

Sociale veiligheid parkeerplaatsen en woningen aan de Zuidvliet in Maassluis

Amsterdam, 10 september 2002

Nicole Smits
Tobias Woldendorp

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Methodiek	4
2.1	Schouw	4
2.2	Aangeleverd materiaal	4
2.3	Interviews	4
2.4	Criteria	5
3	Beoordeling inrichtingsplan	6
3.1	Inleiding	6
3.2	Zichtbaarheid	6
3.3	Toegankelijkheid	6
3.4	Attractiviteit	8
3.5	Zonering	9
4	Conclusies	10
5	Het vervolg	12

1 Inleiding

Op 3 juli 2002 heeft er een oriënterend gesprek plaatsgevonden tussen dhr. de Vries en dhr. Bakkenes van de sector Stads- en Milieubeheer te Maassluis en mw. Smits, onderzoeker/adviseur sociaal veilig ontwerpen van DSP-groep. Doel van het gesprek was om te kijken hoe DSP-groep een bijdrage zou kunnen leveren aan de sociale veiligheid van de leef- en woonomgeving bij herinrichting van de parkeerplaatsen langs de Zuidvliet.

Langs de Zuidvliet staat Dienstencentrum De Vliet, een ouderencomplex met zelfstandige wooneenheden en gemeenschappelijke ruimten. Het gebouw langs de Zuidvliet bestaat uit drie verdiepingen, waarbij de onderste verdieping ongeveer een halve meter boven maaiveldniveau begint. In de huidige situatie is tussen de woningen en het trottoir een flinke strook lage maar dichte beplanting. Aan de kant van het ouderencomplex zijn in de huidige situatie langspaarkeerplaatsen in het straatbeeld opgenomen. Vanwege herinrichtingsplannen voor het marktplein (waar het complex niet ver vandaan ligt) moet een andere locatie gevonden worden voor enkele parkeerplaatsen. Alternatieve locaties zijn schaars en eigenlijk is de enige oplossing aan de Zuidvliet. Het plan is de langspaarkeerplaatsen te vervangen door schuinparkeren, hetgeen ten koste zal gaan van de groenstrook voor het ouderencomplex.

DSP-groep is benaderd om dit plan te beoordelen, omdat het vermoeden bestaat dat de sociale veiligheid van de bewoners (of hun beleving daarvan) zal afnemen.

In deze rapportage wordt de volgende centrale vraag beantwoord: *welke effecten op de sociale veiligheid zijn te verwachten van het inrichtingsvoorstel met schuinparkeren en met welke oplossingsrichtingen kunnen de problemen beperkt of opgelost worden?*

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt de methodiek van het onderzoek toegelicht: op welke manier informatie is ingewonnen en welke criteria worden gebruikt om het inrichtingsvoorstel te analyseren.

In hoofdstuk 3 wordt het inrichtingsvoorstel geanalyseerd aan de hand van de criteria.

In het vierde hoofdstuk, de conclusie, staan de aanbevelingen samengevat, waarna in hoofdstuk 5 een voorstel voor het vervolgtraject wordt gedaan.

2 Methodiek

2.1 Schouw

Op de dag van het oriënterende gesprek is het plangebied en de directe omgeving geschouwd. Dhr. Bakkenes was daarbij aanwezig om aanvullende informatie te verstrekken.

Het ouderencomplex ligt centraal in Maassluis, direct tegen het stadscentrum aan. Het totale complex wordt begrensd door vier haaks op elkaar staande straten: aan twee zijden liggen de lange vleugels van het complex, aan twee andere zijden is de binnentuin beeldbepalend.

De woningen waar het in deze opdracht om gaat liggen aan de Zuidvliet: een grachtenprofiel met aan de kant van het ouderencomplex een rijbaan (éénrichtingsverkeer) met aan twee kanten langspaarkeerplaatsen. Aan de overkant van het water is de kade autoluw en bevinden zich winkels en woningen.

Tijdens de schouw is onder andere gekeken naar de indeling van de woningen (balkons met huiskamers aan de straat) en naar de huidige zone die afstand scheidt tussen het trottoir en de woningen. Ook is gelet op het gebruik van het trottoir en is de huidige mate van inbraakwerendheid van de gevelelementen ingeschat, voor zover dat van afstand te bepalen is. Andere aandachtspunten waren de openbare verlichting en de ligging van de entree van het woongebouw aan deze kant.

2.2 Aangeleverd materiaal

Het volgende kaartmateriaal is gebruikt bij de beoordeling:

- inrichtingsvoorstel, schaal 1:500
- bouwplan voor een bejaardencentrum aan de P.C. Hoofthoofdlaan – Zuidvliet te Maassluis, blad 1 en 2, 3 juni 1966, augustus 1966 en maart 1967.

2.3 Interviews

Woningstichting Maassluis

Tijdens het oriënterende gesprek is benadrukt dat overleg met bewoners pas in een later stadium gewenst is. Om de (mogelijke) vrees vanuit de bewoners zo goed mogelijk in beeld te brengen is een telefonisch interview gehouden met mevrouw van der Heuvel, stafmedewerker participatie van de woningstichting houden. Mevrouw van der Heuvel heeft naar aanleiding van het interview overleg gehad met de huurdersorganisatie. De opmerkingen die daar gemaakt zijn, zijn weer aan ons doorgegeven.

Politie

Om inzicht te verkrijgen in de huidige criminaliteit en overlast in de omgeving van het Dienstencentrum en specifiek in het plangebied is de heer Stoopman, buurtagent van het centrum, telefonisch geïnterviewd. Hij gaf aan dat de voornaamste problemen in het centrum te maken hebben met parkeren en fietsen op de stoep. Soms worden 's nachts ramkraken in bedrijfspanden gepleegd. Het uitgaan levert weinig overlast op.

Met betrekking tot het inrichtingsvoorstel verwacht de heer Stoopman met name dat de woningen kwetsbaarder worden voor inbraak. Negatieve effecten op de privacy van de bewoners verwacht hij niet direct, maar dit is

één van de punten waarover hij graag (voorafgaand aan het interview) overleg met de bewoners zou hebben gehad.

De bevindingen uit de twee interviews zijn verwerkt in de analyse van het inrichtingsvoorstel en het advies.

2.4 Criteria

Of een situatie objectief of subjectief sociaal veilig is, kan door een veelvoud van factoren veroorzaakt worden. Van der Voordt en Van Wegen hebben deze factoren uitgebreid geanalyseerd in hun proefschrift 'Sociale veiligheid en gebouwde omgeving' uit 1991. Door voortschrijdend inzicht middels betrokkenheid bij bouwplannen op verschillende schaalniveaus zijn de criteria door DSP-groep bewerkt tot een viertal groepen factoren die van invloed zijn op de sociale veiligheid. Deze worden hieronder kort toegelicht.

- **zichtbaarheid;**
Vanuit de bebouwing moet de openbare ruimte goed overzien kunnen worden (sociale controle) en gebruikers van de openbare ruimte moeten ook het gevoel hebben dat anderen hen kunnen zien. De openbare ruimte zelf moet goed overzichtelijk zijn. Goede verlichting (dat wil zeggen helder, gelijkmatig en niet verblindend) is noodzakelijk, waarbij erop gelet moet worden dat geen schijnveiligheid gewekt wordt. Schijnveiligheid betekent dat wordt verwacht dat in geval van nood hulp geboden kan worden, terwijl dat in werkelijkheid niet het geval is.
- **toegankelijkheid;**
De openbare ruimte moet goed toegankelijk zijn voor alle gebruikersgroepen, dus ook voor mindervaliden en slechtzienden. Privé ruimten zijn voor onbevoegden juist niet eenvoudig toegankelijk.
- **attractiviteit;**
Een ruimte met plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting, waar alles heel en schoon is, draagt bij aan een veilig gevoel van de gebruikers. Een goede zichtbaarheid vanuit de gebouwen gaat niet ten koste van het wooncomfort van bewoners.
- **zoning.**
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. Bij semi-openbare gebieden is dit vaak niet het geval en zulke gebieden moeten dan ook vermeden worden.

3 Beoordeling inrichtingsplan

3.1 Inleiding

Het inrichtingsvoorstel zal in de volgende vier paragrafen geanalyseerd worden aan de hand van de hierboven genoemde vier criteria. Met het inrichtingsvoorstel als uitgangspunt worden aanbevelingen gedaan waarmee het huidige voorstel verbeterd kan worden. In de conclusie worden verder strekkende adviezen gegeven.

3.2 Zichtbaarheid

Bij schuin geparkeerde auto's zijn de portieren en de kleine ruitjes (de plaatsen waar de meeste auto-inbraken beginnen) minder goed te overzien dan wanneer auto's achter elkaar geparkeerd staan. In dat laatste geval kun je immers vanaf het trottoir en vanaf de rijbaan in één lange lijn langs alle portieren kijken. Bij schuin geparkeerde auto's hebben potentiële inbrekers meer mogelijkheid om zich te verschuilen. Dit geldt overigens ook voor haaks geparkeerde auto's. Vanuit oogpunt van inbraakrisico's heeft langsparkeren dan ook de voorkeur.

De beperkte zichtbaarheid bij schuin- en haaksparkeren heeft ook invloed op de verkeersveiligheid. Automobilisten kunnen minder goed zien of tussen de geparkeerde auto's kinderen of dieren zijn, die opeens tevoorschijn kunnen komen. Langsparkeren is in dit opzicht gunstiger.

Een gebrek aan zichtbaarheid uit oogpunt van verkeersveiligheid ontstaat op een deel van de straat, doordat aan twee zijden van de straat schuin geparkeerd wordt. Het is niet ondenkbeeldig dat twee auto's tegelijk achteruit rijden en elkaar niet zien. Bij een combinatie van langsparkeren met schuinparkeren en met alleen langsparkeren is de zichtbaarheid in dit opzicht beter.

3.3 Toegankelijkheid

De woningen op de onderste verdieping liggen iets verhoogd ten opzichte van het maaiveld. Dit hoogteverschil is op zichzelf echter geen enkele belemmering tegen insluiping. De huidige groenstrook heeft de belangrijke rol om de toegankelijkheid van de woningen te beperken. In het verleden was hier lager groen. Op verzoek van de bewoners, om de kans op inbraak te beperken, is dit vervangen door hoger, dichter en doorniger groen. Ter hoogte van de fietsenstalling bij de entree aan de Zuidvliet heeft de beheerder het groen ook op verzoek van de bewoonster hoger laten groeien, om de angst voor indringers te verminderen. Volgens het inrichtingsvoorstel zal de groenstrook volledig verdwijnen of zodanig klein worden, dat de barrièrewerking vervalst. Wanneer het inrichtingsvoorstel wordt gerealiseerd, kan verwacht worden dat de bewoners zich een stuk onveiliger zullen gaan voelen (subjectieve sociale veiligheid).

De woningen worden ook daadwerkelijk kwetsbaarder voor inbraak (objectieve sociale veiligheid). Dit geldt niet alleen voor de woningen op de begane grond: ook hoger gelegen balkons kunnen (eventueel met een opstapje zoals een geparkeerd busje) bereikt worden.

Dat de kans op daadwerkelijke incidenten inderdaad reëel is, blijkt uit de ervaring in het verleden. Eerder was de beplanting van de groenstrook veel lager en hadden de bewoners in het weekend veel last van uitgaanspubliek dat vernielingen (bijvoorbeeld aan de bloembakken) aanrichtte. Overigens meldde de buurtagent, dat het in de huidige situatie meevalt met het uitgaansgeweld en dat de Zuidvliet geen route waarlangs veel vernielingen aangericht worden.

Uiteraard kan de kans op indringers in de woningen beperkt worden door goed hang- en sluitwerk op de gevelelementen aan te brengen. Enkele voorzieningen zijn tijdens de schouw al waargenomen, zoals anti-inbraakstrips op de meeste balkondeuren en extra raamboompjes. Op het eerste gezicht leken deze voorzieningen echter onvoldoende.

Aanbeveling

Beveiliging volgens het Politiekeurmerk Veilig Wonen® (voor bestaande wooncomplexen) vergt een investering, maar de kans op inbraak kan daarmee beperkt worden. Zeker de woningen op de begane grond, maar mogelijk ook hoger gelegen woningen, zullen bij het uitvoeren van het inrichtingsvoorstel 'opgeplust' moeten worden. Let bij het aanbrengen van extra beveiligingsmiddelen overigens goed de gebruiksvriendelijkheid. Bijvoorbeeld te hoog gemonteerde raamboompjes zullen door de bewoners niet gebruikt worden. De bewoners moeten ook goed geïnformeerd worden over de mogelijkheden van hun nieuwe voorzieningen. De buurtagent heeft al aangegeven de woningstichting te willen adviseren.

Schade aan de balkons wordt op deze manier echter niet voorkomen. En de bewoners zullen zich door de inbraakwerende maatregelen in hun woning mogelijk wat veiliger voelen, maar de gebruikswaarde van de balkons en het woongenot zullen er niet bij gebaat zijn. Het Politiekeurmerk is dus een middel waar in dit geval lang niet alle problemen mee kunnen worden opgelost.

Op de grens tussen de parkeerplaatsen en het trottoir zullen voorzieningen moeten komen om te voorkomen dat auto's te ver doorrijden. Dit soort voorzieningen, 'biggenruggen' genaamd, veroorzaken bij schuin parkeren een onoverzichtelijk trottoir. De getande vorm die overblijft is niet gebruiksvriendelijk voor mindervaliden en slechtzienden. Zij hebben juist baat bij een heldere looplijn zonder hindernissen.

Aanbeveling

Overleg met Stichting Maassluis Overleg Gehandicapten (MOG) om het inrichtingsplan op toegankelijkheid / gebruiksvriendelijkheid te toetsen.

In beide interviews bleek dat de toegankelijkheid voor voetgangers in de omgeving van het ouderencomplex vaak niet voldoende is. Op de hoek van de Zuidvliet en de Anne de Vriesstraat wordt de doorgang van voetgangers drie keer per week belemmerd door afvalcontainers van de winkels. Ook staan vaak auto's op de stoep geparkeerd, zo bleek uit het interview met de woningstichting. Uit het interview met de buurtagent bleek, dat bewoners ook vaak last hebben van auto's die vlak bij de bruggetjes tussen de Zuidvliet en de Dr. Kuyperkade geparkeerd worden.

Aanbeveling

Tref in de omgeving van het ouderencomplex voorzieningen om verkeerd parkeren tegen te gaan. Gedacht kan worden aan fysieke maatregelen, maar ook aan een strakkere handhaving van het parkeerbeleid.

3.4 Attractiviteit

In het inrichtingsvoorstel staat nog geen trottoir aangegeven, maar berekend vanaf de uitstekende punten van de parkeervakken blijft er bij een redelijk trottoir van ongeveer 2 meter breed niets van de groenstrook over.

Een zeer belangrijk bezwaar tegen het versmallen en zelfs verwijderen van de groenstrook is, dat het woongenot van de bewoners wordt beperkt. Voor de sociale veiligheid kan dat belangrijke gevolgen hebben.

Door het verplaatsen van de fysiek barrière zullen de bewoners op de onderste verdieping veel meer last hebben van inkijk. De woningen liggen weliswaar iets verhoogd, maar niet genoeg om inkijk te voorkomen. De reactie bij inkijk en de verminderde privacy is in de regel dat de bewoners hun ramen meer gaan blinderen. Het gevolg daarvan is weer, dat ze minder toezicht houden op de openbare ruimte en zich er ook minder betrokken bij voelen. De bovengelegen woningen zullen hier minder last van hebben, maar daar vandaan is ook veel minder sociale controle te verwachten. In het kader van het voorkomen van criminaliteit in de openbare ruimte en het bevorderen van de sociale veiligheid in de openbare ruimte is de groenstrook dus van groot belang.

De gebruikswaarde van de balkons op de onderste verdieping zal ook sterk afnemen. Dat is jammer, want juist balkons zijn een goede manier om bewoners bij de openbare ruimte te betrekken. De sociale controle zal dus niet alleen vanuit de woningen afnemen, maar ook vanaf de balkons.

De schuine parkeervakken met 'biggenruggen' aan het eind maken de beheerbaarheid lastig. Een rechte lijn is eenvoudig te vegen, maar in de hoeken blijft al snel zwerfvuil achter.

Aanbeveling

Besteed in het beheerplan voor deze straat extra aandacht aan de getande zone en controleer op een nauwkeurige uitvoering van het beheerplan.

In het inrichtingsvoorstel zijn nog geen verlichtingspunten aangegeven. Aangenomen dat de lantaarnpalen op het trottoir een plaats moeten krijgen, is het denkbaar dat ze bij herinrichting zo dicht bij de woningen komen te staan, dat bewoners last hebben van de lichtbundels.

Aanbeveling

Plaats de lichtmasten op voldoende afstand van de woningen. Dan zullen de masten naar verwachting tussen de parkeerplaatsen moeten komen te staan, hetgeen de beschikbare ruimte voor parkeerplaatsen verkleint.

Wanneer het langsparkeren vervangen wordt door schuinparkeren, kunnen de koplampen van de auto's overlast in de woningen veroorzaken. De verhoogde ligging zal dit gedeeltelijk beperken, maar niet helemaal.

Auto's die achteruit inparkeren kunnen in plaats van overlast door de koplampen overlast door de uitlaatgassen veroorzaken. De Zuidvliet is echter eenrichtingsverkeer en de meeste auto's zullen naar verwachting met de neus naar de woningen toe parkeren. Overlast door de lampen zal dan ook meer voorkomen dan overlast door uitlaatgassen.

De bewoners vrezen ook voor meer overlast door hondenpoep. In de huidige situatie worden veel honden uitgelaten direct langs de groenstrook. Het beheer is hier ook op ingesteld: die strook wordt extra vaak gereinigd. Wanneer de groenstrook verdwijnt, zullen de honden mogelijk direct onder de balkons uitgelaten worden. Dit kan tot stankoverlast op de balkons leiden en in ieder geval tot visuele vervuiling van het trottoir.

Het verhogen van het aantal parkeerplaatsen aan de Zuidvliet heeft ook tot gevolg dat er wel erg veel 'geparkeerd blik' staat, hetgeen de attractiviteit van het eigenlijk heel pittoreske straatje aantast.

Bij langsparkeren kunnen lang niet zoveel auto's geparkeerd worden, maar het parkeren overheerst ook minder sterk het straatbeeld. Langsparkeren heeft dan ook de voorkeur.

3.5 Zonering

De groenstrook is nu een overgangszone tussen de openbare ruimte en de woningen. Zoals hierboven onder 'attractiviteit' is uitgelegd, is een overgangszone belangrijk voor de betrokkenheid van bewoners bij de openbare ruimte.

Zonder groenstrook zal geen sprake meer zijn van een overgangszone, maar slechts van een grens. In het inrichtingsvoorstel zal hooguit een smalle strook groen overblijven. Echt sprake van een overgangszone zal er niet zijn: de grens tussen openbaar en privé zal bij de balkonrand van de woningen komen te liggen. Hooguit in de zone tussen de uitstekende balkons, dus direct onder de ramen, zal wat groen overblijven. Die strook is niet meer dan restgroen. Het is moeilijk zo'n strook er niet verwaarloosd uit te laten zien, terwijl dat voor het voorkomen van andere vervuiling wel van belang is.

Aanbeveling

Geef de zone tussen het trottoir en het woongebouw zoveel mogelijk betekenis en zorg voor goed beheer. Om te voorkomen dat de strook 'schaamgroen' wordt, kan bijvoorbeeld een haag geplaatst worden. Uiteraard moet voldoende budget gereserveerd worden om de haag periodiek te knippen.

4 Conclusies

Beoordeling van het inrichtingsvoorstel

Uit voorgaande analyse van het inrichtingsvoorstel blijkt, dat het op alle vier de criteria negatief scoort.

Op hoofdlijnen betekent het opheffen van de groenstrook een geringer wooncomfort voor de bewoners, hetgeen belangrijke negatieve gevolgen voor de veiligheidsbeleving van de bewoners en voor de sociale veiligheid in de openbare ruimte kan hebben. Ook worden met name de woningen op de begane grond kwetsbaarder voor woninginbraak. Verder zijn vernielingen aan balkons denkbaar, wat samen met de geringere privacy op de balkons reden kan zijn voor de bewoners om minder gebruik van hun balkons te maken. Verder zijn onder andere negatieve effecten op autocriminaliteit, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van het trottoir voor mindervaliden genoemd.

Hoewel in de analyse een aantal voorstellen is gedaan waarmee het inrichtingsvoorstel verbeterd kan worden (zie hieronder), adviseren we het inrichtingsvoorstel niet uit te voeren. Het aantal parkeerplaatsen dat gewonnen kan worden is dermate klein, dat de verwachte veiligheidsproblemen niet gerechtvaardigd worden. Met andere woorden: maak van een parkeerprobleem geen veiligheidsprobleem!

Aanbevelingen op basis van het inrichtingsvoorstel

Uitgaande van het inrichtingsvoorstel zijn in de analyse enkele aanbevelingen gegeven waarmee de negatieve gevolgen beperkt kunnen worden. Deze aanbevelingen hebben betrekking op:

- het beveiligen van de woningen volgens het Politiekeurmerk Veilig Wonen;
- overleg met de Stichting Maassluis Overleg Gehandicapten (MOG) over de toegankelijkheid van het trottoir;
- tegengaan van verkeerd parkeren;
- in het beheer van het trottoir special aandacht voor de getande rand;
- lichtmasten op voldoende afstand van de woningen;
- betekenisvolle zone tussen het trottoir en het woongebouw die goed beheerd wordt.

Alternatieven voor het inrichtingsvoorstel

Om tot een goede oplossing voor het parkeerprobleem te komen, worden hieronder enkele alternatieve denkrichtingen en randvoorwaarden gegeven.

- **Parkeerbeleid**
Aanleiding voor het inrichtingsvoorstel is het (politieke) uitgangspunt dat het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad niet mag afnemen. Dit uitgangspunt belemmert het denken over andere oplossingen voor het parkeerprobleem. Op het niveau van de totale stad zou nagedacht moeten worden over het toekomstige parkeerbeleid (bijvoorbeeld het bevorderen van alternatieve vervoersmiddelen: fiets en openbaar vervoer). Want ook met het toevoegen van vijf of zes extra parkeerplaatsen blijft er een groot tekort aan parkeerplaatsen in de binnenstad.
Aanvullend op dit pleidooi voor een ander parkeerbeleid kwam uit het interview met de woningstichting een waardevolle nuancering op het gebrek aan parkeerplaatsen. Parkeerproblemen doen zich volgens de bewoners vooral voor op vrijdag en zaterdag. De problemen worden niet alleen veroorzaakt door bezoekers van de binnenstad: ook de winkeliers hebben er deel aan door de Zuidvliet te gebruiken voor laden en lossen.

Winkeliers parkeren ook vaak dagen achtereen hun bedrijfswagens op de parkeerplaatsen langs de Zuidvliet. Oplossingen zouden dus ook gezocht kunnen worden bij de distributie van de detailhandel.

- **Parkeerplaatsen op het binnenterrein**
Vanuit de woningstichting werd binnen dit onderzoek in eerste instantie het idee geopperd de oplossing voor de parkeerproblemen te zoeken in de binnentuin aan de achterkant van het gebouw. Later bleek echter dat de bewoners in het verleden al eens actie gevoerd hebben tegen extra parkeerplaatsen in de tuin. In hoeverre het zinvol is nogmaals een poging te wagen kunnen we niet inschatten.
De binnentuin heeft hoofdzakelijk een functie als kijkgroen. In het geval de binnentuin een optie is, moet ons inziens dan ook een alternatief inrichtingsmodel gemaakt worden aan de rand van de binnentuin, waarbij het uitgangspunt is dat de binnentuin voor de bewoners een attractief uitzicht blijft. Dit kan door de materialisering van de parkeervakken zodanig te kiezen, dat als er geen auto's geparkeerd staat, er een groene waas over het terrein ligt. Door bijvoorbeeld grasstenen of klinkers in molenwiekverband te gebruiken, kan dit bereikt worden.
- **Randvoorwaarden: wat is aanvaardbaar?**
In het inrichtingsvoorstel wordt gerekend vanuit de benodigde breedte voor de rijbaan en de parkeervakken. Het gevolg is dat van de groenstrook niets overblijft. Hieronder wordt andersom geredeneerd: hoe breed de groenstrook en het trottoir minimaal zouden moeten zijn.
Allereerst de minimale breedte van de groenstrook. Een groenstrook die in ieder geval te smal is, is in het ouderencomplex te vinden bij de woning aan de Zuidvliet die direct naast de entree ligt. Daar is ruim 2 meter (8 stoeptegels) betegeld om fietsen neer te zetten en de groenstrook is op die plaats dan ook aanzienlijk smaller. Hoewel het publiek hier niet direct langs de woning loopt, voelde de bewoonster van deze woning zich niet veilig en op haar verzoek wordt het groen op deze plaats hoger gelaten. Als absolute minimumoplossing voor de groenstrook gaan we uit van een minimaal één meter brede haag die vóór de balkons wordt geplaatst. De struikjes moeten in vijfhoekverband, maar in ieder geval in driehoeksverband geplant worden om enige mate van ondoordringbaarheid te genereren en massa te kunnen vormen. De haag zelf en de restruimte tussen de bebouwing en de haag moet goed beheerd worden.

Wat betreft de gewenste breedte van het trottoir is het voor de sociale veiligheid in de openbare wenselijk dat mensen elkaar op een redelijke afstand kunnen passeren. In geval van nood kan in deze situatie altijd tussen de geparkeerde auto's door uitgeweken worden, maar ook bij minder acuut gevoel van onveiligheid is het niet prettig vlak langs vreemden te moeten lopen. Een trottoir veel smaller dan normaal (tussen de 1.50 en 2.00 meter) is dan ook niet wenselijk. Bovendien is een smal trottoir voor minder validen onhandig. Volgens het Handboek voor Toegankelijkheid (derde druk, 1998) is de benodigde vrije breedte bij intensief gebruik minimaal 1.80 meter.

5 Het vervolg

Overleg met bewoners

Naar aanleiding van het interview met mevrouw van der Heuvel van de Woningstichting Maassluis heeft overleg plaatsgevonden tussen mevrouw van der Heuvel en de huurdersvereniging. De vertegenwoordigers van de huurders hebben daarin aangegeven hoe jammer ze het vinden dat zij niet rechtstreeks betrokken zijn bij dit onderzoek.

In onze offerte is tijd gereserveerd voor een bewonersoverleg, waarin het inrichtingsvoorstel aan de bewoners voorgelegd zou kunnen worden. Eerst zal echter afgewacht moeten worden hoe de gemeente verder gaat met het inrichtingsvoorstel.

Advies

De voorkeur van DSP-groep gaat uit naar het bijwonen van een workshop (na bezinning van de gemeente) met een ontwerper openbare ruimte, een verkeerskundige en eventueel ook iemand van de Stichting Maassluis Overleg Gehandicapten om een alternatieve oplossing te ontwikkelen.

Gezien het negatieve advies ten aanzien van het huidige inrichtingsvoorstel stellen we voor deze workshop in de plaats te laten komen van het geoffreerde overleg met de bewoners. Bewonersoverleg in een later stadium kan dan in een apart traject geoffreerd worden.