

Sociale Veiligheidparagraaf Clinckhoeff, IJsselstein

Aan Thom Raven en Eric Röling (IPMMC)
Van Tobias Woldendorp
Betreft SWOT-analyse en aanbevelingen nieuwbouw en renovatie
Datum 20 september 2012

Vooraf

Op 18 september heeft Thom Raven op het kantoor van IPMMC in Utrecht de stand van zaken rond het winkelcentrum in IJsselstein toegelicht en vragen van Tobias Woldendorp ten aanzien van het stedenbouwkundig plan beantwoord. Aan de hand van het document 'Toelichting uitbreiding en renovatie winkelcentrum Clinckhoeff' d.d. 9 augustus 2012, opgesteld door Thom Raven (AM) en Hans Schepman (VVKH architecten).

In het hieronder opgestelde stuk worden de risico's in kaart gebracht en worden de sterke punten benoemd, die bij verdere uitwerking in de plannen geborgd zouden moeten worden. De paragraaf begint met een theoretisch kader waarin de criteria van sociale veiligheid worden opgevoerd. Bij de toetsing wordt eerst ingegaan op het totale plan in samenhang met de stedenbouwkundige context, daarna wordt stilgestaan bij deelaspecten van de uitbreiding en vervolgens bij de aspecten van de renovatie.

Theoretisch kader sociaal veilig ontwerpen

Of een situatie sociaal veilig is, kan door allerlei factoren worden bepaald. DSP-groep hanteert vier vuistregels¹ die deze factoren samenvatten:

- 1 zichtbaarheid
- 2 toegankelijkheid
- 3 eenduidigheid/markering
- 4 aantrekkelijkheid

Deze criteria kunnen op allerlei gebieden worden toegepast en dus ook op een bijzonder te herontwikkelen stedelijk gebied zoals in IJsselstein.

Zichtbaarheid betekent dat gebruikers van een gebied de omgeving moeten kunnen overzien en het gevoel moeten hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. In een stedelijk gebied met een veel voorzieningen kan het vanwege de aanwezige culturen en functies 18 uur per dag druk en gezellig zijn, maar, zeker in monofunctionele gebieden, is de kans groot dat het er op bepaalde tijden uitgestorven is. In een gebied waar woningen bijvoorbeeld met commerciële functies gecombineerd worden, bevinden woningen zich vaak op hoge verdiepingen, waardoor het directe

Noot 1 Zie ook het mede door Tobias Woldendorp geschreven Handboek Sociaal Veilig Ontwerp en Beheer met daarin genoemde vuistregels (THOTH, november 2008)

zicht op de straat beperkt is. Maar de aanwezigheid van woningen zorgt er tenminste wel voor dat bewoners door de openbare ruimte van en naar hun gezamenlijke entree lopen. De aanwezigheid van parkeergarages (en de afwezigheid van parkeren op maaiveld) doet hier echter weer afbreuk aan, omdat bewoners direct vanuit de garage naar hun woning kunnen.

Bij *toegankelijkheid* is een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden belangrijk voor een positieve beleving. Het gebied moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn, maar indien nodig wordt de toegankelijkheid beperkt. Tevens is goede bereikbaarheid voor politie en andere hulpdiensten van belang. Bij Clinckhoeff is het van belang hoe de route zich door het gebied zal 'gedragen'.

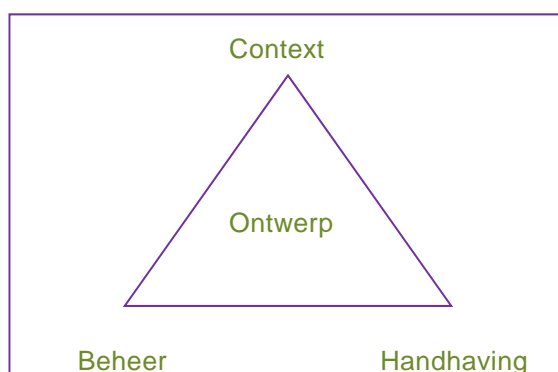
Eenduidigheid/markering betekent dat zowel voor bezoekers als voor beheerders duidelijk dient te zijn welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semiopenbaar of openbaar) en wie voor het beheer verantwoordelijk is. Dit hangt gedeeltelijk samen met toegankelijkheid.

De vele semiopenbare en semipublieke ruimten die in een stedelijk gebied voorkomen, kunnen onduidelijkheid in beheer en gebruik opleveren, evenals ongewenste toegankelijkheid. Een belangrijk aspect qua markering is de wijze waarop tijdens de verschillende fases van het bouwproces de overgangen van de bouwput naar reeds gerealiseerde bebouwing zijn vormgegeven.

Aantrekkelijkheid draait om schoon, heel, plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting. Ook de beheerbaarheid draagt bij aan een veilig gevoel van de gebruikers. Door de bouwvolumes komen ook windhinder en bezonning om de hoek kijken: een openbare ruimte met levendige functies er omheen zal niet werken als het verblijfsklimaat er onprettig is.

Deze vier criteria zijn leidraad voor de analyse en de aanbevelingen.

Daarnaast houden we rekening met de reeks context-ontwerp-beheer-handhaving. Deze vier aspecten zijn sterk met elkaar verbonden.



Bij de beoordeling van de effecten die het ontwerp zal hebben op sociale veiligheid, dient de context van het plangebied betrokken te worden; allereerst om te voorkomen dat effectverplaatsingen aan de aandacht ontsnappen.

Daarnaast heeft het weinig zin om alleen naar het plangebied zelf te kijken zonder de effecten mee te nemen die de omgeving kan hebben op het plangebied.

De afstemming tussen ontwerp en beheer is een ander belangrijk aandachtspunt, omdat nog te vaak omgevingen ontworpen worden die een zeer hoog beheerniveau nodig hebben, terwijl dat niet gerealiseerd kan worden. Het is dan niet mogelijk het beoogde kwaliteitsniveau vast te houden. Hetzelfde geldt voor de link tussen ontwerp en handhaving: elementen die in de ontwerpfase worden bedacht en die later intensieve handhaving (door politie of andere toezichthouders) nodig zullen hebben, mogen alleen gerealiseerd worden wanneer die handhaving daadwerkelijk geleverd kan worden.

Het plan in samenhang met de omgeving

Sterke punten

- De intentie om de uitstraling van het winkelgebied te vergroten. Een belangrijk aspect hierbij is dat het aantal achterkanten, kenmerkend voor de bouw van winkelcentra uit de jaren zestig en zeventig, verkleind dient te worden en er zo meer kansen ontstaan voor vriendelijk ogende gevels.
- Het leveren van sociale ogen aan een gebied dat bij de bouw al monofunctioneel was. Door woningen toe te voegen, zowel in het plangebied als aan De Baan, wordt de rand van het plangebied (ca. 35 woningen in gestapelde bouw van corporatie Providus) verlevendigd en is er informele controle op plekken die nu in de avonduren gespeend zijn van sociale ogen. De entrees liggen ook in elkaars zichtlijnen. En: een complex met 35 woningen kan ook nog een Politie Keurmerk Veilig Wonen Nieuwbouw behalen.
- Er treedt een hoge mate van eenduidigheid op, doordat de bestaande winkels met de nieuwbouw verenigd worden. Door letterlijk een band te leggen is de herkenbaarheid vergoot en wordt dat wat nu anoniem is een identiteitsdrager.
- Ook wordt er meer eenduidigheid in de openbare ruimte aangebracht wat de toegankelijkheid en daarmee de gebruiksvriendelijkheid vergroot.
- Door parkeerplaatsen buiten het plangebied dubbel te gebruiken (sporthal en winkelcentrum) is de druk op de openbare ruimte minder groot en hoeft niet elke ruimte aan parkeren op te gaan. Daardoor is er op de looplijnen naar het winkelcentrum ruimte voor ontmoeting; een aspect waar in de wet maatschappelijke Ondersteuning veel vraag naar is.
- Er worden veel parkeerplaatsen aangeboden in de parkeergarage, maar toch blijven er ook parkeerplaatsen op maaiveld. Dat is positief, omdat mensen nog wel eens naar buiten willen kijken of gaan als ze op straat iets horen en hun auto staat daar geparkeerd. Een onverwachte bijdrage aan informele controle. Als alle auto's in parkeergarages zouden staan zou de betrokkenheid bij het publieke domein afnemen.
- De expeditiestrook langs het spoor is eenrichtingsverkeer. Dat levert vermoedelijk minder achteruitrijbewegingen op. Dit is voor het terugdringen van geluidsoverlast positief.
- Er is een intentie om het daklandschap te vergroenen met bijvoorbeeld Sedum. Dat is prima voor de aantrekkelijkheid en leefbaarheid.

Risico's en zwakke punten

Het valt op dat er in erg weinig groen en bomen in het plan is voorzien. Omdat er ook nog geen verlichtingsplan is opgetekend bestaat het risico dat er nog minder bomen komen dan nu is aangegeven.

Aanbeveling: Maak een plan waar bomen en armaturen op staan, om ook een beeld te krijgen van de mate van gelijkmatigheid. Een belangrijk item voor de beleving in de avonduren.

De nieuw te bouwen appartementen hebben een balkon aan de zonzijde, de kant van het laden en lossen, en hoewel er weinig achteruitrijdende auto's te verwachten zijn, is het toch een strook, waar het woongenot beperkt kan worden door geluidsoverlast en fijnstof.

Aanbeveling: Er zou gezocht moeten naar verzachtende maatregelen. Bomen zouden dat kunnen, maar daarvoor ontbreekt het aan ruimte. Een alternatief is verticale vergroening. Blinde gevels zouden vergroend kunnen worden. Daar zijn inmiddels ook in Nederland goede voorbeelden van. Vergroening levert behalve geluidsabsorptie ook opname van fijnstof en attractiviteit op.



*Een van de eerste aansprekende voorbeelden:
Volkenkundig museum Parijs*



Blinde muur Van Diemenstraat Amsterdam

Bij de parkeerplaats voor de C1000 staan fietsnietjes getekend. De positionering levert vermoedelijk problemen op, omdat fietsers ook vanaf de zijde van de parkeerplaats zullen komen aanfietsen en hun fietsen vlak op het parkeervak zullen plaatsen. Dat levert onnodige aanrijdingen en schade op.

Aanbeveling: Geef de fietsaanbindgelegenheid op de kop van de parkeerplaats meer ruimte.

Het aantal fietsaanbindgelegenheden is beperkt. Er is zoveel parkeerruimte, dat de schaarse openbare ruimte snel vol zal staan met wild geparkeerde fietsen.

Aanbeveling: Creëer meer ruimte voor nietjes, ten koste van enkele parkeerplaatsen. Te denken valt aan een strook aan het begin van Libra.

De Uitbreiding

Sterke punten

- In de in pandige parkeergarage is op de eerste verdieping informeel toezicht vanuit de kantoorruimte van de C1000.
- Het stijgpunt op de hoek van de C1000 is transparant. Dat is prettig voor de gebruikers. Meestal is het dan wel aan te bevelen om de eerste meter van bijvoorbeeld gezandstraald glas te maken, zodat inkijk onder rokken wordt voorkomen.
- Er is een sterke eenduidige buitenkant bij de tweede discount. De grilligheid van de buitenkant (winkels 25, 16 e.o.) wordt bij de nieuwe opzet weggewerkt.

Risico's

In de parkeergarage is op de tweede verdieping erg veel loze verkeersruimte, wat voor weinig uitstraling zorgt.

Aanbeveling: Overweeg om hier een kuip met boom of anderszins vergroening aan toe te voegen.

Het bovenste parkeerdek is op te vatten als openbare ruimte, omdat er ook geparkeerd wordt door bezoekers van het winkelcentrum. De lift naar het parkeerdek is onderdeel van de openbare ruimte. Op de tweede verdieping is, grenzend aan de liften, de entree naar de winkels. Wanneer dat ook openbare ruimte is, is dat een aantrekkelijke plek voor hangende jongeren² die vervolgens als bedreigend ervaren kunnen worden door bezoekers. De ruimte is ook nog eens ingeklemd door parkeerplaatsen en wanneer hier auto's staan is er geen zicht op de ruimte.

Aanbeveling: Creëren zichtlijnen op de ruimte voor de liften. Dat betekent dat de drie parkeerplaatsen hier dienen te verdwijnen.

Er kleven ook bezwaren aan het mixen van bezoekersparkeren en bewonersparkeren. Indien bewoners geen parkeerplaats kunnen vinden, levert dit snel irritatie op. En irritatie is vaak een opmaat naar agressie en daarmee onveiligheidsbeleving.

Aanbeveling: Maak een afsluitbaar compartiment voor bewonersparkeren. Met een eigen compartiment wordt het ook mogelijk om in de avonduren en nacht de liften ontoegankelijk te maken, zodat geen oneigenlijk gebruik van het parkeerdek plaatsvindt. Het zou nog wenselijker zijn het bovendek alleen voor bewoners toegankelijk te maken. Zij maken dan gebruik van de zuidelijke lift (met sleutel).

Noot 2 Bij een eerdere schouw in het gebied was er sprake overlast van jongeren op de kop van het park bij halte Clinckhoeff van de sneltram.

Op de tweede verdieping ontstaan restruimten door de ontmoeting van rechte en ronde vormen, die moeilijk te beheren zijn en zich snel met zwerfvuil zullen vullen.

Aanbeveling: Zet hier standaardplus beheer op.

De doorgang tussen de nieuwbouw van C1000 en de te renoveren winkels is relatief smal. Omdat dit ook in de avonduren een belangrijke looproute is, is hier mildgedrag te verwachten. Overdag zou dit een uitgelezen plek zijn voor zakkenrollers om toe te slaan. Verder levert de inspringende rooilijn een urineerhoek op, waar zich eenvoudig vuil ophoopt. Ook is dit een potentiële verbergplek voor kwaadwillenden, die passanten in de avonduren ongezien kunnen opwachten.

Aanbeveling: Houdt de rooilijn van de entree van C1000 aan en trek die door naar expeditiestraat en spoor. Dan kan het in de avonduren een goede transitoruimte worden. Indien dit onoverkomelijke problemen oplevert (inleveren parkeerplaatsen), dient minimaal de rechte hoek van de nis afgerond te worden.

Tussen de nieuwbouw en het te renoveren gedeelte wordt een band doorgetrokken, die het geheel een eenduidige uitstraling geeft. Er kleeft echter ook een risico aan dit architectonische element. Het maakt het daklandschap van de bestaande winkels redelijk eenvoudig beklimbaar en tevens worden de appartementen mogelijk bereikbaar. Dat levert een verhoogd inbraakrisico op.

Aanbeveling: Om later allerlei ontsierende antiklimmaatregelen te moeten treffen is het beter de band ter hoogte van de doorgaande langzaamverkeerroute naar de sneltrampassage te onderbreken of hem ter plekke hoger te maken.

De entree van de appartementen ligt goed in het zicht van andere woningen (Omroepplein). Toch is het niet helemaal gunstig dat ze verdiept liggen, omdat de hier staande kolommen van de uitbouw de eerder behaalde winst van zichtbaarheid tegenwerken.

Aanbeveling: Verjong de kolommen bij de entree, zodat de zichtbaarheid verbetert. Daarmee wordt ook de beheerbaarheid verbeterd; slanke kolommen zorgen voor meer ruimte en wendbaarheid voor veegmachines.

De nieuwbouw van de discount op de noordwestzijde heeft een eenduidige vorm en wordt niet hoog. Er is sprake van een achterkant waar de woningen in schakelflat Pollux op uitkijken. Het risico bestaat dat deze woningen zich afschermen van de straat, waardoor informele controle verdwijnt.

Aanbeveling: Bij deze blinde gevel is het zaak te kijken naar mogelijkheden voor verticale vergroening. Daarmee ontstaat een aantrekkelijk straatbeeld, waar mensen betrokken bij zullen zijn.

Renovatie

Sterke punten

- De upgradering van een groot deel van de winkels. De uitstraling van de gevels wordt sterk vergroot: sober, doelmatig en eenduidig.
- Datzelfde geldt voor het interieur van de passage. Daarbij is het een winst dat kolommen in de wand worden opgenomen. Daardoor is de beheerbaarheid verbeterd en zijn de zichtlijnen beter.
- Bij de bestaande C1000-gevel wordt de blinde gevel (waar de postbussen voor staan) vervangen door een glazen wand. Dat komt de aantrekkelijkheid ten goede.
- De referenties van nieuwe entrees boezemen vertrouwen in.

Risico's

Het grootste risico is m.i. de grillige vorm van de cluster winkelnummers 3, 5, 7, 9, waar o.a. de bloemenzaak deel van uitmaakt. Dit is een onderdeel van de openbare ruimte en zeker in de avonduren is dit een typische urineerplek en een plek vatbaar voor verpaupering.

Aanbeveling: Maak het deel tussen passage en expeditiestraat dicht. Denk bijvoorbeeld aan sierlijk hekwerk in de rooilijn, dat overdag openstaat en na winkelsluitingstijd afgesloten kan worden.