



Verantwoording - 'Een leefbaarder Roosendaal'

OPDRACHTGEVER:

Stantec

AUTEURS:

Jannes Vermeeren
Peer Voesenek

DATUM

15 juni 2023



Stantec Consulting Inc.
Hoevestein 20B
4903 SC, Oosterhout
Tel: 0162 456 481
secretariaat.oosterhout@stantec.com

Jannes Vermeeren
Afstudeer stagiair
Ruimtelijke Ontwikkeling

Avans Hogeschool

Peer Voesenek
Afstudeer stagiair
Ruimtelijke Ontwikkeling

Avans Hogeschool



Jannes Vermeeren
Student Ruimtelijke
Ontwikkeling



Peer Voesenek
Student Ruimtelijke
Ontwikkeling

Voorwoord

Beste lezer,

Voor u ligt het verantwoordingsdocument behorend bij het adviesrapport 'Een leefbaarder Roosendaal'. Dit verantwoordingsdocument is het tweede onderdeel van een driedelige documentatie, wat samen het eindproduct vormt van onze afstudeerstage. Het eerste onderdeel, het adviesrapport, vormt samen met dit onderdeel één samenhangend geheel. Het is raadzaam om dit document te gebruiken tijdens het lezen van het adviesrapport. In het adviesrapport is dan ook enkele keren verwezen naar het verantwoordingsdocument.

Wij, Jannes Vermeeren en Peer Voesenek, studeren samen af voor de opleiding Ruimtelijke Ontwikkeling aan de Avans Hogeschool te Tilburg. Tijdens deze afstudeerstage hebben we een duidelijke taakverdeling gehanteerd. Peer heeft onderzoek gedaan naar welke factoren invloed hebben op leefbaarheid, Jannes heeft onderzoek gedaan naar de ontwerputgangspunten. De overige hoofdstukken zijn veelal samen uitgevoerd. Een samenvatting van het onderzoek wat door Peer uitgevoerd is, is te vinden in het adviesrapport (hoofdstuk 3.2). Het onderzoek wat door Jannes uitgevoerd is, is vertaald naar de ontwerputgangspunten.

Dit document bestaat uit: de uitgevoerde onderzoeken, methodiek en extra toelichting. Hierdoor is dit document met name voor de Avans Hogeschool belangrijk. Er is benoemd hoe we interviews hebben afgenomen bij bewoners en stakeholders. Daarnaast zijn de verbetervoorstellen nader toegelicht. In het adviesrapport hebben wij een nulmeting uitgevoerd met daarbij een nieuwe manier om leefbaarheid te toetsen. Wij hopen daarmee iets bij te kunnen dragen aan het 'Wijken van de Toekomst'-model. De argumentatie voor de keuze van de manier van toetsen is in dit document te vinden. Naast dat dit document belangrijk voor de Avans Hogeschool is, kan het ook voor de opdrachtgever (Stantec) en voor andere lezers interessant en van toegevoegde waarde zijn.

Wij wensen u veel leesplezier toe.

Jannes Vermeeren & Peer Voesenek

Oosterhout, 15 juni 2023





❏ Afbeelding 1
Foto Kade, West (eigen werk)

Inhoud

1. INLEIDING	6
2. WAAR WORDT LEEFBAARHEID DOOR BEÏNVLOED?	8
3. NULMETING	11
4. INTERVIEWS	14
5. ONTWERPUITGANGSPUNTEN	24
6. VERBETERVOORSTELLEN	27
7. TERUGKOPPELING SDG'S	36
8. BIBLIOGRAFIE	38

1. Inleiding

Dit rapport is de verantwoording voor het beroepsproduct ‘Een leefbaarder Roosendaal’. Hierin zijn de achterliggende theorieën, onderzoeksmethoden, aanpak en gemaakte keuzes beschreven en onderbouwd. Dit rapport heeft dezelfde opbouw en structuur als het beroepsproduct.

Aanleiding

Stantec heeft een tool ontwikkeld om een nulmeting uit te voeren die weergeeft hoe toekomstbestendig een buurt of wijk is. Deze tool, genaamd ‘Wijken van de Toekomst’ bestaat uit verschillende onderdelen, leefbaarheid is één van deze onderdelen. Leefbaarheid is subjectief en daardoor moeilijk toetsbaar. In het adviesrapport is dus een nieuwe manier bedacht om leefbaarheid beter te kunnen toetsen. Vanuit Stantec is een voorstel gedaan om Roosendaal als casus te nemen. Daarom worden er in het adviesrapport twee focuswijken uit Roosendaal geanalyseerd en onderzocht.

Probleemstelling

De gemeente Roosendaal is sinds 2022 één van de twintig focusgebieden van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid. Dit wil zeggen dat de leefbaarheid in de gemeente relatief laag scoort. Volgens de ‘Leefbaarometer’ is de leefbaarheid in de wijken Noord en West het laagst in vergelijking met de rest van (gemeente) Roosendaal.

Doelstelling

Het doel van het onderzoek is om een advies te geven aan Stantec hoe in de wijken Noord en West de leefbaarheid verbeterd kan worden. Een ander doel is om een verdiepingsslag te maken op de tool ‘Wijken van de Toekomst’ op het gebied van leefbaarheid en dit thema toe te passen op de wijken West en Noord te Roosendaal.

Resultaat

Het resultaat is een adviesrapport voor Stantec hoe de wijken West en Noord leefbaarder kunnen worden. Om tot dit resultaat te komen zijn onderzoeken gedaan, is een nulmeting uitgevoerd, zijn interviews afgenomen bij stakeholders en zijn wijkobservaties uitgevoerd. Dit is terug te vinden in dit verantwoordingsdocument. Om verbetervoorstellen te ontwikkelen is onderzoek gedaan wat leidde tot ontwerputgangspunten. Dit achterliggende onderzoek is ook terug te vinden in dit document. Daarnaast worden enkele resultaten uit de ontwerpconcepten verder toegelicht in dit verantwoordingsdocument.

Het resultaat van de verdiepingsslag op de tool ‘Wijken van de Toekomst’ op het gebied van leefbaarheid is te zien aan de nieuwe methodiek om leefbaarheid te toetsen. De keuze die gemaakt zijn om tot de manier van toetsen te komen zijn in het adviesrapport en in het verantwoordingsdocument te zien.

Aanpak

Voor de onderbouwing van de hoofdstukken ‘waar wordt leefbaarheid door beïnvloed?’ en ‘ontwerputgangspunten’ zijn verschillende bronnen geraadpleegd, zoals: wetenschappelijke onderzoeken, rapporten, tijdschriften, websites, boeken, overheidsdocumenten en overheidstools. Naast het onderzoek is er een nulmeting uitgevoerd en zijn er interviews afgenomen. Hoe de nulmeting uitgevoerd is, is volledig terug te vinden in het adviesrapport. Hoe de interviews zijn afgenomen is ook in dit document te vinden.

Structuur

Het hoofdstuk ‘Waar wordt leefbaarheid door beïnvloed?’ volgt na de inleiding. Dit beschrijft alle onderdelen die van invloed kunnen zijn op de leefbaarheid in een gebied. Dit hoofdstuk is voorafgegaan aan de nulmeting en dient dan ook als basis voor de structuur van de nulmeting. De resultaten van de nulmeting, wijkobservaties en interviews zijn gebruikt voor de vervolgstappen, namelijk de verbetervoorstellen. Allereerst is er geanalyseerd waar de zwakke plekken in de wijken liggen. Om tot wijkverbeteringen te komen zijn er ontwerputgangspunten opgesteld om de ontwerpen te kunnen bedenken. Aan de hand van deze uitgangspunten zijn er schetsen gemaakt die uiteindelijk tot ontwerpen zijn ontwikkeld. Deze ontwerpen zijn concepten van wat er mogelijk is om de wijken leefbaarder te maken. Dit hoofdstuk volgt na de verantwoording van de ontwerputgangspunten. Afsluitend is er een terugkoppeling gemaakt naar de ‘Sustainable Development Goals’ en is er een bibliografie aanwezig.



Afbeelding 2
Foto Rembrandtgalerij, West (eigen werk)

2. Waar wordt leefbaarheid door beïnvloed?

De Leefbaarometer is een instrument dat de leefbaarheid in gebieden kan weergeven. Voor de beantwoording op de vraag: 'Waar wordt leefbaarheid door beïnvloed?' is de 'Instrumentenontwikkeling, Leefbaarometer 3.0' gebruikt (Atlas Research, 2021).

Uit de definities van leefbaarheid kan worden opgemaakt dat leefbaarheid een multidimensionaal begrip is. In veel van de definities die hiervoor zijn gegeven komen bijvoorbeeld zowel de fysieke als de sociale omgeving terug. De Leefbaarometer onderscheidt leefbaarheid in de volgende dimensies: fysieke omgeving, woningvoorraad, voorzieningen, sociale samenhang en overlast en onveiligheid.

In de volgende paragrafen wordt per dimensie beschreven wat de invloed is op de leefbaarheid.

2.1 Fysieke omgeving

De fysieke omgeving wordt opgedeeld in sub dimensies die invloed hebben op de leefbaarheid.

2.1.1 Milieukwaliteit

De gezondheid wordt direct beïnvloed door verschillende milieufactoren, zoals de kwaliteit van de lucht, geluidsniveaus, bodemgesteldheid en waterkwaliteit. Volgens het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) is 4,0% van de totale ziektelast in Nederland toe te schrijven aan ongunstige milieumomstandigheden. Het merendeel hiervan (3,5% van de totale ziektelast) wordt veroorzaakt door het buitenmilieu, zoals geluid, luchtverontreiniging en uv-straling. Het milieu heeft ook indirecte effecten op de gezondheid van bewoners, bijvoorbeeld door stress en negatieve gevoelens als gevolg van geluidshinder en verstoring van de slaap (RIVM, 2018).

Luchtverontreiniging kan leiden tot verergering van aandoeningen zoals astma, chronische bronchitis en hart- en vaatziekten, evenals vroegtijdige sterfte (RIVM, 2015).

2.1.2 Klimaat

In verschillende leefbaarheidsstudies zijn klimaat gerelateerde aspecten van de leefomgeving naar voren gekomen (EIU, 2021) (Mercer, 2019). Deze aspecten omvatten onder andere temperatuur, luchtvochtigheid, neerslag/droogte en bodemdaling. Aangezien de gevolgen van klimaatverandering steeds meer merkbaar worden, zullen deze aspecten in de toekomst mogelijk een grotere rol gaan spelen. Binnen de Nederlandse context zijn aspecten zoals luchtvochtigheid en lokale verschillen in neerslag/droogte waarschijnlijk niet significant genoeg om onderscheidend te zijn. Daarentegen kunnen zaken zoals hittestress en de gevolgen van neerslag/droogte (zoals wateroverlast en bodemdaling) lokaal wel aanzienlijk variëren in impact.

Hittestress kan leiden tot slaapverstoring, gedragsveranderingen (zoals verhoogde agressie), verminderde arbeidsproductiviteit en aan hitte gerelateerde ziekten, en zelfs sterfte (Wageningen University & Research, 2014).

2.1.3 Groene omgeving

In diverse studies zijn aanwijzingen te vinden voor een relatie tussen landschappen en de waardering van bewoners. Zo wordt het wonen in de nabije omgeving van een bos of met uitzicht op open groene ruimte positiever gewaardeerd in termen van woningprijzen (Joke Luttk, 2000). Ofwel, woningen in de directe omgeving van bos of met uitzicht op een open groene ruimte zijn 6 tot 12% duurder (Bervaes & Vreke, 2004). Ook blijkt dat een woning in een door recreanten aantrekkelijk bevonden omgeving 5 tot 12% hoger wordt gewaardeerd dan een woning in een minder aantrekkelijk landschap (Visser & van Dam, 2006).

2.1.4 Infrastructuur

De invloed van infrastructuur, zoals wegen, spoorlijnen en hoogspanningsleidingen, op de leefbaarheid kan zowel positief als negatief zijn. De positieve invloed heeft te maken met de voorzieningen die zij bieden, zoals ontsluiting en bereikbaarheid, wat verder wordt behandeld binnen de dimensie 'Voorzieningen'. Negatieve gevolgen hebben vooral te maken met de fysieke aanwezigheid van de infrastructuur, en deze aspecten worden besproken binnen de dimensie 'Fysieke omgeving'.

De relatie tussen infrastructuur en leefbaarheid ontstaat deels door het effect van de infrastructuur op de directe omgeving, zoals de kwaliteit van het milieu. Daarnaast zijn er andere effecten van infrastructuur. Zo kunnen doorgaande wegen, railinfrastructuur of een kanaal een barrièrewerking hebben in of tussen naastgelegen buurten. Dit kan de sociale interactie en/of de bereikbaarheid van voorzieningen beperken (Boon, van Wee, & Geurs, 2003).

Wegeninfrastructuur kan naast effecten op de gezondheid, bereikbaarheid en sociale contacten ook invloed hebben op de veiligheid. Met name de nabijheid van drukke wegen kan een negatieve invloed hebben. Over het algemeen dragen onveilige verkeerssituaties bij aan een verminderde leefbaarheid van een buurt (Simons, Olsthoorn, & Jaarsma, 2009).

2.1.5 Functiemenging

Functiemenging in buurten en wijken, waar verschillende functies samenkomen, kan op verschillende manieren van invloed zijn op de leefbaarheid.

Sommige elementen in de openbare ruimte, zoals schoolpleinen, winkels en uitgaansgelegenheden, kunnen een verhoogde kans op overlast met zich meebrengen (Vols & Brouwer, 2009).

Potentiële pluspunten van functiemenging zijn ook van sociale aard. In een gemengd gebied zijn er gedurende de dag op verschillende tijdstippen meer mensen aanwezig in de openbare ruimte, waardoor er meer toezicht is (PBL, 2009).

Functiemenging lijkt alleen positief bij te dragen aan het algehele oordeel van bewoners over hun woonomgeving wanneer het gaat om kleinschalige bedrijvigheid. Grote bedrijven en een groot aantal banen in een wijk dragen over het algemeen negatief bij aan het oordeel over de wijk (VROM, 2004). In dat geval kan hinder waarschijnlijk de overhand hebben.

Het effect van functiemenging op de leefbaarheid kan dus zowel positief als negatief zijn, afhankelijk van de specifieke context en de aard van de functies die samenkomen in een bepaald gebied.

2.1.6 Openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte in buurten en wijken heeft ook betrekking op de aanwezigheid van onder meer groen, water, pleinen en monumentale gebouwen. Groen in de woonomgeving wordt geassocieerd met een betere gezondheid en een positieve waardering van de buurt. Onderzoeken tonen aan dat een groene leefomgeving gepaard gaat met minder depressiviteit (Lee & Maheswaran, 2010). Het is bewezen dat groen, ruimte, rust en stilte een positieve bijdrage kunnen leveren aan het herstel van stress (Gezondheidsraad, 2012). Bovendien draagt groen bij aan het verminderen van luchtvervuiling, waterberging, geluidsvermindering en verkoeling tijdens warme periodes (Wageningen University & Research, sd). De aanwezigheid van parken en plantsoenen in de buurt heeft met name in buurten met hogere dichtheden een significant effect op de tevredenheid van bewoners met het groen in de wijk en daarmee op de algemene tevredenheid met de buurt (VROM, 2004).

Hoewel groen over het algemeen positieve effecten heeft, kunnen onoverzichtelijke parken en plantsoenen als onveilig worden ervaren, vooral door ouderen (Pain, 2001) (Jorgensen & Anthopoulou, 2007).

Water als inrichtingselement kan ook een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid. Het heeft, net als groen, een verkoelend effect in de zomer en kan helpen bij het verminderen van hittestress. Bovendien waarderen bewoners de dichtheid van een gebied minder negatief wanneer er water aanwezig is, hoewel het positieve effect van groen over het algemeen iets groter is (RIGO, 2009).

De aanwezigheid van monumenten kan ook een positieve invloed hebben op de leefbaarheid, omdat ze bijdragen aan het gevoel van eigenheid en karakter van een gebied (Thorsby, 2005).

Tot slot wordt de toegankelijkheid voor voetgangers genoemd als een aspect van de fysieke omgeving dat samenhangt met leefbaarheid. Het idee hierachter is dat leefbare steden ontworpen zijn om wandelen te bevorderen in plaats van autorijden (Higgs C. , Badland, Simons, Knibbs, & Giles-Corti, 2019).

Al deze elementen dragen bij aan de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte, en daarmee aan de leefbaarheid van buurten en wijken.

2.2 Woningvoorraad

Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de relatie tussen eigenschappen van de woningvoorraad in de omgeving en de leefbaarheid (VROM, 2004). Hierbij wordt niet alleen gekeken naar het woonplezier van individuele bewoners, maar ook naar de uitstraling van de woningen in de buurt. Deze uitstraling kan variëren van aantrekkelijk tot verwaarloosd, wat vervolgens de aantrekkelijkheid van de buurt om er te willen wonen beïnvloedt.

2.2.1 Kwaliteit van de woningvoorraad

Het is aannemelijk dat in een buurt waar de woningen slecht zijn onderhouden of waar leegstand is, dit als onprettig wordt ervaren door de bewoners. Dit kan leiden tot overlast en hinder en het kan de investeringen in de buurt verminderen. Met name leegstand van woningen wordt erkend als een negatieve invloed op de leefbaarheid. Daarnaast zijn slecht onderhouden woningen een teken van verwaarlozing (Drijgers & van Leeuwen, 2013).

De energetische kwaliteit van de woningvoorraad (het energielabel) is een belangrijk aspect dat direct verband houdt met duurzaamheid. Over het algemeen kan de energetische kwaliteit worden beschouwd als een indicator van de algehele kwaliteit van de woning. Woningen met een gunstig energielabel zijn doorgaans nieuw of gerenoveerd. Bij renovaties worden vaak, naast de energetische kwaliteit, meerdere aspecten aangepakt. Dit kan betekenen dat de buurt er weer modern en up-to-date uitziet, wat door bewoners wordt gewaardeerd (Leidelmeijer, Borsboom, & van Vliet, 2017). Onderzoek toont aan dat bewoners hun buurt meer waarderen wanneer er in wordt geïnvesteerd, zowel nieuwbouw als renovatie dragen bij aan dit gevoel (Uyterlinder, van der Velden, & Bouwman, 2020).

In de particuliere huursector is de staat van onderhoud vaak slechter. Binnen deze sector is het aandeel woningen met een energielabel E of F meer dan twee keer zo groot in vergelijking met koop- of corporatiewoningen (Stuart-Fox, Kleinepier, & Gopal, 2019).

2.2.2 Ruimtelijke vormgeving

Bij de ruimtelijke vormgeving van de woningvoorraad zijn er verschillende aspecten van belang, waaronder de woningtypen, bebouwingsdichtheid en het daarmee samenhangende woonmilieu.

In wijken waarin hoogbouw, portiekflats en sociale huurwoningen prominent aanwezig zijn, is er een grotere kans op overlast (VROM, 2009). Bovendien wordt hoogbouw ook esthetisch en sociaal gezien minder aantrekkelijk gevonden door bewoners. Uit onderzoek blijkt dat met name de bouwhoogte een belangrijke rol speelt bij de beleving van woonmilieus (Zeelenberg & Leidelmeijer, 2009). Daarnaast wordt in gebieden met een hoge bebouwingsdichtheid het rondhangen van groepen sneller als storend ervaren. In buurten met een hoge woningdichtheid waar er buiten weinig ruimte is om elkaar te ontmoeten, gebeurt dit automatisch op plekken waar anderen gestoord kunnen worden (Peer & Toussaint, 2002).

2.2.3 Betaalbaarheid en eigendom

In verschillende internationale leefbaarheidsindexen wordt de betaalbaarheid van de woningvoorraad (voor diverse groepen) erkend als een belangrijke indicator voor leefbaarheid (Harrel, Lynott, & Guzman, 2014). Als er geen betaalbare huisvesting is en een gebied slechts voor een selecte groep toegankelijk is, dan is volgens die argumentatie zo'n gebied per definitie niet leefbaar voor degenen die er geen woning kunnen betalen (Higgs C. , Badland, Simons, Knibbs, & Giles-Corti, 2019).

De eigendomsverhouding van woningen in een gebied kan van invloed zijn op de leefbaarheid. Hoe groter het aandeel eigenaar-bewoners in de wijk, des te groter het positieve effect op buurtparticipatie (Bolt & ter Maat, 2005). Het bezitten van een woning creëert een economisch belang om deel te nemen aan de buurt, wat ten goede kan komen van de leefbaarheid. Echter, is het belangrijk op te merken dat woningbezit niet uitsluitend positieve effecten heeft. Negatieve effecten kunnen optreden wanneer bewoners onvoldoende inkomen hebben om hun woningen adequaat te onderhouden. Dit komt vaak voor bij de verkoop van sociale huurwoningen aan zittende bewoners en leidt tot verloedering van buurten (Kleinhans & van Ham, 2013).

2.3 Voorzieningen

2.3.1 Voorzieningen niveau

Het niveau van voorzieningen speelt een belangrijke rol bij de leefbaarheid van een gebied. Dit omvat zowel de minimale afstand tot een voorziening als de omvang en diversiteit van het aanbod in de directe omgeving. In de literatuur wordt onderscheid gemaakt tussen basisvoorzieningen en overige voorzieningen. De echte basisvoorzieningen zoals energie, riolering en water, die worden gebruikt in internationaal vergelijkende leefbaarheidsstudies (EIU, 2021) (Mercer, 2019), zijn over het algemeen van goede kwaliteit en toegankelijk in heel Nederland. Daarom zijn ze niet onderscheidend voor de leefbaarheid in buurten en wijken in de Nederlandse context.

Daarentegen variëren de overige voorzieningen zoals openbaar vervoer, bereikbaarheid van hoofdwegen, onderwijs, kinderopvang, horeca, cultuur, sport, winkels en zorg wel in Nederland. Deze voorzieningen kunnen per gebied verschillen en hebben invloed op de leefbaarheid.

2.3.2 Economische omgeving

Naast de nabijheid van voorzieningen speelt de economische omgeving een grote rol in de leefbaarheid van een gebied. De economische omgeving wordt dan ook gecategoriseerd onder de paragraaf 'voorzieningen', omdat het hebben of niet hebben van werk bepaalt in hoeverre mensen zelfvoorzienend zijn. Werk biedt financiële zekerheid en sociale netwerken, wat een positief effect heeft op de eigen (mentale) gezondheid (Higgs C. , Badland, Simons, Knibbs, & Giles-Corti, 2019). Aan de andere kant heeft werkloosheid en werk onder slechte omstandigheden een negatieve invloed op de fysieke en mentale gezondheid. Werk of werkloosheid speelt niet alleen op individueel niveau een rol. De mate waarin er wordt gewerkt in de buurt heeft ook invloed op de leefbaarheid, omdat dit de druk en kansen vergroot voor buurtbewoners om werk te vinden en te behouden. In een woonomgeving waar betaald werk de norm is, zal er meer druk zijn om werk te zoeken en te behouden dan in een woonomgeving waar mensen voornamelijk afhankelijk zijn van een uitkering (Soede & Versantvoort, 2014).

Daarnaast is de bereikbaarheid van banen, oftewel het aanbod van werk binnen een redelijke reisafstand, ook belangrijk voor de leefbaarheid van een woonomgeving. Onderzoek heeft aangetoond dat langere reistijden naar het werk een negatief effect hebben op de mentale gezondheid van individuen (Clark, Chatterjee, Martin, & Davis, 2019), evenals de diversiteit aan vervoersmogelijkheden. Werk dicht bij huis is gunstig voor de gezondheid, niet alleen vanwege de kortere reistijd, maar ook omdat dit de mogelijkheid biedt om op een actieve manier naar het werk te gaan, bijvoorbeeld door te fietsen of te lopen (Handy, Wee, & Kroesen, 2014).

2.4 Sociale samenhang

Naast de fysieke omgeving is sociale samenhang een belangrijke factor in de leefbaarheid van een gebied. Het gaat niet alleen om de aanwezigheid van bepaalde aspecten in een wijk, maar ook om de samenstelling van de bewoners en de onderlinge relaties, evenals de kansen die mensen hebben (Florida, 2002).

2.4.1 Sociale cohesie

In de meeste benaderingen wordt sociale cohesie in een buurt geassocieerd met positieve effecten op sociale veiligheid, gezondheid en welzijn (Huygen & Meerde, 2008). Echter, sommige auteurs benadrukken ook de potentiële negatieve aspecten van sociale cohesie voor de leefbaarheid. Schnabel en De Hart (2008) wijzen erop dat

een hoge mate van vertrouwen tussen groepsleden vaak samengaat met wantrouwen ten opzichte van buitenstaanders. Andere onderzoeken wijzen er ook op dat sterke sociale cohesie binnen groepen jongeren of gesloten deelgemeenschappen in een buurt juist negatieve gevolgen kunnen hebben voor de gehele buurt (Kam & Needham, 2003). In dit verband maken Schnabel en De Hart onderscheid tussen interne en externe sociale cohesie. Een sterke interne sociale cohesie kan leiden tot uitsluiting, dit kan de inclusiviteit van de buurt belemmeren. Aan de andere kant kan een sterke interne sociale cohesie het wonen in een homogene buurt aangenaam maken, zoals in kleinere dorpen waar nabuurschap en onderlinge hulp belangrijk zijn, of in klassieke volkswijken waar iedereen elkaar kent en sociale interactie gemeenschappelijk is. In meer diverse buurten is externe cohesie (relaties tussen verschillende groepen) essentieel om positieve effecten op de leefbaarheid te kunnen verwachten.

2.5 Overlast en onveiligheid

Veiligheid wordt in veel studies over leefbaarheid genoemd als één van de belangrijkste aspecten. (On)veiligheid kan onderscheiden worden naar de geregistreerde frequentie van verschillende typen misdrijven (zoals moord en diefstal) en de veiligheidsbeleving of het gevoel van veiligheid (Badland, Whitzman, & Lowe, 2014). Niet elk type geregistreerd misdrijf heeft naar verwachting dezelfde relatie met leefbaarheid. Misdrijven zoals witwassen en cybercriminaliteit bijvoorbeeld dragen waarschijnlijk minder bij aan verminderde leefbaarheid dan geweldsmisdrijven. Bovendien geven geregistreerde statistieken niet het volledige beeld van veiligheidsgevoelens. Misdrijven worden onder andere gerapporteerd in officiële politiestatistieken. Veel incidenten die het veiligheidsgevoel aantasten vallen buiten het strafrecht en worden daarom niet geregistreerd. Daarnaast worden officiële misdaadcijfers ook beïnvloed door de mate van politie-inzet in een gebied en de bereidheid tot aangifte. Kortom, officiële statistieken zijn niet allesomvattend en het is belangrijk om ook naar subjectieve maatstaven te kijken, zoals ervaren overlast of gevoelens van (on)veiligheid. Dit biedt ook inzicht in aspecten zoals burenruzies, het veilig voelen op straat of overlast door dronken mensen (Atlas Research, 2021).

3. Nulmeting

In dit hoofdstuk is de keuze voor de driepuntschaal en vijfpuntschaal bij de toetsing van leefbaarheid verantwoord.

Het merendeel van de getoetste onderdelen kennen geen vooraf vastgestelde grenswaarden, zoals bij andere onderdelen uit het 'Wijken van de Toekomst'-model. Als er geen grenswaarden zijn is het lastig om te zeggen waardoor iets beter is dan iets anders. Daarom is er bij de toetsing van harde data voor gekozen om een zo klein mogelijke schaal te hanteren. In dit geval is er dus voor een driepuntschaal gekozen, welke bestaat uit de waarderingen: sterk, neutraal of zwak. Iets wordt als sterk gewaardeerd als het bijvoorbeeld boven landelijk gemiddeld scoort of beter scoort dan in andere wijken. Bij een zwakke score is dit vice versa. Voor een neutrale score spreekt het dan ook voor zich als het gemiddeld is. Voor de waardering van de zachte data is geen driepuntschaal gehanteerd, omdat de verschillen tussen de subjectieve waardering van de onderdelen te groot zijn. Dit is ook iets wat terug kwam in de vitaliteitskaart, waarin ook gebruik gemaakt wordt van een vijfpuntschaal. De vitaliteitskaart was tijdens het toetsen van de onderdelen belangrijk, omdat niet alles afgeleid kon worden van de afgenomen enquêtes en interviews. Dit is namelijk op veel kleinere schaal uitgevoerd dan de enquêtes waar de vitaliteitskaart op is gebaseerd.

1. Inleiding

2. Invloed leefb.

4. Interviews

Gedurende het onderzoek zijn er meerdere belanghebbenden geïnterviewd. Dit is gedaan om de problematiek vanuit verschillende perspectieven te benaderen. Aan bewoners en bezoekers van de wijken Noord en West zijn er middels een enquête open vragen gesteld. Verder zijn kwalitatieve interviews afgenomen bij de politie en de gemeente Roosendaal. In dit hoofdstuk wordt de aanpak hiervan toegelicht.

3. Nuïmeting

4.1.1 Interviews met experts

Kimberly Noordhoek, operationeel wijkexpert, houdt zich binnen de politie Roosendaal bezig met ‘overstijgende problematiek’ en beleidsvorming. Ze is geïnterviewd over veiligheid, overlast, criminaliteit en mogelijke verbetervoorstellen voor de wijken Noord en West. Hieronder zijn de vragen en antwoorden in tabellen weergegeven. Wessel de Beer, Projectmanager Ruimtelijke Ontwikkeling bij de gemeente Roosendaal, is geïnterviewd over thema’s die betrekking hebben op leefbaarheid en de ruimtelijke inrichting.

De antwoorden zijn geparafraseerd en de conclusies zijn verwerkt in het beroepsproduct (Hoofdstuk 5).



Afbeelding 3
Foto Politiebureau Roosendaal (eigen werk)

INTERVIEW KIMBERLY NOORDHOEK

Geïnterviewde: Kimberly Noordhoek, operationeel wijkexpert politie Roosendaal
Interviewers: Jannes Vermeeren en Peer Voesenek
Datum: 23 maart 2023
Locatie: Politiebureau Roosendaal

Vraag	Antwoord
In welke wijken bent u actief?	“Ik ben operationeel wijkexpert. Ik ‘hang’ boven de wijkagenten. In principe ben ik dus in elke wijk met overstijgende problematiek en beleidsvorming bezig, maar ik ben niet dagelijks zichtbaar in de wijk als agent.”
Op welke plekken vindt de meeste criminaliteit plaats? <i>Wij laten kaartjes zien met locaties in West en Noord waar vanuit de analyses blijkt dat het onveilig is.</i>	Locaties: Burgemeester Coenenpark, Heiliger Hartplein, Jan Vermeerlaan en Rembrandtgalerij. De locaties kloppen. In het park is veel overlast van alcohol gebruik door arbeidsmigranten en illegaal vissen. De gemeente is hier al mee bezig geweest, bijvoorbeeld door de verlichting te verbeteren en heggen lager te snoeien. Rond het Heilig Hartplein hangen veel jongeren waar overlast van is en mogelijk van mensen vanuit de Poolse supermarkt. Op de Rembrandtgalerij gaat het voornamelijk om winkeldiefstal, zwervers, alcohol- en drugsgebruik. In Roosendaal West zijn ook de Jan Vermeerlaan en Burgemeester Freijterslaan straten met veel overlast.
Wat is de rede dat op deze locaties criminaliteit plaatsvindt?	In de wijken wonen relatief veel laaggeschoolden en werklozen. Dit in combinatie met het type voorzieningen zorgt voor het aantrekken van die mensen.
Aan de Philipslaan zijn een aantal appartementencomplexen met veel dode hoeken aan de achterzijde, is dit een locatie waar veel criminaliteit plaats vindt?	Nee, niet als we kijken naar het aantal meldingen daar.
Vindt misdaad meestal op dezelfde locaties plaats?	Ja, zoals gezegd op de eerder genoemde locaties vindt de meeste overlast plaats.
Op welke locaties voelen agenten zich het meest onveilig?	Echt onveilig niet, maar agenten zijn meer op hun hoede op bepaalde locaties. Op het Heilig Hartplein heerst een ander gevoel bij de agenten. Bijvoorbeeld een half jaar geleden bij de inval in winkelpanden en woningen daar kwamen direct jongeren uit de straat op de politie af om te vragen wat er aan de hand was. Dat is op zo’n locatie meer intimiderend dan gewoonlijk.

Welke maatregelen treffen jullie in de wijken om criminaliteit te verminderen?	Tijdelijke camera's. Na het schietincident op de Philipslaan kort geleden staan er nu tijdelijk camera's op straat. Extra surveilleren is ook een maatregel. Agenten worden geïnstrueerd om vaker door de risicowijken te rijden. We hebben ook een wijkagenten spreekuur georganiseerd, omdat bewoners om een beter aanspreekpunt vroegen. Hier kwamen weinig bewoners opdagen, dus zijn we hier mee gestopt.
Heb je het idee dat camera's een positief effect hebben op de veiligheid?	Bewoners ervaren meer rust en minder criminaliteit, maar cijfers zeggen niks. Het verbeterd meer het gevoel van veiligheid, wat ook belangrijk is.
Welke maatregelen zouden jullie willen dat er getroffen worden in de openbare ruimte om de wijken veiliger te maken? (Denk hierbij aan straatverlichting, camera's, plekken zonder zicht aanpakken)	Graag meer meldingsbereidheid: als mensen iets zien, dat ze de politie bellen. Er zijn diverse gesprekken met de gemeente gevoerd om die bereidheid te verhogen. Bewoners geven aan dat ze bedreigd worden als ze met de politie praten. Na acties op het Heilig Hartplein met de invallen, zag de politie een piek qua meldingsbereidheid, omdat mensen dan zien dat er daadwerkelijk iets met de meldingen gedaan wordt. Wij zien dat de wijken steeds individualistischer worden. Bewoners hebben nauwelijks contact met elkaar. Door activiteiten te organiseren en meer binding te vormen, gaat de meldingsbereidheid wellicht omhoog.
Hoe is de band tussen de politie en de bewoners?	De wijkagenten laten weten dat het contact goed is met bewoners.
Bewoners hebben tijdens interviews laten weten dat ze graag meer/actievere politie zien. Hoe staan jullie hier in?	Er is inderdaad een landelijk personeelstekort bij de politie. Er rijdt dus minder politie op straat. De momenten dat we er zijn proberen we een goed aanspreekpunt te vormen.
Wat zijn de bekende vluchtwegen in West en Noord?	In Kalsdonk vluchten ze met name met auto's en scooters. Dan gaan ze via de Philipslaan richting de snelweg of langs het Majoppeveld. Er is in Kalsdonk meer crimineel 'bezoek' van buitenaf. In Westrand is de criminaliteit meer plaatselijk georganiseerd, dus door buurtbewoners. Zij vluchten vaak te voet of met de scooter richting hun woning. Er is een opvallen verschil tussen de twee wijken.
Hoe kan het beste omgegaan worden met hangjeugd en arbeidsimmigranten die overlast op straat veroorzaken?	De oplossing is lastig en niet zo te benoemen. Het gaat vaak om jeugd die ook niks wil, ze staan niet open voor initiatieven. Enige wat naar mijn mening helpt is het afstraffen na de incidenten. De overlast van arbeidsmigranten in Westrand is een ander verhaal: sommigen willen wel hulp, maar krijgen die niet. Er is onlangs een nieuwe daklozen opvang geopend, stichting BARKA. Zij gaan met immigranten in gesprek over de mogelijkheden en redenen. GGZ en politie kijken naar een nieuw protocol voor psychische gestoorden. Dit kost vaak enorm veel tijd en geld.

Tabel 1 Parafrasering interview Kimberly Noordhoek

INTERVIEW WESSEL DE BEER	
Geïnterviewde: Wessel de Beer Interviewers: Jannes Vermeeren en Peer Voesenek Datum: 29 maart 2023 Locatie: Gemeentehuis Roosendaal	
Vraag	Antwoord
Hoe probeert de gemeente Roosendaal de veiligheid te bevorderen binnen de stad en in het specifiek in de wijken Noord & West?	Wessel geeft aan dit een lastige vraag te vinden, omdat dit niet direct binnen zijn expertise valt. Er is een impactanalyse voor Westrand met onderdeel veiligheid in combinatie met ruimte. In de jaren '70 waren er niet de meest logische planologische ontwikkeling. Bij planontwikkeling wordt veiligheid altijd meegenomen, maar wel als onderdeel van het grote geheel. Langdonk was de grondslag voor een impactanalyse tijdens vuurwerkrellen.
Drugscriminaliteit is al langer een probleem binnen de gemeente Roosendaal, welke strategie/visie hanteren jullie om dit probleem aan te pakken?	Wederom een lastige vraag. Wessel geeft wel aan dat binnen de gemeente Roosendaal een team bezig is met drugscriminaliteit. Hij geeft aan dat drugscriminelen in Westrand veelal van buiten de wijk komen.
Welke visie hebben jullie op het differentiëren van het woningaanbod (mix van koop en huur of mix van duurder en goedkoper segment)	Dat is erg belangrijk thema binnen de gemeente. Er zijn landelijke kaders voor, zoals het percentage sociale huur. Bij een ontwikkeling in Moerstraten is er bijvoorbeeld geen vraag naar sociale huur, hier wordt dit volgens het beleid van de gemeente dan ook minder toegepast. In Westrand bijvoorbeeld geldt de 30% sociale huur heel sterk. Alwel zet sterk in op huurdifferentiatie, dit sluit aan bij hun visie. Alwel heeft veel eigendom in Roosendaal, dus dit heeft een grote impact op de stad. Bij 'recente' ontwikkelingen in de Teslastraat en radarstraat zijn nieuwbouwwoningen gebouwd naast oude sociale huur. Wessel vraagt zich af of dit toegevoegde waarde heeft voor de leefbaarheid. Merendeel van 'nieuwe' woningen in die wijk wordt verkocht aan allochtonen. Dit is een opvallend verschil.
Wij willen graag inventariseren waar alle huurwoningen in Noord en West zijn, kan jij hier iets in betekenen?	Ja, kaarten met data zijn opgestuurd.
Vanuit krantenartikelen en de interviews met de bewoners zijn wij er achter gekomen dat arbeidsmigranten niet zo goed integreren binnen Roosendaal. Wat denk jij dat er aan gedaan kan worden?	Bij publiekszaken hebben ze regie op aantal arbeidsmigranten. Waarschijnlijk zijn het er rond de 5000, waarvan er 3000 zijn waarvan je niks weet. De Rembrandtgalerij is van 1 eigenaar, hij huisvest daar mensen waar de gemeente geen invloed op heeft. Er is te weinig capaciteit om het te controleren. De handhaving is er wel mee bezig. In hotel Goderie werden een paar verdiepingen aan arbeidsmigranten verhuurd.

Welke initiatieven om de gezondheid van de bewoners te verbeteren zijn er?	Iedere wijk heeft wel een Cruyff court. Er zijn ook meerdere initiatieven, zoals de Roosendaal fit week. Er is recent een urban sportspark bij Stadsoevers ontwikkeld.
Ons viel op dat er veel groen is zonder echte functie (denk aan de grasvelden aan de Jan Vermeerlaan), is hier een reden voor? Zo ja, welke?	De reden is onderhoud, een grasveld onderhouden kost minder tijd en geld dan een gedifferentieerder groenaanbod. In Bergen op Zoom heeft de gemeente een tijdje wel veel 'mooi' groen aangelegd, maar zij zitten nu mede hierdoor in financiële problemen. Wessel geeft als tip om in de conceptuitwerking rekening te houden met onderhoudsarm groen.
In met name de oudere straten van Noord en West is er weinig groen. Is dit iets waar jullie als gemeente aandacht aan willen schenken, zo ja hoe?	Roosendaal natuurstad is een voorbeeld hiervan. Dit is een toetsingskader voor de herinrichting van een straat. Een straat moet voldoen aan een puntensysteem.
Er is redelijk wat leegstand binnen Roosendaal, hoe proberen jullie dit probleem aan te pakken?	Ja, dat is nog steeds een probleem. BNDeStem overschatte de leegstand in Roosendaal. Wessel geeft aan dat er minder leegstand is dan aangegeven in het artikel. Er zijn meerdere initiatieven om winkelveorzieningen te herbestemmen naar wonen, zoals in de Dokter Brabersstraat en de Raadhuisstraat. Het beleid van de gemeente is om detailhandel en horeca te centreren in wijken.
Heeft de gemeente initiatieven of plannen om de sociale cohesie te verbeteren in de wijken West en Noord?	Wessel geeft aan dat de diversiteit in woningaanbod beleid is van de gemeente om de sociale cohesie te bevorderen. Wessel is hier soms sceptisch over, het hangt sterk per locatie af of dit werkt. Eveneens kan de doorstroming niet geregeld worden in het gemeentelijk beleid, ze hebben dus geen invloed op de toekomstige bewoners van de woningen.

Tabel 2 Parafrasering interview Wessel de Beer

4.1.2 Bewonersenquête

Gedurende het onderzoek zijn bewoners en bezoekers van de wijken Noord en West geïnterviewd. Op openbare plekken zijn voorbijgangers aangesproken en gevraagd de enquête in te vullen. Tevens zijn plaatselijke ondernemers geïnterviewd en zijn er brievenmeteenQR-codeindebrievenbussen van woningengedaan. De bewonersenquête is een kwalitatief onderzoek, waarin wordt gevraagd naar de ervaringen en ideeën van bewoners. Er is gekozen voor deze onderzoeksmethode, omdat voor een kwantitatief onderzoek een onhaalbare steekproefgrootte werd nodig is. Hierin is een afweging gemaakt tussen de geschatte bestede tijd en het gehoopte resultaat. Er zijn van 28 respondenten antwoorden op de enquête verkregen.

Uit de nulmeting kwamen de vier laagst scorende thema's naar voren. Op basis hiervan zijn de vragen opgesteld. De volgende vragen zijn gesteld:

BEWONERSENQUÊTE	
Geïnterviewden: Bewoners en bezoekers van de wijken Interviewers: Jannes Vermeeren en Peer Voesenek Datum: 16 en 17 maart 2023 Locatie: Roosendaal Noord en West	
Vraag	Antwoordmogelijkheid
Ik kom met regelmaat in de wijk...	Noord / West / Geen van bovenstaande
Wat is uw leeftijd	<18 / 18-30 / 30-50 / 50-65 / 65>
Hoe zou u de openbare groenvoorzieningen verbeteren?	...
Hoe kan de openbare ruimte in West en/of Noord u bevorderen om gezonder te leven?	...
Op welke locaties (en op welk tijdstip) voelt u zich wel eens onveilig in de wijk Noord en/of West?	...
Hoe denkt u dat de sociale samenhang tussen wijkbewoners in West en Noord verbeterd kan worden?	...
Hoe zou u de leefbaarheid in het algemeen verbeteren in de wijken West en Noord?	...

Tabel 2 Parafrasering interview Wessel de Beer

De antwoorden zijn op de volgende pagina's in twee tabellen verwerkt, één voor de ervaringen van bewoners en één voor de ideeën.

BEWONERSENQUÊTES: ERVARINGEN		
Wijk	Ervaringen	Thema
N W	Openbaar groen wordt slecht onderhouden	
N	Met name in de arme wijken is te weinig groen	
N W	Op het moment zijn de meeste groenvoorzieningen alleen gras	
N	In Spoorstraat/Parklaan zijn de groenvoorzieningen prima op orde	
N W	Fiets spoorovergangen zijn slecht. Fietspad is prima. Drukke autoweg is probleem.	
N W	Verkeer rijdt te hard, zorgt voor onveilige situaties	
N	Zorgen dat de oude straten van Kalsdonk aantrekkelijker worden. Nu is het zó lelijk en troosteloos.	
N W	Er is te veel zwerfaval en een vies straatbeeld	
N	Momenteel is de bereikbaarheid alleen op auto's gericht.	
N W	Genoeg te doen. Parken, voetpaden, speeltoestellen.	
N	In de middag en avond in het Burg Coenenpark aan de Parklaan: veel vreemde types die rondhangen en tassen opbergen in de struiken.	
N	In de oude straten van Kalsdonk en bovenop de heuvel in het park, alle momenten van de dag, 's avonds kom ik daar niet	
N W	Ik kom zo min mogelijk op de Rembrandtgalerij	
N	Veel overlast om de hoek (Heilig hartplein – Philipslaan), drugs etc. Ik kom er niet in de avond	
N	Heb me nooit echt onveilig gevoeld, behalve op de fiets, maar wellicht zou ik in het donker minder graag door Kalsdonk lopen of fietsen. Dit heeft vooral te maken met de recente gebeurtenissen (schietpartij).	
N W	Nee eigenlijk niet. In de avond niet uit huis door schietpartijen etc. Meer politie nu op straat. Alleen pinnen durven veel ouderen niet	
N	Ik zelf niet. Jongeren rondom de winkel (Heilig Hartplein) controleren op sociaal gebied.	
W	West: de sloot bij scherpdeel vermijd ik in de avond.	
N	Phillipslaan (gebied rond de Aldi) vanaf dat het donker wordt	
N W	Veel buitenlanders. Poolse winkel veel overlast. Overmatig drankgebruik door arbeidsmigranten uit Oost-Europa.	 
N	Vroeger waren er veel verschillende mensen in het buurtcentrum. Nu komen er voornamelijk ouderen hier. Geen mogelijkheden meer voor jongeren	
W	Meer variatie in de bewoners de westrand is nu vol met arbeidsmigranten veel te veel in 1 huis. Daar wil niemand iets mee samen doen.	
N W	Goede sociale samenhang. Straatfeest ieder jaar.	
N	Barrière tussen rijk en arm	
N W	Te veel frictie tussen allochtonen en autochtonen, begrijpen elkaar niet	

Tabel 13: Bewonersenquête: ervaringen

BEWONERSENQUÊTES: IDEEËN		
Wijk	Ideeën	Thema
N W	Meer openbaar groen ontwikkelen.	   
N W	Meer bloemen en planten in straten aanbrengen.	
N W	Bruikbaar groen aanleggen om met de hond te wandelen bijvoorbeeld.	 
W	Meer groen, geschikt groen. Bijvoorbeeld geen palmbomen. Op plekken waar hangjongeren zijn juist geen bankjes plaatsen.	
W	Meer bomen planten, goed voor de koelheid in de straat en goed voor vocht vast te houden.	
N	Grote bomen vervangen voor kleinere ivm overlast, meer doen met de grasvelden.	
N W	Meer een geheel maken waar gezeten en gewandeld kan worden.	
W	In de Westrand denk ik dat groen al wel redelijk aanwezig is, echter in kalsdonk zou ik misschien een parkje of algemeen wat stukjes bomen en planten extra toevoegen	
W	Meer faciliteiten om te bewegen, openbare speeltuin of mooie fiets / wandel routes	
N W	Meer plaatsen maken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten.	
N W	Een beweegpad uitzetten om mensen te stimuleren een dagelijks rondje te lopen	
W	Meer groen en bloemen geeft energie, daardoor ga je eerder wandelen door de buurt	 
N W	Betere fiets- en wandelpaden	
N	Meer mogelijkheden voor beweging/sport voor ouderen	 
N	Speeltoestellen moeten moderner, meer ontwikkelen en aantrekkelijker maken. Lopen of fietsend daar naartoe is slecht mogelijk nu. Onderhouden ervan is ook belangrijk	
N	Minder autos geparkeerd in de wijk om het gebruik ervan minder te stimuleren	
N	In een park misschien iets van wat sport(klim)rekken en kleine veldjes gras waar mensen bijeen kunnen komen om samen te sporten. Ook door meer groen zien beter in je vel gaan zitten en gezondere keuzes onbewust maken	 
N	Autoluwe zones maken	
N W	Door meer ontmoetingsplekken kan je er achter komen wie er in de wijk woont.	
N	Buurtactiviteiten organiseren	
N	De criminele activiteiten hard aanpakken zodat de bewoners weer naar buiten durven	
N	Door meer een mix in de verschillende bevolkingsgroepen te creëren. Het is voornamelijk huur. Doordat er nu geen mix is voelen andere zich makkelijker buitengesloten. Ze komen er dan ook niet wonen.	
N W	Er zijn geen mensen op straat, alleen ouderen. Forensisch verkeer naar de stad leidt tot dat er geen centrum is. Meer evenementen organiseren, zoals draai van de kaai.	
N	Meer diversiteit in woningen, met name hoge segment	 
N W	Actievere rol handhaving en politie	 

Tabel 13: Bewonersenquête: ervaringen

5. Ontwerpuitgangspunten

Door de nulmeting en interviews is de keuze gemaakt om de focus te leggen op de volgende vier onderwerpen: veiligheid, sociale cohesie, gezondheid en groen. Iedere randvoorwaarde heeft invloed op één of meerdere van de zojuist genoemde onderwerpen. Deze randvoorwaarden zijn de basis van de ontworpen wijkverbeteringen.



5.1 Veiligheid

5.1.1 Sociale controle

Sociale controle kan de criminaliteit verminderen dus de veiligheid bevorderen in een woonwijk. Sociale controle betekent dat mensen op elkaar letten en elkaar ergens op aan spreken als dat nodig is (Ensie, sd). Als sociale controle niet of te weinig plaatsvindt in een wijk kan dit leiden tot meer verloedering en een toename van criminaliteit. Echter, kan een goede sociale controle er niet voor zorgen dat er geen criminaliteit meer plaatsvindt (Wilsem, 2003).

5.1.2 Eyes on the street

De theorie ‘eyes on the street’ van Jane Jacobs uit 1961 was één van de grondleggers van het principe om een veiligere omgeving te creëren door middel van sociale controle. Volgens Jacobs (1961) neemt de kans op criminaliteit toe als woningen met hun achterkant naar de straat gepositioneerd zijn. Daarnaast heeft deze theorie ook invloed op de sociale cohesie: “Als er mensen aanwezig zijn in de openbare ruimte, versterkt het de ruimte en stimuleert het sociale cohesie” (Jacobs, 1961).

5.1.3 24-uursvoorziening

Uit onderzoek van Duffala (1976) bleek dat een voorziening die 24 uur per dag open is, leidt tot minder criminele activiteiten in de omgeving. Een dergelijke voorziening houdt toezicht op de omgeving. Uit het onderzoek van Duffala ging het om tankstations of winkels die 24 uur per dag open zijn, in de realiteit kan dit ook met verschillende soorten voorzieningen. Een horecazaak heeft bijvoorbeeld andere openingstijden dan een kledingwinkel. Als er in een horecazaak wordt toegevoegd aan een winkelstraat zal er dus over een grotere periode van de dag sociale controle plaatsvinden. Wat volgens Jane Jacobs en Duffala de criminaliteit vermindert.

5.1.4 Territorialiteit

Sinds Jacobs zijn er in de jaren erna meerdere theorieën ontwikkeld over het verminderen van criminaliteit in een woonwijk. Oscar Newman kwam in 1972 met de ‘defensible space theory’. Volgens Newman (1972) voelen mensen zich niet verantwoordelijk voor hun omgeving in gebouwen waar weinig tot geen gezamenlijke ruimtes zijn. Doordat er geen verantwoordelijkheidsgevoel is bij de bewoners, leidt dit tot een onveilige omgeving. Een ‘verdedigbare’ ruimte (: ‘defensible space’) kan ontwikkeld worden als het in ieder geval aan de volgende eisen voldoet:

- Een afgezonderde ruimte voor bewoners zodat er een duidelijke grens ontstaat tussen openbare en (semi)privé ruimte.
- Mogelijkheden tot surveillance, vroeger waren dit conciërges, tegenwoordig kan dit door middel van camera’s.

Kimberly Noordhoek gaf aan tijdens het interview dat de meldingsbereidheid te laag is en dat mensen zich niet verantwoordelijk voelen in Noord en West. Het verantwoordelijkheidsgevoel bij inwoners van de focuswijken kan vergroot worden aan de hand van het creëren ‘verdedigbare’ ruimten rondom de appartementencomplexen.

5.1.5 Community of interest

Uit een van de vervolgstudies van Newman bleek dat niet alleen de gebouwde omgeving invloed had op de veiligheid. Deze theorie (Newman, Community of interest, 1980) stelde dat sociale en demografische gegevens van invloed waren op de veiligheid. De verdeling van huur- en koopwoningen, leefstijl en het aantal personen met een uitkering zijn belangrijke factoren die invloed hebben op de veiligheid in de omgeving. Newman stelde dat integratie mogelijk is aan de hand van de volgende drie voorwaarden: gelijkwaardige levensstijlen, menging van inkomensgroepen (waarbij de middenklasse domineert) en geen groter aandeel lage inkomensgroepen dan vooraf afgesproken.

5.1.6 Verlichting in de openbare ruimte

Vanuit Britse studies (The Swedish National Council for crime prevention, 2007) is gebleken dat goede verlichting een positieve invloed kan hebben op de veiligheid in een gebied. Daarnaast leidt goede straatverlichting tot een toename in het gebruik van de openbare ruimte. Living Lab heeft ‘slimme’ lantaarnpalen ontwikkeld. Deze lantaarnpalen hebben sensoren die op omgevingsgeluiden reageren. Door deze sensoren kan de openbare verlichting van felheid en kleur veranderen wat invloed heeft op het veiligheidsgevoel van mensen.



5.2 Sociale cohesie

Onder sociale leefomgeving wordt verstaan hoe mensen met elkaar omgaan (Ensie, sd).

5.2.1 Ontmoetingsplekken

Eén mogelijkheid om de sociale leefomgeving te stimuleren is het ontwikkelen van ontmoetingsplekken. Er is een grote variatie aan ontmoetingsplekken, denk aan een speelvoorziening, moestuin, jeu de boules baan of een voetbalveldje. Uit onderzoek is dan ook gebleken dat dit soort voorzieningen nodig zijn om sociale interactie en het buurtleven te laten plaatsvinden in een wijk (Koedoot & Haan, 2005). Alhoewel sociale cohesie als alleenstaand onderwerp gewaardeerd kan worden, kan het invloed hebben op de gezondheid en veiligheid in een gebied. Zo bleek uit het onderzoek van (Huygen & Meerde, 2008) dat ontmoetingsvoorzieningen de geestelijke gezondheid kan verbeteren.

5.2.2 Groenvoorzieningen

Uit onderzoek van Jennings (2019) is gebleken dat stedelijke groene ruimten invloed hebben op de sociale cohesie. Met stedelijke groene ruimten worden gebieden met tuinen, parken, groene wegen of vegetatie bedoeld. Als mensen samen in een volkstuin werken of samen verantwoordelijk zijn voor de openbare ruimte zorgt dit voor meer samenhang tussen mensen (Sanders, 2010).



5.3 Gezondheid

Er kunnen verschillende methoden gehanteerd worden om inwoners van een stad te stimuleren om gezonder te leven. Groen in een stad heeft een positieve invloed op de gezondheid van de mens. Een andere mogelijkheid is het verbeteren van de verkeerssituatie.

5.3.1 Groen

Eén van de manieren om de gezondheid te verbeteren aan de hand van de openbare ruimte is het toevoegen van groen. ‘Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat een groene omgeving leidt tot een betere gezondheid van mensen. Groen heeft een positief effect op de luchtkwaliteit, stressreductie, verkoeling, gemoedstoestand, concentratie, bewegen, etc.’ (Bos, Horjus, Visser, & Wilde, 2020).

Uit onderzoek is gebleken dat er verschillende resultaten zijn voor het mogelijke positieve verband tussen groen en gezondheid. Deze resultaten zijn: stressherstel, stimulatie van fysieke activiteiten, bevordering van sociale contacten en een betere luchtkwaliteit (Maas, et al., 2009).

5.3.2 Bewegen

Te weinig bewegen is de oorzaak voor 2,3% van de ziektelast in Nederland, daarnaast leidt het jaarlijks ook tot 5800 doden en €2,7 miljard uitgaven aan zorg (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en milieu). Als mensen meer bewegen is dit dus beter voor de gezondheid. Mensen kunnen niet gedwongen worden om meer te bewegen, maar het kan wel aantrekkelijker gemaakt worden.

Fietsen heeft op verschillende manieren een positieve invloed op de fysieke en mentale gezondheid. Als mensen fietsen leidt dit namelijk tot een kleinere kans op overgewicht, diabetes en hart- en vaatziekten. Als mensen actief zijn is de kans 18% minder groot op depressieve klachten (Onafhankelijk wetenschappelijk adviesorgaan voor regering en parlement, 2017).

Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat een verbetering van de verkeersveiligheid leidt tot meer fysieke activiteit. Daarnaast dienen de routes aantrekkelijk te zijn, dit houdt in dat de routes esthetisch mooi zijn maar ook veilig wat betreft verkeer (Gemeente Amsterdam). In de praktijk kan dit dus een autoluwe zone of een fietsstraat zijn. Het creëren van meer afstand tussen de autoweg en fiets- en wandelpaden kan ook een optie zijn (mits hier de ruimte voor is).



5.4 Groen

Groen heeft direct invloed op de leefbaarheid omdat het de fysieke leefomgeving verbeterd (zie hoofdstuk ‘Waar wordt leefbaarheid door beïnvloed?’). Tevens kan groen bijdragen aan een verbetering van de sociale samenhang en de gezondheid. Groen heeft dus zowel direct als indirect invloed op de leefbaarheid.

5.4.1 Straatinrichting

Een manier om groen in een wijk toe te voegen is aan de hand van de straa tinrichting. De straa tinrichting kan bij ruim opgezette straten vaak makkelijk groener gemaakt worden. Dit kan door middel van het aanplanten

van bomen of planten of door het plaatsen van plantenbakken. Bij een smallere straat kan het uitdagender zijn om de straat groener te maken. In dat geval kan er gedacht wordenaan gevelvegetatie, eengroenslinger, lantaarngroen of groene (waterdoorlatende) parkeerplaatsen. Een groenere straa tinrichting heeft ook een positieve invloed op hittestress en wateroverlast.

5.4.2 Groenvoorzieningen

Het ontwikkelen van groenvoorzieningen is een andere manier om meer groen in een wijk toe te voegen. Dit kan in de vorm van een parkje of een groenstrook. Maar ook beleef tuinen en stadslandbouw zijn mogelijkheden voor groenvoorzieningen. Op deze manier kan een leeg grasveld meer functies en meer waarde krijgen voor de bewoners.

6. Huidge situatie

In dit hoofdstuk worden de huidige situaties beschreven en weergegeven in kaarten.

6.1 Centrum Noord

Het centrum in Noord bestaat uit een commerciële plint aan het Heilig Hartplein en de Philipslaan. Aan de Philipslaan zit een supermarkt tegenover de commerciële plint. Aangrenzend aan de supermarkt is een buurtcentrum gelegen aan de Rector Hellemonsstraat. Tegenover het buurtcentrum is een school met links daarnaast een veld om honden uit te laten en rechts daarnaast is het school plein. Momenteel zijn er twee groenstroken zonder functie, één daarvan ligt bij de kerk en één daarvan ligt naast het schoolplein.

6.2 Burgemeester Coenenpark

Het burgemeester Coenenpark is gesitueerd aan de Parklaan en aangrenzend aan het Charitasklooster. Het klooster heeft een grote kloostertuin. Momenteel wordt er gezocht naar een nieuwe invulling van het klooster. In het park is een vijver met veel groenvoorzieningen. Verder zijn er enkele verouderde voorzieningen, waaronder een speeltuin en een sportveld.

6.3 Kalsdonksestraat

Aan de zuidzijde van de Kalsdonksestraat begint de straat als een smalle éénrichtingsstraat met weinig groen. De straat loopt via het noordwesten naar Kalsdonk. De straat wordt een bredere tweerichtingsstraat met af en toe wat groenvoorzieningen. De weg eindigt als drukke straat waar hard wordt gereden.

6.4 Centrum West

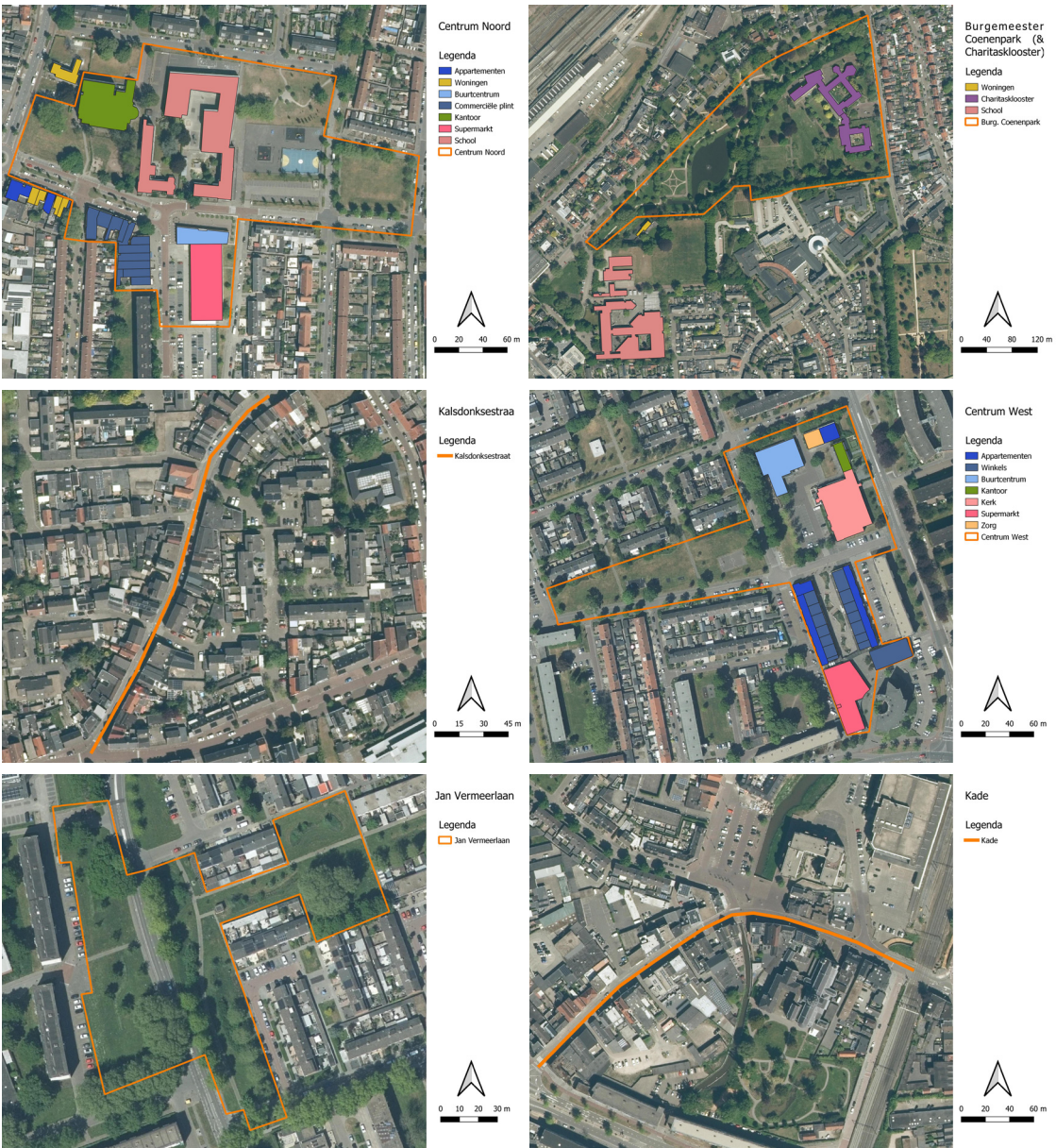
Het centrum in west bestaat uit de Rembrandtgalerij wat gelegen is aan de Anthonie van Dijkckstraat. De Rembrandtgalerij is een kleinschalige winkelstraat, op de winkels zijn kleine appartementen. Het Huis van de Westrand is het buurtcentrum wat ten noorden van de Rembrandtgalerij is. Tussen de Rembrandtgalerij en het buurtcentrum ligt een parkeerplaats. Ten westen is een groenstrook met enkele verouderde sport- en speelvoorzieningen.

6.5 Jan Vermeerlaan

Aan de Jan Vermeerlaan ligt aan weerskanten een groenstrook met momenteel weinig functies. De groenstroken zijn gescheiden van elkaar door de Jan Vermeerlaan, dit is een drukke doorgaande weg. Momenteel kan er moeilijk overgestoken worden.

6.6 Kade

De Kade is een winkelstraat dicht gelegen bij het Centrum van Roosendaal. Deze straat is gedeeltelijk een éénrichtingsweg. In vrijwel de hele straat zijn weinig tot geen groenvoorzieningen aanwezig.



Afbeelding 4¹
Kaarten huidige situaties (eigen werk)

¹ Zie voor de uitvergote kaarten de bijlagen.

7. Verbeter voorstellen

De ontwerpconcepten zijn voortgekomen uit de ontwerputgangspunten van het voorgaande hoofdstuk. Allereerst zijn er meerdere schetsen gemaakt, vanuit de schetsen zijn er in 2D SketchUp-modellen gemaakt. Die vervolgens verder ontwikkeld zijn tot 3D modellen en renders in Twinmotion. Het is belangrijk om in acht te nemen dat deze ontwerpconcepten slechts ideeën zijn die voortgevloeid zijn uit de analyses en onderzoeken. De ontwerpconcepten zijn bedoeld om een weergave te geven van de mogelijkheden om de leefbaarheid te verbeteren. De haalbaarheid is in dit onderzoek achterwegen gelaten om het behapbaar te houden. De uitgangspunten zijn weerlegd om ook de mogelijk negatieve impact op de leefbaarheid of de wijk te behandelen. Aan alle 'verbeteringen' zit een financiële afweging die de gemeente kan maken met zicht op het investeringsbudget, dit wordt dus achterwege gelaten.

- +** Toelichting ontwerputgangspunten
- Weerlegging ontwerputgangspunten

7.1 Ontwerputgangspunten

7.1.1 24-uursvoorziening

+ In de ontwerpconcepten zijn twee soorten 24-uursvoorzieningen terug te zien. Het idee van deze voorzieningen is dat er op de tijdstippen dat de winkels en andere voorzieningen dicht zijn de 24-uursvoorziening open is. In de casussen waarin het is toegepast zijn de voorzieningen niet letterlijk 24 uur per dag open omdat de locaties hiervoor niet geschikt zijn. De 24-uursvoorzieningen wel nadat veel winkels bijvoorbeeld dicht zijn. In de ontwerpconcepten is een horecavoorziening en een jongerencentrum te zien. Beiden zijn tot een later tijdstip open en dienen als extra toezicht in het gebied, wat de (sociale) veiligheid vergroot. Het jongerencentrum is bedacht in het centrum van Noord, omdat hier veel klachten over hangjongeren zijn. Dat jongeren op straat 'hangen' kan meerdere oorzaken hebben, denk aan: te weinig ontmoetingsplekken, te weinig activiteiten voor jongeren of ze zijn niet graag thuis. Dit jongerencentrum is gebaseerd op 'Hoodlab' in de Dapperbuurt in Amsterdam Oost. Het 'Hoodlab' is een locatie waar: 'jongeren terecht kunnen om te verbinden met elkaar en de omgeving, zich verder kunnen ontwikkelen, evenementen georganiseerd worden en waar jongeren gehoord worden' (Hoodlab, 2022).

- Zoals vermeld zorgt een voorziening die in de avond en/of nacht open is voor meer toezicht, dit is positief voor de (sociale) veiligheid. Maar als voorzieningen tot later open zijn kan dit overlast veroorzaken. Een horecazaak kan er toe leiden dat er meer overlast komt op een laat tijdstip. Een jongerencentrum is bedoeld voor achtergestelde jongeren, maar dit betekent niet dat deze jongeren gebruik gaan maken van deze mogelijkheid.

7.1.2 Territorialiteit vergroten d.m.v. verdeling van openbaar en (semi)-privé ruimten

+ Dit is terug te zien in het ontwerpconcept voor het Burgemeester Coenenpark. Dit is toegepast bij een stuk grond aangrenzend aan het Franciscanessen van Charitas klooster. Momenteel heeft het klooster geen functie. Echter, worden er wel plannen voor gemaakt om het klooster te transformeren tot woningen

(Urban Breezz, 2020). Er is daarom in dit ontwerp rekening mee gehouden om te laten zien hoe een verdeling van openbaar en privé ruimte vorm gegeven kan worden. Verder wordt er niet uitgebreid ingegaan op de transformatie van het Franciscanessen van Charitas klooster, omdat de focus bij de wijkverbeteringen op de openbare ruimte ligt.

-

Bij een verdeling van de ruimte in openbaar en (semi)-privé kan dit leiden tot een verdeling van bevolkingsgroepen. Als mensen geen toegang hebben tot locaties kunnen ze zich buitengesloten voelen. De kans is ook aanwezig dat er door een verdeling tussen openbaar en privé minder sociale cohesie plaats zal vinden tussen bewoners en mensen die niet gebruik kunnen maken van hetzelfde gebied.

7.1.3 Vluchtroutes beperken

+

De vluchtroutes worden beperkt door middel van wegversmallingen. Wegversmallingen maken de route minder aantrekkelijk om te vluchten.

-

Een vluchtroute kan beperkt worden door middel van wegversmallingen. Een wegversmalling kan er toe leiden dat de verkeersdoorstroming belemmerd wordt, dit kan zelfs tot verkeeropstoppen leiden. Zo wordt een gebied minder goed bereikbaar met de auto.

7.1.4 Spiegels op blinde hoeken

+

Spiegels zijn een alternatief voor bewakingscamera's. Dit is een goedkopere toepassing en kan er toe leiden dat mensen minder makkelijk een misdaad begaan doordat ze zich makkelijker bekeken voelen.

-

Er is nooit bewezen dat het plaatsen van spiegels op locaties met weinig zicht de veiligheid verbeterd. Het kan zijn dat mensen zich veiliger voelen doordat ze meer zicht hebben.

7.1.5 Cameratoezicht

+

Cameratoezicht is een duurdere optie en heeft ook invloed op het veiligheidsgevoel van mensen. Momenteel staan er veel camera's verspreid door Roosendaal. Dit is gedaan door de politie, in samenwerking met gemeente Roosendaal, sinds dat er op de Philipslaan is geschoten. Deze camera's zijn tijdelijk, daarom blijft het interessant om in de toekomst permanent bewakingscamera's te plaatsen.

-

Net als bij 'spiegels op blinde hoeken' is de effectiviteit van camera's in het openbaar gebied ook nooit bewezen. Uit de gesprekken met Kimberly Noordhoek (politie Roosendaal) bleek ook dat het aantal misdrijven niet afneemt als er meer camera's zijn geplaatst. Het kan wel effect hebben op het veiligheidsgevoel van mensen.

7.1.6 Slimme lantaarnpalen

+

Een slimme lantaarnpaal heeft sensoren en camera's die de veiligheid in het gebied kunnen verhogen. Als er geluiden zijn die kunnen duiden op een calamiteit gaan de lichten feller aan en worden de lichten wit van kleur. Dit lost de calamiteit niet op maar kan wel de meldingsbereidheid vergroten. De data die een slimme lantaarnpaal verzameld kan met de politie gedeeld worden zodat er snel en preventief gehandeld kan worden.

-

Slimme lantaarnpalen kennen veel verschillende functies maar zijn daardoor erg prijzig. Het is daarom van belang dat de juiste locatie wordt uitgekozen als er wordt gekozen om een slimme lantaarnpaal te plaatsen.

7.1.7 Ontmoetingsplekken

+

Een ontmoetingsplek kan op verschillende manieren vormgegeven worden. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een bankje maar ook in de vorm van een speelvoorziening. Bij een speelvoorziening ontmoeten kinderen en ouders elkaar.

-

Ontmoetingsplekken dienen de sociale cohesie in een wijk te bevorderen. Het nadeel van een ontmoetingsplek kan zijn dat deze locaties door hangjongeren gebruikt wordt. Dan vindt er wel sociale cohesie tussen jongeren plaats maar niet tussen de rest van de bevolking.

7.1.8 Groenere straatinrichting

+

Enkele straten hebben weinig tot geen groen. Dit kan zijn doordat de straat smal is en er dus weinig plek voor is. Een (smalle) straat kan groener gemaakt worden aan de hand van groene (waterdoorlatende) parkeerplaatsen, gevelvegetatie en een groenslinger. De bijkomstigheden van een groenere straat is het verminderen van de hittestress en een betere (regen)waterinfiltratie.

-

Als een straat groener gemaakt wordt zal niet alleen de aanschaf leiden tot een hogere kostenpost, maar ook het onderhoud ervan zijn extra kosten. Daarom is er in de ontwerputgangspunten voor gekozen om zoveel mogelijk onderhoudsarme vegetatie te planten. Maar ook deze vorm van vegetatie heeft op den duur onderhoud nodig.

7.1.9 Functieloos groen opwaarderen

+

Een groenstrook zonder pad, voorzieningen en vegetatie wordt gezien als functieloos groen. Groen kan meer waarde krijgen voor een bewoner als er gebruik van gemaakt kan worden. Daarom is er in de ontwerpconcepten voor gekozen om: speel- en sportvoorzieningen toe te voegen, een parkstructuur door middel van wandelpaden te creëren, ontmoetingsplekken te maken, een beleefstuin of stadslandbouw te ontwikkelen.

-

Als functieloos groen, denk aan een kaal grasveld, opgewaardeerd wordt zal dit leiden tot meer onderhoud en dus hogere kosten. Daarnaast heeft mogelijk niet iedereen in de omgeving behoefte aan deze opwaardering omdat het meer mensen trekt naar desbetreffende locatie.

7.1.10 Speelplekken ontwikkelen en/of vernieuwen

+

Veel van de speelvoorzieningen zijn verouderd en niet meer aantrekkelijk om te gebruiken. Daarom is er voor gekozen om speelvoorzieningen te ontwikkelen. Soms is er op een locatie een verouderde speelvoorziening weggehaald en wordt er in de buurt een nieuwe voor teruggeplaatst.

-

Een speelvoorziening kan de verkeerde doelgroep trekken. Een speeltuin is bedoeld voor kinderen maar het komt wel eens voor dat hier juist oudere jeugd heen gaat, wat jongere kinderen afschrikt. Dan wordt er niet zoals bedoeld gebruik gemaakt van de speelvoorziening en is er nog niks in de wijk voor kinderen.

7.1.11 Gemeenschappelijke moestuinen/stadslandbouw

+ Moestuinen zijn kleine stukken land waar wijkbewoners (die hier behoefte aan hebben) gewassen kunnen verbouwen. Stadslandbouw wijst op de productie van voedsel, in de ontwerpconcepten is dit te zien als stukken grond die gereserveerd zijn voor fruitbomen en struiken. In het ontwerpconcept van het Burgemeester Coenenpark wordt de mogelijkheid aangeboden om in het park praktisch gericht les te geven (denk aan biologieles). Dit kan bijvoorbeeld door het onderhoud van de stadslandbouw maar ook de rest van het park staat ter beschikking om te gebruik voor leerdoeleinden.

- Als er wordt overwogen om moestuinen in een wijk te maken, dient er eerst uitgezocht te worden of de wijkbewoners hier behoefte aan hebben. Als er geen vraag naar moestuinen is, kan dit ten kosten gaan van het onderhoud. Als de moestuinen slecht onderhouden worden geeft dit een rommelig straatbeeld. In de ontwerpconcepten is ook stadslandbouw te zien in de vorm van een fruitboomgaard. Als het fruit niet tijdig geplukt wordt valt het op de grond en kan dit leiden tot meer ongedierte en viezigheid.

7.1.12 Sportvoorzieningen

+ In de ontwerpconcepten zijn verschillende soorten sportvoorzieningen te zien. Er zijn voetbalveldjes, basketbalvelden en fitnessparken. Dit zijn openbare voorzieningen.

- Iedereen kan gebruik maken van openbare sportvoorzieningen wat enerzijds goed is voor de gezondheid van mensen, maar anderzijds kan dit ook gevaarlijk zijn voor de gezondheid. Sporten zonder kennis kan namelijk leiden tot blessures. Daarnaast dienen de sportvoorzieningen goed onderhouden te worden omdat dit anders ook tot gevaarlijke situaties leidt.

7.1.13 Verkeerssituatie veiliger maken

+ Op sommige locaties in de wijken wordt te hard gereden en is de verkeerssituatie onveilig. Door middel van wegversmallingen wordt het verkeer afgeremd. Daarnaast zijn er in de ontwerpen ook voetgangersoversteekplaatsen, deze zebapaden zorgen er voor dat de voetpaden veiliger verbonden worden.

- Bij een veiligere verkeerssituatie wordt er gedoeld op het veiliger maken van de omgeving voor wandelaars en fietsers. Dit kan ten kosten gaan van de verkeersdoorstroming met de auto.

7.1.14 Fietsstraat

+ Een fietsstraat is bedoeld om de verkeerssituatie voor fietsers en voetgangers te verbeteren. In een fietsstraat is de auto te gast en staat de toegankelijkheid voor fietsers voorop. Voor voetgangers is een fietsstraat voordelig omdat auto's minder hard mogen rijden. In het ontwerp voor het centrum van West is dan ook een brede voetgangersoversteekplaats te zien waar voetgangers veilig kunnen oversteken.

- Een fietsstraat is voornamelijk voor fietsers een voordeel omdat de auto hier te gast is. Voor auto's en voetgangers is de straat minder toegankelijk. Er kan een verkeersopstopping ontstaan.

7.1.15 Onderhoudsarme vegetatie

+ In alle ontwerpen is er voor gekozen om onderhoudsarme (of zelfs onderhoudsvrije) vegetatie aan te planten. Dit is qua onderhoudskosten voordelig voor gemeente Roosendaal. Voorbeelden van dit soort vegetatie zijn: vrouwenmantel, varen, hosta, Japanse aster, wilde bloemen, hulst en siergrassen.

- Er is gekozen voor onderhoudsarme vegetatie, omdat dit kostenbesparend is voor gemeente Roosendaal. Dit kan zorgen voor een eentonig beeld.

7.1.16 Waterdoorlatende verharding

+ Waterdoorlatende verharding kan goed toegepast worden bij parkeerplaatsen. In dat geval wordt er gebruik gemaakt van grasbetontegels, dit geeft een groener straatbeeld.

- Waterdoorlatende verharding bij parkeerplaats slijt sneller dan 'gewone' parkeerplaatsen. Hierdoor zullen de parkeerplaatsen sneller aan vervanging toe zijn.

7.1.17 Groene gevel

+ Een groene gevel is handig als er weinig ruimte is voor bomen of planten in de straat. Een groene gevel is een goed alternatief voor bomen of struiken in smalle straten.

- Voor een groene gevel kan er gekozen worden voor een klimplant die weinig onderhoud nodig heeft. Niet iedere bewoner vindt een groene gevel mooi bij hun woning. Hierdoor zijn er veel woning ongeschikt voor een groene gevel.

7.1.18 Groenslinger

+ Een groenslinger is net als een groene gevel een goed alternatief voor bomen of struiken als er bijvoorbeeld weinig plek is. Een groenslinger kan tussen gebouwen of lantaarnpalen geplaatst worden.

- Een groenslinger loopt over de weg heen, daardoor is het erg moeilijk om deze slinger te onderhouden. Een groenslinger is gemiddeld op vier meter hoogte en dus moeilijk te bereiken. Dit brengt extra kosten met zich mee.

8. Terugkoppeling ‘Sustainable Development Goals’ (SDG’s)

In het plan van aanpak waren drie ‘sustainable development goals’ gekozen die het best pasten bij het afstudeeronderzoek. In dit hoofdstuk wordt er een terugkoppeling gemaakt. De schuingedrukte tekst is de tekst uit het plan van aanpak.

8.1 Ensure healthy lives and promote well-being for all at all ages

‘Sustainable Development Goal 3’ komt in dit afstudeeronderzoek vooral terug als er onderzoek gedaan wordt naar het verbeteren van de leefbaarheid binnen Roosendaal. Daarnaast is er ook een correlatie met de verbetering van gezondheid van mensen. De gezondheid kan verbeterd worden door de leefbaarheid te verbeteren, denk hierbij aan het verbeteren van de milieukwaliteit of de groenvoorzieningen.

Het promoten van een goed welzijn voor alle leeftijden wordt gedaan aan de hand van het schrijven van een advies ter verbetering van de leefbaarheid. Er is dan ook rekening gehouden met alle leeftijdsgroepen. Denk aan de soorten voorzieningen bijvoorbeeld, voor alle leeftijdsgroepen is een soort voorziening bedacht in de ontwerpen. Gezondheid is één van de vier onderdelen waar op gefocust is om een verbeterslag in te maken bij het bedenken van de ontwerpconcepten.

8.2 Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable

Veiligheid is een belangrijk onderwerp binnen dit afstudeeronderzoek en binnen de gemeente Roosendaal. Dit is namelijk iets wat al een langere tijd speelt binnen deze gemeente. Om een ‘sustainable city’ te krijgen is een veilige omgeving van belang.

Veiligheid bleek, naast gezondheid, slecht te scoren in de nulmeting. Daarom is er bij het opstellen van de verbetervoorstellen ook gefocust op veiligheid. Een veilige omgeving creëren past bij SDG 11.

8.3 Partnerships for the goals

‘Sustainable Development Goal 17’ wordt gezien als een overkoepelende ‘SDG’ om de andere ‘SDG’s’ te behalen. Om dit te behalen is een goede communicatie en samenwerking tussen alle stakeholders van belang. In dit afstudeeronderzoek wordt er veel waarde gehecht om de probleem- en doelstelling vanuit verschillende perspectieven te benaderen, denk aan: bewoners, gemeente maar ook vanuit de opdrachtgever.

Tijdens het afstudeeronderzoek zijn enquêtes afgenomen bij bewoners en bezoekers van de wijken, interviews gehouden met de politie en de gemeente. Hierdoor is er geprobeerd om door te luisteren naar alle stakeholders een advies op te stellen waarbij alle partijen tevreden zijn.



9. Bibliografie

Atlas Research. (2021, December). Leefbaarometer 3.0 - Instrumentenontwikkeling. Opgehaald van Rijksoverheid.nl: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-c3a3e37d03f0afa9f80d224a0278647389d8a686/pdf>

Badland, H., Whitzman, C., & Lowe, M. (2014). Urban liveability: Emerging lessons from Australia for exploring the potential for indicators to measure the social determinants of health. *Social Science & Medicine*.

Bervaes, J., & Vreke, J. (2004). De invloed van groen en water op de transactieprijzen van woningen. Opgehaald van Alterra-rapport: <http://content.alterra.wur.nl/Webdocs/PDFFiles/Alterrarapporten/AlterraRapport959.pdf>

Bolt, G., & ter Maat, R. (2005). Participatie in de buurt. *Tijdschrift voor de Volkshuisvesting*.

Bos, L., Horjus, B., Visser, S., & Wilde, d. L. (2020). *Stedenbouw Gezondheid Welzijn*.

Bruines, I. (sd). Living Lab Roosendaal zet de mens altijd voor de techniek. *Smart city magazine*, pp. 20-24.

Clark, B., Chatterjee, K., Martin, A., & Davis, A. (2019). How commuting affects subjective wellbeing.

Drijgers, A., & van Leeuwen, R. (2013). Dorpen, leegstand en omgevingskwaliteit. *Rooilijn*.

Duffala, D. (1976). Convenience Stores, Armed Robbery, and Physical Environmental Features.

EIU. (2021). The Global Liveability Index 2021. Opgehaald van <https://www.eiu.com/n/campaigns/global-liveability-index-2021/>

Ensie. (sd). Wat is de betekenis van Sociale cohesie? Opgehaald van <https://www.ensie.nl/betekenis/sociale-cohesie>

Ensie. (sd). Wat is de betekenis van Sociale controle? Opgehaald van <https://www.ensie.nl/betekenis/sociale-controle>

Florida, R. (2002). *The Rise Of The Creative Class: And how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York: Basic Books.

Gemeente Amsterdam. (sd). *Amsterdamse Beweeglogica*.

gemeente Roosendaal. (2020). Vitaliteitskaart. Opgehaald van <https://www.wijzijnroosendaal.nl/mijnbuurt/centrum/vitaliteitskaart-centrum>

Gezondheidsraad. (2012, Juli 11). Sociale aspecten van de leefomgeving in relatie tot milieu en gezondheid. Opgehaald van [gezondheidsraad.nl: https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2012/07/11/sociale-aspecten-van-de-leefomgeving-in-relatie-tot-milieu-en-gezondheid](https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2012/07/11/sociale-aspecten-van-de-leefomgeving-in-relatie-tot-milieu-en-gezondheid)

Handy, S., Wee, B., & Kroesen, M. (2014). *Promoting Cycling for Transport: Research*

Needs and Challenges. *Transport Reviews*.

Harrel, R., Lynott, J., & Guzman, S. (2014). What is Livable? Community Preferences of Older Adults. Washington: AARP Public Policy Institute.

Higgs, C., Badland, H., Simons, K., Knibbs, L. D., & Giles-Corti, B. (2019). The Urban Liveability Index: developing a policy-relevant urban liveability composite measure and evaluating associations with transport mode choice. *International Journal of Health Geographics*.

Higgs, C., Badland, H., Simons, K., Knibbs, L., & Giles-Corti. (2019). The Urban Liveability Index: developing a policy-relevant urban liveability composite measure and evaluating associations with transport mode choice. *International Journal of Health Geographics*.

Huygen, A., & Meerde, F. (2008). De invloed en effecten van sociale samenhang: verslag van een literatuurverkenning. Verwey-Jonker Instituut.

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*.

Jennings, V., & Bamkole, o. (2019). The Relationship between Social Cohesion and Urban Green Space: An Avenue for Health Promotion.

Joke Luttik. (2000, Mei). The value of trees, water and open space as reflected by house prices in the Netherlands. Opgehaald van <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0169204600000396>

Jorgensen , A., & Anthopoulou, A. (2007, November 15). Enjoyment and fear in urban woodlands – Does age make a difference? Opgehaald van <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1618866707000374>

Kam, G., & Needham, B. (2003). Een hele opgave, over sociale cohesie als motief bij stedelijke vernieuwing . Nijmegen: DGW/NETHUR.

Kleinhans, R., & van Ham, M. (2013). Lessons Learned from the Largest Tenure Mix Operation in the World: Right to Buy in the United Kingdom.

Koedoot, M., & Haan, d. H. (2005). In de buurt van de stad : sociaal-ruimtelijke analyse van de buurt Hoogstede-Klingelbeek voor stedelijk ontwerp.

Lee, A., & Maheswaran, R. (2010, September 10). The health benefits of urban green spaces: a review of the evidence. Opgehaald van <https://academic.oup.com/jpubhealth/article/33/2/212/1585136>

Leidelmeijer, K., Borsboom, W., & van Vliet, M. (2017). Opschaling nul op de meter - waardevolle lessen die je niet moet missen.

Maas, R., Verheij, R., Vries, d. S., Spreeuwenberg, P., Schellevis, F., & Groenewegen, P. (2009). Morbidity is related to a green living environment.

Mercer. (2019, Maart 13). VIENNA TOPS MERCER'S 21ST QUALITY OF LIVING RANKING. Opgehaald van <https://www.mercer.com/newsroom/2019-quality-of-living-survey.html>

Newman, O. (1972). Defensible space. Crime prevention through urban design.

Newman, O. (1980). Community of interest.

Onafhankelijk wetenschappelijk adviesorgaan voor regering en parlement. (2017). Beweegrichtlijnen.

Pain, R. (2001, Mei). Gender, Race, Ageand Fear in the City. Opgehaald van <https://www.jstor.org/stable/43100429>

PBL. (2008). Parkeerproblemen in woongebieden - oplossingen voor de toekomst. Opgehaald van https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/Parkeerproblemen_in_woongebieden.pdf

PBL. (2009). Menging van wonen en werken. Opgehaald van https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/Functiemenging_web.pdf

Peer, M., & Toussaint, K. (2002). Youth in Stadbroek. Maastricht: Hogeschool Zuyd.

RIGO. (2009, Januari). Kwaliteit van buurt en straat. Opgehaald van <https://www.rigo.nl/wp-content/uploads/2008/06/Brochure-kwaliteit-buurt-en-straat.pdf>

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en milieu. (sd). Impactvolle determinanten: bewegen.

RIVM. (2015, April 21). Luchtkwaliteit en gezondheidswinst. Opgehaald van https://www.rivm.nl/sites/default/files/2018-11/RIVM%20nota%20Luchtkwaliteit%20en%20gezondheidswinst_REV20170317.pdf

RIVM. (2018). Beleving Woonomgeving in. Opgehaald van Inventarisatie Verstoringen 2016: <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2018-0084.pdf>

RIVM. (2018, Juni). Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2018. Opgehaald van <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-846147.pdf>

Sanders, F. (2010). Sociaal duurzame wijken, zoektocht en uitdaging? Delft University of Technology, Faculty of Architecture.

Schnabel, P., & de Hart, J. (2008). Sociale cohesie: het thema van dit Sociaal en Cultureel Rapport, In: Betrekkelijke betrokkenheid, Studies in sociale cohesie, Sociaal en Cultureel Rapport 2008. Den Haag: SCP.

Soede, A., & Versantvoort, M. (2014). Verdelen op Niveaus; een multilevel verdeelmodel voor het inkomensdeel van de Participatiewet. Den Haag.

Stuart-Fox, M., Kleinepier, T., & Gopal, K. (2019). Energie besparen in de woningvoorraad: inzichten uit de Energiemodule WoON 2018. Delft: ABF.

The Swedish National Council for crime prevention. (2007). Improved Street Lighting and crime prevention.

Thorsby, D. (2005). On the Sustainability of Cultural Capital. Macquarie Economics Research Papers.

Urban Breezz. (2020). Franciscanessen va Charitas klooster Roosendaal. Opgehaald van <https://www.urbanbreezz.com/charitas-klooster-roosendaal>

Uyterlinder, M., van der Velden, J., & Bouwman, R. (2020). Wijk in zicht: kwalitatief onderzoek naar de dynamiek van leefbaarheid in kwetsbare wijken. Den Haag: Platform31.

Visser, P., & van Dam, F. (2006). De prijs van de plek. Opgehaald van Woonomgeving en woningprijs: https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/De_prijs_van_de_plek.pdf

Vols, M., & Brouwer, J. (2009). De rechter neemt de wijk. Opgehaald van <https://research.rug.nl/en/publications/de-rechter-neemt-de-wijk>

VROM. (2004, Februari). Leefbaarheid van wijken. Opgehaald van <https://disco.datawonen.nl/disco/info/wbo/2002/Pub/Leefbaarheid%20derde%20versie%20vormgever3.pdf>

VROM. (2009). Leefbaarheid door de tijd. Den Haag: RIGO.

Wageningen University & Research . (2014, december 31). Factsheet Climate Proof Cities. Opgehaald van wur.nl: <https://www.tno.nl/media/3959/factsheet-hittestress.pdf>

Wageningen University & Research. (sd). Groen in de stad. Opgehaald van wur.nl: <https://www.wur.nl/nl/Dossiers/dossier/Groen-in-de-stad.htm>

Wilsem, v. J. (2003). Crime and Context: The Impact of Individual, Neighborhood, City and Country Characteristics on Victimization.

Zeelenberg, S., & Leidelmeijer, K. (2009). Stedenbouw en duurzaamheid; een casusanalyse vanuit het perspectief van energiegedrag. Planbureau voor de Leefomgeving.

