

**Toets en Advies Sociale Veiligheid
Stedenbouwkundige Studie Leerpark Dordrecht**

Amsterdam, 29 september 2000

Harm Jan Korthals Altes

1 Vooraf

Medio september 2000 werd Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) door de gemeente Dordrecht verzocht een toets uit te voeren op de Stedenbouwkundige Studie Leerpark Dordrecht (Atelier PRO, 21 september 2000) en daarbij tevens een advies te geven over de verdere uitwerking. De invalshoek is daarbij sociale veiligheid, leefbaarheid en beheer. De planvoorbereiding voor de herstructurering van het Leerpark loopt al enkele jaren. DSP heeft in dit proces al eerder, te weten in het najaar van 1998, een rapportage uitgebracht (Veiligheid Effect Rapportage Scholengebied Leerpark, Land van Valk Dordrecht, 15 oktober 1998). De voorliggende toets gebruikt deze eerdere studie als vertrekpunt. In de studie worden 3 scenario's vergeleken op veiligheidseffecten. Dit gebeurt aan de hand van 9 toetsingscriteria, waaraan later een 10e criterium is toegevoegd.

Het betreft de volgende criteria:

- bijdrage aan identiteit van het gebied;
- oriëntatiemogelijkheid, herkenbaarheid van ruimten en richtingen;
- bijdrage aan opvangmogelijkheden voor de jeugd;
- bijdrage aan (overige) sociaal-culturele voorzieningen;
- bijdrage aan de veiligheidsbeleving in de openbare ruimte;
- bijdrage aan controle op geparkeerde auto's en gestalde fietsen;
- duidelijke status en begrenzing van deelgebieden;
- bijdrage aan de sociale controle;
- bereikbaarheid van gebouwen voor hulpdiensten;
- bereikbaarheid en duidelijke routing voor voetgangers en fietsers.

Dit pakket van criteria vormt voor de nu volgende toets de leidraad.

De toets valt uiteen in 5 paragrafen:

- algemene indruk;
- score op nu reeds te beoordelen criteria;
- aanbevelingen voor criteria, die nu nog niet (volledig) te beoordelen zijn;
- specifieke aanbevelingen voor een aantal planonderdelen;
- enkele procesaanbevelingen.

Om tot dit product te komen, heeft DSP het materiaal van Atelier PRO bestudeerd. In een persoonlijk gesprek met de architect, Hans Kalkhoven, is een toelichting op de plannen verkregen, is van gedachten gewisseld over de sterke en minder sterke kanten van het plan, en zijn mogelijkheden ter sprake gekomen om de minder sterke kanten in vervolgstudies alsnog te optimaliseren.

Met deze informatie stelde DSP een voorlopige toets op, die mondeling is gepresenteerd in de vergadering van de Werkgroep Beheer Leerpark op 25 september 2000. Deze presentatie leverde aanvullende informatie en hier en daar nieuwe gezichtspunten op. Dit materiaal is verwerkt in de tekst die nu voor u ligt.

2 Algemene indruk

Atelier PRO moest in de studie laten zien hoe de ambitie van de scholen en de gemeente om het gebied identiteit, herkenbaarheid en aantrekkelijkheid te geven, ruimtelijk zijn beslag zou kunnen krijgen, en wel zodanig, dat alle functies (bestaande en toegevoegde) erin zouden passen, verkeersstromen ordentelijk afgewikkeld zouden worden, en de leefbaarheid en veiligheid erop vooruit zijn gegaan.

Aan die opdracht heeft Atelier PRO in onze ogen voldaan.

Het stedenbouwkundig concept laat een heldere rangschikking zien in grote clusters van bebouwing die zich over hun volle breedte tonen naar de openbare ruimte. De woonfunctie wordt vergroot, manifesteert zich duidelijk naar de openbare ruimte en is verweven met de onderwijsfuncties. Verkeersstromen worden gescheiden en hinderen elkaar niet. Het ontsluitingssysteem vormt een helder netwerk dat doorgaande routes voor alle verkeerssoorten mogelijk maakt, zodat geen sprake is van isolatie van het gebied, of van delen daarvan.

Het concept heeft zich bij de verschillende programmawijzigingen die tijdens de looptijd van de studie noodzakelijk waren bovendien flexibel getoond.

Het kan een stootje hebben, zonder dat het aangetast wordt; het risico dat hierboven genoemde voordelen door een programmawijziging verloren zouden gaan, is dus niet bijzonder groot.

3 Toets op thans reeds te beoordelen criteria

3.1 Identiteit

Het voorstel van Atelier PRO biedt verschillende aanknopingspunten om de identiteit van het gebied en de herkenbaarheid van het gebied als onderwijslokatie flink op te peppen. Er is een groot centraal plein, dat op zichzelf al een aanknopingspunt biedt om het gebied identiteit te geven, met daaromheen vier bebouwingsclusters die elk een geheel eigen karakter hebben:

- de waterpartij met vrijstaand daarin een viertal kloeke, ovale woongebouwen (noordzijde);
- het entreegebouw, dat op verschillende, geheel eigen manieren zou kunnen worden uitgewerkt (zuidzijde);
- de lange strook met onderwijsruimten, schoolentrees en daarboven woningen (oostzijde);
- de bebouwingsstrip die de verschillende bestaande (en te handhaven) afzonderlijke schoolgebouwen met elkaar verbindt (westzijde).

Deze vier elementen kunnen, mits het concept in de verdere uitwerking vastgehouden wordt, in synergie een totaalresultaat opleveren waarin het geheel méér is dan de som der delen. Daarmee krijgt de identiteit een aanzienlijke oppepper. En niet alleen de identiteit als onderwijslokatie, maar ook de identiteit als levendig en aantrekkelijk gebied voor een brede groep Dordtenaren en bewoners van omliggende gemeenten. Immers het centrale plein heeft een functie voor méér dan alleen aan onderwijs gerelateerde activiteiten. Er kan een popconcert georganiseerd worden en er kan een circustent staan. In het entreegebouw komen niet alleen onderwijsfuncties, maar ook algemeen stedelijke functies, zoals een bibliotheek.

Het gebied kan daardoor bij de totale bevolking het imago krijgen van een interessante *stedelijke* plek, méér dus dan alleen een onderwijsplek.

Het feit dat er een drukke busroute dwars door het gebied loopt, en dat er weer doorgaand autoverkeer mogelijk is (zij het omgeleid langs de rand, maar toch) draagt ertoe bij dat méér Dordtenaren dan zij die in het gebied zelf moeten zijn, op de hoogte raken van wat daar in de nieuwe situatie te zien en te doen is. Het geïsoleerde karakter dat het gebied draagt in de huidige situatie, veroorzaakt door de eenzijdige gerichtheid op de onderwijsfunctie en het afsluiten van de doorgaande route voor autoverkeer, wordt in het nieuwe concept volledig opgeheven.

De flexibiliteit van het concept vormt een waarborg dat deze kwaliteiten behouden zullen blijven ook wanneer er veranderingen komen in het programma, of wanneer de benodigde programma-onderdelen zich niet in de getekende volumes onder zouden laten brengen, of wanneer om bepaalde redenen een plan-onderdeel niet, of pas later, uitgevoerd kan worden.

Enkele voorbeelden:

- als het entreegebouw gezien de eisen die de functies daaraan stellen niet vierkant zou kunnen zijn, maar langwerpig moet worden, verandert dat niets aan de mogelijkheden om daar toch een opvallende wand, met een eigen karakter, naar het plein toe te maken;
- als de verbindende bebouwingsstrip vóór en boven de te handhaven schoolgebouwen aan de westzijde niet haalbaar zou blijken, zou dat jammer zijn voor de ruimtevorming en de herkenbaarheid aan die zijde van het centrale plein, maar niet onoverkomelijk, want met de andere drie wanden blijft er nog genoeg over.

3.2 Oriëntatiemogelijkheid

Er ontstaat in het voorstel van PRO een vrijwel rechthoekig patroon van routes in het gebied. Verkeerssoorten zullen gescheiden worden: auto's worden buitenom geleid via een nieuwe weg langs de spoorlijn, fietsers en bussen volgen de directe route, te weten de lange noord-zuid as door het gebied. Voetgangers kunnen deze routes eveneens volgen, en beschikken daarnaast nog over diagonale routes over het centrale plein, en over een extra route (die de gridvorm volgt) waarmee een verbinding wordt gelegd tussen het leerpark en het aangrenzende woongebied.

Alleen al door de vormgeving van dit routestelsel scoort het plan op het criterium 'oriëntatie' gunstig. Deze score wordt nog beter wanneer er in de verdere uitwerking markante wanden en oriëntatiepunten (landmarks) in het plan opgenomen worden.

3.3 Bijdrage aan sociaal culturele voorzieningen

Om een onderwijslocatie in de meest kale zin des woords te realiseren, is het opnemen van een centraal gebouw in het plan niet strikt noodzakelijk. Zo'n voorziening kan echter een belangrijke meerwaarde leveren. Het vormt, zoals Atelier PRO in de plantoelichting stelt, de "verbeelding van de Leerpark-ambities" is. Het is méér dan een aula of een bestuursgebouw. Er zitten centrale onderwijsvoorzieningen in, voorzieningen die een relatie met onderwijs, maar ook met arbeid en beroep hebben, en daarnaast zitten er sport- en andere voorzieningen voor ontspanning in. Het entreegebouw heeft, met andere woorden, potentie om een pakket van sociaal-culturele voorzieningen te gaan huisvesten. Eén belangrijk programma-onderdeel daarin is al bekend: de bibliotheek; dit zou nog uitgebreid kunnen worden met een aantal voorzieningen in de sociaal-culturele sfeer, waarbij het voor het imago en de naamsbekendheid een voordeel is wanneer deze voorzieningen een breder publiek bedienen dan de leerlingen die in het Leerpark naar school gaan.

3.4 Duidelijke status en begrenzing van deelgebieden

Met het clusteren van de bebouwing in grotere volumes, in de veiligheids effect rapportage de 'gesloten bouwblok benadering' genoemd, wordt een heldere bepaling van de status en begrenzing van deelgebieden bereikt. Die begrenzing volgt uit de 5 elementen, die in paragraaf 3.1 ('identiteit') zijn genoemd, te weten het centrale plein, de noordwand, de oostwand, de zuidwand en de westwand. Alles daartussen is ruimte in de meest openbare zin. Op het moment dat men als gebruiker vanuit deze ruimte een gebouw betreedt, is scherp voelbaar dat deze ruimte een andere status heeft: semi-openbaar, semi-privaat of geheel privaat. Bij de verdere planuitwerking is het van belang in het oog te houden, welke status het best past bij welke gebouwentree. Het is denkbaar dat de passant bij het betreden van het *entreegebouw* het gevoel moet krijgen, volledig welkom te zijn, ongeacht het doel van het bezoek (dat bijvoorbeeld slechts het bevredigen van de nieuwsgierigheid naar wat daarbinnen te doen en te zien is kan zijn). De status van de ruimte is dan semi-openbaar. In tegenstelling daartoe kan besloten worden dat de bezoeker bij het betreden van een *schoolgebouw* moet voelen dat privé territorium betreden wordt. Dat kan met symbolische middelen, maar ook fysiek (toegangsregulering d.m.v. entreespasjes) of door het instellen van toezicht (conciërgeloge) bereikt worden.

De score op het criterium 'status' is dus nog niet definitief gunstig, veel hangt nog af van de uitwerking van het ontwerp en de organisatie van het beheer. Wat wèl vaststaat, is dat de *uitgangssituatie* voor het behalen van

een hoge score op dit moment gunstig is.

3.5 Sociale controle

Dit criterium is te vertalen als: aanwezigheid van mensen, op alle tijdstippen dat dit voor de gebruikers van het gebied van belang is. Met andere woorden: het gebied is levendig op momenten dat het levendig moet zijn. Levendigheid wordt bereikt door functies en activiteiten, die op dat moment geopend zijn respectievelijk plaatsvinden, en door de mensen die daar naar toe op weg zijn, er deel van zijn, of er weer van terugkeren. Voetgangers en fietsers dragen het meest bij aan de levendigheid, auto's en bussen belangrijk minder. Ook woningen dragen in belangrijke mate bij aan het gevoel dat er mensen in het gebied aanwezig zijn. Ook al heeft een gebruiker niet de illusie dat bewoners direct te hulp zullen snellen bij onraad, dan blijft nog steeds het gevoel dat de aanwezigheid van mensen een drempel vormt om criminaliteit te plegen, en dat er in het geval van bedreiging of aanval ergens hulp te vinden is.

Het voorstel van atelier PRO voorziet in een aanmerkelijke intensivering van zowel het gebruik van het gebied als van het aantal woningen. De woningen die worden toegevoegd, hebben bovendien allemaal een oriëntatie op de openbare ruimte. De mogelijkheden om het niveau van sociale controle op te krikken, worden dus in het voorstel ten volle benut.

De woningbouw vormt een constante factor in de bijdrage aan de sociale controle. De bijdrage van het centrale plein daaraan is veel wisselender. Wanneer het plein er 's avonds kaal en verlaten bij zou liggen, zou de bijdrage eerder negatief zijn. Op tijdstippen dat er drukbezochte evenementen plaatsvinden, ontbreekt het overzicht en is de verantwoordelijkheid te versnipperd om het mechanisme van sociale controle te doen werken. Het gunstigst is een vrijwel constant drukte-niveau. Dat is bij een evenementenplein als dit onhaalbaar. Dat vergt een uitwerking van het ontwerp op zodanige wijze, dat het plein zowel bij drukte als bij leegte een plezierige indruk wekt. Door de plaatsing, vormgeving en materialisering van bestrating, straatmeubilair en verlichting, kan een ontwerper daarin proberen te sturen. Ook kan hij ervoor trachten te zorgen dat er ook bij een top-evenement voldoende loop- en verblijfsruimte voor het publiek overblijft op belangrijke routes en plekken. Het meest bepalend voor het druktebeeld is echter de exploitatie: wordt er wel of niet voor gezorgd dat er altijd wat te doen is op het plein.

Diezelfde argumentatie gaat ook op voor het entreegebouw en de schoolgebouwen: wanneer er 's avonds en in het weekend activiteiten aangeboden worden in de gebouwen en deze vinden plaats in lokalen die op de openbare ruimte zijn georiënteerd is er een bijdrage aan de sociale controle. Maar als er geen activiteiten plaatsvinden, of het gebeurt aan de achterkant van de school, is er geen bijdrage aan de sociale controle.

Ondanks deze onbekenden kan nu reeds een gunstige score gegeven worden op het criterium 'sociale controle'. Die is te danken aan de toevoeging van een aanmerkelijk woningbouwvolume. Bij de uitwerking zal blijken of deze score in gunstige dan wel ongunstige zin beïnvloed zal worden door de functies van de onderwijsgebouwen en het centrale plein.

3.6 Bereikbaarheid en routing voor voetgangers en fietsers

In het voorstel van Atelier PRO hebben voetgangers, fietsers en buspassagiers de beschikking over rechte, duidelijke en directe routes naar de gebouwen en naar het centrale plein. Ook zijn er geen niveauverschillen, waardoor de begaanbaarheid van routes voor bepaalde doelgroepen beperkingen

zou opleveren. Dat levert een gunstige score op het criterium 'toegankelijkheid' op. Alleen de automobilist moet omrijden, maar alle gebouwen zijn wel bereikbaar. Voor de automobilist is omrijden geen bezwaar. Voor hem wordt het criterium 'toegankelijkheid' van belang, zodra hij moet parkeren en uit zijn auto stapt. Dan moet hij snel en gemakkelijk zijn weg naar zijn bestemming vinden. Bij beschouwing van de parkeerfuncties in het plan blijkt, dat de uitgangssituatie daarvoor gunstig is: een deel van het parkeren zit onder de gebouwen zelf (dan telt alleen de verdere uitwerking van de interne routing tussen parkeergarage en gebouw), een ander deel van de parkeerfunctie ligt in grote, herkenbare parkeerterreinen geconcentreerd aan de zuidkant van het gebied, achter het entreegebouw. Vanuit deze terreinen kan de centrale as snel bereikt worden, waarna men met de stroom andere bezoekers mee loopt. Alleen de auto-ontsluiting van het Da Vinci-college valt buiten dit patroon: deze locatie wordt voor auto's vanuit het noorden ontsloten.

4 Later te beoordelen criteria

In hoofdstuk 2 zijn 6 criteria de revue gepasseerd.

Daarmee zijn 4 criteria nog niet behandeld. Die criteria zijn in het huidige, nog globale stadium van de planvorming nog niet te beoordelen.

Om ervoor te zorgen dat er in de verdere uitwerking wél rekening mee wordt gehouden, worden deze criteria hieronder kort behandeld.

- *Opvangvoorzieningen voor de jeugd.* Specifieke opvangvoorzieningen voor de jeugd, bijvoorbeeld Jongeren Ontmoetings Plaatsen of een skatebaan, zijn in dit stadium van de planvoorbereiding nog niet aan de orde.
- *Bijdrage aan veiligheidsbeleving, in het bijzonder op 'trekroutes' van jongeren.* In een later planstadium moet een analyse van de dan actuele 'trekroutes' van jongeren gemaakt worden, en moet een voorspelling gedaan worden van routes die in de toekomstige situatie drukgebruikt zullen worden. Vervolgens moet per route bekeken worden hoe het overlastrisico zo veel mogelijk gereduceerd kan worden. Daarvoor staan ruimtelijke maatregelen ter beschikking, maar ook maatregelen in de sfeer van opvangvoorzieningen en toezicht.
- *Controle op geparkeerde auto's en fietsen.* Autocriminaliteit en fietsendiefstal behoren tot de grotere risico's en ergernissen van de gebruikers van het Leerpark. De recente stijging van autocriminaliteit geeft het belang van goede parkeervoorzieningen (en een goed toezicht daarop) weer eens aan. Er zal dus in de uitwerkingsfase goed gekeken moeten worden naar de vormgeving en inrichting van de parkeergarages in en onder de verschillende gebouwen, en ook naar de parkeerterreinen aan de achterzijde van het entreegebouw. Voor fietsendiefstal geldt een vergelijkbaar argument. Tegen dit delict zijn in de huidige situatie al maatregelen getroffen (verbetering van de stallingsvoorzieningen), die thans reeds hun vruchten afwerpen. Het loont dus de moeite de gebouwen in de nieuwe situatie te voorzien van minstens zo goede stallingsvoorzieningen als in de huidige situatie, en de plannen daarop te toetsen.
- *Bereikbaarheid voor hulpdiensten.* Alle gebouwen zijn per auto aan minstens één zijde bereikbaar. Het is echter de vraag, of dit voor de brandweer voldoende is. Afhankelijk van de indeling van het gebouw en de plaatsing van entrees, zal de brandweer mogelijk ook een aanvalsroute aan andere zijden van het gebouw verlangen. Ook moet nagegaan worden, of de bereikbaarheid van de aanvalsroutes gewaarborgd kan worden (de wagens vereisen bepaalde boogstralen, liever geen drempels, en meer van dit type eisen). De waterpartij in het plan kan als secundaire bluswatervoorziening dienst doen, maar wellicht moet deze daarvoor aan bepaalde vereisten voldoen. Dit en meer punten komen in een gesprek met de plaatselijke brandweer aan de orde. Met dit gesprek hoeft niet gewacht te worden: hoe tijdiger de informatie bekend is, hoe makkelijker de eisen in het planconcept geïntegreerd kunnen worden.

5 Aandachtspunten uitwerking planonderdelen

Bij de plananalyse kwam een aantal aandachtspunten naar voren, die specifiek voor een bepaald planonderdeel gelden. Om zo concreet mogelijke handvatten te geven voor een sociaal veilige planuitwerking, wordt van deze aandachtspunten een korte schets gegeven.

- *Plaats en aantal van de entrees in het entreegebouw.* Bij een vierkant gebouw ligt het voor de hand, om in het midden van elke zijde een entree te maken. De vraag is of dit nog wel beheersbaar is. Uit oogpunt van beheer is een aantal van 1 of 2 entrees makkelijker. Hoe dit opgelost wordt, hangt mede af van de interne organisatie van het gebouw en de functies die een plaats krijgen op de begane grond. Wanneer de verkeersruimte op de begane grond een semi-publiek karakter moet krijgen, is eenzijdige toegankelijkheid juist een voordeel. Streeft men daarentegen een meer beschermd karakter na, dan zou men één ingang moeten maken (die zou dan bij voorkeur aan het plein moeten liggen), en die ingang van permanent toezicht moeten voorzien.
- *Plaats bushalte(s).* Doordat de bus dwars door het gebied gaat, ontstaat de mogelijkheid om bushalte(s) te situeren op een plek met een hoge sociale controle. Atelier PRO stelt daarvoor de hoek van het plein ter plaatse van het entreegebouw voor. Dat is een goed voorstel, maar wanneer het entreegebouw een ingang halverwege de westgevel gaat krijgen, kan de halte wellicht nog beter iets zuidelijker liggen. Tevens dient bekeken te worden of er nog een tweede halte kan komen, vlakbij de woontorens en aansluitend op de looproutes naar de entrees van deze torens. Hoe korter de loopafstanden, hoe veiliger.
- *Samenhang met oplossen verkeersknoop bij N3.* Het aangeven van de aansluiting van de centrale as door het gebied op de Laan van de Verenigde Naties en het knooppunt bij de N3 viel buiten de opdracht van Atelier PRO. Uit de veiligheids effect rapportage bleek echter, dat de veiligheidsbeleving op de fietsroutes langs deze verkeersader verbetering behoeft. Het zou goed zijn de plannen voor een eventuele reconstructie van dit knooppunt af te stemmen op de visie van Atelier PRO. Dan kunnen hier vloeiende lijnen ontstaan, met goede zichtlijnen op het entreegebouw bij binnenkomst van het gebied, waarbij de barrièrewerking en de verkeersonveiligheid van de Laan der Verenigde Naties zo veel mogelijk gereduceerd wordt.
- *Samenhang met mogelijke railhalte.* Er komt steeds meer oog voor de potentie van bestaande spoortracés om het mobiliteitsvraagstuk op te lossen. Op tal van plaatsen zou de aanleg van nieuwe haltes het gebruik van openbaar vervoer kunnen stimuleren. Het punt waar de spoorlijn Dordrecht - Breda de Laan der Verenigde Naties kruist, is een ideale lokatie voor een nieuwe halte. Door de ligging nabij stedelijke functies (Leerpark, Ziekenhuis), het grote aantal buslijnen dat hier de stad in rijdt, en de nabijheid van de oprit naar de N3, kan de halte een belangrijke functie krijgen, ook voor Park & Ride. Daarop zou in het plan voor Leerpark geanticipeerd kunnen worden. Er moeten in ieder geval geen mogelijkheden afgesneden worden om straks een goed voorplein en een goede parkeergarage aan te leggen. Een goed voorplein betekent: beschutting en sociale controle. Het zou goed zijn de kopse kant van het scholencluster, die aan de kant van het toekomstige voorplein ligt, af te werken met een stedelijke wand met een levendige plint. Als op die plek een blinde muur zit, ontstaat geen prettig verblijfsklimaat. Wanneer het huidige programma zich niet verenigt met de behoefte om aan die kopse kant thans reeds een stedelijke wand te maken, dient die mogelijkheid in ieder geval in de toekomst niet te worden afgesneden. Dat stelt eisen

aan de inrichting van het parkeerterrein en aan de plaats van het tracé van de autoroute. In het huidige voorstel ligt die route direct tegen de kopse kant aan. Hier is echter een ruimtereservering wenselijk voor de eventueel in de toekomst te maken stedelijke wand.

- **Verkeersveiligheid knooppunt bij entreegebouw.** Het autoverkeer dat vanuit het zuiden aan komt rijden, moet bij het entreegebouw linksaf. Dit levert een kruisende beweging op met de drukke bus- en fietsroute. Juist op zo'n plek, waar mensen zich haasten om op tijd op school of werk te zijn, is de kans op aanrijdingen groot. De uitwerking van dit kruispunt verdient dus aandacht. Niet alleen doorstroming, maar ook veiligheid is bij die uitwerking een belangrijk criterium.
- **Auto-ontsluiting Da Vinci college.** In het voorstel van Atelier PRO worden alle onderwijsgebouwen in het Leerpark vanuit het Zuiden ontsloten, behalve het Da Vinci-college. Deze keuze verdient nog heroverweging. Een ontsluiting vanuit het zuiden heeft een aantal voordelen boven een ontsluiting via de woonbuurt: er is minder verkeersoverlast in de woonbuurt, er zijn minder linksafslaande bewegingen in de ochtendspits op de Montessorilaan, de ontsluiting doet mee in het heldere totaalpatroon, en het extra bouwvolume van het Da Vinci college kan beter verbonden worden met de nieuwe bebouwingsstrip aan de voorzijde (waar eventueel een extra entree tot deze school kan komen).
- **Ontsluiting Waterwoningen.** Voor de bewoners van de woontorens in de waterpartij is het van belang, dat evenementen op het centrale plein zo min mogelijk overlast veroorzaken. Daartoe dienen de entrees afgekeerd te liggen van het centrale plein, zonder dat de entrees daarmee geïsoleerd komen te liggen. Daartoe zou de nieuwe woonwand die noordelijk van de woontorens is gepland, op méér plaatsen onderbroken moeten worden dan het voorstel nu laat zien. Een directe, rechte route van de ontsluitingsweg naar de entree is uit oogpunt van veiligheid het gunstigst. In het voorstel van Atelier PRO is voorzien in een loopbrug, die het centrale plein met de woonbuurt verbindt. Deze loopbrug kan na afloop van evenementen voor grote overlast zorgen, wanneer grote stromen mensen langs die route hun weg naar huis zoeken. Het is de vraag of de loopbrug nodig en verstandig is. Uit oogpunt van overlastpreventie is het beter, om af te zien van de loopbrug en de waterpartij een onaangetaste, geheel bij de woontorens behorende zone te laten zijn.
- **Veiligheid, beheerbaarheid en privacy van de zone tussen de woonstrip en de Waterwoningen.** In de zone tussen de woonstrip en de Waterwoningen zal zowel de parkeerfunctie als de groenfunctie (achtertuinen, patio's, plantsoen) ondergebracht moeten worden. Dit stelt hoge eisen aan de uitwerking. De auto's moeten in het zicht staan dan wel in een volledig afgesloten garage, de looproutes tussen auto en woningentree moeten veilig zijn, er mogen geen aantrekkelijke routes voor woninginbrekers ontstaan (de achterzijde is bijna altijd favoriet) en de privacy aan de achtergevel van de woonstrip moet zo groot mogelijk zijn. Mocht deze puzzle uiteindelijk niet op te lossen zijn, dan is te overwegen de woonstrip weg te laten en de Waterwoningen direct te oriënteren op de ontsluitingsweg aan de noordzijde. De waterpartij kan dan wat vergroot worden, de woontorens kunnen wat groter en eventueel hoger zijn, de torens kunnen van elkaar verspringen waardoor ook het uitzicht wat verbetert... En als laatste, maar niet als minste: de veiligheid van de ontsluiting van de Waterwoningen (zie het voorgaande aandachtspunt) is beter gewaarborgd.
- **Inrichting centraal plein.** Als voorwaarde voor een prettig en veilig functionerend centraal plein kan worden meegegeven: zorg voor een inrichting, die zowel drukte als leegte kan 'opvangen'. Dat vereist het zodanig omgaan met inrichtingselementen, en vooral verlichting, dat er een flexibele sfeer geschapen kan worden. Als referentie is het Schouwburgplein

in Rotterdam bruikbaar. De lichtmasten kunnen daar in hoogte en verlichtingssterkte versteld worden, naargelang de drukte, de lichtomstandigheden en het type gebruik van dat moment. Wellicht is er ook iets te doen met flexibel te benutten straatmeubilair en andere inrichtingselementen. Bijvoorbeeld muurtjes en treden die op stille momenten voor sfeer zorgen, maar bij een evenement (bijvoorbeeld een concert) functioneel zijn als zit-element.

6 Procesaanbevelingen

Om de veiligheid zo goed mogelijk ingebouwd te krijgen in de plannen, niet alleen de sociale veiligheid maar ook de verkeersveiligheid en de brandveiligheid, is het houden van een workshop een geschikte methode. Te denken valt aan een sessie waarbij afgevaardigden uit vier groepen betrokkenen vertegenwoordigd zijn: ontwerpers, hulpverleners, beheerders en gebruikers. Concreter: de architect van atelier PRO, een stedenbouwkundige van de gemeente, vertegenwoordigers van stadswacht, politie, brandweer en GG&GD, vertegenwoordigers van de scholen (directieleden, conciërges), een afvaardiging van de leerlingen en vertegenwoordigers van de bewoners. In de sessie zou de architect schetsen kunnen presenteren die mogelijkheden laten zien om planonderdelen verder uit te werken. Hij kan aangeven hoe hij het veiligheidsbelang daarin laat terugkomen, en welke keuzes daarin gemaakt moesten worden. De andere aanwezigen kunnen daarop reageren, door te melden welke problemen daarmee (nog niet) opgelost zijn, welke nieuwe problemen eventueel geïntroduceerd worden, en welke suggesties zij hebben om de resterende problemen zo veel mogelijk alsnog op te lossen.

Ieder kan reageren vanuit zijn eigen belang en invalshoek, het is aan de architect de taak om een synthese te maken van de informatie waarmee hij zich tijdens de sessie heeft volgezoegen.

Eventueel kan een tweede sessie worden belegd met hetzelfde gezelschap, waarin de architect laat zien op welke wijze de informatie uit de eerste sessie in het meer definitieve plan heeft doorgewerkt.

Aanbevolen wordt de verdere uitwerking niet uitsluitend te zoeken in het verder stedenbouwkundig detailleren (het 'van buiten naar binnen werken'). Problemen die in de uitwerking van de gebouwen kunnen opdoemen, worden dan steeds verder naar achteren geschoven. Het verdient aanbeveling om enkele planonderdelen, die uit oogpunt van veiligheid veel studie vereisen, ook vroegtijdig 'van binnen naar buiten' aan te pakken.

Dan komen de problemen vroegtijdig naar boven en kunnen deze binnen ruimere stedenbouwkundige kaders worden opgelost. Een concreet voorbeeld ter verduidelijking: maak voor het entreegebouw, met zijn entrees en parkeervoorziening, een architectonische modellenstudie waarin verschillende posities van entrees worden bestudeerd, in samenhang met de functies die op de begane grond moeten komen en de gewenste openbaarheid van het inwendige. Zo'n studie kan bepaalde beperkingen aan het licht brengen voor de keuzemogelijkheden van het aantal en de plaats van de entrees. Daar kan vervolgens in de lokatiekeuze en stedenbouwkundige detaillering van de parkeerterreinen worden ingespeeld, zodat er korte en veilige looproutes naar de entrees kunnen ontstaan.

Het probleem van de entrees is dan als het ware al verkend, voordat de parkeerterreinen definitief ontworpen zijn.