



Quick Scan Sociale Veiligheid Dongezone Tilburg

Amsterdam, 24 mei 2000

H.J. Korthals Altes
N. Smits

van dijk, van soomeren en partners

Van Dijk, Van Soomeren en Partners BV
KvK Amsterdam nummer 33176766
Van Diemenstraat 374, 1013 CR Amsterdam
Tel: 020 625 75 37 Fax: 020 627 47 59
Website: www.dsp-advies.nl
E-mail: dsp@dsp-advies.nl

Quick scan sociale veiligheid Dongezone Tilburg

Inleiding

Venhoeven C.S. treedt als architect op voor vier opdrachtgevers die gezamenlijk het project Dongezone in Tilburg ontwikkelen. In dit gebied moeten 147 woningen gebouwd worden die, geclusterd in een aantal kleinere gebouwtjes, in een glooiend landschap liggen, doorkruist door een verdiepte straat met daaraan parkeergarages gelegen. Het plan bevindt zich nu in het stadium van het voorlopig ontwerp.

De opdrachtgevers zijn: Bouwpromotie Brabant, Intermanagement, Nagron Vastgoed en Crapts Onroerend Goed. Dit samenwerkingsverband heeft tevens een opdracht gegeven aan adviesbureau Van Dijk, van Soomeren en Partners om een Quick scan te maken van de sociale veiligheid in het plangebied.

Het plan is op drie niveaus bekeken:

- context: hoe sluit het project op zijn omgeving aan?
- ontwerp: welke invloed heeft het ontwerp op de sociale veiligheid?
- beheer: welke gevolgen heeft het ontwerp voor de beheerbaarheid?

Zoals afgesproken met de opdrachtgever is de aandacht bij de analyse van het ontwerp en het beheer vooral uitgegaan het complex in het noordelijk deel van het plangebied, dat ontsloten wordt door een verdiepte liggende straat.

Voor de beoordeling worden vier criteria gebruikt:

- zichtbaarheid;
- toegankelijkheid;
- zonering;
- attractiviteit.

- *zichtbaarheid;*

Gebruikers van een gebied moeten het gebied kunnen overzien en hebben het gevoel dat anderen hen kunnen zien. Het gebied dient overzichtelijk te zijn, goed verlicht en voor de sociale controle is het belangrijk dat andere mensen aanwezig zijn.

- *toegankelijkheid;*

Een gebied moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn, terwijl het waar nodig afgesloten kan worden. De hoofdroute en de belangrijke entrees zijn herkenbaar en routes lopen via de kortste weg. Het wegdek is goed begaanbaar, hoogteverschillen zijn eenvoudig te overbruggen, de ruimte biedt voor iedereen voldoende ruimte en in geval van gevaar kan een alternatieve route genomen worden.

- *zonering;*

Een gebied moet een duidelijke status hebben: privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar. Een duidelijke status en functie is van belang om ongewenst gebruik van de ruimte tegen te gaan. Elke object, elke ruimte en elke zone dient onder verantwoordelijkheid van een bewoner of instantie te vallen en ook voor buitenstaanders dient dit afleesbaar te zijn. Onduidelijke grenzen en overgangen bemoeilijken effectieve controle en beheer. De situatie 'alles is van iedereen en niets is van iemand' dient uit oogpunt van goede beheersbaarheid vermeden te worden.

- *attractiviteit.*

Een ruimte met een aantrekkelijke inrichting (allerlei voorzieningen, plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting) en een goed beheer en onderhoud (alles is heel en schoon), draagt bij aan een veilig gevoel van de gebruikers.

Context

Het complex wordt gebouwd in een nieuwbouwlocatie, op grote afstand van het stadscentrum. Het betreft een rustige wijk met vrijwel uitsluitend een woonfunctie.

De relatie met de omgeving wordt gelegd door twee fietsroutes en de ontsluitingswegen. De woningen zijn wat betreft de ontsluitingsstructuur in vier blokken geclusterd. Door het grootste cluster, het noordelijke, loopt de enige doorgaande weg: de wegenstructuur die nu in aanbouw is, wordt met een extra lus uitgebreid. Deze lus wordt verdiept aangelegd, en ligt voor een deel onder de bouwmassa's. De andere clusters zijn via één weg ontsloten, direct vanaf de bestaande structuur of aantakkend op een nieuw aan te leggen weg.

De ondergrondse ontsluiting is voor auto's en fietsen; voetgangers hebben een route bovenlangs. Deze route is ook voor bezoekers, die per auto aankomen. Zij parkeren hun auto aan de rand van de aangrenzende nieuwbouwwijk en vervolgen hun weg te voet. De parkeergarages zijn uitsluitend toegankelijk voor bewoners.

De meest zuidelijke fietsroute loopt *langs* het plangebied. De noordelijke fietsroute *doorsnijdt* het gebied, deels op maaiveldniveau, deels verhoogd op een brug over het water. Aan de westkant van het plangebied snijdt deze laatste fietsroute het voetpad waarover bewoners en bezoekers de woningen kunnen bereiken. Op deze plaats raakt de lokale structuur dus aan de boven-lokale structuur.

Analyse en oordeel.

Gezien het rustige karakter van de wijk en het niet-doorgaande karakter van de ontsluitingen zijn de contextfactoren voor het bereiken van een aanvaardbaar veiligheidsniveau gunstig gesteld. De verdiept liggende straat is de voornaamste factor, die een veiligheidsprobleem kan introduceren, afhankelijk van de wijze waarop deze verder wordt ontworpen.

Een tweede minder gunstige contextfactor is de doorgaande fietsroute, die het noordelijke complex doorsnijdt.

Deze fungeert potentieel als een bron voor het betreden van het gebied door onbevoegden en als een bron voor verkeersonveiligheid.

Ontwerp

Toegankelijkheid

De straat zelf is openbaar toegankelijk, maar de zijarmen naar de verschillende parkeergarages niet. Deze worden middels transparante hekken voor onbevoegden ontoegankelijk gemaakt. Het afsluiten van de verschillende compartimenten in de parkeergarage is zeer belangrijk voor de sociale veiligheid, omdat zo ongewenst gebruik van de garage door hangjongeren of drugsgebruikers te voorkomen. De ruimte die openbaar toegankelijk blijft zal voor zulk ongewenst gebruik niet geschikt zijn, omdat hier geen rustige hoekjes zijn. Een ander voordeel van het afsluiten is, dat de compartimenten veel beter beschermd zijn tegen inbraak.

Om insluipers ook daadwerkelijk (zoveel mogelijk) buiten de compartimenten te houden, worden "speedgates" geadviseerd. Deze gaan snel open en dicht, waardoor insluipers weinig kans krijgen.

Binnen de compartimenten dienen functieloze ruimten voorkomen te worden. Zelfs als ongewenste gebruikers er niet kunnen komen, hebben zulke ruimten een onaantrekkelijke uitstraling tot gevolg. Of zulke ruimten in de plannen voorkomen kan in het huidige ontwerp stadium nog niet volledig beoordeeld worden. Het wordt hier dan ook eerder als aandachtspunt dan als kritiek meegegeven. In een eventuele tweede beoordeling dient hier nogmaals naar gekeken te worden.

De transparantie van de hekken kan vanaf de straat de garages ingekeken worden en andersom. Voor de beleving is dit positief: mensen voelen zich minder opgesloten, ze kunnen meer anderen zien lopen en van deze anderen kan hulp verwacht worden in geval van nood.

De veranda's zijn de semi-private overgang tussen de woningen en de openbare ruimte. Op deze veranda's bevinden zich entrees tot het deel van de parkeergarage dat bij die woningen hoort. Hoewel de semi-private status van de veranda's de regels en verantwoordelijkheid van het gebied aan vreemden duidelijk zal maken, is dit onvoldoende om alle indringers met kwade bedoelingen tegen te houden. De entrees tot de parkeergarage dienen dan ook afgesloten te worden. Waar een opbouw op maaiveldniveau niet past bij het ontwerp, kan de deur op garageniveau aangebracht worden. Overigens is dit voorstel alleen toelaatbaar doordat het plangebied zich in een rustig deel van Tilburg bevindt. Bij het aanbrengen van de deur op garageniveau kan namelijk iedereen in principe tot onderaan de trap komen en een trappenhuis is bijzonder gevoelig voor ongewenst gebruik door drugsgebruikers.

Beleving

Weliswaar is de verdiept liggende straat een voortzetting van het openbare stratenpatroon, maar de beleving is toch anders. De straat ligt grotendeels onder gebouwen. De verzonken straat ligt lager dan de twee entrees. Gebruikers gaan dus eerst een helling af voordat ze in de straat geraken. Vanwege dit niveauverschil en door de twee bochten in de straat kan de ruimte niet in één oogopslag overzien worden. Tussen het maaiveldniveau en het lagere gebied zal nauwelijks visueel contact mogelijk zijn. Sociale controle zal nagenoeg afwezig zijn, met uitzondering van andere bezoekers van de garage. Deze aspecten maken het een vrij eenzaam gebied. Zeker voor fietsers, die via deze weg naar de bergingen moeten, is het geen prettige route. Toch heeft het ontwerp ook positieve effecten op de beleving. In de eerste plaats is het dak van de straat vrij hoog. Bovendien komt frisse lucht binnen door de vides en door de openingen tussen het maaiveld en de onderkant van de bebouwing. Deze kenmerken wegen echter niet op tegen de nadelen. Deze ongunstige situatie uit oogpunt van veiligheid is alleen aanvaardbaar, omdat er een alternatieve (voetgangers)route beschikbaar is via het (verhoogde) maaiveld, dat goed in het zicht van de woningen ligt. Bewoners en bezoekers die per fiets aankomen en die beslist niet via de verdiepte straat willen, kunnen (met de fiets aan de hand) via de voetgangersroute tot aan de desbetreffende entree komen. Om de situatie in de verdiepte straat zo veel mogelijk te verbeteren, moet speciale aandacht aan de materialisering geschonken worden. Met kleuren en verlichting kan de attractiviteit vergroot worden. De verlichting dient daarbij nergens verblindend te zijn. Ook moeten onderdelen alleen extra verlicht worden als dat ook functioneel passend is. Bijvoorbeeld een deur dient wel extra verlicht te worden, zodat de locatie van die deur duidelijk wordt gemaakt. Wanneer kleur wordt toegepast, moet er steeds op gelet worden dat de kleuren in de ruimte zelf niet anders lijken dan ze zijn (kleurherkenning).

Verkeersveiligheid

De parkeergarage, met zijn gladde vloer en twee hellingen, is aantrekkelijk voor skaters. Om verkeersonveilige situaties in de verdiept liggende straat te voorkomen, dient de vloer voor skaters onaantrekkelijk gemaakt te worden. Dit kan door reliëf in de vloer aan te brengen door middel van bijvoorbeeld steentjes.

Waar de fietsroute de wandelroute kruist, moet erop gelet worden dat voetgangers veilig over kunnen steken. Bijvoorbeeld een drempel op de kruising zal met name brommers erop attent maken dat op zijwaarts verkeer gelet moet worden.

Water

In het plangebied komt een waterplas annex verlandingszone. Het is belangrijk dat kinderen niet eenvoudig in dit gebied kunnen geraken. Hoewel onder de toekomstige bewoners weinig kinderen worden verwacht is dit een belangrijk aandachtspunt. Een project wordt immers niet voor 10 jaar gebouwd. Het is zeer

goed mogelijk dat later wel meer gezinnen met kinderen in het gebied komen te wonen. Bovendien moeten ook kinderen van bezoekers en kinderen uit de buurt veilig in het gebied kunnen spelen.

Een mogelijkheid om het gevaar te verminderen is het plaatsen van hekken, maar dit past mogelijk niet in het ontwerpconcept. Een moerassige overgangszone (door de architecten als optie geopperd) is een andere goede manier om voor het gevaar te waarschuwen. Deze zou men met riet kunnen laten begroeien, zodat duidelijk is dat daar het moeras begint.

De noordkant van de parkeergarage eindigt in het water van de openbare ruimte. Het is belangrijk dat mensen dit water niet eenvoudig in kunnen lopen. De overgang dient goed gemarkeerd te worden, bijvoorbeeld door middel van een strandje (deze mogelijkheid is door de architecten geopperd).

Enkele veranda's lopen aan die zijde dood boven het water. Uit oogpunt van vluchtveiligheid in geval van brand of explosie is het wenselijk dat bewoners hier via een kleine trap of ladder en een provisorische route (bijvoorbeeld via een steiger-achtige constructie) naar een veilige plaats kunnen vluchten.

Routes op het maaiveld

Over het maaiveld zullen de woningen via een voetpad ontsloten worden, maar waar deze precies zal komen is onbekend. Om een zichtrelatie tussen de verdiepte straat en het maaiveldniveau mogelijk te maken (hetgeen belangrijk is voor de sociale controle), is de ligging van deze route echter van groot belang. De route dient gekoppeld te worden aan de vides boven de straat en de parkeer-compartmenten. Alle vides moeten optimaal benut worden om zicht te krijgen op de verdiepte ruimten. Overal waar het mogelijk is, dient vanaf het voetpad omlaag gekeken te kunnen worden, zowel op de straat als op de parkeerplaatsen.

De verlichting van het voetpad op het maaiveld is nog niet uitgewerkt, maar deze dient beslist van hoge kwaliteit te zijn. Het licht moet niet alleen functioneel zijn, maar ook attractief. Functionele verlichting is helder en gelijkmatig; de verlichting maakt het mogelijk om tegemoetkomende personen op vier meter afstand te herkennen. Voor de attractiviteit is het belangrijk dat de (heldere) verlichting niet verblindend is. Ook gekleurd licht kan een positief effect hebben, maar hierbij moet er goed op gelet worden dat andere kleuren in de ruimte niet anders lijken dan ze zijn (kleurherkenning).

De voetgangersroute op maaiveldniveau wordt aan de noordzijde door de verdiepte straat geleid, om al snel weer naar het hogere niveau terug te keren. Aan deze constructie kleven twee grote nadelen. In de eerste plaats zijn stijpunten voor voetgangers ongewenste barrières. Het kost meer energie en zeker het vlak bij elkaar omlaag en weer omhoog moeten zal niet gewaardeerd worden. In de tweede plaats lopen de voetgangers bij één van de stijpunten met het andere verkeer tussen twee keermuren. Dit is zowel uit oogpunt van verkeersveiligheid als sociale veiligheid ongunstig. Dit deel van de route is om de genoemde redenen qua veiligheidsniveau onvoldoende.

Bij voorkeur krijgen de voetgangers een brug over de verdiepte straat heen, waarbij het hoogteverschil minimaal wordt gehouden. Ook met inachtneming van de toegankelijkheid van hulpdiensten zal het te overbruggen hoogteverschil dan veel kleiner zijn. Een brug is niet de meest ideale ruimte als het om de sociale veiligheid gaat, maar in dit geval is het beter dan het huidige voorstel. Overigens dient de brug zo kort mogelijk te zijn, riant breed, goed verlicht en met hoogwaardige materialisering.

Indien dit advies niet uitvoerbaar is, dient zeer veel aandacht uit te gaan naar de uitwerking van het ontwerp, vooral ter plaatse van de trap en de helling.

De route moet in zijn geheel in het zicht van woningen liggen, hellingen moeten zo geleidelijk mogelijk zijn, de verlichting moet goed zijn, en de route moet uitzicht naar de zijkant bieden. Een voetgangersroute via een helling die op auto's ontworpen is, is niet aanvaardbaar.

Bergingen

De bergingen liggen binnen de gecompartmenteerde parkeergarages. Het is echter ongewenst dat fietsers door het grote afsluitende hek moeten. Voor hen dient er naast een aparte fietsingang gemaakt te worden.

Over het algemeen dienen de routes naar de bergingen kort (zonder omweg) en recht te zijn. In het huidige plan ligt de entree tot de berging soms om de hoek, niet direct in het zicht vanuit de entree vanuit de parkeergarage of vanuit het trappenhuis. Bij voorkeur liggen alle drie de entrees in elkaar zicht. Mogelijk wordt op deze manier ook de route korter. De bergingencomplexen zijn bij voorkeur direct gekoppeld aan het stijgpunt, met trap en lift.

Overkoepelende conclusie: er zitten thans reeds goede aanzetten in het ontwerp, om het veiligheidsprobleem dat aan het gehanteerde concept kleeft, op aanvaardbare wijze op te lossen. Veel zal afhangen van de uitwerking op detailniveau, en de opvolging van de gegeven adviezen om het ontwerp aan te passen.

Beheer

Een huismeester speelt een belangrijke rol in het signaleren en oplossen van problemen. Bijvoorbeeld een gebroken ruit kan snel worden hersteld en onvrede van bewoners kan naar die persoon toe geuit worden.

In het plangebied alleen staan onvoldoende woningen om een huismeester full-time in dienst te kunnen nemen. Deze zou echter wel met andere projecten gedeeld kunnen worden. Het regelen van dit huismeesterschap zou binnen de vereniging van eigenaren kunnen geschieden. De opdrachtgevers zouden daartoe de juiste voorwaarden kunnen scheppen en initiatieven kunnen nemen. Verder is het aan te raden al in een vroeg stadium tot beheerafspraken te komen met de vuilophaaldienst, de politie en de gemeentelijke beheerdienst (groen, bestrating) en om het ontwerp te laten toetsen, en materiaaladviezen in te winnen.

Vervolg

Voor de sociale veiligheid zijn details in het ontwerp, de materiaalkeuze, de kleurstelling en de verlichting van groot belang. Aangezien de plannen nog niet tot op dat niveau zijn uitgekristalliseerd, is het beslist nuttig in een later stadium nogmaals de sociale veiligheid van het plangebied onder de loep te nemen. Aangeraden wordt hierover reeds nu afspraken te maken tussen architect, opdrachtgever en adviseur.