

CWI en woningen Stationsplein Schiedam (William Properties/Claus en Kaan architecten)

Advies op aspecten van sociale veiligheid

Amsterdam, 25 september 2003

Nicole Smits

Met medewerking van:
Tobias Woldendorp

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Gevels	4
3	Parkeervloeren	6
4	Ontsluiting woningen	8
5	Binnenterrein	10
6	Aansluiting gebouw awg architecten	11

1 Inleiding

Het concept voorlopig ontwerp van William Properties/Claus en Kaan architecten voor het CWI en woningen is getoetst op aspecten van sociale veiligheid. In eerste instantie is de versie van 24 juni 2003 aangeleverd.

Later zijn aanvullend daarop enkele kopieën uit de versie van 10 juli 2003 verstrekt. Het advies heeft, tenzij anders vermeld, betrekking op het meest recente ontwerp.

Op 17 en 18 september is het ontwerp telefonisch kort toegelicht door Kim Sneyders van Claus en Kaan.

DSP-groep gebruikt voor het toetsen op aspecten van sociale veiligheid vier criteria, die zijn gebaseerd op de (oorspronkelijk acht) toetsingscriteria van Van der Voordt en Van Wegen (Delft, 1990):

- zichtbaarheid (verlichtingsniveaus, aanwezigheid sociale ogen, inzet zichtlijnen);
- toegankelijkheid (vluchtwegen, mogelijkheden surveillance etc.);
- territorialiteit (markering: van wie is wat en wie is waarvoor verantwoordelijk);
- attractiviteit (uitstraling materiaalgebruik).

Het gebouw van William Properties/Claus en Kaan architecten sluit aan op het ontwerp van De Principaal/awg architecten. Hieronder worden enkele opmerkingen gemaakt over de aansluitingen; het advies ten aanzien van het ontwerp van De Principaal/awg architecten is in een aparte rapportage reeds gegeven.

2 Gevels

Functioneel: sociale ogen

Het is gunstig dat aan het Stationsplein per verdieping twee woningen grenzen die vanuit de kopse kant zicht op het plein hebben. Samen met de woningen op de verdiepingen in het gebouw van awg architecten ontstaat zo een mooie wand met sociale ogen.

De openbare ruimte aan de noordkant ligt hoger dan het Stationsplein en wordt dankzij het busstation een drukke ruimte. In de bebouwingwand is de hoofdentree van de woningen het belangrijkste. De twee nooduitgangen zullen niet bijdragen aan de levendigheid.

Advies

Benadruk de hoofdentree in het ontwerp, zodat de woningen een duidelijke identiteit krijgen.

De raampartij, die op het niveau van het busstation bijna over de hele noordelijke gevel loopt, heeft uitzicht over de busbanen. De drie varianten verschillen op het punt van het al dan niet doorlopen van het glas.

Advies

Onze voorkeur gaat uit naar variant 1, waarbij op de begane grond één doorlopend raam is. Vanaf buiten gezien benadrukt dit de aanwezigheid van sociale ogen en van binnenuit is het eenvoudiger mensen op straat die voorbij lopen/fietsen te volgen.

Tegenover het CWI gebouw (ten oosten van het plangebied) staat geen bebouwing van waaruit een substantiële bijdrage aan de sociale controle op straat verwacht wordt.

Zoals het ontwerp er nu uitziet heeft het CWI gebouw daar alleen zijn entree. Dat geeft wel levendigheid, maar voor de openbare ruimte zou het beter zijn wanneer het aantal ogen zo groot mogelijk wordt gemaakt.

Advies

Breng zoveel mogelijk levendige functies op de begane grond, zodat zicht op de openbare ruimte geleverd kan worden. Werkkamers die voortdurend gebruikt worden zijn gunstig, maar denk bijvoorbeeld ook aan de personeelskantine of de wachtruimte voor het publiek. Laat de mensen achter de meldbalie ook goed zicht op de openbare ruimte hebben.

De oostelijke gevel op maaiveldniveau bestaat uit de zijwand van de parkeergarage met een nooduitgang.

Advies

Realiseer zichtlijnen tussen de parkeervloer op -1 en de openbare ruimte. Dat is niet alleen gunstig voor de openbare ruimte: ook de gebruikers van de parkeervloer hebben er baat bij (gevoel dat je gezien kunt worden, hoorbaar in geval van nood)

Geveldetailering

In de versie van 24 juni is sprake van drie varianten, die de vorm van de ribben op de gevel betreffen. De 'dikte' van de ribben heeft invloed op het zicht dat vanuit de ramen op de straat geleverd kan worden. Wanneer de ramen ver naar achteren liggen tussen de verticale kolommen, wordt het zicht belemmerd.

Op maaiveldniveau leveren de ribben bovendien problemen: in de vele hoeken zal snel zwerfvuil blijven liggen en het kost extra inzet bij het beheer om het goed schoon te houden. Machinaal reinigen wordt bemoeilijkt.

Advies

Maak de 'niveauverschillen' zo klein mogelijk. Maak op de begane grond een vlakke gevel, of zorg er in ieder geval voor dat machinaal vegen geen problemen oplevert aan de gevel.

3 Parkeervloeren

Bergingen

Zeer positief is, dat in de parkeergarage geen bergingen komen. Voor de sociale veiligheid zijn bergingencomplexen vaak problematisch, zeker als ze in de garage liggen. Een duidelijk pluspunt dus voor dit ontwerp.

Fietsenstalling

Aan de zuidoostkant ligt op -1 een fietsenstalling. Een parkeergarage is geen ideale plaats om met de fiets in te gaan, maar deze ligt redelijk dicht bij de ingang. Onbekend is wie de gebruikers zullen zijn.

Advies

Bestem de stalling maar voor één groep gebruikers: óf bewoners, óf werknemers. Gebruik door werknemers heeft de voorkeur, omdat de route naar het trappenhuis van het CWI veel dichterbij ligt dan die naar de woningen. Zorg ervoor dat fietsers snel door de garagedeur kunnen (indicatief: binnen 5 seconden). Een speedgate voor de auto's is ook voor fietsers geschikt, omdat de mensen niet lang hoeven te wachten voordat hij open is. Een speedgate heeft bovendien het grote voordeel dat insluipers minder mogelijkheid hebben door de opening te glippen. Wanneer een tragere deur (tegen ons indringende advies is) toch wordt gebruikt, maar voor voetgangers en fietsers dan een aparte loopdeur.

Zorg tenslotte voor goed zicht tussen de fietsenstalling en de rest van de parkeervloer.

Gebruikers parkeergarage

De parkeergarage is bestemd voor bewoners en werknemers van het CWI. In verband met de herkenbaarheid van mensen die er wel of niet thuis horen is het gunstig dat bezoekers de garage niet kunnen gebruiken. Het gemengde gebruik van zowel bewoners als werknemers is echter niet ideaal. Wel vanuit dubbel grondgebruik, niet vanuit sociale veiligheid.

Advies

Geef de twee groepen bij voorkeur ieder een eigen compartiment, bijvoorbeeld ieder een eigen verdieping. Daardoor zullen ze hun medegebruikers beter herkennen. Wanneer de scheiding per vloer niet mogelijk is (bijvoorbeeld omdat de aantallen parkeerplaatsen niet zo uitkomen), geef de bewoners dan in ieder geval een vaste eigen plaats; alle bewoners bij elkaar in één cluster.

Zichtbaarheid stijgpunt kantoren

Voor de ontsluiting van de parkeergarage op -2 en -1 niveau en voor de verbinding tussen de twee lagen bestaan nog meerdere varianten. In model 1 (versie 24 juni) liggen de liften en de trappartij verscholen achter de hellingbaan. Wie voor de lift staat te wachten, staat achter in de garage nauwelijks in het zicht van andere gebruikers. In variant 5 (versie 10 juli) is de hellingbaan die de lagen verbindt tegen de zuidgevel gelegd. Het trappenhuis komt daarmee beter in het zicht van de vloeren te liggen.

Advies

Maak zoveel mogelijk zicht op de wachtruimte bij de lift en op de trappartij mogelijk. Bij voorkeur zou deze plaats van alle kanten zichtbaar moeten zijn, zonder dat de hellingbaan dat onmogelijk maakt. Maak de 'trap-lift-zuil' bovendien zo transparant mogelijk, zodat mensen binnen de zuil vanaf de parkeervloer zichtbaar zijn.

Zichtbaarheid stijgpunt bewoners

Het trappenhuis met lift naar de woningen ligt (vanuit de parkeergarage gezien) in de verre hoek.

Advies

Maak het stijgpunt goed zichtbaar vanuit de parkeergarage, bijvoorbeeld door een opvallende vormgeving. Zorg voor veel glas, zodat mensen in het halletje en mensen op de parkeervloer elkaar goed kunnen zien.

Overzichtelijkheid parkeervloeren

Ook de hellingbaan tegen de zuidelijke wand heeft echter nadelen: ook op deze plaatsen worden de lange zichtlijnen over de parkeervloeren door de hellingbaan onderbroken.

Advies

Leg de verbindende hellingbaan tussen -2 en -1 op een zodanige plaats, dat het zicht over beide vloeren zo min mogelijk wordt belemmerd. De westelijke punt zou wat dit betreft geschikt zijn: daarmee blijft de rest van de vloer mooi vrij en krijgt de huidige onoverzichtelijke hoek (zie hierna) een functie puur voor autoverkeer. Voetgangers hoeven hier dan niet meer te komen. Behalve qua locatie van de hellingbaan zou ook in de vormgeving ervan gezocht kunnen worden naar mogelijkheden om de zichtbaarheid te bevorderen (zo transparant mogelijk).

Het is gunstig dat de westpunt van de parkeergarage op -2 in de nieuwere versie van het ontwerp minder diep is geworden. Deze hoek was in het eerdere ontwerp erg onoverzichtelijk.

Advies

Vul deze punt zo mogelijk volledig op, zodat de parkeervloer op beide verdiepingen uit één overzichtelijke ruimte ontstaan.

In de verschillende versies liggen de parkeervakken nog niet heel overzichtelijk. In de versie van 10 juli is de situatie op laag -1 (variant 5) het meest overzichtelijk: de vakken liggen daar goed geclusterd en veelal in dezelfde richting.

Advies

Leg de parkeervakken zodanig, dat lange rijen van vakken met dezelfde richting ontstaan. Voorkom 'eenzame' vakken die een restruimte opvullen.

4 Ontsluiting woningen

De ontsluiting op de verdiepingen van de woningen met de galerij die om de vide heenloopt ziet er helder uit.

Het aantal woningen komt net boven de vijftig uit. Voor het Politiekeurmerk veilig wonen[®] betekent dit in principe dat het gebouw gecompartmenteerd moet worden. In dit geval is dat volgens onze inschatting moeilijk goed op te lossen.

Advies

Overleg met de bouwplanadviseur van politie (dhr. Schelvis) de mogelijkheid dispensatie aan te vragen voor de betreffende eis (G1). Houd er rekening mee dat alleen dispensatie wordt verleend als compensatie wordt geboden: iets anders moet extra bijdrage aan de veilige ontsluitingsstructuur. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan videofoons, waarmee bewoners vanuit hun woning kunnen zien wie voor de deur staat.

Bewoners kunnen op -1 vanaf de noordkant de hoofdentree in. Op -2 is een secundaire entree, die rechtstreeks op het Stationsplein uitkomt.

Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is het beter maar één entree naar de woningen te maken, zodat bewoners en bezoekers geclusterd en niet verspreid worden. In een overleg met de architect bleek dit echter niet mogelijk te zijn. Bewoners moeten zowel direct naar het busstation als direct naar het Stationsplein kunnen gaan en het is ruimtelijk niet mogelijk een verbinding door de openbare ruimte te maken.

Advies

Het beste dat binnen die randvoorwaarden gedaan kan worden, is beide entrees goed herkenbaar en zichtbaar te maken. De herkenbaarheid kan in het ontwerp van de entrees verzorgd worden. Zorg er wat betreft de zichtbaarheid voor, dat er in de openbare ruimte geen objecten staan die het zicht op de entrees belemmeren. De traforuimte bij de noordelijke entree steekt nu uit ten opzicht van de entree, hetgeen niet overzichtelijk is. Maak hier één vlakke gevel, bijvoorbeeld door de entree van de woningen verder naar voren te halen. Vanaf de oostkant gezien steekt de entree dan uit (ten opzichte van de gevel van het CWI), waardoor de herkenbaarheid vanaf die kant kan worden vergroot.

Bij de hoofdentree aan de noordkant ligt de ruimte waar mensen op de lift wachten mooi aan de straatkant.

Advies

Maak de buitengevel goed transparant, zodat veel daglicht in de hal valt en mensen bij de lift van buitenaf goed te zien zijn.

De woningen worden aan de noordkant ontsloten door middel van een galerij. Dat principe is gunstig, omdat daarmee sociale ogen op het Stationsplein worden bevorderd.

In hoeverre deze met beglazing wordt afgescheiden van de openbare ruimte is nog niet bekend.

Advies

Om de betrokkenheid van de bewoners bij de openbare ruimte te stimuleren is het belangrijk dat een prettige ruimte ontstaat op de galerij. Een totaal afgesloten glazen wand zal de directe relatie tussen binnen en buiten beperken, maar een onprettig verblijfsklimaat bij een volledig open galerij zal de sociale controle ook niet ten goede komen.

Zoek bij het uitwerken van het ontwerp naar een compromis waarbij binnen een prettig klimaat heerst, terwijl de geluiden van de straat toch hoorbaar zijn.

5 Binnenterrein

Nog onduidelijk is of en voor wie het binnenterrein toegankelijk zal zijn.

Advies

Maak het binnenterrein in ieder geval ontoegankelijk voor vreemden. Als het binnenterrein een meerwaarde kan hebben voor de bewoners of de werknemers, dient voor één van beide gekozen te worden. Bij gemengde gebruikers zou een onduidelijke beheersituatie ontstaan.

6 Aansluiting gebouw awg architecten

Positief is dat de gebouwen ieder voor zich worden ontworpen en dat de gebouwen functioneel geen ruimten delen. Zeker voor de parkeergarages is dat een groot pluspunt.

Advies

De aansluitingen zullen nog uitgewerkt moeten worden. Zorg ervoor dat geen vage hoeken en restruimten ontstaan.

Het uitzicht van de bewoners in beide gebouwen zou er ook bij gebaat zijn wanneer de binnenterreinen gezamenlijk werden ontworpen. Een fysieke scheiding tussen de complexen is echter noodzakelijk: de gebruikersgroepen mogen niet door elkaar gaan lopen.