



Quick scan sociale veiligheid Maastoren

Kop van Zuid, Rotterdam

Amsterdam, 28 juni 2006

Nicole Smits
Tobias Woldendorp

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Sterke punten	4
3	Risico's en aanbevelingen	6
3.1	Buitenruimte	6
3.2	Entreehal	6
3.3	Parkeergarages	8
3.4	Fietsenstalling	9
3.5	Cameraplan	10
4	Conclusie	11

1 Inleiding

Op de Kop van Zuid in Rotterdam ontwikkelt OVG projectontwikkeling een kantorencomplex van 165 meter hoog. Het wordt een echt landmark aan de Koningshaven.

Op de begane grond is aan de entreehal met ontvangstruimte voor gasten, een openbare horecafunctie en een inpandige verkeersruimte, voor distributieverkeer en parkerende automobilisten. Op de twee ondergrondse lagen ligt een stallingsgarage met 172 parkeerplaatsen (alleen voor vaste gebruikers) en op de 3^e t/m de 10^e verdieping is een parkeergarage met 466 parkeerplaatsen, die voor werknemers en bezoekers van de kantoren en na kantoortijden ook voor publiek is bedoeld. Vanuit de entreehal leidt een brede trap naar het restaurant op de eerste verdieping.

De opdracht

Gevraagd is het gebouw in z'n context te scannen op aspecten van sociale veiligheid, criminaliteitspreventie en beheerbaarheid. Daartoe is op 20 april een kickoff-gesprek gehouden en is aansluitend het bestaande gebied bezocht. Vervolgens zijn de plantekeningen bestudeerd: plattegronden van verdieping -2 t/m +10, gevelaanzichten en doorsneden (d.d. 30-05-2006). Om meer inzicht te krijgen in de veiligheidssituatie waar het gebouw in terecht zal komen is telefonisch gesproken met de buurtagent, de heer den Hartog.

Bij de geconstateerde risico's hebben we aanbevelingen gegeven. Vanwege het vergevorderde stadium van het ontwerp zijn de mogelijkheden voor fysieke aanpassingen beperkt en daarom zijn ook maatregelen voorgesteld die beheersmatig, organisatorisch of communicatief van aard zijn.

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk geven we aan welke aspecten in het ontwerp gunstige effecten hebben op sociale veiligheid, leefbaarheid en beheerbaarheid. Dat zijn de punten, die bij verdere uitwerking behouden moeten blijven. In het derde hoofdstuk worden per deelgebied de risico's beschreven, steeds met bijpassende maatregelen. In hoofdstuk vier sluiten we af met de conclusie.

2 Sterke punten

De plannen bevatten al heel wat aspecten, die gunstig effect hebben op leefbaarheid en veiligheid. Het is zaak deze punten bij verdere uitwerking in stand te houden.

- De Maastoren voegt, vergeleken met de huidige situatie, levendigheid toe op een nu doodse plek. De hoofdentree en de croissanterie beloven een actieve en attractieve plint.
- Het gebouw wordt hoog, maar aan de menselijke maat wordt tegemoet gekomen met de luifel en de differentiatie in hoogte.
- De hoofdentree voor voetgangers ligt direct aan de Laan op Zuid: een belangrijke route met veel verkeer. Dat is een goed voor de oriëntatie¹ en voor de sociale controle op de entree.
- De hoofdentree levert op zijn beurt ook sociale controle op het gebied en vooral voor de hoek bij het brugwachtershuisje is dat een belangrijke bijdrage.
- De plint is over het algemeen heel transparant. Niet alleen tussen de entreehal en de straat is goed zicht mogelijk, ook de wand van de verkeersruimte (de hellingbaan naar de stallingsgarage) is doorzichtig. Dat is gunstig voor de beleving in de openbare ruimte én in het gebouw.
- De openbare ruimte wordt niet belast met parkeergarages: die worden netjes verdiept en op hogere verdiepingen weggewerkt. De oprit naar de hoger parkeervloeren, als glazen constructie door de entreehal, is zelfs heel gunstig voor de attractiviteit.
- Door de luifel wordt de kans op windhinder beperkt: dit effect is ook gebleken in het uitgevoerde windhinderonderzoek.
- In het gebouw geldt een heel helder toegangsbeleid: bezoekers blijven zoveel mogelijk beneden en worden alleen op de kantoorverdiepingen toegelaten onder begeleiding van personeel. Daardoor zal een eventuele onbekende op de kantoorverdiepingen snel opvallen.
- Met een goed tourniquettes-systeem is de kans op insluipers minimaal.
- Het publiek dat 's avonds de parkeergarage gebruikt kan niet het gebouw in, omdat zij alleen de liften kunnen gebruiken die direct in het entreehalletje uitkomen en omdat de noodtrappenhuizen direct op straat uitkomen.
- Dat het gebouw deels direct aan het water ligt, beperkt de kans op graffiti op de wand en inbraak via die wanden².
- Tussen de laad- en loszone op de begane grond en de inritten naar de stallings- en de parkeergarage is een afsluiting. Daardoor kan ongewenst bezoek uit het laad- en losgebied geweerd worden.
- De fietsenstalling heeft een ingang die helemaal gescheiden is van de parkeergarages. Vaak worden die ingangen gecombineerd en voor de fietsers is dat niet prettig. In dit plan hebben fietsers een mooie korte route naar hun stallingsplek.
- De stallingsgarage op -1 en -2 zijn niet voor publiek toegankelijk, de parkeergarage op +3 t/m +10 wel. Dat heldere onderscheid is goed.

Noot 1 Als bezoekers naar buiten komen, zien ze snel waar ze naartoe moeten.

Noot 2 Maar let op: met een boot is de gevel nog steeds bereikbaar, dus ook de gevelelementen aan de waterkant (die binnen bereik liggen) moeten inbraakwerend zijn.

- Dat de parkeergarage ook buiten kantoor tijden gebruikt zal worden, genereert levendigheid en sociale ogen op stille momenten.
- De routing door de parkeergarage (+3 t/m +10) is heel helder. In de stallinggarage is de route op –2 niveau lang, maar door het gebrek aan keuzemomenten ook helder. Niveau –1 is minder overzichtelijk: zie hoofdstuk 3.

3 Risico's en aanbevelingen

Hieronder zullen per deelgebied de risico's worden aangegeven, steeds met bijbehorende aanbevelingen.

3.1 Buitenruimte

Rond het gebouw is weinig privé-buitenruimte en dat sluit over het algemeen direct aan op de bestaande openbare ruimte. Slechts op één plaats wordt duidelijk openbare buitenruimte toegevoegd en dat is aan de noordkant van het gebouw, tussen de toren en het brugwachtershuisje.

Die ruimte lijkt geen duidelijke functie te hebben, behalve misschien voor calamiteiten (als veilig eindpunt aan het eind van de vluchtroute, of om brandweervoertuigen op te stellen). Een ruimte zonder gebruik is kwetsbaar voor misbruik.

De twee liften in de noordgevel steken uit naar buiten, waardoor vanaf de Wilhelminakade niet te zien is wat in de hoek achter de liften gebeurt. Vanuit de entreehal is echter direct zicht op die hoek, dankzij de grote glazen elementen. Verderop heeft het noodtrappenhuis een dichte wand, maar daar is weer zicht op vanuit de hal/lounge. Goed zicht vanuit het gebouw heft het risico echter niet helemaal op.

Aanbeveling Een buitenruimte zonder functie kan beter achterwege blijven. Dat heeft voor de noordkant dan ook onze voorkeur: maak een smalle vluchtweg langs het gebouw en laat de rest water. Stem wel goed af met de brandweer, zodat er wel voldoende ruimte overblijft om te vluchten. Als het pleintje (buitenruimte aan de noordkant) toch wordt aangelegd: spreek duidelijk af wie het beheert en zorg dat vervuiling of schade direct worden hersteld.

Op de as Q/02-03 verspringt de gevel en op die plaats kan in het water eenvoudig vuil ophopen.

Aanbeveling Controleer deze plaats regelmatig op zwerfvuil en houd het goed schoon.

De plint is over het algemeen heel transparant. Er zijn echter ook stukken dichte wand, die gelegenheid bieden voor graffiti. Dat is in ieder geval in de noordgevel bij de nooduitgang en de liften en in de zuidgevel bij het noodtrappenhuis.

Aanbeveling Spreek af dat graffiti snel wordt verwijderd (uiterlijk binnen 5 dagen en zelfs binnen 2 dagen als het om kwetsende graffiti gaat). Breng op grote dichte wanden, die van moeilijk te reinigen materiaal zijn, een graffitiwerende coating aan.

3.2 Entreehal

In de entreehal staat nog geen balie ingetekend, maar we gaan ervan uit, dat die wel ergens in de centrale hal komt. Bezoekers moeten zich immers kunnen melden en er moet een plaats zijn voor de bewakingsdienst.

Aanbeveling Plaats de balie op een zodanige plaats in de ruimte, dat zowel de hoofdentree, als de plaats waar mensen uit de croissanterrie de hal in komen, goed te zien zijn.

- De commerciële ruimte (croissanterie) is toegankelijk via de dubbele buitendeuren én vanuit de entreehal. Bezoekers van de croissanterie kunnen vrij heen en weer lopen tussen de entreehal en de croissanterie. Dat is belangrijk voor de inrichting van de croissanterie, omdat het niet wenselijk is dat bezoekers zomaar achter de kassa of in het personeelsgedeelte kunnen komen.
- Aanbeveling De croissanterie moet zo ingedeeld worden, dat er een duidelijk publiek deel en een duidelijk personeelsgedeelte is.
- Dat er extra toezichthouders in de hal aanwezig zijn (namelijk het personeel van de croissanterie) is gunstig, maar het moet voor het personeel van de commerciële ruimte en voor de toezichthouders achter de balie in de entreehal wel duidelijk zijn wie voor welk stuk verantwoordelijk is.
- Aanbeveling Maak een duidelijke grens tussen de commerciële ruimte en de entreezone van het kantoorgebouw.
De muur, die in het overgangsgebied staat van de commerciële ruimte en de entreehal, mag de overzichtelijkheid niet verstoren. Gebruik die muur als natuurlijke grens tussen de ruimten.
- Dat direct naast de entree liften en een trappenhuis ligt is een risico voor insluipers: ze kunnen van buiten meteen het hoekje om glijpen en in het gebouw verdwijnen.
- Aanbeveling De twee kolommen beperken het zicht vanuit de grote hal.
Ondersteun de toezichthouders met camera's³, gericht op de hoofdentree.
- De Maastoren krijgt een heel helder toegangsbeheer: de meeste bezoekers blijven op de begane grond of eerste verdieping. In uitzonderingsgevallen mag een bezoeker onder begeleiding van personeel omhoog het gebouw in. De toegangsdeuren vanuit de centrale lifthal naar de kantoren worden voorzien van een kaartlezersysteem. Omdat in deze fase op de tekening niet is aangegeven welke deuren door wie geopend kunnen worden, kunnen we niet zien of er lekken zitten in het toegankelijkheidsconcept. Ook is niet bekend hoe wordt voorkomen dat bezoekers in de parkeergarage niet met het personeel (met een sleutel) meesluipen⁴.
- Aanbeveling Controleer (in het hele gebouw) alle deuren op toegankelijkheid: nooddeuren niet van buitenaf te openen, niet alle deuren in hal, lounge en restaurant te openen voor het publiek⁵. Dit geldt ook voor de fietsenstalling: die mag ook alleen voor vaste gebruikers toegankelijk zijn. Controleer ook welke noodtrappenhuisen ook voor regulier gebruik open staan en tot waar mensen kunnen komen met (nood)trappen en liften.
- De glazen constructie door de entreehal, waar de auto's in de parkeergarage door te zien zullen zijn, belooft heel spectaculair te worden. Voor sommige mensen kunnen voorbijrijdende auto's in de lucht echter ook beangstigend zijn.
- Noot 3 Cameratoezicht vereist een zorgvuldig cameraplan: uitlezing, afspraken met de politie, kwaliteit van de beelden afgestemd op het doel, communicatie naar bezoekers, etc.
- Noot 4 Dit speelt bijvoorbeeld bij de liften, die in de parkeergarage stopt. De centrale lifthal zal beveiligd worden met een kaartlezer, zodat alleen mensen met een keycard de lift buiten piektijden naar de kantoorverdiepingen kan laten gaan. Maar de kans dat vreemden meelopen met iemand die een keycard heeft is reëel.
- Noot 5 Bijvoorbeeld: vanuit de hal/lounge mogen de toiletten wel toegankelijk zijn voor bezoekers, maar het magazijn daarachter niet.

Aanbeveling Onze voorkeur gaat ernaar uit om de glazen constructie transparant te maken (en dus geen mat glas), omdat de bestuurders in de auto dan zichtbaar zijn en de zwevende auto's meer 'mensgerelateerd' worden dan wanneer er 'iets beweegt' achter mat glas.

3.3 Parkeergarages⁶

Toegankelijkheid

In de zuidgevel kunnen auto's en distributieverkeer het gebouw in en komen ze in een soort 'verdeelhal'. Personenauto's kunnen naar de stallingsgarage of de parkeergarage en distributieverkeer kan keren en de laad- en losruimte in. De verdeelhal is aan de straat afsluitbaar, maar zal - als de parkeergarages in gebruik zijn - vrij toegankelijk zijn. Mensen met kwaad in de zin kunnen dus zonder probleem in de verdeelhal komen.

Gunstig is, dat de laad- en loszone afgesloten kan worden en dat de verdeelhal verder redelijk overzichtelijk is. Eén plek is dat echter niet: tussen de zuidgevel en de uitrit van de stallingsgarage is een loze ruimte, waar ongewenst bezoek zich eenvoudig kan verschuilen.

Aanbeveling Maak deze ruimte niet toegankelijk, zoals (op dezelfde plaats) ook al is gedaan op de twee lagere verdiepingen van de stallingsgarage. Geef de toezichthouder achter de balie verder zicht op de verdeelhal door (één of meerdere) camera's. Laat de bewaker voortdurend de beelden bekijken. De keten is zo sterk als de zwakste schakel.

Insluipers kunnen met de auto waarschijnlijk niet de stallingsgarage in, maar te voet kan dat wel. Daar komt nog bij, dat de stallingsgarage door de steunmuren, de stijgpunten en de technische ruimten slecht overzichtelijk is. Insluipers hebben hiermee heel wat gelegenheid⁷ en de vaste gebruikers kunnen zich er onprettig voelen.

Aanbeveling Sluit de stallingsgarage niet met slagbomen af, maar met speedgates⁸. Leg de speedgates voor beide rijbanen in elkaars verlengde, zodat er één rechte afsluiting ontstaat. Overweeg aanvullend op de fysieke afsluiting cameratoezicht; tenminste op de in- en uitgang.

De parkeergarage is buiten kantooruren openbaar toegankelijk. De vloeren van de parkeergarage (+3 t/m +10) zijn beter overzichtelijk dan die van de stallingsgarage, maar doordat het er zoveel zijn, zijn de hogere verdiepingen waarschijnlijk stiller dan andere. Een toezichthouder kan de garage ook niet eenvoudig overzien, maar moet iedere vloer langsgaan. Dit speelt daders in de kaart.

Aanbeveling Plaats camera's bij de toegang van de parkeergarage en op alle parkeervloeren (+3 t/m +10). Laat een bewaker in het gebouw de beelden voortdurend afkijken.

Noot 6 We maken onderscheid tussen de stallingsgarage en de parkeergarage. De stallingsgarage is alleen voor vaste gebruikers en ligt op -1 en -2. De parkeergarage is op bepaalde tijden openbaar toegankelijk en ligt op +3 t/m +10.

Noot 7 Risico's voor de auto's zijn bijvoorbeeld inbraak en vernieling. Voor de personen zijn risico's een gevoel van onveiligheid, intimidatie, bedreiging, beroving, etc.

Noot 8 Een speedgate is een hek, dat snel opent en sluit, zodat insluipers zo min mogelijk gelegenheid krijgen achter voertuigen aan naar binnen te gaan.

Oriëntatie

Doordat niet alleen vaste gebruikers, maar ook anderen in de parkeergarage kunnen parkeren, is het heel belangrijk dat mensen eenvoudig hun weg kunnen vinden. In de verdeelhal moet voorkomen worden, dat bezoekers per ongeluk in de rij voor de stallingsgarage gaan staan. De routing in de parkeergarage zelf is heel helder, maar vervolgens moeten ze ook hun route als voetganger eenvoudig kunnen vinden. Dat 's avonds niet alle liften in gebruik zijn, kan verwarring opleveren.

- Aanbeveling Plaats bebording in de verdeelhal, zodat het autoverkeer weet waar het naartoe moet.
- Geef op de verdiepingen in de parkeergarage vervolgens aan (in pictogrammen gericht op voetgangers) op welke verdieping men is, waar liften en trappen zijn, waar welke lift/trap uitkomt en voor wie ze te gebruiken zijn. Omdat er aan verschillende gebruikersgroepen heel wat informatie moet worden gegeven, is een slim systeem (bijv. dynamisch) nodig.

In de stallingsgarage is de routing minder overzichtelijk dan in de bovengrondse garage. Hoewel het om vaste gebruikers gaat, is met name de route op verdieping –1 zo ingewikkeld, dat enige hulp gewenst is.

- Aanbeveling Plaats voor de automobilisten heldere bewegwijzering in de stallingsgarage.

Overzichtelijkheid

De stallingsgarage is niet goed overzichtelijk door de steunmuren, de stijgpunten en de technische ruimten. In dit planstadium en om constructief-technische redenen is het waarschijnlijk niet mogelijk om daar iets aan te veranderen (bijv. door openingen in muren te maken of door muren te vervangen door kolommen), ook al gaat onze voorkeur daar wel naar uit.

- Aanbeveling Bezien of het technisch mogelijk is de muren (vooral degene die voorkomen dat mensen van de ene naar de andere kant van de parkeervloer kunnen kijken) transparanter te maken.

In de parkeergarage, op de oneven verdiepingen, is naast parkeerplaats 13 een onoverzichtelijke hoek.

- Aanbeveling Maak de ruimte achter de steunmuur dicht. Maak er eventueel een bergruimte van, zolang het maar niet meer openbaar toegankelijk is.

Mindervaliden

In de stallingsgarage liggen twee parkeerplaatsen voor mindervaliden erg ver van de lift vandaag. Op –1 gaat het om nummer 69, op –2 om nummer 74. Mindervaliden moeten een lange weg afleggen tussen het autoverkeer en dat is niet prettig en veilig.

- Aanbeveling Leg deze parkeerplaatsen dicht bij een lift.

3.4 Fietsenstalling

De ingang van de fietsenstalling ligt in een nis, doordat de gevel doorloopt voorbij de ingang. Voor fietsers is het niet prettig als zij niet kunnen zien of zich in dat hoekje iemand verschuilt en bovendien kan zich er makkelijk zwerfvuil ophopen.

- Aanbeveling Maak de uitstekende wand transparant en zorg er in het beheer voor dat de hoek regelmatig schoon wordt gemaakt.

In het halletje, waar de fietsers binnenkomen en de trap op kunnen naar de eerste verdieping, is ook een gang naar twee technische ruimten. Deze gang ligt buiten het zicht en insluipers kunnen zich er makkelijk verstoppen. Bovendien zouden in dit gangetje fietsen gestald kunnen worden, waardoor de technische ruimten niet meer bereikbaar zijn en de gang niet meer goed schoon te houden is.

Aanbeveling Plaats een deur direct waar de trap begint, zodat het halletje in één oogopslag overzichtelijk wordt en het gangetje niet meer toegankelijk is voor mensen zonder sleutel.

Als die deur niet meer mogelijk is, zal de beheerder goed moeten handhaven op het stallingsverbod en moet regelmatig gecontroleerd worden of het slot van de buitendeur nog wel automatisch in het slot valt. Dit laatste om insluiting zoveel mogelijk te voorkomen.

De fietsenstalling is alleen toegankelijk voor mensen met een keycard. Maar dat kunnen er zoveel zijn, dat gebruikers zich er toch onprettig zouden kunnen voelen.

Aanbeveling Overweeg tenminste op de buitendeur een camera te richten, zodat de toezichthouders kunnen zien wie in en uit gaan.

3.5 Cameraplan

Het opstellen van een cameraplan valt buiten deze opdracht, maar tijdens onze analyse zijn we wel een aantal plaatsen tegengekomen, waar toezichthouders vanachter hun balie geen of geen goed zicht op hebben en waar camera's hun zicht zouden kunnen verbeteren. Voor het overzicht sommen we hieronder de plaatsen op, waar te weinig natuurlijke ogen op gericht zijn en waar ondersteuning met camera's gewenst is:

- hoofdentree;
- fietsenstalling, tenminste de buitendeur;
- verdeelhal parkeergarages begane grond;
- stallingsgarage;
- parkeergarage, bij de toegang van de parkeergarage en op alle parkeervloeren (+3 t/m +10).

4 Conclusie

Het ontwerp voor de Maastoren bevat al heel veel positieve punten. Deze zijn in hoofdstuk 2 benoemd.

Voor de omgeving betekent het gebouw vooral extra levendigheid. Overdag zijn vooral de croissanterie en de voetgangersentree in dat verband belangrijk voor de openbare ruimte. 's Avonds profiteert de openbare ruimte van de sociale controle, die het parkerende publiek levert.

Op gebouwniveau valt vooral op, dat over het beveiligingsconcept van de Maastoren duidelijk al goed is nagedacht. Het heldere onderscheid tussen gebruikersgroepen en de regels wie waar mogen komen beloven een goed te beheren situatie.

In onze scan op sociale veiligheid, criminaliteitspreventie en beheerbaarheid hebben we echter nog wel enkele risico's gevonden en in het voorgaande zijn bijpassende aanbevelingen gegeven.

Sommige maatregelen zijn fysiek van aard. Hoewel het planstadium al ver gevorderd is, hopen we dat ze toch nog te realiseren zijn. Daarnaast zijn ook meer organisatorische, beheermatige en communicatie maatregelen gegeven.