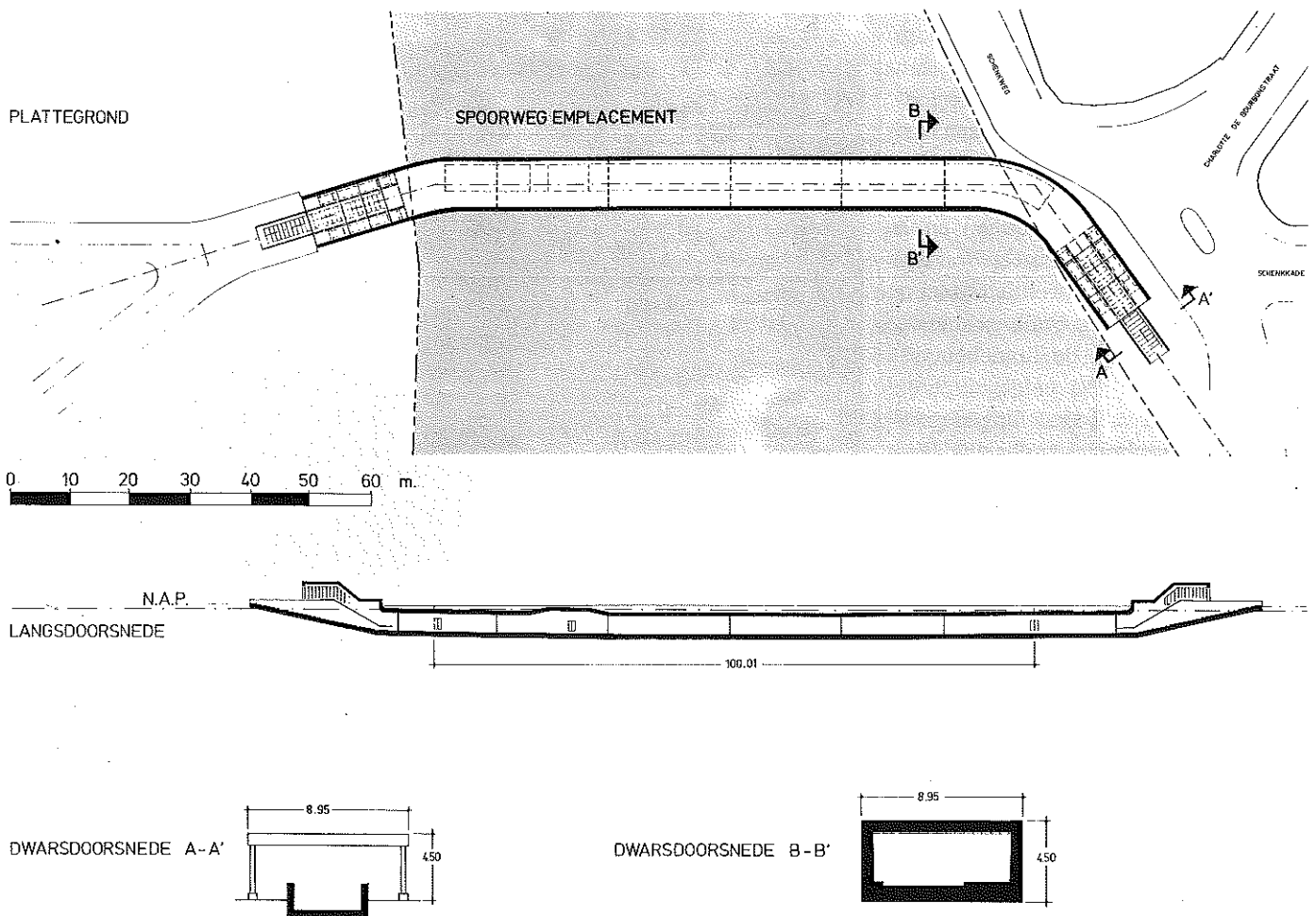
De tunnelwanden zijn opgefleurd met gekleurde tegeltjes.

---

### Functie en gebruik

---

De tunnel vormt een essentieel element in de ontsluiting van Bezuidenhout-West. Deze wijk is aan alle kanten omringd door barrières in de vorm van grootschalige verkeers- en spoorwegen: aan de zuid-westzijde het spoorwegemplacement, aan de noord-oostkant de Utrechtse Baan, aan de zuid-ostrand het Schenkviaduct en aan de noord-westrand het Prins Bernhardviaduct. Weliswaar zijn er buiten de tunnel nog vier plaatsen waar het langzame verkeer de wijk in of uit kan, maar deze zijn alle problematisch. Voor centrumbezoekers betekenen zij een grote omweg, de hellingen van het Prins Bernhardviaduct zijn voor veel fietsers bezwaarlijk en de



Plattegrond, langs- en dwarsdoorsnede van de tunnel.

weg onder het Prins Bernhardviaduct door voert gedeeltelijk door een onherbergzaam gebied met hoge kantoorgebouwen. Ook als schakel in een doorgaande oost-westroute is de Binckhorst-tunnel van essentieel belang. Veel gebruikers wonen of werken in Voorburg, Mariahoeve of rond de Laan van Nieuw Oost-Indië en reizen tussen deze plaatsen en de Rivierenbuurt, het Centrum, de Spoorwijk, of Leidschendam heen en weer.

Op werkdagen loopt het gebruik in de spitsuren soms op tot meer dan 200 mensen per kwartier. Het percentage vrouwen is zowel zondags als doordeweek ca. 25%, terwijl het percentage mannen varieert tussen de 60 en 70%. Op zondag zijn er wat meer kinderen dan door de week (17% versus 4%), als

middelbare scholieren niet tot de kinderen worden gerekend. De meeste passanten zijn per fiets (65 à 70%), een deel is per bromfiets (ca. 15%) of te voet (15 à 20%).

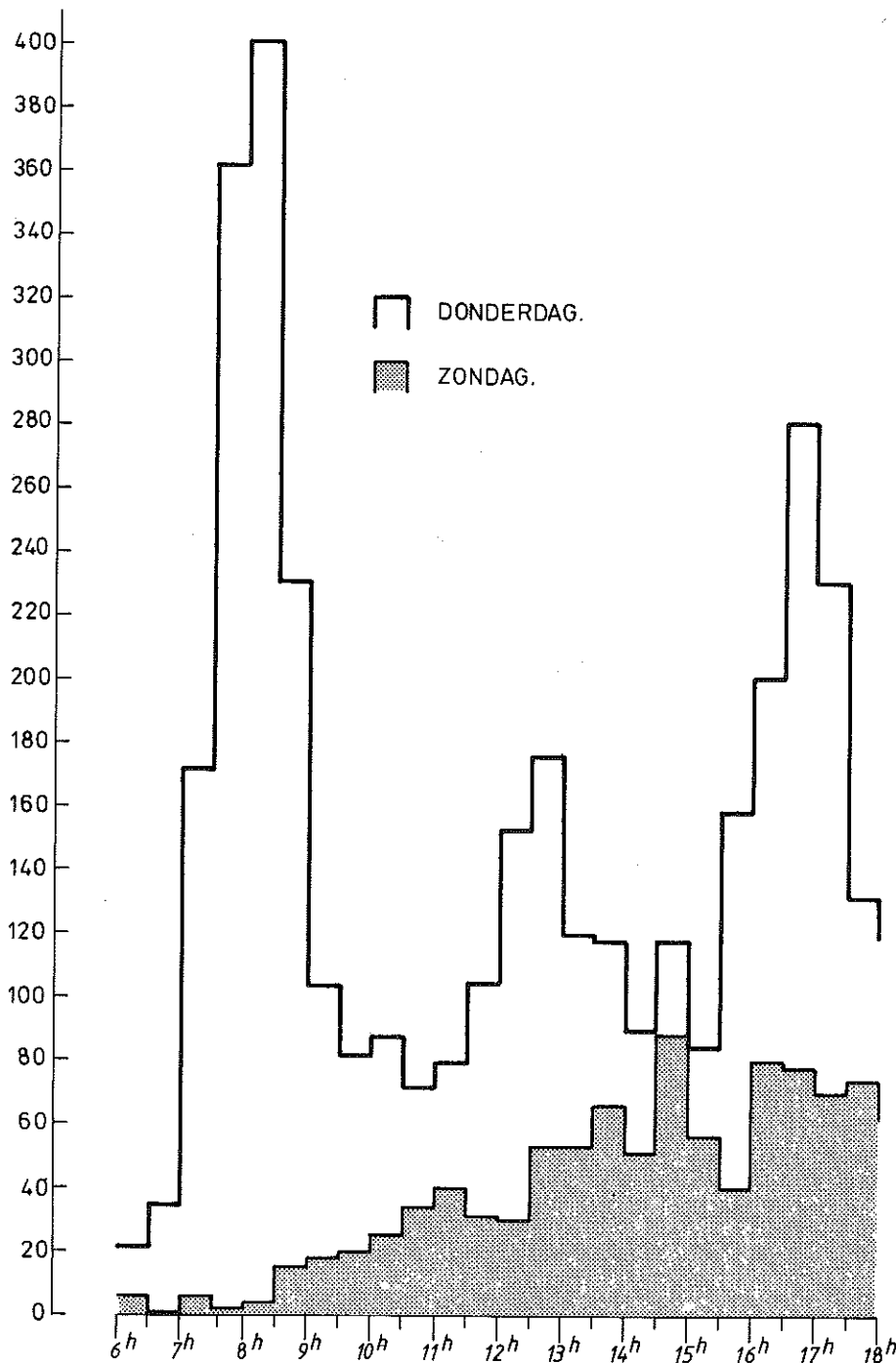
Hoewel het 's avonds aanzienlijk stiller is dan overdag, is er nog altijd een constante aanvoer van ca. 25 mensen per half uur, gemiddeld dus bijna één per minuut. Hieronder bevinden zich opvallend weinig vrouwen.

Op een willekeurige doordeweekse avond werden tussen 21.00 en 24.00 uur 131 volwassenen geregistreerd, waarvan 83 maal een man alleen, 7 maal een vrouw alleen, 12 paren van man en vrouw samen en 17 personen die in kleine groepjes voorbij kwamen. 's Zaterdag liggen deze verhoudingen nagenoeg gelijk. Zowel vóór als na twaalf uur

midnacht bestaat de helft van het aantal passanten uit mannen alleen, voor bijna de helft uit groepjes van 2 of meer personen en slechts voor 2 à 3% uit vrouwen alleen. Ruim de helft der gebruikers 's avonds is per fiets, ruim een kwart is per brommer en iets minder dan een kwart is te voet. Bij elkaar passeren naar schatting 23.000 mensen per week de tunnel, ofwel 1.2 miljoen per jaar! Er is dus alle reden te zoeken naar een goede oplossing voor de problemen.

#### Klachten over de tunnel

Naast het onderzoek naar de gevoelens van onveiligheid is nagegaan in hoever-



Aantal passanten per half uur - overdag.

re sprake is van andere klachten onder de gebruikers van de tunnel. Verslagen van bewonersvergaderingen vormden hiertoe de directe aanleiding. Er zou nl. een relatie kunnen bestaan tussen het onvoldoende functioneren van de tunnel en gevoelens van onbehagen.

Zowel uit de tunnelenquête als uit

gesprekken met de bewoners blijkt dat driekwart van de respondenten één of meer klachten heeft over functionele aspecten: roltrappen die nooit werken, moeilijke toegankelijkheid voor fietsers en bromfietzers, ontoegankelijkheid voor invaliden en moeders met kindwagens. Daarnaast spreken veel mensen

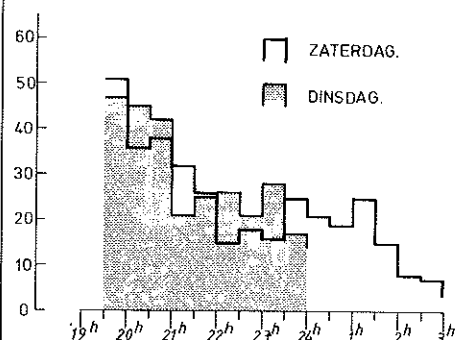
hun ergernis uit over de aanwezige rommel, de bekladde muren en de stank van uitlaatgassen (tabel 1, zie blz. 352).

Klachten over de onveiligheid van de tunnel komen heel wat minder vaak naar voren. Slechts door één op de zes ondervraagden wordt de onveiligheid spontaan ter sprake gebracht. Beperken we ons tot de bewoners van de wijk Bezuidenhout-West dan blijkt dit aantal aanzienlijk hoger te zijn (36%). Niettemin blijft ook dit percentage ver beneden het percentage dat functionele klachten heeft. Men zou hieruit kunnen afleiden dat, althans in kwantitatieve zin, niet duidelijk sprake is van een onveiligheidsprobleem. De ernst van het probleem wordt echter niet zo zeer bepaald door het aantal mensen dat klaagt maar vooral door de aard van de klachten en de gevolgen die deze hebben voor de gebruikers. Wanneer angstgevoelens ertoe leiden dat het tunnelgebied gemeden wordt is in feite een stukje directe woonomgeving voor bepaalde categorieën bewoners onbruikbaar geworden.

#### Wie klagen er?

De gevoelens van onveiligheid komen niet bij alle groepen mensen in gelijke mate en met dezelfde intensiteit voor. Onder de bewoners van de buurten vlak bij de tunnel - Bezuidenhout-West en Rivierenbuurt - leven meer klachten over de onveiligheid dan onder tunnelgebruikers die van elders komen. Ook de reden van het tunnelgebruik, wijze

Aantal passanten per half uur - 's avonds.



van vervoer, leeftijd en geslacht spelen een rol.

Zo blijkt uit de tunnelenquête dat van het woon-werkverkeer – dat vooral in de drukke uren plaats vindt – 14% de onveiligheid van de tunnel ter sprake brengt. Onder degenen die – veelal op de stille uren – de tunnel gebruiken om boodschappen te gaan doen, naar de dokter te gaan of vrienden te bezoeken bedraagt het percentage bijna het dubbele, namelijk 25%. Verder komen angstgevoelens vaker voor bij voetgangers, oudere mensen en vrouwen. Deze uitkomsten ondersteunen het geregistreerde gedrag. Met name vrouwen gaan 's avonds vrijwel nooit alleen de tunnel door. Aanbevelingen zullen daarom vooral gericht moeten zijn op het oplossen van problemen bij juist deze categorieën gebruikers.

#### Interpretatie van de gegevens

Bij het zoeken naar oorzaken voor het ontstaan van de gevoelens van onveiligheid kunnen vier factoren worden onderscheiden:

- een algemeen onbehagen over de toegenomen criminaliteit
- het aantal werkelijk gepleegde delicten



Dichtgespijkerde huizen in het directe toegangsgebied.

- kenmerken van de gebouwde omgeving die tot crimineel gedrag aanleiding kunnen geven
- onvrede met de eigen woonsituatie.

#### Algemeen onbehagen m.b.t. criminaliteit

Veel mensen zijn verontrust over de toenemende misdaad. Volgens een onlangs gehouden NIPO-enquête vinden 9 van de 10 Nederlanders, dat bestrijding van de misdaad, geweldpleging en onveiligheid een belangrijke taak van de regering zou moeten zijn. Dit aantal is

zelfs hoger dan het percentage dat het tegengaan van misbruik van sociale voorzieningen belangrijk vindt (86%) of de bestrijding van de werkloosheid (85%). Voor alle andere problemen was aanzienlijk minder belangstelling (minder dan 45%).

Stemt het beeld dat veel mensen hebben van de criminaliteit in Nederland – er is veel criminaliteit en deze neemt als-maar toe – overeen met de werkelijkheid? De dagelijkse krantekoppen lijken er op te wijzen dat er inderdaad sprake is van een verontrustende mate van criminaliteit. Berichten over vernielingen, verkrachtingen, geweld op het voetbalveld, moord en doodslag zijn aan de orde van de dag. Bestudering van de officiële CBS-cijfers verschaft echter een beter inzicht in de stand en de beweging van de criminaliteit.

Ter illustratie zijn enkele CBS-cijfers opgenomen in tabel 2.

In de eerste plaats kan worden geconstateerd dat men niet mag spreken van “de” criminaliteit. De totaalcijfers komen tot stand door een optelsom van sterk uiteenlopende – ernstige en minder ernstige – gedragingen die in Nederland strafbaar zijn gesteld. De meeste vormen van criminaliteit blijken inder-

Tabel 1. Frequentieverdeling van de functionele klachten over de tunnel

aard van de klacht	aantal malen genoemd	
	abs.	%
roltrappen	79	27.4
afstappen	55	19.0
vervuiling	33	11.4
stenen traptreden	29	10.0
moeilijk voor invaliden etc.	20	6.9
luchtverversing	13	4.5
glasscherven	10	3.5
gedrag van gebruikers	8	2.8
gladheid	6	2.0
tocht- en windhinder	3	.9
kruisen fietsers/voetgangers	2	.7
bocht in tunnel	1	.3

Tabel 2. Kerncijfers voor het aantal misdrijven per 100.000 inwoners van 12-79 jaar

aard van het misdrijf	jaar 1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Wetboek v. Strafrecht	1840	2019	2422	2753	2950	3566	3537	3740	4106
• agress. misdrijven	226	238	264	283	314	365	398	463	542
waarvan									
mishandeling	80	77	79	82	90	83	78	96	98
vernietiging	91	95	121	137	155	215	251	291	366
• seksuele misdrijven	89	75	80	69	61	67	52	57	54
• vermogensmisdrijven	1507	1690	2058	2383	2558	3111	3065	3196	3468

(Bron: Maandstatistiek Politie en Justitie, juni 1978)

daad toe te nemen, maar bij enkele vormen is een afname te bespeuren. In de vormen die relevant zijn voor het onderzoek in Bezuidenhout-West valt echter een toename waar te nemen, namelijk bij openlijke geweldplegingen en bij vernielingen. Ook het aantal verkrachtingen neemt gestadig toe.

Het algemene beeld dat de criminaliteit toeneemt berust wat deze vormen betreft dus inderdaad op de realiteit.

#### Aantal werkelijk gepleegde delicten

Uit gegevens van de politie blijkt dat over de gehele periode waarin de tunnel in gebruik is de criminaliteit ter plaatse erg laag ligt. Sinds de opening eind 1974 zijn niet meer dan twee delicten officieel bij de politie aangegeven. Hierbij moet de kanttekening worden gemaakt dat uit criminologisch onderzoek is gebleken dat een delict niet altijd wordt aangegeven<sup>6</sup>). In dit geval lijkt hiervan geen sprake te zijn, aangezien de bewonersenquête geen nieuwe delicten oplevert. Wel vermelden twee bewoners zelf een keer te zijn lastig gevallen.

Ook de wijk Bezuidenhout-West als geheel kan, afgaande op de cijfers, niet onveilig worden genoemd. In tabel 3 zijn de gegevens opgenomen voor deze wijk alsmede voor enkele andere in de nabijheid gelegen wijken en voor geheel Den Haag.

Uit de cijfers blijkt dat in Bezuidenhout-West relatief weinig delicten plaatsvinden.

We kunnen constateren dat de tunnel en de gebieden daaromheen, voor zover

het de officieel geregistreerde criminaliteit betreft, eerder gunstig dan ongunstig afsteken bij veel andere wijken in Den Haag.

#### Kenmerken van de tunnel en de omgeving

Diverse onderzoekers<sup>7</sup>) zijn van mening dat een combinatie van factoren verantwoordelijk is voor het toenemend geweld en de criminaliteit in onze samenleving. Zowel kenmerken van het individu als kenmerken van de gebouwde omgeving zijn van invloed op de kwetsbaarheid van een gebied. De term kwetsbaar verwijst zowel naar de verhoogde kans om slachtoffer te worden van een delict als naar het feit dat mensen eerder geneigd zijn tot crimineel gedrag.

In het meinumnummer van dit blad is uitvoerig aandacht besteed aan een literatuur-onderzoek naar criminaliteit in

de woonomgeving<sup>8</sup>). Voor een beschrijving van de meest genoemde oorzaken van vandalisme en de rol die de gebouwde omgeving hierbij speelt, verwijzen wij naar dit artikel. Het onderhavige artikel is vooral gericht op de toepassing van theoretische principes in een concrete situatie.

Voor de directe omgeving van de tunnel aan de kant van Bezuidenhout-West maakt een vervallen en verwaarloosde indruk: dichtgespijkerde huizen, kapotte straatnaambordjes, slecht onderhouden trottoirs en randen geven de bezoeker een gevoel van anonimiteit, van gemis aan zorg en verantwoordelijkheidsgevoel. Het is deels een verlaten verkeersgebied waar wat oude auto's staan geparkeerd. Dit geeft een verlaten indruk zonder duidelijke verwijzing naar functies en activiteiten. Kortom, een gebied met een geringe identiteit en een onpersoonlijke sfeer.

Tabel 3. Assistentieverleningen per surveillance

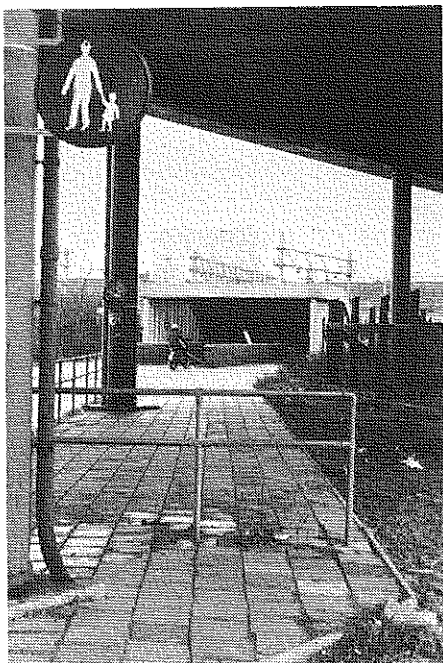
wijk	delict	jaarcijfers 1977 (1976) totaal	
1. Bezuidenh.-West	agressie	13	( 5)
	overig	107	( 71)
2. Bez.hout-overig	agressie	36	( 14)
	overig	203	( 216)
3. Rivierenbuurt	agressie	21	( 13)
	overig	141	( 112)
4. Centrum	agressie	237	( 180)
	overig	1479	(1347)
5. Binckhorst	agressie	1	( 3)
	overig	100	( 139)
6. Den Haag totaal	agressie	1644	(1187)
	overig	9222	(9339)

Omsloten door ruim opgezette verkeersstructuren en spoorwegen, maar ook door kantoorgebouwen, industrie en braakliggend terrein maakt Bezuidenhout-West qua ruimtelijke en functionele structuur een onduidelijke indruk. Onduidelijkheid roept het gevoel op, dat niemand verantwoordelijkheid draagt. De waarnemer zou daarentegen juist het gevoel moeten hebben dat er mensen zijn die dit gebied als hun eigen territorium beschouwen. De verwaarloosde staat van het gebied heeft een negatieve invloed op het normbesef. Daardoor komen mensen er gemakkelijk toe een onverschillige houding aan te nemen, b.v. door rommel weg te werpen<sup>9)</sup>. De betrokkenheid van de bewoners met hun omgeving neemt dan nog meer af. Een goed verzorgd gebied staat "onder controle", het is van iemand en je kunt er niet zomaar je gang gaan.

Sommige onderzoekers<sup>10)</sup> hebben aangetoond dat slecht onderhouden gebieden eerder en vaker vandalisme oproepen dan gebieden, waar duidelijk herkenbare zorg aan wordt besteed.

De verhoogde kwetsbaarheid van de

Zicht op de tunnel vanaf de Weteringkade.



wijk voor sociale problemen en criminaliteit vormt als zodanig een belangrijk element in de beleving van de gebouwde omgeving, inclusief de tunnel.

Niettemin vertoont ook de tunnel zelf een aantal kenmerken die gevoelens van onveiligheid bij de bewoners kunnen oproepen. De tunnel manifesteert zich als een groot donker gat, geaccentueerd door de steile trappen en de opvallende overkapping. Voor een voetgangerstunnel is hij erg lang, langer dan tunnels die men gewoonlijk aantreft als doorgaande verbinding onder rijkswegen of spoorwegemplacements. De ononderbroken lengte van de tunnel en de totale afwezigheid van visuele onderbrekingen, zoals dakvensters die het contact met de buitenwereld onderhouden, maken dat men zich opgesloten voelt. Uitwijkmogelijkheden bij een eventuele bedreiging zijn er nauwelijks. De tunnel is onoverzichtelijk, vooral door de knik in het tracé. Daardoor mist men het zicht op het uiteinde. Ook het directe toegangsgebied aan de andere kant van de tunnel (Rivierenbuurt) boezemt weinig vertrouwen in: veel braakliggend terrein met een onduidelijke bestemming.

De anonimiteit en het onpersoonlijke karakter van de tunnel en de directe omgeving worden nog versterkt door de aanwezigheid van rommel en sporen van vandalisme.

#### *Onvrede met de eigen woonsituatie*

Tenslotte kan als verklarende variabele worden genoemd de onvrede met de eigen woonsituatie. Het gaat hier om een typisch saneringsgebied. De bewoners van Bezuidenhout-West hebben jarenlang in onzekerheid verkeerd over de toekomst van hun woonsituatie.

Veel bewoners zijn weggetrokken, omdat hun woningen werden afgebroken zonder dat daarvoor vervangende huisvesting in de wijk kon worden geboden. Onvoldoende voorzieningen, dichtgetimmerde huizen, het relatieve isolement van de wijk t.o.v. de omliggende wijken, versterkt door het slecht

functioneren van de tunnel, completeren het sombere beeld dat deze wijk oproept.

Pas de laatste tijd is de vernieuwing op gang gekomen, zodat te verwachten valt, dat althans een deel van de problemen in de toekomst zal zijn opgelost.

Als gevolg van de negatieve waardering van een groot aantal aspecten in de wijk treedt mogelijk een z.g. "Halo-effect" op en worden andere – wellicht minder negatieve – aspecten eveneens ongunstig beoordeeld. Veel van de bestaande onlustgevoelens m.b.t. de tunnel kunnen wellicht worden weggenomen door de aanpak van de problemen in de wijk.

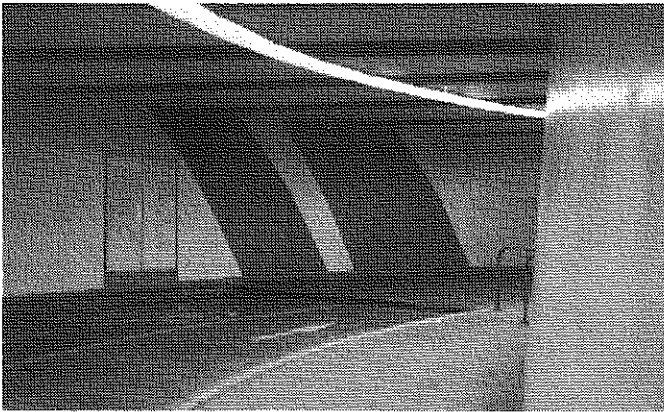
Ook een beter functioneren van de tunnel kan vermindering van angstgevoelens tot gevolg hebben.

Van de bovengeschetste factoren ter verklaring van het aanwezige angstgevoel bij bewoners lijken vooral de omgevingskenmerken en het algemeen aanwezige gevoel van onveiligheid van betekenis.

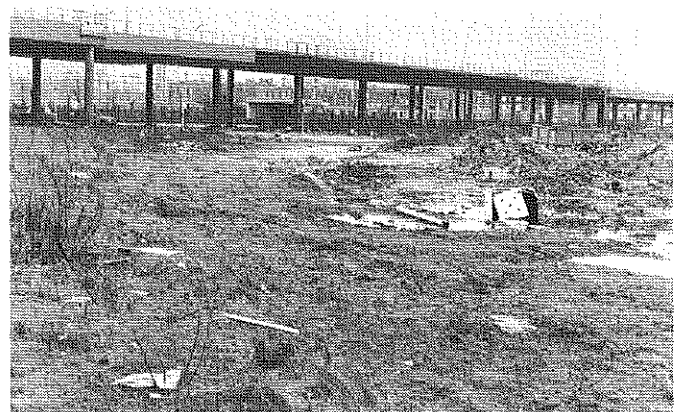
De werkelijke criminaliteit kan moeilijk als verklarende factor worden beschouwd, gezien de lage misdaadcijfers in de wijk en vooral ook in en rondom de tunnel. De veronderstelling dat mogelijk andere – niet direct op de veiligheid betrokken – aspecten verantwoordelijk zijn voor het ontstane angstgevoel, is hypothetisch en vooralsnog moeilijk aantoonbaar.

Samengevat kan het gevoel van onveiligheid worden verklaard uit:

- een algemeen heersend gevoel van toenemende onveiligheid
- de verschijningsvorm van de tunnel
- de slechte toegankelijkheid van de tunnel
- de geïsoleerde ligging van de tunnel t.o.v. Rivierenbuurt en Bezuidenhout-West
- sporen van vandalisme, graffiti en slecht onderhoud
- de onduidelijkheid van de directe toegangsgebieden
- het karakter van de wijdere omgeving



De knik in de tunnel, waardoor het overzicht ontbreekt.



Verwaarloosd gebied met een onduidelijke functie.

- de geringe aanwezigheid van mensen, vooral 's avonds
- de geringe politieverveiling.

#### Aanbevelingen

Uit het voorgaande moge duidelijk zijn geworden, dat de gevoelens van onveiligheid niet geheel kunnen worden weggenomen. Veel van de gesignaleerde problemen zijn inherent aan ondergrondse verkeersoplossingen. De tunnel sluiten is echter geen oplossing. Uit het functie-onderzoek blijkt dat de tunnel intensief wordt gebruikt. Hoewel het gebruik 's avonds lager is, is dit gebruik niet te verwaarlozen. Mede gezien de gebrekkige alternatieven zou een groot aantal mensen ernstig gedupeerd worden.

De voor te stellen maatregelen dienen primair gericht te zijn op een verhoging van de informele en formele sociale controle van de tunnel en het directe toegangsgebied, in het bijzonder gedurende die perioden, waarin van een verhoogde kans op agressieve daden sprake is. De aanbevelingen zijn deels gericht op verbetering van de ruimtelijke omgeving, zoals het wegnemen van kenmerken die angstgevoelens oproepen of tot deviant gedrag aanleiding geven, deels op de beïnvloeding van de sociale omgeving; het gaat daarbij o.a. om de sociale

betrekkingen tussen de bewoners en het versterken van de sociale structuur.

In concreto gaat het om de volgende aanbevelingen:

- verbetering van de toegankelijkheid van de tunnel
- goed onderhoud van de tunnel en het directe toegangsgebied
- integratie van de tunnel in de woon-omgeving
- rehabilitatie van de wijken Bezuidenhout-West en Rivierenbuurt
- regelmatige surveillance van de politie in en rond de tunnel, vooral 's avonds

De laatste aanbeveling spreekt voor zichzelf, de overige aanbevelingen behoeven enige toelichting.

#### Verbetering op- en afritten

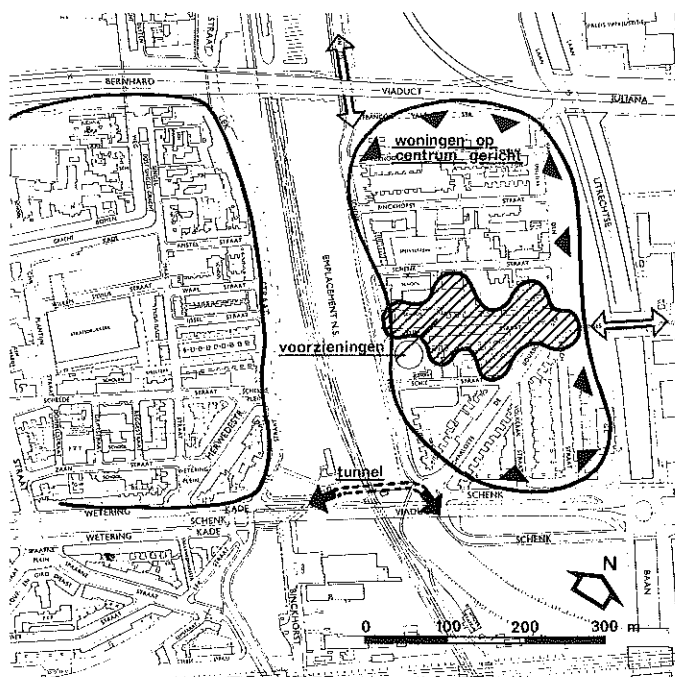
Een goede oplossing zou zijn aan beide toegangen van de tunnel hellingbanen aan te brengen, waardoor het fiets- en bromfietsverkeer zijn weg zonder onderbreking kan vervolgen.

Ten tijde van de bouw van de tunnel waren de ruimtelijke condities van dien aard, dat hellingbanen niet tot de reële mogelijkheden behoorden. Aan de zijde

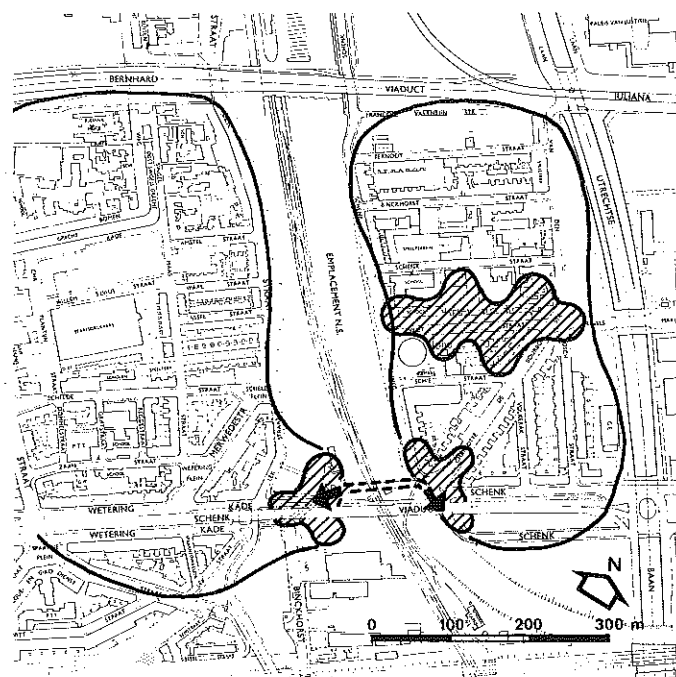
Geïsoleerde ligging van de tunnel.







Bij voortzetting van de huidige plannen blijft het isolement van de tunnel gehandhaafd.



Tunnel qua functie en ruimtelijke structuur geïntegreerd in beide wijken.

van de Weteringkade waren hellingbanen onmogelijk i.v.m. de afritten van het Schenkviaduct op de toentertijd geplande Rotterdamse Baan, anderzijds maakten de plannen die men had met de bebouwing van het gebied bij de Schenkkade, dat men van deze oplossing afzag.

Op dit moment, nu de randvoorwaarden zijn gewijzigd, is het gewenst om de mogelijkheden voor toepassing van hellingbanen opnieuw te onderzoeken. Behalve functionele verbetering van de tunnel hebben hellingbanen nog een aantal belangrijke neveneffecten:

- betere vluchtmogelijkheden bij agressieve handelingen
- betere toegankelijkheid voor politieauto's, waardoor het gebied minder aantrekkelijk wordt voor vandalen en criminelen
- betere toegankelijkheid voor schoonmaakdienst (bezemwagen), waardoor minder kans op verwaarlozing
- toename in het gebruik, hetgeen betekent: meer mensen en dus een grotere sociale controle
- afname in claustrofobische ervaringen door verkorting van de verblijfsduur in de tunnel en het positieve ruimtelijke effect van de hellingbanen.

#### Goed onderhoud

Een omgeving die zorg en verantwoordelijkheid uitstraalt is minder anoniem, waardoor men minder geneigd is rommel e.d. weg te werpen. Peter Shephard<sup>11)</sup> spreekt in dit verband over de Law of Diminishing Vandalism: door het voortdurend opruimen van rommel en het verwijderen van sporen van vandalisme wordt niet alleen bereikt dat op den duur minder rommel wordt achtergelaten, maar bovendien dat, door de zorg en de betrokkenheid die van zo'n gebied uitgaat, het gevoel van veiligheid wordt versterkt.

#### Betere relatie woonomgeving - tunnel

Aan beide zijden ligt het toegangsgebied tamelijk geïsoleerd, er is geen zichtbare relatie met de buurt. Een betere relatie kan worden bereikt wanneer dit onduidelijke tussengebied aan beide zijden zodanig wordt ingevuld, dat het als een stukje eigen buurt wordt ervaren. Dit is mogelijk door uit te gaan van herkenbare, goed afgebakende deelgebiedjes met duidelijke functies. D.w.z. duidelijke verschillen in openbaar en privé, verkeersruimte of verblijfsruimte.

Belangrijk is, dat er woningen komen en voorzieningen die mensen aantrekken, waardoor een grotere zichtbare,

hoorbare en voelbare controle ontstaat. Zolang de terreinen nog braak liggen is het van belang het ambigue karakter weg te nemen, bijvoorbeeld door duidelijke verwijzingen (zoals bestemmingsbordjes) aan te brengen.

Bij de concrete invulling van het tussengebied wordt eerst het gebied grenzend aan de Schenkkade (Bezuidenhout-West) behandeld. Dit maakt deel uit van het totale gebied Bezuidenhout-West, waarvoor de plannen zich in diverse stadia van ontwikkeling bevinden. Het totaalconcept beoogt een benadrukken van het dorpse, waarbij de voorzieningen in het centrum van de wijk zijn geconcentreerd. Daaromheen bevinden zich de woningen, die qua situering en oriëntatie gericht zijn op dit centrum.

Gezien de ligging van deze wijk aan de verkeersaders Utrechtse Baan en Prins Bernhardviaduct is dit een voor de hand liggende oplossing. Een consequente voortzetting van dit idee zou er toe leiden dat aan de beide andere afgrenzingen van de wijk eveneens een gerichtheid naar binnen ontstaat. Dit zou niet alleen een opnemen van de tunnel in de totale structuur van de wijk bemoeilijken, maar bovendien de gewenste integratie definitief onmogelijk maken. Vooral omdat de plannen voor

het zuidwestelijk deel van de wijk in het beginstadium verkeren kan de tunnel nog als structureel element in het totale ruimtelijke concept worden opgenomen.

De visuele en auditieve hinder, afkomstig van het spoorwegemplacement, dient met andere middelen te worden afgewend (b.v. groenscherm, geluidswal).

Voor het gebied gelegen aan de andere zijde van de tunnel (Weterinkade) gelden dezelfde uitgangspunten. Dit gebied, dat deels eigendom is van de gemeente, deels behoort aan de Nederlandse Spoorwegen, manifesteert zich als een stuk niemandsland.

Los van de toekomstige bestemming dient tenminste het tunneltracee qua functie en inrichting bij de wijk te worden betrokken.

Mocht men ertoe besluiten het overige deel voor lichte industrie te bestemmen dan is een duidelijke visuele en auditieve afbakening op zijn plaats.

*Rehabilitatie Bezuidenhout-West en Rivierenbuurt*

Voorwaarde voor een buurt met een eigen identiteit en een hechte sociale

structuur is de aanwezigheid van voldoende buurtvoorzieningen en een goede huisvesting van de diverse bevolkingsgroepen. Het creëren van een aantrekkelijk woongebied, waarin kwalitatief slechte woningen worden verbeterd of zonodig worden vervangen door nieuwbouw zal tot gevolg hebben, dat de doorstroming wordt beperkt en dat zich een min of meer stabiele bevolking kan ontwikkelen. Voldoende buurtvoorzieningen, zoals speel- en groenvoorzieningen, scholen, winkels maken het mogelijk allerlei activiteiten te ontwikkelen, die stimulerend kunnen werken op de onderlinge contacten tussen de bewoners en de betrokkenheid met de eigen buurt.

Het huidige wijkcentrum is daarvan een goed voorbeeld.

Voorts is van belang dat wordt uitgegaan van kleine, herkenbare woongebiedjes die de bewoner voldoende kansen bieden zijn medebewoners te herkennen en te ontmoeten.

Een sterke persoonlijke betrokkenheid en identificatie met de buurt en een zich verantwoordelijk voelen om elkaar te helpen en te beschermen heeft volgens Jeffery<sup>12)</sup> een sterkere sociale co-

hesie en daarmee een grotere sociale controle tot gevolg.

De rehabilitatie van Bezuidenhout-West (en in de nabije toekomst van de Rivierenbuurt) zoals die momenteel door de gemeente ter hand wordt genomen, is een belangrijk middel om de sociale rust en zekerheid in de wijk(en) te herstellen.

**Noten**

- 1 Algemeen Dagblad, rubriek Leven & Women, zaterdag 3 maart 1979.
- 2 C. Jol, De leefsituatie van de Nederlandse bevolking 1977, CBS-rapport.
- 3 Peter Hoefnagels, Terug naar het dorp, in: NRC Handelsblad d.d. 24-8-1974.
- 4 Colin Ward, Vandalism, London, 1973.
- 5 O. Newman, Defensible Space, New York, 1972.
- 6 D. J. M. van der Voordt, R. P. Vrins en H. B. R. van Wegen, De Binckhorsttunnel: Brug of Barrière, Delft, 1978.
- 7 W. Buikhuisen, Geregistreerde en niet-geregistreerde kriminaliteit. Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum, Ministerie van Justitie, 1975.
- 8 O. Newman, Defensible Space, New York, 1972.
- 9 Th. A. Reppetto, Residential Crime, Cambridge, 1974.
- 10 E. van Laere, Criminaliteit in de woonomgeving. Stedebouw en Volkshuisvesting, mei 1979.
- 11 Th. A. Heberlein, Beliefs about sanctions, norm activation and violation of the anti-littering norm, 1974.
- 12 J. Zeisel, Designing Schools to Minimize Damage from Vandalism and Rough Play, 1977.
- 13 P. Sheppard, in: Colin Ward, Vandalism, London, 1973.
- 14 C. R. Jeffery, Crime Prevention through Environmental Design, London, 1971.

*Nieuwbouw in Bezuidenhout-West.*

