



Tweede advies wijkcentrum De Clomp, Zeist: stedenbouwkundige verkenning

Amsterdam, 22 december 2000

Harm Jan Korthals Altes
Nicole 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

Inhoudsopgave

	Samenvatting	3
1	Inleiding	4
2	Methodiek	5
2.1	Toetsingscriteria	5
2.2	Methode van informatieverzameling	5
3	Beoordeling en advies stedenbouwkundige verkenning op hoofdlijnen	6
3.1	Inleiding	6
3.2	Structuur	6
3.3	Locatie moskee en kerkelijk centrum	7
3.4	Gesloten bouwblokken	8
3.5	Sloop bestaande woningen	8
3.6	Splitsing parkeergarages	9
3.7	Open ruimte en speelplaatsen	9
4	Beoordeling en advies stedenbouwkundige verkenning in detail	11
4.1	Inleiding	11
4.2	Sociale controle	11
4.3	Woningen boven scholen	13
4.4	Twee bestaande woningen langs de Kouwenhovenselaan	13
5	Richtlijnen bouwkundige uitwerking en ontwerp openbare ruimte	15
5.1	Inleiding	15
5.2	Richtlijnen bouwkundige uitwerking	15
5.2.1	Sociale controle	15
5.2.2	Plint	17
5.2.3	Inbraakpreventie	17
5.2.4	Parkeergarages	18
5.2.5	Bergingen van woningen	19
5.3	Richtlijnen ontwerp openbare ruimte	19
5.3.1	Routes	19
5.3.2	Beplanting	19
5.3.3	Verlichting	20
5.3.4	Straatmeubilair	20
5.3.5	Speelplaatsen	21
5.3.6	Verkeersveiligheid	21
5.3.7	Parkeerplaatsen	22
5.3.8	Fietsenstalling	23
5.3.9	Tunnels	23
5.3.10	Laden en lossen	23
6	Participatie	24
7	Slot	25
Bijlage 1	Locatieaanduidingen	26

Samenvatting

De beoordeling op hoofdlijnen van de stedenbouwkundige verkenning uit oogpunt van sociale veiligheid pakt positief uit. De structuur van het gebied is sterk verbeterd ten opzichte van de huidige situatie en de toegankelijkheid van achterkanten in het concept van de gesloten bouwblokken is zeer gunstig. De hoge bebouwingsdichtheid levert een zodanig aantal woningen op, dat deze een buurt op zichzelf kunnen gaan vormen, met een hoog niveau van betrokkenheid en sociale controle. Ook het grotendeels ondergronds brengen van het parkeren wordt over het algemeen positief beoordeeld. Ondanks de hoge bebouwingsdichtheid blijft dan namelijk bovengronds ruimte vrij voor groen en recreatie.

De volgende aanbevelingen op hoofdlijnen dienen om het ontwerp uit oogpunt van veiligheid nog te optimaliseren:

- Positioneer de moskee niet aan de Kouwenhovenselaan, maar bij het kerkelijk centrum in de noordoosthoek van het gebied. Dan ontstaat een veel overzichtelijkere routestructuur, kunnen twee bestaande attractieve woningen behouden blijven en kan aan de oostkant van het park rond de Biltse Grift en bij het uiteinde van de winkelstraat voldoende sociale controle geleverd worden.
- Vervang de zes bestaande woningblokken door nieuwbouw, zodat de huidige veiligheidsproblemen worden opgelost en de woningen bovendien goed geïntegreerd kunnen worden in het hele gebied.
- Houd parkeren door bewoners en door winkelend publiek strikt gescheiden.
- Richt de openbare ruimte zo in, dat er voldoende speelruimte voor kinderen geboden wordt; daaronder valt in ieder geval het behoud van een trapveld zoals nu aanwezig in het westelijk deel van het gebied en het inrichten van de schoolpleinen voor gebruik buiten schooltijden.

Met het opvolgen van deze vier aanbevelingen wordt reeds een aanmerkelijk veiligheidseffect in positieve richting bereikt, maar voor een werkelijk bevredigend veiligheidsniveau is dit nog niet voldoende. Veel hangt af van de stedenbouwkundige detaillering en de bouwkundige uitwerking. De ketting is zo zwak als de zwakste schakel; wanneer er op deze lagere schaalniveaus voor veiligheid ongunstige beslissingen zouden worden genomen, kunnen de positieve veiligheidseffecten van de beslissingen op het hoge schaalniveau weer teniet worden gedaan. Samengevat in een advies: volg ook de aanbevelingen op detailniveau zo veel mogelijk op.

Naast de planinhoud zelf is ook het scheppen van *draagvlak bij belanghebbenden* van belang. Hoe groter het draagvlak, des te betrokkener de belanghebbenden en des te zorgvuldiger zij met de omgeving omgaan. Het advies luidt in het kort:

- Werk aan draagvlak onder belanghebbenden (bewoners, winkeliers, scholen, kerkbesturen, etc) voor de plannen, door royaal en tijdig voorlichting te geven, bijvoorbeeld via nieuwsrubrieken in de lokale media, internet, informatiemarkten en een klankbordgroep.
- Organiseer waar mogelijk delen van het ontwerpproces interactief, d.w.z. laat belanghebbenden onder leiding van de ontwerper in werkgroepen meedenken en mee-ontwerpen in bijvoorbeeld de inrichting van openbare ruimten in het winkelgebied en bij scholen.

1 Inleiding

Op 27 september 2000 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de heer Van Velzen en de heer De Wilde, beiden projectleider van de gemeente Zeist, en de heer Korthals Altes, adviseur sociaal veilig ontwerpen van Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP). Aanleiding voor het gesprek was de bestaande problematiek in wijkcentrum De Clomp in Zeist en de herontwikkelingsplannen voor dit gebied.

Aan de hand van interviews en observaties is de bestaande problematiek in beeld gebracht. Vervolgens is begin november een rapport opgesteld met aanbevelingen om de veiligheid in de bestaande situatie voor de korte termijn naar een aanvaardbaar niveau te brengen.

Het onderhavige document is de uitkomst van het tweede deel van de opdracht. De planvorming is in volle gang en inmiddels heeft het tweede stedenbouwkundige ontwerp het licht gezien. Dit ontwerp, geheten de 'Stand van zaken' van 30 oktober 2000 staat hier centraal. Het zal in twee hoofdstukken op veiligheidsaspecten geanalyseerd en beadviseerd worden. In hoofdstuk 3 wordt eerst het stedenbouwkundige ontwerp op hoofdlijnen onder de loep genomen. In het hoofdstuk daarna komen de opmerkingen over de details van het stedenbouwkundige niveau aan bod.

Als het stedenbouwkundige ontwerp eenmaal gereed is, zal de vormgeving van de gebouwen en de openbare ruimte uitgewerkt gaan worden. Het is belangrijk aan de ontwerpers en opdrachtgevers van de verschillende bouwprojecten en van de openbare ruimte richtlijnen mee te geven waarmee ze hun ontwerp in een vroeg stadium al zo veel mogelijk zelf kunnen toetsen. In hoofdstuk 5 staan deze kwalitatieve uitgangspunten voor de bouwprojectenfase opgesomd.

Bij dit project is het belangrijk inspraak door belangengroepen goed te organiseren. In hoofdstuk 6 worden hiervoor enkele handreikingen gedaan.

Hieronder zal echter eerst de methodiek worden beschreven. De genoemde toetsingscriteria zijn als uitgangspunt gebruikt bij de analyse en het advies ten aanzien van de stedenbouwkundige verkenning en bij het opstellen van de richtlijnen voor de bouwprojectenfase.

2 Methodiek

2.1 Toetsingscriteria

In dit advies gaat het om sociale veiligheid. Voor een goed begrip dient onderscheid gemaakt te worden tussen objectieve en subjectieve sociale veiligheid. Objectieve sociale veiligheid is het zo veel mogelijk ontbreken van alle vormen van criminaliteit. Subjectieve sociale veiligheid is het *gevoel* van veiligheid dat mensen hebben. De beleving van mensen wordt voor een belangrijk deel bepaald door de ruimtelijke inrichting. Een vuile, winderige steeg komt heel anders over dan een zonnig marktplein met terrasjes. Ook de objectieve veiligheid is afhankelijk van de kenmerken van de ruimte. Een paadje met veel dicht, hoog groen erlangs is een ideale schuilplaats voor overvallers om te wachten tot een slachtoffer voorbij komt.

De objectieve en de subjectieve sociale veiligheid komen overigens niet altijd met elkaar overeen. Soms voelen mensen zich veilig op plaatsen waar volgens de criminaliteitsstatistiek juist veel delicten gepleegd worden. Andersom komt ook voor: mensen voelen zich onveilig terwijl er maar weinig gebeurt.

Of een situatie objectief of subjectief sociaal veilig is, kan door een veelvoud van factoren veroorzaakt worden. Deze factoren kunnen in vier groepen verdeeld worden:

- Zichtbaarheid;

Gebruikers van een gebied moeten het gebied kunnen overzien en hebben het gevoel dat andere aanwezigen hen kunnen zien.

- Toegankelijkheid;

Een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden is belangrijk voor een positieve beleving. Een gebied óf gebouw moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn, terwijl het waar nodig afgesloten kan worden, om onbevoegden buiten de deur te kunnen houden.

- Attractiviteit;

Een ruimte met allerlei voorzieningen, waar plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting aanwezig zijn en waar bovendien alles heel en schoon is, draagt bij aan een veilig gevoel van de gebruikers.

- Zonering.

Zowel voor bezoekers als voor beheerders dient duidelijk te zijn welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar) en welke functie een locatie heeft. Semi-openbare gebieden moeten worden vermeden: die zijn moeilijk te controleren en te beheren.

2.2 Methode van informatieverzameling

Het advies is gebaseerd op het meest recente stedenbouwkundige verkenning: de 'Stand van zaken' van 30 oktober 2000. Dit document is op 8 december 2000 toegelicht door de heer Bijhouwer van Atelier Quadrat.

Behalve de meest recente versie is ook de eerdere versie van de stedenbouwkundige verkenning gebruikt, met name voor de uitgangspunten van het ontwerp die hierin staan verwoord.

3 Beoordeling en advies stedenbouwkundige verkenning op hoofdlijnen

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen van de stedenbouwkundige verkenning op hun implicaties voor de sociale veiligheid beoordeeld en beadviseerd. Met de hierboven besproken toetsingscriteria in het achterhoofd worden per thema opmerkingen geplaatst. Onder een thema kunnen meerdere onderwerpen vallen. Ieder nieuw onderwerp (bestaande uit beoordeling en advies) wordt gemarkeerd met een stip. Daarbij wordt het advies bij de beoordeling steeds met een apart kopje aangeduid.

Voor plaatsverwijzingen wordt gewerkt met nummercodes, die op de kaart achterin het rapport (zie bijlage 1) zijn aangegeven.

3.2 Structuur

Eén van de toetsingscriteria is toegankelijkheid. Een belangrijk onderdeel daarvan is, dat mensen gemakkelijk hun weg moeten kunnen vinden. Dit stelt eisen aan de leesbaarheid van de routestructuur en aan de herkenbaarheid van functies.

- Een belangrijke verbetering in dit opzicht is het 'openen' van het winkelcentrum naar de buitenwereld. De situatie waarbij de omgeving van het winkelcentrum aankijkt tegen achterkanten zal tot het verleden behoren. Het winkelgebied zal in de omgeving geïntegreerd worden en dankzij het plein langs de Griftlaan wordt het ook vanaf de rand van het gebied herkenbaar.

- Ook de herkenbaarheid van de routestructuur binnen het plangebied wordt, vergeleken met de huidige situatie, sterk verbeterd. De Koppeldijk wordt de centrale as, waar rechte routes van aftakken. Belangrijk is ook dat de zijroutes dóórlopen. De route langs de Biltse Grift krijgt ook een duidelijker verloop. Het enige knelpunt in de routestructuur betreft de parallelroute van de Griftlaan. In het stedenbouwkundig plan staat langs de Griftlaan (26) een parallel lopende route aangegeven (27), die aan de zuidkant doodloopt op de moskee (25) en die niet nadrukkelijk genoeg gekoppeld is aan de Kouwenhovenselaan (28), terwijl aan de noordkant evenmin een goede aansluiting op de routestructuur wordt aangegeven. Een advies voor de situatie aan de zuidkant wordt in de volgende paragraaf gegeven.

Hieronder volgt alvast het advies voor de noorkant, De situatie is daar complex. De parallelle Griftlaan krijgt hier in feite een T-splitsing: in noordwestelijke richting via bruggen over de Biltse Grift naar de woonwijk noordelijk van het wijkcentrum; in oostelijke richting via een (als onveilig ervaren, erg afgelegen) langzaam verkeer tunnel naar de woonwijk oostelijk van het wijkcentrum.

Advies

Geef de routing (T-splising) van de parallelle Griftlaan duidelijk aan. Bestem de noordwestelijke richting als doorgaande richting: dit is de meest veilige route, aangezien deze het meeste verkeer zal trekken en via een brug verloopt (niet via een tunnel). Bekijk of het mogelijk is de nevenroute via de tunnel met eenvoudige maatregelen (verlichting, in lichte kleur schilderen van de

wanden) veilig te krijgen. Indien dit niet het geval is, overweeg dan deze nevenroute in zijn geheel uit het netwerk te schrappen (verwijderen van de verharding en de verlichting, eventueel het verbreden van het water onder de brug om te voorkomen dat er toch mensen langs de waterkant gaan lopen en er 'olifantspaden' ontstaan.

De laatste optie klinkt erg radicaal, maar heeft het grote voordeel dat er geen 'schijnveiligheid' kan ontstaan, hetgeen gemakkelijk zou kunnen gebeuren wanneer de tunnel louter met 'cosmetische' maatregelen zou worden opgeknapt. Een ander (klein) voordeel ligt in de sfeer van beheer: een route die er niet is, hoeft ook niet te worden onderhouden en niet te worden verlicht. Qua routestructuur kan deze verbinding worden gemist: op korte afstand ligt de tunnel die aansluiting geeft op de Koppeldijk.

- De aansluiting van het plangebied op de omgeving wordt duidelijker. De ontsluiting van het gebied vanaf de Griftlaan maakt de structuur en de ontsluiting beter leesbaar dan in de huidige situatie, waarin de noordelijke ontsluiting via een buurtontsluitingsweg verloopt. Ook gunstig qua aansluiting is de Koppeldijk (29) die in zuidoostelijke richting recht de woonwijk in zal lopen. Hierdoor wordt deze route een stuk helderder, vergeleken met de bestaande situatie, waarin de routes kronkelig loopt.

3.3 Locatie moskee en kerkelijk centrum

- Voor het kerkelijk centrum en de moskee zijn in de stedenbouwkundige verkenning twee mogelijke locaties aangewezen: één langs de Kouwenhovenselaan (28) en één aan het eind van de winkelstraat, tegenover de sporthal en het cultureel centrum (24). Tijdens het gesprek met de ontwerper bleek dat de moskee in het huidige ontwerp waarschijnlijk langs de Kouwenhovenselaan komt. Deze locatie wordt hier dan ook aangeduid als de moskee en de noordelijke locatie als kerkelijk centrum.

De keuze voor deze wat meer afgelegen locatie lijkt logisch, omdat een moskee geluidsoverlast voor de omgeving kan betekenen. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid kleven echter een aantal nadelen aan het huidige ontwerp.

In de eerste plaats de onoverzichtelijke routestructuur, die nodig is om het historische uiterlijk van de Kouwenhovenselaan te behouden. Zoals de moskee hier zou komen, zou naar de moskee een aparte route moeten lopen (27), parallel aan de Kouwenhovenselaan (28) en de Griftlaan (26).

Een tweede nadeel aan het huidige voorstel is, dat het ten koste gaat van twee bestaande vrijstaande woningen. Zoals in paragraaf 4.4 wordt toegelicht, zijn deze woningen belangrijk voor de attractiviteit van het gebied en zou het zeer jammer zijn als ze afgebroken moesten worden.

Een derde argument voor een planwijziging is, dat het kerkelijk centrum een grote rol heeft te vervullen bij het leveren van sociale controle op het park rond de Biltse Grift én op het uiteinde van de winkelstraat. Het kerkelijk centrum alleen kan zoveel sociale controle niet leveren, maar samen met de moskee zou het wel kunnen.

Een andere reden om de moskee te combineren met het kerkelijk centrum is de behoefte van beide aan bovengrondse parkeerplaatsen. In die behoefte kan in de noordoosthoek van het plangebied beter worden voorzien dan op de locatie bij de Kouwenhovenselaan. Moskee en kerkelijk centrum zullen waarschijnlijk niet op dezelfde tijden gebruikt worden; dat levert de mogelijkheid van dubbel gebruik van parkeerplaatsen op.

Een vijfde reden voor de overweging van een planwijziging tenslotte is het ontstaan van een kruisende verkeersstroom met de hoofdfietsroute over de koppeldijk. Verkeer van en naar de moskee kruist op een gevaarlijk punt vlakbij de tunnelmond de fietsroute.

Bovenstaande argumenten leiden allemaal tot het volgende advies.

Advies

Positioneer zowel het kerkelijk centrum als de moskee aan het uiteinde van de winkelstraat, in de noordoosthoek van het plangebied.

3.4 Gesloten bouwblokken

- De meeste gebouwen in het ontwerp hebben de vorm van gesloten bouwblokken. Deze bouwvorm heeft drie grote voordelen.

In de eerste plaats de ontoegankelijkheid van de achterkanten van gebouwen, zodat de kans op inbraak via de achterkant of andere vormen van criminaliteit veel kleiner wordt.

In de tweede plaats de uitstekende scheiding tussen openbaar en privé; in termen van de toetsingscriteria: de heldere zonering.

In de derde plaats het voorkomen van achterkantsituaties aan de straat. Dit zijn onaantrekkelijke gevels waarbij over het algemeen niet te zien is welke functie zich erachter bevindt. Het toepassen van gesloten bouwblokken is echter niet voldoende om achterkanten volledig te voorkomen. In paragraaf 5.2.2 wordt voor een aantal potentieel ongunstige achterkantsituaties aandacht gevraagd.

Het principe gesloten bouwblokken toe te passen is op hoofdlijnen gezien echter zeer positief voor de sociale veiligheid.

3.5 Sloop bestaande woningen

- In de huidige situatie bevat het plangebied zes rijtjes woningen die in de bestudeerde stedenbouwkundige verkenning behouden blijven. In het gesprek met de ontwerper is echter gebleken dat de woningbouwvereniging overweegt de woningen te vervangen door nieuwbouw. Deze kans zou met beide handen aangegrepen moeten worden om de uit oogpunt van veiligheid ongunstige ontwerp-eigenschappen te elimineren en om het gebied mooi te integreren in de toekomstige situatie.

Het meest ongunstig uit oogpunt van veiligheid zijn de anonieme plinten waar bergingen en auto's het beeld bepalen. Tussen de vrijstaande bergingen en de woningen zijn bovendien gangen die vanaf de straat niet zichtbaar zijn.

Verder zijn de trappenhuisen voor iedereen toegankelijk, wat zowel de trappenhuisen, de galerijen als de woningen kwetsbaar maakt voor criminaliteit.

Het ontoegankelijk maken van de trappenhuisen is ook uitgaande van de huidige situatie vrij eenvoudig te realiseren, maar de anonieme plinten kunnen zonder grootschalige breek- en bouwactie niet verholpen worden.

Uit oogpunt van veiligheid zou het vervangen van deze bebouwing dan ook beslist wenselijk zijn. De nieuwe woningen zouden optimaal veilig ontworpen kunnen worden en bovendien goed geïntegreerd kunnen worden in de rest van het plangebied.

Advies

Vervang de bestaande woningen in De Clomp door nieuwbouw, die zoveel mogelijk aan de veiligheidscriteria voldoet en die goed geïntegreerd is in de toekomstige situatie.

3.6 Splitsing parkeergarages

- Een grote verandering ten opzichte van de huidige situatie is, dat het parkeren voor een groot deel ondergronds zal gaan gebeuren. De twee nu aanwezige grote parkeerplaatsen zullen verdwijnen. Van de meeste noordelijke van deze twee komt slechts een klein deel terug. Hierdoor wordt voorkomen dat er onattractieve ruimten op maaiveldniveau zullen ontstaan.

- In het stedenbouwkundig ontwerp staan drie parkeergarages afgebeeld: twee kleinere en een grote. De twee kleinere zijn alleen voor de bovengelige woningen bedoeld. De grote is zowel voor bewoners als voor winkelend publiek bedoeld.

Het toepassen van kleine parkeergarages is gunstig voor de veiligheid, omdat gebruikers elkaar kennen en insluipers worden herkend. De kans op bijvoorbeeld auto inbraak wordt hierdoor beperkt. Bovendien kunnen de garages direct via liften en trappen met de bovenliggende woningen verbonden worden, hetgeen het gebruiksgemak ten goede komt. In de kleinere parkeergarages worden geen veiligheidsproblemen verwacht, onder voorwaarde dat aan de uitwerkingseisen (bijvoorbeeld afsluitbaarheid) wordt voldaan.

- Onder de winkelstraat komt een grote parkeergarage van ongeveer 500 plaatsen. Een parkeergarage van deze grootte kan wel problemen opleveren. Het is gunstig dat thans reeds door de gemeente besloten is dat deze garage permanent bewaakt zal worden. Daarnaast zullen bij de uitwerking echter ook richtlijnen voor het *ontwerp* gevolgd moeten worden. De belangrijkste richtlijn is: compartimenteren. Heel belangrijk bij een zo grote parkeergarage is dat bewoners niet tussen het winkelende publiek hoeven te parkeren. De controle op vreemden is dan namelijk onmogelijk.

Advies

Houd parkeren door bewoners en door winkelend publiek strikt gescheiden, geef bewoners eigen compartimenten met een eigen (afsluitbare) inrit en verbind deze direct met liften en trappen met de bovenliggende woningen.

3.7 Open ruimte en speelplaatsen

- In het bestaande gebied zijn drie groene elementen die van waarde zijn voor de beleving. In de eerste plaats de Kouwenhovenselaan. Deze historische laan van eikenbomen wordt gekoesterd en zoveel mogelijk in zijn oude staat teruggebracht.

Het tweede groene element is het park langs de Biltse Grift. Dit gaat sterk in kwaliteit vooruit. Nu is het een groene zone met achterstallig onderhoud. Het is het plan hier een open park van te maken met vrijstaande bomen in het gras. Hierdoor wordt het mogelijk veel verder te kijken, hetgeen niet alleen gunstig is voor de sociale veiligheid, maar ook voor de beleving van het park. Deze twee bestaande groene gebieden zullen behouden worden en zelfs kwalitatief verbeterd worden.

Het derde groene gebied van waarde is het trapveldje langs de Weteringlaan. Zo'n veldje zonder echte inrichting (misschien op wat doelpalen na) is van groot belang voor kinderen. Het biedt hen de gelegenheid zich bezig te hou-

den op een plaats waar (als het goed is) niemand last van heeft. Als deze plaats in de toekomst zou verdwijnen, is meer criminaliteit (met name vandalisme) door jeugdigen te verwachten. Het is dan ook heel belangrijk dat in de toekomst een soortgelijk trapveldje beschikbaar is.

Advies

Reserveer in het plangebied een flinke open ruimte waar kinderen vrij kunnen spelen. Het veld moet duidelijk openbaar zijn. Daarnaast mag het speelveld geen overlast aan nabijgelegen functies opleveren. Te dicht bij woningen kan geluidsoverlast opleveren, te dicht bij een klaslokaal kan leerlingen afleiden.

Als bovenstaand advies wordt opgevolgd, zal ondanks de hoge bebouwingsdichtheid in kwantitatieve en kwalitatieve zin voldoende groen aanwezig blijven.

- Behalve op het trapveldje kunnen kinderen ook spelen op schoolpleinen. In de eerdere versie van het stedenbouwkundig ontwerp waren twee scholen, het kinderdagverblijf en de naschoolse opvang samen met nog andere functies in een gesloten bouwblok gesitueerd. De scholen zouden dan de speelplaats in het midden van het blok delen. In het nieuwste ontwerp krijgen de drie scholen en het kinderdagverblijf ieder hun eigen speelterrein. Dat is uit oogpunt van veiligheid gunstig, omdat het personeel van de scholen dan eenvoudiger kan beoordelen welke leerlingen op het plein thuis horen en welke niet. Ook is de kans op ruzies tussen leerlingen van verschillende scholen kleiner.
- Het oude idee de speelplaats binnen een gesloten bouwblok te realiseren zou enerzijds de kans op vernielingen van de speeltoestellen verkleinen, omdat het binnenterrein voor onbevoegden niet toegankelijk is. Anderzijds zouden de terreinen buiten schooltijd door kinderen niet gebruikt kunnen worden. Zo'n speelplaats omsloten door muren zou bovendien aanzienlijke geluidsoverlast voor de bovengelegen woningen opleveren. In het huidige ontwerp komen de speelterreinen buiten de gesloten bouwblokken te liggen. Kinderen kunnen daar dan ook na schooltijd spelen, hetgeen belangrijk is voor de veiligheid: zonder uitlaatklep is de kans op criminaliteit (met name vandalisme) groter. De speeltoestellen op de pleinen en de schoolruiten zijn dan weliswaar kwetsbaarder voor vernielingen, maar aangezien op alle pleinen woningen uitkijken, blijft deze criminaliteit naar verwachting beperkt. Bovendien kan er bij de plaatsing van speeltoestellen rekening mee worden gehouden, dat schoolruiten nooit in de 'vuurlinie' van voetballers kunnen komen te liggen.

4 Beoordeling en advies stedenbouwkundige verkenning in detail

4.1 Inleiding

Net als in het vorige hoofdstuk is ook hier de ordening thematisch. Alle nieuwe onderwerpen onder een thema worden gemarkeerd met een stip. Na de beschrijving van het onderwerp wordt het advies onder een apart kopje vermeld.

Voor plaatsverwijzingen wordt gewerkt met nummercodes, die op de kaart in bijlage 1 zijn aangegeven.

4.2 Sociale controle

Sociale controle is belangrijk bij het voorkomen van incidenten en voor het gevoel van veiligheid dat mensen in de openbare ruimte hebben. Ten opzichte van de huidige situatie is een zeer gunstige verandering het toevoegen van een groot aantal woningen. Het aantal nieuwe woningen is voldoende groot om een buurt op zich te kunnen vormen. De 'kritische massa' voor de woonfunctie wordt ruimschoots gehaald.

Hieronder zal voor de routes in het plangebied beoordeeld worden of voldoende sociale controle geleverd kan worden. Deze controle kan zowel vanuit gebouwen als vanuit de openbare ruimte zelf komen. Onderscheid wordt gemaakt naar functies op de begane grond en daarboven. De functies op de begane grond hebben over het algemeen een sterkere relatie met de buitenruimte en worden bovendien meer als bron van sociale controle ervaren door mensen in de openbare ruimte. Sociale controle vanaf hogere verdiepingen is echter ook beslist mogelijk.

In alle gevallen geldt, dat de bouwkundige uitwerking van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte van groot belang is voor de daadwerkelijke mogelijkheden controle te leveren.

- Op het park, waar een tweetal belangrijke recreatieve routes zullen lopen, kijken veel woningen uit, zowel grondgebonden als niet grondgebonden. Aan de westkant bevinden zich scholen en het kinderdagverblijf op de begane grond. Over het algemeen is op het hele park voldoende sociale controle mogelijk. Het oostelijke deel van het park verdient echter extra aandacht. Het kerkelijk centrum belemmert hier het uitzicht van de woningen die erachter liggen en meer naar het oosten is de afstand tussen de woningen en het park te groot door de tussenliggende parkeerplaats. Om dit probleem op te lossen wordt in overweging gegeven de locatie van de kerk (24) te verschuiven naar de lokatie die nu geheel voor parkeren bestemd is. Op de locatie van de parkeerplaats is genoeg ruimte om twee kerken te realiseren (zie het advies in paragraaf 3.3 om de moskee niet op locatie 25 te bouwen). Deze gebouwen kunnen dan met hun levendige kant (entree) het straatbeeld versterken. Wanneer er te weinig parkeerruimte voor de entree van de kerken over zou blijven, kan deze ruimte wellicht elders in het gebied, bijvoorbeeld langs de parallelle Griftlaan (27) gevonden worden.

Advies

Bestudeer de mogelijkheid om het parkgebied langs de Biltse Grift overzichtelijker in te delen, bijvoorbeeld door de kerk(-en) op het terrein te positioneren dat nu in zijn geheel bestemd is als parkeerplaats.

- Sociale controle op de Griftlaan zal vooral afkomstig zijn van de woningen die op hogere verdiepingen zijn gelegen. Aangezien op deze weg veel verkeer rijdt, wordt de hoeveelheid sociale controle als voldoende ingeschat.

- De route parallel aan de Griftlaan (vanaf de moskee naar het noordoosten) is een ander verhaal. Deze route loopt aan de noordkant dicht bij de bebouwing, waardoor van de sociale controle vanaf hoger gelegen verdiepingen weinig verwacht kan worden. Vooral de functies op de begane grond zijn hier belangrijk. De onderste laag zal bestaan uit woningen, verhuurbare ruimten en de entree tot de expeditiehof. De woningen zullen sociale controle leveren, maar of dit ook bij de verhuurbare ruimten het geval zal zijn, is nog de vraag. Waarschijnlijk zullen deze ruimten 's avonds niet gebruikt worden. Sociale controle wordt dan niet geleverd, maar aan de attractiviteit zal dit waarschijnlijk wèl iets toevoegen. Bij de uitwerking van de plint verdient de attractiviteit dan ook extra aandacht.

- Meer naar het zuiden bestaat deze route uit twee parallel lopende routes: de Kouwenhovenselaan en de route naar de moskee. In paragraaf 3.3 is geadviseerd de moskee niet hier maar bij het kerkelijk centrum te situeren. Ook wordt geadviseerd de twee bestaande vrijstaande woningen te handhaven. Van deze situatie (zonder moskee, met vrijstaande woningen) wordt hieronder uitgegaan.

De Kouwenhovenselaan is een historische route met monumentale eiken. In de bestaande situatie is het geen sociaal veilige avondroute, zeker niet wat betreft de beleving van de sociale veiligheid. Het hoge en dichte groen en het ontbreken van sociale controle zijn hier de grootste problemen.

In het stedenbouwkundige ontwerp worden langs de route woningen geprojecteerd, die het noordelijke deel van de route van sociale controle zullen voorzien. Wanneer het advies wordt opgevolgd om de vrijstaande woningen te laten staan, wordt van daar uit ook bijgedragen aan de sociale controle. Het zuidelijke deel van de route zal sociale controle echter moeten ontberen. Dit is gezien de beperkte lengte van dit traject aanvaardbaar, onder voorwaarde dat de beplanting de zichtbaarheid op de route zelf niet belemmert. Dit komt bij de uitwerking van de beplanting (paragraaf 5.3.2) aan bod.

- Een andere belangrijke route is de aftakking van de Weteringlaan, die voor de Grote Koppel langs loopt. Hier liggen voldoende woningen langs voor de sociale controle.

- De Koppeldijk loopt via een brug over de Biltse Grift en is vanaf dat punt een langzaam verkeerroute. Het plan voorziet in woningbouw langs deze route. Dit maakt sociale controle mogelijk, mits in de uitwerking rekening wordt gehouden met de oriëntatie van de woonvertrekken en de entrees. Wanneer er alleen kopse kanten, zoder ramen en entrees, langs de route komen te liggen zou het uitoefenen van sociale controle onmogelijk worden gemaakt.

- De Koppeldijk komt uit op het plein van het winkelcentrum. Vanaf dat plein loopt een andere winkelstraat in noordoostelijke richting. Dit winkelgebied bestaat voor het grootste gedeelte uit winkels met daarboven twee lagen woningen. De routes over de Koppeldijk en door de winkelstraat zullen 's avonds voldoende veilig zijn door de aanwezige woningen, mits de vormge-

ving toezicht toelaat. Alleen aan de noordoost kant ontbreekt sociale controle vanuit woningen: hier vullen de functies van het cultureel centrum, het kerkelijk centrum, de moskee en de sporthal de totale gevels. In de uitwerking moet erop gelet worden dat mogelijkheden voor sociale bij deze functies optimaal benut worden.

- Tussen blok 3, 4 en 5 lopen twee paden door, vanaf de Koppeldijk naar de Biltse Grift (30, 31). Hier komen voldoende woningen langs te staan om te voorkomen dat het (net zoals nu) stille paadjes worden.

4.3 Woningen boven scholen

- Wonen boven een school levert meer drukte op dan zonder de school het geval zou zijn geweest. Om te voorkomen dat mensen zich vanwege de overlast volledig afkeren van de straat (bijvoorbeeld door de gordijnen strak dicht te doen), moet het soort bewoners afgestemd worden op de levendigheid. Bijvoorbeeld ouderenhuisvesting lijkt op het eerste gezicht geen goed idee. In het Limburgse Bunde is echter een voorbeeld waar dit wel is toegepast. Nader onderzoek naar de bevindingen daar is dan ook gewenst.

Advies

Bestem de woningen boven de scholen niet speciaal voor bewoners die een rustige woonomgeving zoeken en mocht (toch) aan ouderen gedacht worden, ga dan eerst na hoe de situatie in Bunde de bewoners bevalt.

- Het gebruik van de binnenterrein in blok 3, 4 en 6 zijn in dit verband bijzonder belangrijk. Het is mogelijk dat hier kijkgroen komt, maar het is ook denkbaar dat de scholen het als aanvullend speelterrein gaan gebruiken. Om problemen met bovengelegen woningen te voorkomen, moet geluidsoverlast beperkt worden. Dat kan het best gegarandeerd worden door geheel van gebruik door de school af te zien.

Advies

Trek de terreinen binnen de gesloten bouwblokken bij de woningen, gebruik het gebied vanuit de school hooguit als fietsenstalling of een andere rustige functie.

- Wonen boven scholen is in Nederland een weinig voorkomende combinatie. Een beperkt aantal voorbeelden is bekend: bijvoorbeeld in Deventer, Rotterdam en Leiden. Onderzoek naar deze cases is nodig. In de eerste plaats om te weten te komen hoe bij die cases op problemen is geanticipeerd in de ontwerpfase. Daarnaast is het interessant de projecten te vragen welke tips zij achteraf kunnen geven voor problemen die toch zijn opgetreden en misschien voorkomen hadden kunnen worden.

4.4 Twee bestaande woningen langs de Kouwenhovenselaan

- Tussen de Griftlaan en de Kouwenhovenselaan staan twee vrijstaande woningen. Volgens de stedenbouwkundige verkenning worden deze afgebroken om plaats te maken voor de moskee en de route daar naartoe. Hiervóór is echter geadviseerd de moskee niet langs de Kouwenhovenselaan te bouwen, maar op dezelfde plaats als het kerkelijk centrum. Hiermee zou de noodzaak de twee woningen te slopen vervallen. De woningen hebben een zeer positieve invloed op de attractiviteit van de Kouwenhovenselaan en leve-

ren bovendien een bescheiden maar niet te verwaarlozen bijdrage aan de sociale controle, zeker wanneer de beplanting langs de laan transparanter wordt gemaakt.

Advies

Behoud de twee vrijstaande woningen tussen de Griftlaan en de Kouwenhovenselaan.

5 Richtlijnen bouwkundige uitwerking en ontwerp openbare ruimte

5.1 Inleiding

Als het stedenbouwkundige ontwerp eenmaal gereed is, zal de vormgeving van de gebouwen en de openbare ruimte uitgewerkt gaan worden. Het is belangrijk aan de ontwerpers en opdrachtgevers van de verschillende bouwprojecten en van de openbare ruimte richtlijnen mee te geven waarmee ze hun ontwerp in een vroeg stadium al zo veel mogelijk zelf kunnen toetsen. In dit hoofdstuk zijn deze kwalitatieve uitgangspunten voor de bouwprojecten-fase samengevat. Als basis daarvoor hebben gediend diverse handboeken zoals het Politiekeurmerk Veilig Wonen Nieuwbouw (september 1999) en het concept Keurmerk Veilig Ondernemen Winkelcentra Bestaande bouw (juli 2000). De uitgangspunten zijn al zoveel mogelijk toegespitst op de concrete bouwopgave in De Clomp te Zeist.

De richtlijnen zijn gesplitst in twee hoofdrubrieken: uitwerking bouwprojecten (paragraaf 5.1) en uitwerking openbare ruimte (paragraaf 5.2).

5.2 Richtlijnen bouwkundige uitwerking

5.2.1 Sociale controle

Woningen zijn een belangrijke bron van sociale controle. Of die controle daadwerkelijk geleverd kan worden, hangt voor een belangrijk deel af van de positionering van woningen, de indeling van de woningen en de detaillering van de gevels. De woning dient georiënteerd te worden op de openbare ruimte die controle behoeft. Vervolgens moeten de ruimten in de woning waar vanuit de meeste controle geleverd kan worden, aan de kant van die openbare ruimte liggen. Hierbij gaat het vooral om de woonkamer, maar ook de keukens leveren een niet te verwaarlozen bijdrage aan de sociale controle.

Tenslotte moet de gevel voldoende transparant zijn om zicht van binnen naar buiten en van buiten naar binnen mogelijk te maken. Speciale aandacht verdienen kopgevels.

- Oriënteer woningen op de openbare ruimte
- Plaats actieve ruimten in de woningen aan de kant van de openbare ruimte.
- Maak sociale controle mogelijk met transparante gevels, voorzie ook op kopgevels van ramen.

Voor de woningen boven de winkelstraat gelden bovenstaande aanbevelingen zonder meer, maar bijzonder is hier de gaanderij¹ die aan beide zijden van de winkelstraat loopt. Het is zeer belangrijk dat vanuit de woningen aan de overkant zicht onder de gaanderij mogelijk is. Anders worden dit namelijk zeer geschikte plaatsen voor ongewenst gedrag: uit het zicht en ook nog droog en uit de wind.

- Zorg voor zicht onder de gaanderij vanuit woningen.

Noot 1 Deze gaanderij biedt winkelend publiek een droogloop en ontsluit de appartementen op bovengenoemde verdiepingen.

Woningen zijn belangrijk voor het leveren van sociale controle, maar daarnaast moeten bewoners voldoende privacy hebben. Balkons en serres hebben het voordeel dat bewoners bij de buitenruimte worden betrokken, terwijl toch afstand tussen de woning en de openbare ruimte wordt geschapen.

- Schep afstand (ruimtelijk of symbolisch) tussen woningen en de openbare ruimte, bijvoorbeeld door serres of balkons, maar wel zodanig dat bewoners goed zicht op de openbare ruimte hebben.

Het kerkelijk centrum ligt tussen woningen en de Biltse Grift, waardoor niet alle woningen sociale controle op het park kunnen leveren. Even verderop is de afstand tussen hoger gelegen woningen en het park te groot. Om te voorkomen dat de oostkant van het park niet zichtbaar is vanuit bebouwing, zullen het kerkelijk centrum, de moskee en het cultureel centrum moeten voorzien in de benodigde sociale controle.

Daarnaast moeten het cultureel centrum, het kerkelijk centrum, de moskee en de sportzaal zorgen voor sociale controle op het noordoostelijke deel van de winkelstraat.

De ruimten waar sociale controle vanuit kan gaan, dienen zo gepositioneerd te worden dat de openbare ruimte aan de oostkant van de Biltse Grift en het uiteinde van de winkelstraat overzien worden. De entree is hiervoor goed geschikt, maar ook ruimten waarvan de functie niet verstoord wordt door zicht op de openbare ruimte.

Daarbij moeten de wanden van deze ruimten steeds voldoende transparant zijn om zicht van binnen naar buiten en van buiten naar binnen mogelijk te maken.

- Ruimten van waaruit sociale controle geleverd kan worden aan de kant van de openbare ruimte positioneren.
- Maak sociale controle mogelijk met transparante gevels.

Voor alle functies (voorzieningen én woningen) geldt, dat de entrees een bron van sociale controle zijn. De positie van de entree beïnvloedt loopstromen en daardoor ook de aanwezigheid van mensen in de openbare ruimte. Twee richtlijnen zijn zeer belangrijk. Aan de ene kant is het verspreiden van entrees een manier om in het hele gebied sociale controle te laten zijn. Anderzijds moeten geïsoleerde entrees worden voorkomen.

- Plaats entrees op plaatsen waar sociale controle nodig is.
- Voorkom dat entrees geïsoleerd liggen.

De entrees van woongebouwen dienen aan speciale eisen te voldoen. De vormgeving van de entrees van woongebouwen dient sociale controle vanuit de openbare ruimte mogelijk te maken. Transparante gevels zijn wenselijk, zodat mensen in het halletje en mensen die bij de lift staan te wachten vanaf de openbare ruimte gezien kunnen worden.

Entrees in nissen moeten goed overzichtelijk zijn. Nissen dienen ten minste twee keer zo breed als diep zijn.

Daarnaast moet voorkomen worden dat onbevoegden in de semi-openbare ruimten van de woongebouwen kunnen komen. Alleen bewoners mogen zich toegang kunnen verschaffen tot de entreehal. Doorwerppostkasten maken het mogelijk dat de postbode in de openbare ruimte de post kan bezorgen, terwijl de bewoners hun post in de semi-private entreehal kunnen ophalen. Daarmee wordt voorkomen dat de entreehal een semi-openbaar, moeilijk te beheren gebied wordt.

5.2.2 Plint

De plint (de bouwlaag op maaiveld) moet zoveel mogelijk gevuld worden met functies met een levendige uitstraling. Bij winkels is dat meestal automatisch het geval, maar bij sommige functies is dit niet mogelijk, bijvoorbeeld in verband met de privacy van de gebruikers. Getracht moet dan worden ruimten die wel aan de levendigheid bij kunnen dragen (bijvoorbeeld de entreehal, de keuken, wachtkamer, balieruimte) zoveel mogelijk uitstraling naar de openbare ruimte te geven.

Blinde wanden, zoals bergingenblokken, achterkantsituaties van winkels en entrees tot de distributiehoven hebben een negatieve invloed op de beleving in de openbare ruimte. Zulke blinde wanden dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden, maar als dit niet mogelijk is, dienen ze attractief vormgegeven te worden.

De entrees tot de distributiehoven verdienen dan ook bijzondere aandacht als het gaat om het attractief vormgeven. Daarnaast dient ook op de uitstraling van de verhuurbare ruimten gelet te worden. Voorkomen moet worden dat gebruikers hun ruimte visueel afschermen van de openbare ruimte.

- Maak plinten zo levendig mogelijk.
- Voorkom blinde wanden zoveel mogelijk. Indien ze toch voorkomen, dienen ze attractief vormgegeven te worden.

5.2.3 Inbraakpreventie

Gevelementen die voor inbrekers bereikbaar zijn, dienen extra beveiligd te worden. In het Politiekeurmerk Veilig Wonen wordt de bereikbaarheid van gevelementen gekoppeld aan opklimbaarheid. In deze norm wordt ervan uitgegaan dat inbrekers een hoogte van 3,5 meter vanaf maaiveld kunnen bereiken. Vanaf dat punt is een gevelement tot een hoogte van 2,4 meter bereikbaar.

- Volg de kwaliteitseisen voor gevelementen uit het Politiekeurmerk Veilig Wonen.
- Zorg ervoor dat geen opklimmogelijkheden (bijvoorbeeld vuilcontainers of elektrakastjes) worden geboden.

In het ontwerp komen veel gesloten bouwblokken voor. Deze bouwvorm is zeer gunstig vanuit het oogpunt van inbraakpreventie, omdat gebouwen voor vreemden alleen vanaf de voorkant benaderbaar zijn. Als in de bebouwingswand doorsteken naar de binnenterreinen gemaakt worden, moet ervoor gezorgd worden dat de binnenterreinen alleen voor bevoegden toegankelijk is.

- Maak de binnenterreinen voor onbevoegden volstrekt ontoegankelijk.

De woningen in de noordwest punt van het plangebied en het kerkelijk centrum bevinden zich niet in een gesloten bouwblok. De achterzijden verdienen hier extra aandacht in verband met inbraakpreventie. Het is niet alleen zaak inbrekers met hoge muren buiten te houden. Als ze eenmaal over de muur uit het zicht zijn, kunnen ze rustig hun gang gaan. Bij de uitwerking van de patiowoningen in de noordwest hoek moet er dan ook bijvoorbeeld op gelet worden dat de erfafscheidingen niet alleen voldoende hoog, maar ook transparant zijn.

- Let bij niet-gesloten bouwblokken extra op inbraakwerendheid van de achterzijde.

Zorg ervoor dat plaatsen die kwetsbaar zijn voor insluiting goed in het zicht van de openbare weg liggen. Transparant groen en goede verlichting zijn daarbij noodzakelijk. Daarnaast moeten ramen en ventilatie-openingen tegen insluiting beveiligd zijn.

- Maak voor insluiting kwetsbare plaatsen goed zichtbaar vanaf de openbare weg.
- Werk met ramen die op een kierstand gezet kunnen worden, zodat geventileerd kan worden zonder dat dit een toegang geeft voor insluiters.

Tussen openbaar en privé moet duidelijk verschil zijn. Dat is nodig voor de verantwoordelijkheid van bijvoorbeeld bewoners voor hun privé ruimte en voor het opwerpen van een symbolische barrière tegen vreemden. Voor ruimten die buiten het zicht liggen is zo'n symbolische barrière onvoldoende: dan moeten fysieke barrières (zoals een hek) geplaatst worden om onbevoegden buiten te houden.

- Maak duidelijk onderscheid tussen openbaar en privé door middel van symbolische of fysieke barrières.

5.2.4 Parkeergarages

Het grote verschil tussen openbare en private parkeergarages is de mate van toegankelijkheid: openbare parkeergarages zijn tijdens openingstijden voor iedereen toegankelijk en private parkeergarages zijn te allen tijde alleen voor bewoners toegankelijk. Om te voorkomen dat ongewenst personen met auto's mee naar binnen komen, kunnen het best zogenaamde speedgates toegepast worden. Deze deuren openen en sluiten zo snel dat insluiten ernstig wordt bemoeilijkt.

- Private parkeergarages mogen alleen voor bewoners toegankelijk zijn.

Voor beide typen parkeergarages worden in het Politiekeurmerk Veilig Wonen de volgende eisen gesteld.

"Een parkeergarage voldoet aan minimaal de volgende eisen uit de z.g. ESPA-toetslijst (European Standard Parking Award):

- De doorrijhoogte is minimaal 1,9 meter.
- De verlichting voldoet minimaal aan de volgende waarden:
 - Inrit, uitrit, kassa's en betaalautomaten (slagboom/kaartautomaat): minstens 175 lux op 1 m hoogte
 - Rijstroken: minstens 40 lux op de vloer
 - Parkeervakken: minstens 40 lux op de vloer
 - De RA-waarde van de toegepaste verlichting is minimaal 60.
- Er is een goed doorzicht met weinig kolommen en weinig dode hoeken. De aanwezige dode hoeken worden opgelost met slagvaste spiegels.
- Er is een goede identificatie van de parkeerplekken (verdieping, rijen, vakken)
- Binnen en buiten de parkeergarage is een goede bewegwijzering
- Er is doorzicht vanuit de lift en het trappenhuis naar de hal/parkeervloer
- Stijppunten en toegangen tot de entreehal of andere gemeenschappelijke ruimten vanuit de garage goed zichtbaar zijn.
- Er is helder, doorzichtig (draad)glas aangebracht in alle deuren van de ruimten die voor het publiek toegankelijk zijn." (Bron: Politiekeurmerk

5.2.5 Bergingen van woningen

De berging van woningen is zo dicht mogelijk bij de woning gelegen of is in de woning ondergebracht. Indien de berging geheel of gedeeltelijk in een collectieve parkeergarage wordt ondergebracht, vormt deze zo veel mogelijk een eigen, klein en overzichtelijk compartiment. Loopafstanden naar de bergingen en de parkeerplaats voor de auto zijn zo kort mogelijk. Bergingcompartimenten zijn liefst direct aan de trappenhuisen gekoppeld, zodat men niet een eind door de garage hoeft te lopen.

De ontsluiting van de bergingcompartimenten is liefst onafhankelijk van de ontsluiting van de garage. Wanneer de toegankelijkheid naar de bergingen niet via de parkeergarage loopt (dat is het voorkeursmodel) hebben de bergingcompartimenten via een flauw hellende trap of via een lift waar een fiets in past een ontsluiting naar de straat. Deze komt op een plezierige plek boven, dus niet in een nis, maar ook niet midden in een drukke publieksstroom. De trap of helling bevindt zich in een afsluitbare, droge ruimte, met een deur op straatniveau (dus niet een trap in de open lucht met een deur op kelderniveau).

5.3 Richtlijnen ontwerp openbare ruimte

5.3.1 Routes

Bij de bespreking van de hoofdlijnen van het ontwerp (paragraaf 3.2) is al vermeld dat de routestructuur leesbaar moet zijn. Belangrijk daarbij is dat paden recht en doorlopend zijn. Ook bij de uitwerking van de padenstructuur zal hierop gelet moeten worden. In het huidige ontwerp is bijvoorbeeld onduidelijk of het pad dat voor de school met nummer 21 langs loopt doorloopt tot de Weteringlaan of niet. Voor de leesbaarheid van de routestructuur is het belangrijk dit pad door te trekken tot aan de Weteringlaan. Het gebied komt dan meer open te liggen naar de omgeving. Bovendien zou dit anders het enige doodlopende pad in het gebied zijn en dat kan verwarring scheppen. Eenzelfde probleem (reeds uitvoering besproken in paragraaf 3.2) speelt bij de route door de tunnel in de noordoosthoek van het plangebied.

De algemene richtlijn is:

- Maak routes recht en doorlopend.
- Wanneer knikken onvermijdelijk zijn, geef het routebeloop dan duidelijk in de bestrating en bewegwijzering aan.

5.3.2 Beplanting

Beplanting kan grote invloed hebben op de overzichtelijkheid van een ruimte. Bij het ontwerp van de openbare ruimte moet op twee zaken gelet worden. In de eerste plaats mogen zichtrelaties die van belang zijn voor de sociale controle niet belemmerd worden. Daarvoor dient tussenliggende beplanting transparant te zijn. Dit houdt in, dat lage planten niet hoger mogen zijn dan 1 meter en dat de takken van bomen niet lager hangen dan 3,5 meter. Daarnaast dient dicht en hoog groen 4 meter afstand te houden tot routes van langzaam verkeer.

- Transparant groen is nodig tussen bronnen en doelen van sociale controle.
- Houd een afstand van 4 meter tussen dicht en hoog groen en routes van langzaam verkeer.

5.3.3 Verlichting

Routes die 's avonds worden gebruikt en die voldoende veilig zijn, dienen verlicht te worden. Routes die niet veilig zijn dienen beslist niet verlicht te worden, omdat daarmee schijnveiligheid wordt gewekt.

- Bekijk welke routes ook voor avondgebruik dienen en verlicht alléén deze.

Bij de uiteindelijke keuze van de positie van de lichtpunten en het soort lichtpunten dienen de normen in het Politiekeurmerk Veilig Wonen gevolgd te worden. De kern van deze normen is dat het gebied bij duisternis helder, niet verblindend en gelijkmatig verlicht is. Personen moeten op een afstand van 4 meter herkend kunnen worden. De plaatsing van lichtmasten dient afgestemd te zijn op het openbare groen.

- Volg bij de uitwerking van de verlichting de normen in het Politiekeurmerk Veilig Wonen.

Aanvullend op de normen van het Politiekeurmerk verdienen de straten met winkels in de plint extra aandacht op het criterium 'attractiviteit'. Dit criterium is met verlichting in sterke mate te beïnvloeden, bijvoorbeeld door speciale armaturen en een warmere kleurtemperatuur toe te passen. Dit laatste is mogelijk binnen de norm van het Politiekeurmerk, mits de minder witte kleur van het licht gecompenseerd wordt door wat hogere waarden voor de verlichtingssterkte en de gelijkmatigheid te kiezen.

- Besteed extra aandacht aan de attractiviteit van de verlichting in de winkelstraten.

5.3.4 Straatmeubilair

De vormgeving van objecten kan invloed hebben op de kans dat ze vernield worden. Er zijn twee (vrijwel tegengestelde) strategieën met betrekking tot deze vormgeving: target harding en vormgeving volgens de publex-filosofie. Bij target hardening worden de objecten zo robuust gemaakt, dat vernielen erg moeilijk is. Vaak gaat dit ten koste van de attractiviteit. Objecten ontworpen volgens de publex-filosofie zien er juist heel kwetsbaar uit (al hoeven ze dat niet te zijn) en zijn attractief. Het gaat om het verschil tussen bijvoorbeeld een betonnen bushokje en één met veel glas.

Voor De Clomp wordt geadviseerd de publex-filosofie te volgen. Dit zou veel meer bijdrage aan de attractiviteit van het plangebied. Bovendien wordt geen dermate problematische situatie verwacht dat kwetsbare objecten op grote schaal en zeer frequent vernield zouden worden.

Het is belangrijk, dat de publex-filosofie gecombineerd wordt met een intensief beheerbeleid. Als objecten toch beschadigd of bevuild worden, dient reparatie of schoonmaken binnen 24 uur plaats te vinden. Als dit niet gebeurt, kunnen de tekenen van criminaliteit namelijk andere delicten uitlokken.

- Een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte is nodig.
- Ontwerp objecten in de openbare ruimte volgens de publex-filosofie.
- Voer een zeer strikt beheerbeleid, waarbij schade binnen 24 uur wordt verholpen.

Ga spaarzaam om met straatmeubilair. Allerlei losse objecten in de openbare ruimte belemmeren de overzichtelijkheid en geven een rommelige indruk. Inzamelcontainers voor papier, glas, kleding etc. dienen uit het zicht en waar mogelijk verzonken in de grond gerealiseerd te worden.

- Beperk het aantal objecten in de openbare ruimte. Objecten die wel een plaats krijgen, dienen attractief vormgegeven te worden of uit het zicht te staan.

Afval afkomstig van winkels dient buiten het zicht opgeslagen te worden, bij voorkeur binnen de bebouwing. Bij afvalcontainers in de openbare ruimte moet voorkomen worden dat ze uitnodigen tot brandstichting.

- Plaats afvalcontainers van winkels buiten het zicht en maak ze ontoegankelijk in verband met brandstichting.

5.3.5 Speelplaatsen

In paragraaf 3.7 is al benadrukt hoe belangrijk het is dat in het plangebied voor kinderen voldoende speelruimte wordt gereserveerd. De schoolpleinen zullen ook buiten schooltijd toegankelijk moeten zijn. Dit stelt extra eisen aan de vandalismebestendigheid van speeltoestellen. Ze moeten goed bestand zijn tegen vernielingen. Bekladding moet in eerste instantie voorkomen worden (bijvoorbeeld door de materiaalkeuze) en daarnaast moet graffiti eenvoudig verwijderd kunnen worden (bijvoorbeeld door een coating aan te brengen).

- Plaats vandalisme- en graffitibestendige speeltoestellen.

Alle schoolpleinen liggen dicht bij woningen en aan de openbare weg. Om te voorkomen dat personen zich toch aan sociale ogen kunnen onttrekken, dienen alle toegankelijke ruimten in het zicht van de woningen te liggen. Hoekjes achteraf dienen voorkomen te worden. Ook op het trapveldje dient goed zicht mogelijk te zijn: vanuit bebouwing en / of vanaf de openbare weg.

- Zorg ervoor dat alle toegankelijke ruimten van schoolpleinen en het trapveldje in het zicht liggen.

Let bij de uitwerking van speelplaatsen (schoolpleinen én trapveldje) op de beoogde balrichting. Dit kan een hoop overlast en schade (denk aan gebroken ruiten) voorkomen. De schietrichting kan beïnvloed worden door de positie van de doelpalen en door speelobjecten zo te plaatsen dat ze in de 'vuurlinie' staan tussen de plaats waar gevoetbald wordt en kwetsbare gevel.

- Stem de balrichting af op omliggende functies, voorkom schade aan kwetsbare objecten zoals schoolruiten.

5.3.6 Verkeersveiligheid

In de praktijk blijken bij scholen vaak verkeersonveilige situaties te ontstaan bij het halen en brengen van kinderen. Voor stilstaande auto's, fietsers en voetgangers moet voldoende ruimte bij de scholen gereserveerd worden.

- Reserveer bij scholen voldoende ruimte voor halen en brengen.

In het ontwerp komen meerdere (voor auto's) doodlopende straten voor, zoals de Koppeldijk aan de noordkant en de parallelweg van de Griftlaan aan de oostkant. Auto's die moeten keren kunnen verkeersonveilige situaties veroorzaken, bijvoorbeeld als ze achteruit een langzaam verkeersroute oprijden. In de gevallen dat doodlopende situaties niet voorkomen kunnen worden, dient keren op een veilige manier gefaciliteerd te worden. Dit kan met een aparte keerlus, maar in beide hierboven genoemde voorbeelden is die niet nodig, omdat een parkeerplaats voorhanden is. Op deze parkeerplaats moet

een rondrijdroute aanwezig zijn, die bovendien duidelijk moet zijn aangegeven.

Aan de zuidkant van de parallelweg van de Griftlaan (27) ontstaat een doodlopende straat. Personenauto's die verkeerd zijn gereden moeten hier veilig kunnen keren, liefst nog vóór de kruising met de langzaam verkeer route.. Nog onduidelijk is of alle vrachtwagens binnen het distributiehof van blok 1 zullen keren. Als dit niet het geval is, dient ook voor kerende vrachtwagens een voorziening getroffen te worden. Zowel voor personenauto's als voor vrachtwagens kán hier dus behoefte zijn aan een keervoorziening.

- Vermijd doodlopende situaties voor auto's
- Voorzie in een keervoorziening waar doolopende situaties onvermijdelijk zijn.

5.3.7 Parkeerplaatsen

Het Politiekeurmerk Veilig Wonen eist voor parkeren in de open lucht dat er parkeergelegenheid is voor bewoners en bezoekers in de nabijheid van de woningen en woongebouwen. De parkeergelegenheid moet veilig zijn door goed zicht op de geparkeerde auto's vanuit de woningen. Om dit te bereiken worden de volgende richtlijnen gegeven.

- "Bewoners kunnen, met behoud van voortuin, op eigen erf parkeren
- Parkeerplaatsen voor bezoekers zijn in de nabijheid en in het zicht van woningen.

OF

- Bewoners kunnen hun auto parkeren op korte afstand van de eigen woning.
- Vanuit de omringende bebouwing is goed zicht op elke parkeerplaats.

OF

- Er zijn overzichtelijke parkeerterreintjes van maximaal 20 plaatsen. Elk terreintje ligt in het zicht van ten minste 2 woningen.

OF

- Er zijn grotere parkeerterreinen voor bewoners en/of bezoekers bij woongebieden of voorzieningen. Deze terreinen zijn sociaal veilig, overzichtelijk, kleinere eenheden met ieder maximaal 20 plaatsen.
- Er is zicht vanuit meerdere woningen op het terrein.
- Er zijn geen obstakels die het zicht over het terrein belemmeren.
- De RA-waarde van de toegepaste verlichting is minimaal 60 om de (kleur) herkenbaarheid van personen en auto's te vergroten." (Bron: Politiekeurmerk Veilig Wonen, september 1999)

Obstakels die het zicht belemmeren zijn niet gewenst, maar groen op een parkeerplaats kan sterk bijdragen aan de attractiviteit. De beplanting dient dan transparant vormgegeven te worden: lage planten niet hoger dan 1 meter en takken van bomen niet lager dan 3,5 meter.

- Groen op parkeerplaatsen is gewenst, maar dient transparant vormgegeven te worden.

De routing op parkeerplaatsen moet duidelijk zijn. De twee parkeerplaatsen die nu in het ontwerp zijn aangegeven, liggen aan doodlopende routes en zullen om die reden gebruikt moeten kunnen worden om te keren. Deze keeroute dient helder te zijn.

- Zorg voor een duidelijke routing op parkeerplaatsen.

5.3.8 Fietsenstalling

Voor het winkelend publiek zullen in de openbare ruimte fietsenrekken geplaatst moeten worden. Hierbij moet erop gelet worden dat de fietsen niet in de loopstroom gestald worden en dat tussen de rekken geen vuil blijft steken. De rekken moeten op een duidelijk zichtbare plaats liggen, niet in een hoekje achteraf.

- Plaats fietsenrekken niet in de loopstromen, maar wel in het zicht.
- Voorkom ophoping van zwerfvuil, zorg dat de ruimte tussen en om de fietsen makkelijk te vegen is.

5.3.9 Tunnels

Aan de rand van De Clomp komen een aantal tunneltjes voor langzaam verkeer voor, die geenszins aantrekkelijk te noemen zijn. Om de beleving hier te verbeteren dienen de volgende richtlijnen aangehouden te worden.

- Maak tunnels zo kort mogelijk.
- Laat alleen rechte routes door de tunnels gaan: geen bochten vlak voor, vlak na of in de tunnels.
- Beperk hoogteverschillen.
- Zorg voor goede verlichting.
- Pas graffiti werende coating of eenvoudig te reinigen materialen toe.

Wanneer deze maatregelen niet voldoende soelaas bieden, en de kans bestaat dat slechts 'schijnveiligheid' wordt geboden, is sluiting van de tunnel (uit het netwerk nemen van de route) te overwegen.

Er moet dan wel een alternatieve route op korte afstand van de te sluiten route aanwezig zijn. Voordeel is dat die alternatieve route dan wat drukker wordt: bundeling van passantenstromen is gunstig uit oogpunt van veiligheid.

5.3.10 Laden en lossen

Het laden en lossen wordt binnen de bebouwing opgelost, hetgeen zeer positief is voor de attractiviteit. Filevorming buiten de hoven moet echter voorkomen worden, omdat wachtende vrachtwagens de beleving, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid (voor publiek, maar in geval van nood ook voor hulpdiensten) negatief beïnvloeden.

- Voorkom filevorming buiten de distributiehoven, maak ruimte waar vrachtwagens buiten de hoven kunnen wachten zonder ander verkeer te belemmeren.

6 Participatie

Het is zeer belangrijk tijdig belangstellenden te betrekken bij de planvorming. Dit kunnen bewoners uit het plangebied of uit de omgeving. Daarnaast zijn er allerlei belangengroepen, zoals de winkeliersvereniging, welzijnswerk, de ENFB (fietsersbond), de gehandicaptenraad en de VAC (vrouwen advies commissie).

Het betrekken van deze groepen is in de eerste plaats noodzakelijk om het benodigde draagvlak voor het plan te kunnen verwerven. Een volledig uitgedacht plan waar mensen opeens mee geconfronteerd worden, valt alleen om die reden al slecht. En omgekeerd: is er veel draagvlak, dan stijgt het niveau van betrokkenheid en sociale controle. Mensen gaan dan zorgvuldig en met plezier met hun omgeving om.

Een andere reden om de inbreng door belanghebbenden te bevorderen is dat het de kwaliteit van het ontwerp ten goede kan komen. Ze brengen gespecialiseerde kennis mee, die kan helpen de gebruikswaarde van het gebied te vergroten.

Participatie kan op allerlei manieren georganiseerd worden, bijvoorbeeld via een klankbordgroep of een werkgroep. Belangrijk is dat niet alleen informatie van de gemeente naar de belangengroepen gaat, maar ook andersom.

Het verstrekken van informatie is echter een eerste en noodzakelijke stap, omdat de belangstellenden moeten weten wat de stand van zaken is. Informeren kan in een informatiemarkt, via internet, door middel van publicaties in de krant en door huis aan huis folders te verspreiden. Een combinatie is aan te bevelen.

Daarnaast moeten mensen de gelegenheid krijgen hun mening kenbaar te maken. Enigszins statische manieren zijn schriftelijk: door het mailen van de reactie vanaf de internet site of door een brief naar de krant te sturen. Meer interactief is een openbare presentatie van het plan met de gelegenheid vragen en opmerkingen aan een panel voor te leggen. Zo'n bijeenkomst is vooral bruikbaar om een breed, niet georganiseerd publiek te bereiken.

Bij De Clomp zijn al georganiseerde groepen actief geworden, bijvoorbeeld de werkgroep Natuurlijk Zeist West. Uitgezocht moet worden welke groepen verder allemaal bij het proces betrokken willen worden. Niet alle groepen willen op hetzelfde moment meepraten. Sommige groepen willen op stedenbouwkundig niveau al meepraten, terwijl andere misschien pas bij de keuze van de bestrating betrokken willen worden.

Indien gewenst kan ook de ontwerper zelf aanschuiven bij de klankbordgroep en de werkgroep(en). De inbreng van de ontwerper is vooral van belang wanneer het ontwerpproces voor delen van het project interactief wordt aangepakt. Dit is vooral voor de inrichting van de openbare ruimten in het winkelgebied en bij scholen het overwegen waard, omdat daar de meeste bruikbare ervaringskennis zit. De belanghebbenden kunnen dan bijvoorbeeld onder leiding van de ontwerper op een maquette aan het schuiven gaan met straatmeubilair, verlichting en beplanting om samen te komen tot een optimaal veilige en bruikbare oplossing.

Hoe actiever en tijdiger belanghebbenden participeren, des te groter het effect op draagvlakverwerving en plankwaliteit.

7 Slot

Voor De Clomp staat een grootschalige herontwikkeling voor de deur. In het onderhavige document zijn aanbevelingen gedaan om de sociale veiligheid in dit nieuwe gebied al in het ruimtelijke ontwerp zo goed mogelijk te faciliteren. Voor het optimaliseren van het stedenbouwkundige ontwerp zijn aanbevelingen gedaan en voor de uitwerking van de gebouwen en de openbare ruimte zijn richtlijnen gegeven.

Het ontwerpproces is echter nog lang niet klaar en er kan nog van alles gebeuren. De opdrachtgever heeft uitgesproken in de bouwprojecten fase een adviseur mee te willen laten lopen die toeziet op de opvolging van de adviezen en richtlijnen.

Zo wordt De Clomp het derde gebied in Zeist waar deze adviesfunctie in het planproces is opgenomen. Eerder zijn voor het Koppelgebied en het Boulevardterrein zowel het stedenbouwkundige ontwerp als ook de uitwerkingsplannen per bouwproject uit oogpunt van veiligheid begeleid.

Bijlage 1 Locatieaanduidingen

In de tekst worden enkele plaatsaanduidingen gebruikt, die niet in het programma van de stedenbouwkundige verkenning voorkomen:

- 26 Griftlaan
- 27 weg parallel aan Griftlaan
- 28 Kouwenhovenselaan
- 29 Koppeldijk
- 30 pad tussen blok 3 en blok 4
- 31 pad tussen blok 4 en blok 5

