

Te gast in Apeldoorn: een veilig gevoel

**Advies voor sociaal veilig ontwerpen op de centrumlocaties
Stationsomgeving en Beekpark**

Amsterdam, 8 januari 1997

**Harm Jan Korthals Altes
met medewerking van Julia Mölck**

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Stationsomgeving	4
2.1	Beknopte omschrijving van de ruimtelijke ingreep	4
2.2	Algehele beoordeling	4
2.3	Advies	4
2.4	Toelichting en uitwerking	4
3	Beekpark en omgeving	8
3.1	Beknopte omschrijving van de ruimtelijke ingreep	8
3.2	Algehele beoordeling	8
3.3	Advies	8
3.4	Toelichting en uitwerking	9
4	Het volgen van uitwerkingsplannen	13
	Bijlagen	
Bijlage 1	Tekeningen	15
Bijlage 2	Criminaliteitsanalyse	21
Bijlage 3	Verslag observaties	23

1 Inleiding

In november 1996 ontving Van Dijk, Van Soomeren en Partners van de gemeente Apeldoorn (afdeling ABJZ) de opdracht de plannen voor twee ontwikkelingslocaties in het centrum van Apeldoorn te toetsen op sociale veiligheid en waar nodig planwijzigingen voor te stellen die de sociale veiligheid zullen bevorderen. Het betreft plannen voor de Stationsomgeving en voor de omgeving van het Beekpark. Het kader voor deze opdracht wordt gesteld door het Integraal Veiligheidsbeleid van de genoemde gemeentelijke afdeling ABJZ.

Om de opdracht uit te kunnen voeren zijn de volgende werkzaamheden verricht door het bureau:

- analyse van beschikbare nota's en plannen;
- observaties op dag- en nachttijdstippen;
- analyse van politiecijfers en een eerder uitgevoerd onderzoek inzake onveiligheidsbeleving van vrouwen en meisjes in Apeldoorn;
- gesprekken met de ontwerpers van de plannen.

Aan de hand van de werkzaamheden kan een algehele beoordeling en een advies op hoofdlijnen worden opgesteld. Dit materiaal is gepresenteerd op een bijeenkomst die door de opdrachtgever was georganiseerd voor de projectleiders en gemeentelijke ontwerpers van beide centrumlocaties. De (nieuwe) informatie die uit deze bijeenkomst kwam is verwerkt in de definitieve adviesnotitie, die nu voor u ligt.

2 Stationsomgeving

2.1 Beknopte omschrijving van de ruimtelijke ingreep

- Het stationsvoorplein krijgt een duidelijke begrenzing in de vorm van een boogvormige bebouwing ('crescent').
- Het stationsgebouw wordt ingekapseld in een luifel-achtige constructie, waaronder verschillende functies (zoals fietsenstalling, kiosk, wachtruimte) een plaats kunnen krijgen.
- Het busstation wordt verplaatst naar een plek dicht naar de spoorlijn, waar het de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied minder in de weg staat; het terrein van het voormalige busstation wordt met woningen bebouwd.
- De route van het station naar de Hoofdstraat (via de Stationsdwarsstraat) wordt verbeterd.

2.2 Algehele beoordeling

Uit oogpunt van sociaal veilig ontwerpen valt de algehele beoordeling gunstig uit. Door de prominente woonfunctie aan het stationsplein is het niveau van sociaal toezicht hier zeer hoog. Ook het busstation is overzichtelijk ontworpen en de verblijfsplekken voor wachtende passagiers zijn sterk gebundeld, zodat men steeds in de nabijheid van medepassagiers en/of vervoerspersoneel kan verblijven. De stedenbouwkundige opzet zoals die nu voorligt kan uit oogpunt van sociaal veilig ontwerpen op hoofdlijnen zonder meer ongewijzigd blijven. In de stedenbouwkundige *uitwerking* echter valt voor de sociale veiligheid nog veel te verdienen, zoals uit onderstaand advies zal blijken.

2.3 Advies

- Geef de doorsteek van het Stationsplein naar de Hoofdstraat niet àl te nadrukkelijk aan, er moet ook wat voetgangersverkeer voor de Stationsstraat overblijven.
- Geef het crescent over de gehele booglengte een woonfunctie.
- Geef het terrein van het voormalige busstation zoveel mogelijk een privé karakter, verplaats functies (zoals winkels) die daar strijdig mee zijn naar elders.
- Zorg dat er een overzichtelijke, dicht tegen station en Stationsplein aan gelegen bewaakte fietsenstalling wordt gerealiseerd en geef deze ruime openingstijden.

2.4 Toelichting en uitwerking

Concurrentie Hoofdstraat - Stationsstraat

De Stationsstraat is op het eerste gezicht de meest logische verbinding van het station naar het centrum, maar in de praktijk trekt de Hoofdstraat (die aan de westzijde langs het stationsgebied schampt) het meeste verkeer aan. Dat komt doordat deze recht in het winkel- en uitgaansgebied aankomt. De Stationsstraat betekent voor mensen die in het winkel- of uitgaansgebied moeten zijn een omweg. Alleen voor de Markt (waaraan het Stadhuis staat) en de oostelijk daarvan gelegen bestemmingen is de

Stationsstraat de aangewezen route.

Mede onder druk van winkeliersbelangen is in het plan een verbeterde route van het Stationsplein naar de Hoofdstraat opgenomen. De Stationsdwarsstraat, die in de bestaande situatie een loodrechte verbinding geeft tussen Stationsstraat en Hoofdstraat, krijgt in de plannen een diagonale richting. De verleiding om via dit afstekertje naar de Hoofdstraat te gaan en de Stationsstraat 'links te laten liggen' is daardoor groter dan in de bestaande situatie. De voorgenomen continuïteit in bestrating en inrichting van de Stationsstraat en de verbetering van de oversteekbaarheid van de Kalverstraat zal daar niet tegenop wegen. Om de gewenste opvijzeling van de verpauperde Stationsstraat te bereiken, zou de route naar de Hoofdstraat juist ontmoedigd moeten worden in plaats van aangemoedigd. Zonder een voetgangersstroom van betekenis zal de Stationsstraat geen aantrekkelijk vestigingsklimaat bieden voor functies en voorzieningen met uitstraling en allure.

Wij stellen derhalve voor om de Stationsdwarsstraat zijn huidige beloop te laten houden. Een extra overweging daarbij is dat een rechte aansluiting van de Stationsstraat op de Stationsdwarsstraat voorkomt dat de Hoofdstraat schuin wordt overgestoken. Bij een diagonale aansluiting is de kans groot dat voetgangers die zich naar de trein haasten de Hoofdstraat schuin oversteken, daarbij vergeten te letten op achteropkomend verkeer en door een auto geschept worden.

Dit zou met 'kunstgrepen' (hekjes langs het trottoir of dergelijke) voorkomen kunnen worden, maar het is mooier als de verkeersveiligheid al in de stedenbouwkundige structuur ingebakken zou zitten.

Het advies om de Stationsdwarsstraat zijn huidige beloop te laten houden, is uitdrukkelijk geen advies om alles in die straat maar bij het oude te laten. Integendeel, de straat is hard aan een opknapbeurt toe, en die zal ook aan de sociale veiligheid bijdragen.

Woonfunctie crescent

Het is een zeer goede gedachte om aan het Stationsplein voorrang te geven aan de woonfunctie. In de meeste steden is het belangrijkste entreeplein tot de stad niet meer dan een verkeersknooppunt, een niemandsland. De bebouwing heeft meestal een kantoorfunctie, hetgeen ook logisch is gezien de hogere grondopbrengsten en de minder zware milieu-eisen. In Apeldoorn gaat men het anders doen en is de treinreiziger direct bij het uitstappen bij de Apeldoorners te gast. Dat geeft onmiddellijk een vertrouwd en veilig gevoel. Het is jammer dat de boog niet over de volle lengte een woonwand is, en het deel aan de oostkant een kantoorbestemming heeft gekregen. Daardoor wordt aan de uitstraling van het crescent in de avonduren afbreuk gedaan, terwijl ook voor het kunnen volhouden van eenduidigheid in architectuur gevreesd moet worden. Referentie in dit opzicht is de toegang tot het gebied Brabantse Poort in Nijmegen, waar kantoorgebouwen in een boogvorm om een rotonde staan, maar geen eenheid vormen. Bij het doorzetten van het crescent als woonfunctie zou het bouwvolume van het kantorenblok op het oostelijk deel van het kavel geconcentreerd kunnen worden, met behoud van de beoogde wandwerking naar het busstation toe. Ook het geplande volume blijft behouden. Het voorstel is dus kosten-neutraal. *Zie tekening 1 in bijlage 1.*

Het voorstel houdt tevens een vereenvoudiging in van de ontsluiting van het verhoogde binnenterrein van de kantoorfunctie. In het huidige plan is dit een gevoelige plek voor vandalisme en rondhangen, vooral buiten kantoor-tijd. Dit wordt in de hand gewerkt doordat de voetganger een doorsteek kan maken door het gebouw heen. In het voorstel is die doorgaande functie vervangen door een hof, waar men als buitenstaander wel kan komen, maar waar men zich duidelijk te gast voelt in het kantoor. Referentie in dit

opzicht is het kantoorgebouw tegenover het station in Leeuwarden. Naast de winst in sociale veiligheid beoogt dit voorstel ook winst in gebruiks-kwaliteit van de binnenruimte voor kantoorpersoneel. Het binnengebied is meer 'eigen', het is aantrekkelijker om er de middagpauze door te brengen dan wanneer men 'te koop zit' voor buitenstaanders.

Privé karakter 'woonhof Sophiaplein'

In de huidige situatie heeft het Sophiaplein een super-openbaar karakter: als busstation is het op het Stationsplein na het meest openbare plein van Apeldoorn. Dat is geleidelijk zo gegroeid. Op foto's van 1910 is te zien dat hier oorspronkelijk een villapark was, waar men als bezoeker bij de bewoners te gast was. Het plan geeft de mogelijkheid om terug te keren naar deze situatie. Handicap daarbij is de noodzaak om één bestaand gebouw te moeten handhaven aan dit plein. Dit is een appartementen-gebouw met op de begane grond publieke functies. Deze zijn strijdig met het idee om van het Sophiaplein weer een intiem woonhof te maken. De publieke functies trekken publiek van buitenaf aan. Voor de praktijkruimte en het kantoor op de hoeken geldt dit wat minder dan voor de levensmiddelenwinkel in het midden. Verplaatsing van deze winkel naar een meer openbare plek elders heeft drie voordelen:

- gunstiger voor de exploitant;
- gunstiger voor het privé-karakter van het hof;
- gunstiger voor de sociale veiligheid van de woningen boven de winkels, waarvan de ingang (die nu op een onveilige plek aan de achterzijde ligt) verplaatst kan worden naar de voorzijde.

Het privé karakter wordt in het plan nog verder ondergraven door de projectie van zeer veel ontsluitingspaden. Daardoor kan iedereen die niets op het woonhof te zoeken heeft de ruimte kris-kras doorkruisen.

Het uitwerkingsadvies luidt derhalve:

- verplaats de publieke functies in het bestaande appartementen-gebouw naar elders en verleg de woningentree naar de voorzijde;
- schrap alle smalle voetgangerstoegangen en achterpaden uit het plan, die het gebied voor onbevoegden doorkruisbaar zouden maken; volsta met één of twee toegangen, naar het model van de Engelse 'close', die zowel voor voetgangers als voor auto's de toegang tot de hof vormen.

Alle woningtoegangen liggen óf aan de buitenkant van het blok óf aan de woonhof. De woningen zijn van zodanig type dat geen achterpad nodig is. Uit het gesprek met de extern ontwerper bleek dat dit realistische uitgangspunten zijn voor het thans uit te werken programma van eisen, zoals dat straks aan de architect wordt meegegeven.

Het advies om alle voetgangerspaden tussen de blokken uit het plan te schrappen betekent *niet* dat de blokken een gesloten wand zouden moeten gaan vormen. Net zoals in de situatie van 1910 is er wel open ruimte tussen de blokken, maar is deze niet voor buitenstaanders betreedbaar. Het kunnen zowel privé tuinen zijn als gemeenschappelijke tuinen in bezit en beheer van de op te richten Vereniging van Eigenaren.

Prioriteit voor sociaal veilige fietsenstallingen

Het aantal fietsdiefstallen in de stationsomgeving is zeer hoog: elke dag verdwijnt er minimaal één fiets (zie ook het overzicht van verzamelde politiecijfers in bijlage 2). In werkelijkheid kan het aantal fietsdiefstallen nog veel hoger liggen, omdat lang niet alle fietsdiefstallen aangegeven worden bij de politie.

Er is dus behoefte aan een bewaakte fietsenstalling met ruime openingstijden op een logische plek (minimale omrij- en omlooproute) en in een sociaal veilige uitvoering (zichtcontact met overig publiek, goede verlichting, attractieve uitstraling).

De huidige bewaakte fietsenstalling gaat verdwijnen (hier is het nieuwe busstation geprojecteerd). Een nieuwe bewaakte fietsenstallingen komt aan de zuidzijde van het station, maar ook aan de noordzijde zal een bewaakte fietsenstalling terugkomen. Daarbij zouden de openingstijden bij voorkeur verruimd moeten worden. De huidige sluitingstijden sporen niet met de aankomsttijden van de laatste treinen. De stalling gaat al om 22.15 dicht, terwijl de laatste treinen rond 0.30 uur aankomen en vertrekken. Deze discrepantie zal potentiële gebruikers van de stalling doen besluiten hun fiets toch maar op een onbewaakte plek achter te laten, omdat zij later dan 22.15 uur van hun reis terug zullen keren of althans die vrijheid willen hebben.

Over de situering is het volgende op te merken. Er zijn voorbeelden in den lande waarbij de stalling op het perron is gesitueerd. Makkelijker en sociaal veiliger kán het bijna niet. Welnu, in Apeldoorn doet zich de kans voor de stalling op de beschreven manier te realiseren, namelijk op het eerste perron. In de huidige situatie wordt het eerste perron niet door personen-treinen gebruikt: al het reizigersverkeer is op het eilandperron daarachter geconcentreerd. Dit zal hoogstwaarschijnlijk de komende 25 jaar zo blijven. De gedachten gaan op dit moment echter uit naar ondergrondse aanleg. Deze ondergrondse stalling zou zijn in- en uitgang in de directe nabijheid van de huidige (en te handhaven) stationstunnel moeten krijgen, om een makkelijke en sociaal veilige route naar het eilandperron te realiseren. De tunnel kan dan worden bewaakt via camera's en monitoren die in de fietsenstalling staan opgesteld of in een centrale bewakingsruimte elders in NS-gebied.

Het westelijk deel van het eerste perron is nu aangewezen als locatie voor een aanvullende onbewaakte stalling. Dit zal gewoon een bovengrondse stalling worden. Op dit moment is daar een stalling die zich aan het zicht van alles en iedereen onttrekt. Na de opschoning van deze hoek zal het zicht vanaf de weg op de stalling aanzienlijk verbeteren. In de uitwerkingsfase zal het behoud van deze zichtlijnen een prominent uitgangspunt moeten zijn.

Het uitwerkingsadvies luidt derhalve:

- Realiseer aan de stadszijde van station een bewaakte fietsenstalling met minstens dezelfde capaciteit als de huidige, verruim de openingstijden, zorg dat de routes van en naar de stalling makkelijk en sociaal veilig zijn, en zie erop toe dat de stalling zelf ook sociaal veilig uitgevoerd wordt. Zorg ervoor dat er op de aanvullende onbewaakte stalling zicht van alle kanten komt.

3 Beekpark en omgeving

3.1 Beknopte omschrijving van de ruimtelijke ingreep

- Het Beekpark wordt vergroot en het autoverkeer wordt voor een groot deel buiten het park omgeleid (alleen de doorsnijding Vosselmanstraat blijft over).
- De parkeerterreinen ten zuiden van het Beekpark (in feite braakliggende stukken grond) worden bebouwd met woon- en centrumfuncties; dit gebied krijgt de identiteit van 'binnenstadsrandzone'; bestaande losse gebouwen worden ingepast in blokbebouwing, waarbij in één geval het binnenterrein een openbare functie toegedacht is ("Arcadeplein").
- Er wordt ter vervanging en aanvulling van de parkeerplaatsen die zullen verdwijnen een grote parkeergarage (750 auto's in 3 à 4 verdiepingen) gerealiseerd, die wordt ingepast in de blokbebouwing.
- In de noordrand van het Beekpark worden enkele losse woongebouwen gerealiseerd.

3.2 Algehele beoordeling

Uit oogpunt van sociaal veilig ontwerpen valt de algehele beoordeling gunstig uit.

Door de dichte pakking van (gesloten) bouwblokken terug te laten komen, de prominente vertegenwoordiging van de woonfunctie en de duidelijke identiteit die het gebied krijgt toegekend zal het niveau van sociaal toezicht alsmede de attractiviteit van het gebied in de nieuwe situatie zeer hoog zijn. De stedenbouwkundige opzet zoals die nu voorligt kan uit oogpunt van sociaal veilig ontwerpen op hoofdlijnen zonder meer ongewijzigd blijven. In de stedenbouwkundige *uitwerking* echter valt voor de sociale veiligheid nog veel te verdienen, zoals uit onderstaand advies zal blijken.

3.3 Advies

- Verklein het openbare karakter van het Arcadeplein en realiseer in dit blok geen woonfunctie.
- Realiseer in de verbindingsstraat tussen parkeergarage en het uitgaansgebied Caterplein aan minstens één zijde woonbebouwing (gezien het voorgaande advies zou dit de noordzijde moeten zijn).
- Maak de nieuwe straten (ook wanneer deze niet of nauwelijks een functie voor autoverkeer hebben) minimaal 13 meter breed.
- Voorzie de nieuwe parkeergarage van menselijke bewaking en zorg dat deze vanuit zijn post overzicht heeft over zowel de openbare ruimte als (een deel van) de garage.
- Laat de locatie van de nieuwe bewaakte fietsenstalling goed aansluiten op de routes van het uitgaans- en winkelend publiek.

3.4 Toelichting en uitwerking

Beslotenheid van het Arcadeplein

Het kwetsbaarste punt van het bestemmingsplan voor Beekpark en omgeving uit oogpunt van sociale veiligheid is het Arcadeplein.

Met 'opgetilde nieuwbouw' worden de losse bouwvolumes van bibliotheek en 'Huis voor Schone Kunsten' aaneen gesmeed tot een gesloten bouw-blok, zonder dat dit ten koste gaat van het zicht op de achterzijde van de gebouwen, waar zich waardevolle architectonische elementen bevinden. Het half-gesloten bouwblok is uit stedenbouwkundig oogpunt goed verdedigbaar, maar de gekozen oplossing houdt forse risico's in voor de sociale veiligheid. Onder de Arcade zal alle aanleiding zijn voor vandalisme, graffiti, ophoping van zwerfvuil en urineren. Op het plein zelf is overlast van rondhangende jeugd en lawaaiig uitgaanspubliek een reëel risico. Deze overlast zal het woongenot van bewoners schade toebrengen. De woningen zouden geen rustige kant bezitten: aan de ene kant kijken zij uit op een straat en aan de andere kant op een openbaar binnenterrein.

Het rondhangen is geen fantasie: al in de huidige, zeer weinig besloten situatie is ons uit nachtobservaties gebleken dat uitgaanspubliek zich ophoudt op de trap van het Huis der Schone Kunsten en het laad- en losperron van de bibliotheek. *Zie het verslag van de observaties in bijlage 3.* In de nieuwe situatie krijgen deze plekken een beslotener ligging en kan het zich hier ophouden alleen nog maar aantrekkelijker worden.

Het uitwerkingsadvies luidt: realiseer in het bouwvolume rond het Arcadeplein geen woonfunctie, maar een sociaal-culturele functie of kantoorfunctie.

De openbaarheid van het Arcadeplein wordt versterkt doordat in het plan wordt uitgegaan van doorgaande voetgangersroutes van en naar het uitgaans- en winkelcentrum. Die 'doorsteekjes' zijn niet echt nodig. De alternatieve routes buiten het blok om zijn slechts enkele tientallen meters langer. Door het Arcadeplein een beslotener karakter te geven verkleint men het door de politie en stadswachten te surveilleren gebied.

Dit bespaart kosten en/of komt ten goede aan het bewakingsniveau van de overige openbare ruimte in de omgeving.

Indien in de arcadewand een museumfunctie zou komen kan een intieme sfeer ontstaan zoals in de beeldentuin bij het gemeentemuseum in Arnhem. Mensen voelen zich dan te gast bij het museum. Dat geeft een veilig gevoel. De gastfunctie zou nog benadrukt kunnen worden door een horecavoorziening met terras aan het plein te situeren.

Het Arcadeplein trekt dan uitsluitend bezoekers aan die bewust naar deze plek komen om de museumsfeer te proeven. Buiten de openingstijden van de sociaal-culturele voorzieningen aan het plein zou dit op eenvoudige wijze met attractieve hekwerken afgesloten kunnen worden. Het is niet strikt nodig al direct bij oplevering in deze afsluitbaarheid te voorzien. Als het maar zo ontworpen wordt dat de afsluiting achteraf met eenvoudige middelen en zonder het idee te geven van noodmaatregel kan worden aangebracht.

Het uitwerkingsadvies luidt: verklein het openbare karakter van het Arcadeplein, door routes met een doorgaand karakter buiten het blok om te leiden en rekening te houden met het eenvoudig aan kunnen brengen van afsluitbaarheid.

Zie tekening 2 en 3 in bijlage 1.

Natuurlijke surveillance en 'sociale ogen' in het gebied

Het verlies van de woonfunctie in de arcadewand betekent dat aan de overzijde van de straten rond het Arcadeplein de woonfunctie niet gemist zou mogen worden. Wanneer aan geen van twee zijden van een straat woningen zijn gesitueerd, wordt de straat anoniem en kan men niet meer van de werking van 'natuurlijke surveillance' door 'sociale ogen' uitgaan. Aan de west- en zuidzijde is dit geen probleem, daar het bestemmingsplan hier reeds een woonfunctie toekent aan de bouwvolumes tegenover de arcadewand. Aan de noordzijde echter is in de huidige stand van de planvorming geen woonfunctie toegekend aan de wand tegenover de arcadewand. Juist in deze straat kan echter de woonfunctie niet gemist worden. Deze straat heeft een verbindingsfunctie tussen de parkeergarage en het uitgaansgebied, hij kan ingedeeld worden in de categorie 'onvermijdbare routes'. Routes van dat type verdienen uit oogpunt van sociale veiligheid extra aandacht.

Tegenover de geprojecteerde arcadewand staat thans het ACEC-gebouw, waarvan nog onderzocht moet worden of het geschikt kan worden gemaakt voor een nieuwe functie, die past bij de identiteit van het gebied als 'binnenstadsrandzone'.

Het uitwerkingsadvies luidt: onderzoek de mogelijkheid om het ACEC-gebouw een woonfunctie te geven (bijvoorbeeld atelierwoningen) en vervang het gebouw indien dit niet haalbaar is door een woonwand.

Voldoende straatbreedte voor een goede bezonning en uitwijkmogelijkheden

Smalle straten horen bij een binnenstedelijk gebied. De voorliggende plannen beogen om aansluiting te zoeken bij het patroon van smalle straten in de het binnenstadsgebied. De straten moeten echter niet al te smal worden. Een straatbreedte van 10 meter is aan de smalle kant voor de bezonning van woningen. Ook geldt: hoe smaller de straat, hoe minder mogelijkheden om tegemoetkomende (groepen) mensen te ontwijken.

Het uitwerkingsadvies luidt: geef alle straten in het gebied een minimale breedte van 13 meter tussen de gevels, gemeten op maaiveldhoogte.

Het bovenstaande houdt in dat de bebouwing vanaf de eerste verdieping desgewenst kan uitkragen. Dit hoeft de sociale veiligheid niet negatief te beïnvloeden. Integendeel, wanneer de uitkragingen uitgevoerd worden als uitgebouwde serres, erkers of balkons kan een uitkraging zelfs positief zijn voor de sociale veiligheid. Bewoners krijgen dan n.l. een grotere zichthoek op de straat. De effectiviteit van de 'sociale ogen' neemt dan toe.

'Sociale ogen' op kritische punten optimaal benutten

Een grote parkeergarage zoals in het plan Beekpark geprojecteerd (750 plaatsen) zal ongetwijfeld voorzien worden van menselijke bewaking, zoals bijvoorbeeld ook in de Stadhuisgarage aanwezig is.

Door het ontwerp van de meeste garages (ook de Stadhuisgarage kent dit verschijnsel) waarbij de inrit meteen naar beneden duikt komt de bewakingspost op kelderniveau terecht en kunnen de bewakers vanuit hun post niet op straat kijken. Daarmee mist men een kans om deze 'sociale ogen' een functie te geven voor toezicht op straat. Ook wordt de toekenning van een serviceverlenende functie (naast de bewakingsfunctie, die altijd de hoofdfunctie blijft) erdoor bemoeilijkt. Wanneer de bewakingspost aan de straat ligt zullen ook passanten die hun auto niet in de garage

hebben staan hulp kunnen vragen aan de bewaker(s). Hun effectiviteit en preventieve waarde neemt daardoor verder toe.

Het schetsplan voor de garage, dat opgenomen is in de 'beeldvisie', gaat uit van een gescheiden voetgangers- respectievelijk auto- in/uitgang.

De auto- in/uitgang ligt in de zuidpunt, zo dicht mogelijk bij de Vosselmanstraat. De belangrijkste voetgangers- in/uitgang ligt in het midden van de wand, direct aansluitend op de dwarsroute naar het uitgaanscentrum. Op dat punt zal dan de meest gebruikte betaalautomaat komen. De betaalautomaat is de plek waar de garagegebruiker het kwetsbaarst is voor straatrovers.

Dit punt is ideaal voor de plaatsing van de bewakingspost, daar de bewakers van hieruit zowel zicht hebben op de betaalautomaat als op de gevoelige doorsteekroute naar het uitgaanscentrum.

Tekening 4 in bijlage 1 illustreert dit principe.

Het uitwerkingsadvies luidt: ontwerp de parkeergarage zodanig dat één van de parkeerlagen een vloer op maaiveldniveau heeft, waardoor de bewakingspost zodanig kan worden geplaatst, dat van hieruit niet alleen direct zicht is op een deel van de garage en de betaalautomaat, maar ook op grote delen van het openbaar gebied.

Prioriteit voor sociaal veilige fietsenstallingen

Het aantal fietsendiefstallen is in de omgeving van het Beekpark, net als in de stationsomgeving, zeer hoog: elke dag verdwijnt er minimaal één fiets (zie ook het overzicht van verzamelde politiecijfers in bijlage 2). In werkelijkheid kan het aantal fietsendiefstallen nog veel hoger liggen, omdat lang niet alle fietsendiefstallen aangegeven worden bij de politie.

Er is dus behoefte aan een bewaakte fietsenstalling met ruime openingstijden op een logische plek (minimale omrij- en omlooproute) en in een sociaal veilige uitvoering (zichtcontact met overig publiek, goede verlichting, attractieve uitstraling).

De huidige bewaakte fietsenstalling (een open plek die met een hoog hek van de openbare ruimte is afgescheiden) gaat verdwijnen en zal elders in het plan moeten terugkomen. Een locatie is nog niet definitief gekozen, wel een omvang: 1500 plaatsen. De nieuwe stalling zal bij voorkeur dezelfde ruime openstellingstijden hebben als de huidige stalling. Bij de huidige stalling sluiten de tijden aan op het uitgaanspatroon en vormen ongelukkige sluitingstijden dus geen rem op het gebruik van de stalling, zoals bij het station het geval is.

Gezien de compacte bebouwing in het plan en de identiteit die het gebied zal krijgen als hoogwaardige 'binnenstadsrandzone', is een stalling in de huidige vorm (een open plek met een hek eromheen) niet logisch meer. Opname in één van de nieuwe bouwvolumes ligt het meest voor de hand. Liefst, zoals in de huidige situatie, dichtbij het uitgaanscentrum. Uit de observaties gedurende uitgaanstijden (zie het observatieverslag in bijlage 3) blijkt, dat een groot deel van de bezoekers met de fiets komt en dat men zijn fiets liefst zo dicht mogelijk voor de kroeg stalt.

Opname van de nieuwe bewaakte fietsenstalling in de bebouwing aan één van de zijden van de verbindingstraat tussen uitgaanscentrum en parkeergarage is de meest logische optie. Vanuit de gemeente is aangegeven dat de stalling in de bebouwing aan de zuidzijde kan komen. Ter plaatse van de huidige bioscoop Tivoli komt een nieuw bouwvolume, dat echter op de begane grond sociaal-culturele functies zal huisvesten. De stalling zou dan in een kelder komen, maar trappen en hellingen schrikken in de praktijk potentiële gebruikers af.

Tekening 5 in bijlage 1 suggereert om de stalling in het bouwvolume aan de noordzijde van de straat op te nemen. Hierbij zijn twee varianten getekend, één met behoud van het bestaande ACEC-gebouw en één met een sloop/nieuwbouw project op de ACEC-lokatie. De varianten hebben gemeen dat de stallingsruimte aan de achterzijde ligt, waardoor aan de straat nog winkel-, bedrijfs- of atelierruimten kunnen worden geprojecteerd (behoud van een levendig straatbeeld) terwijl de stalling toch gelijkvloers kan blijven; er komen geen trappen en hellingen die potentiële gebruikers afschrikken. In variant 2 (de nieuwbouwvariant) kan het dak van de fietsenstalling dienen als terras van de bovenwoningen; dit ligt gunstig op de middag- en avondzon, waardoor de woningen aan de verbindingsstraat een hoge woonkwaliteit kunnen krijgen.

De toegang tot de fietsenstalling kan het best zo dicht mogelijk bij de Nieuwstraat (= hoofdfietsroute) worden gesitueerd, dus direct om de hoek bij het lasergame-centrum.

Het uitwerkingsadvies luidt: breng de nieuwe fietsenstalling onder in één van de nieuwe of te renoveren bouwvolumes, maar zodanig dat geen dode plint onder een gebouw ontstaat; leg de toegang zo dicht mogelijk bij de Nieuwstraat en streef naar een geheel gelijkvloerse oplossing, dus zonder trappen en hellingen.

4 Het volgen van uitwerkingsplannen

In dit advies zijn reeds vele aanwijzingen gegeven, die per direct in de voorliggende plannen hun doorwerking zouden kunnen hebben. Met een aantal andere adviezen wordt echter een voorschot genomen op verdere uitwerkingsplannen.

Waar deze op kritische punten liggen (aandacht voor sociale veiligheid dringend gewenst) kan overwogen worden deze uitwerkingsplannen te zijner tijd te laten beoordelen op sociale veiligheid.

De volgende uitwerkingsplannen komen daarvoor in aanmerking.

Stationsgebied:

- Bouwkundig ontwerp Crescent (zowel de woningen als de kantoren);
- Inrichtingsplan Woonhof Sophiaplein;
- Inrichtingsplan Stationsdwarsstraat;
- Bouwkundig ontwerp en inrichtingsplan stationsfietsenstallingen.

Beekpark:

- Bouwkundig ontwerp arcadewand;
- Inrichtingsplan Arcadeplein;
- Bouwkundig ontwerp parkeergarage;
- Bouwkundig ontwerp fietsenstalling.

Desgewenst kunnen ook de bouwkundig ontwerpen in het zuidelijk plan-gebied worden getoetst, alsmede de inrichtingsplannen voor de binnen-terreinen van deze bouwblokken.

Op het programma van eisen van één dezer blokken dat aan ons is verstrekt kan nog geen concreet advies worden gegeven. In tekst wordt reeds aandacht voor sociaal veilig ontwerpen gevraagd. Dit kan als een gunstig teken worden beschouwd, maar een definitief oordeel en concreet advies kan pas worden gegeven wanneer de woorden in een ontwerpvoorstel zijn omgezet.

Bijlagen

Bijlage 1	Tekeningen
Bijlage 2	Criminaliteitsanalyse
Bijlage 3	Verslag observaties

Bijlage 1 Tekeningen

Tekening 1: Crescent Oost

Het voorstel is om de bebouwing in de boog een woonfunctie te geven en de kantoorontwikkeling een plaats op het oostelijke deel van het kavel te geven, met een duidelijk gezicht naar het station. Dit zou bereikt kunnen worden door het driehoekige bouwdeel boven de overige bebouwing uit te laten steken (bijvoorbeeld 7 bouwlagen in plaats van 4) en een eigen ingang te geven in de as van het stationsplein.

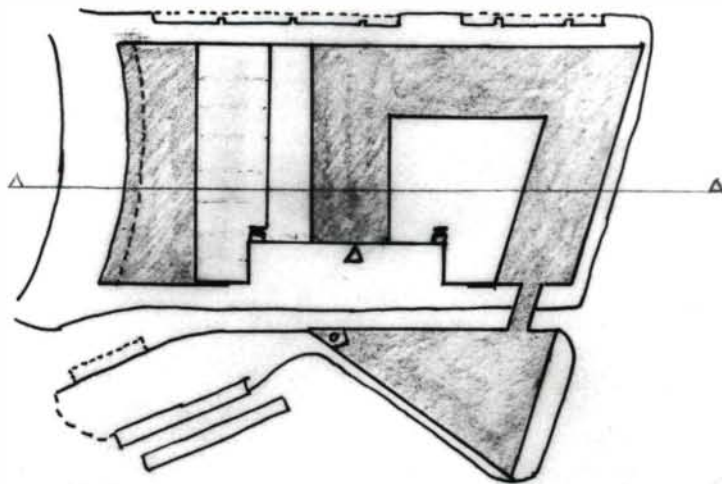
Het binnenterrein zou een besloten en afsluitbaar hof moeten zijn waar men bij het kantoorpersoneel te gast is, dus zonder doorsteekmogelijkheid voor voetgangers van buiten.

Voor de oplossing van het achtergebied van het woongebouw zijn verschillende varianten mogelijk.

In de plattegrond is een gemeenschappelijke tuin gesuggereerd die met een muur van de daktuin langs de kantoren is afgeschermd (doorsnede 1).

Men zou echter ook de winkels dóór kunnen laten lopen en voorzien van een entresol, dat achterom bereikt kan worden (doorsnede 2). Daarmee ontstaan aantrekkelijke dakterrassen voor de woningen op de eerste woonlaag (veel privacy, goede bezonning). Bovendien wordt met deze oplossing méér verhuurbare ruimte op hetzelfde grondoppervlak gerealiseerd (gunstig voor de grondexploitatie).

plattegrond schaal 1:2000

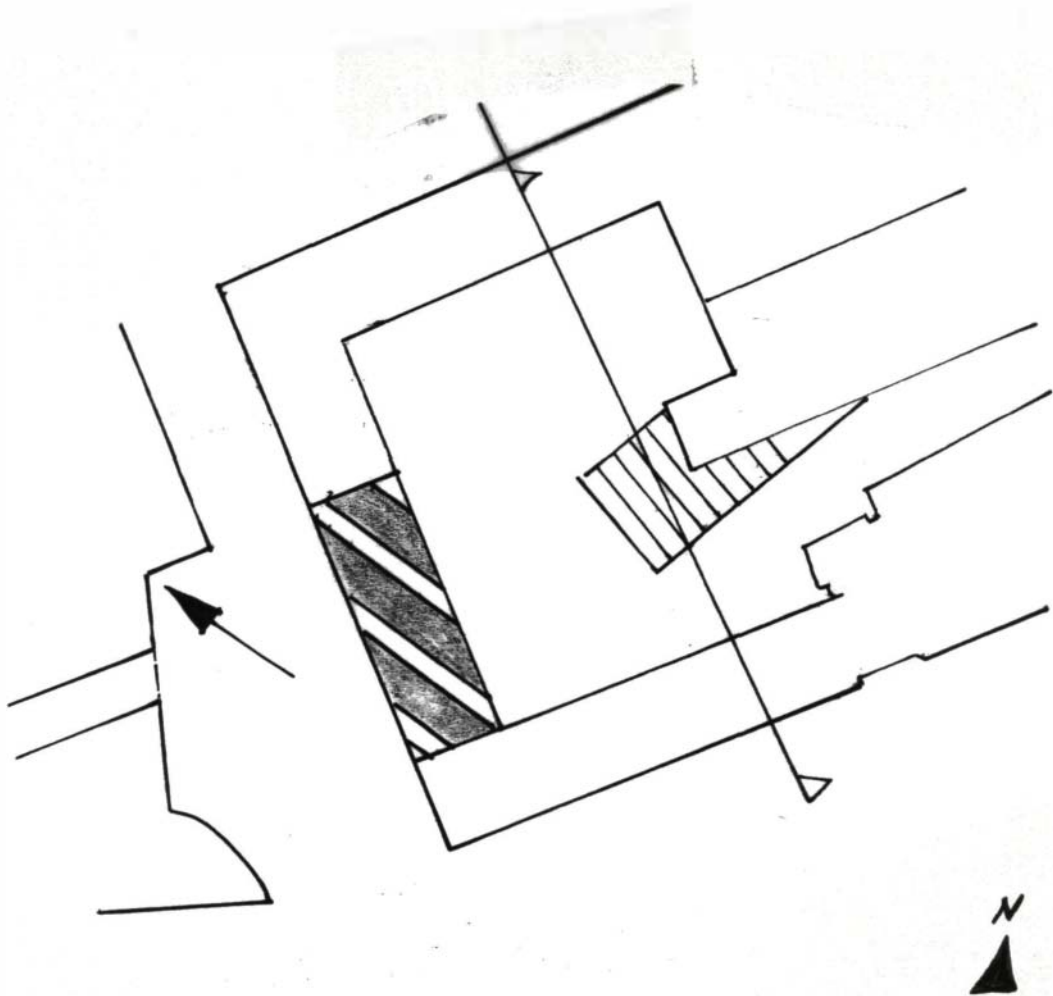


Tekening 2: Arcadeplein

Het voorstel is om het bouwvolume niet in zijn geheel op poten te zetten, maar alleen de zijde van de Roggestraat op te tillen.

Aan die zijde kan dan afsluitbaarheid worden aangebracht; dit zou dan tegelijkertijd moeten gebeuren in het steegje tussen Huis der Schone Kunsten en bibliotheek.

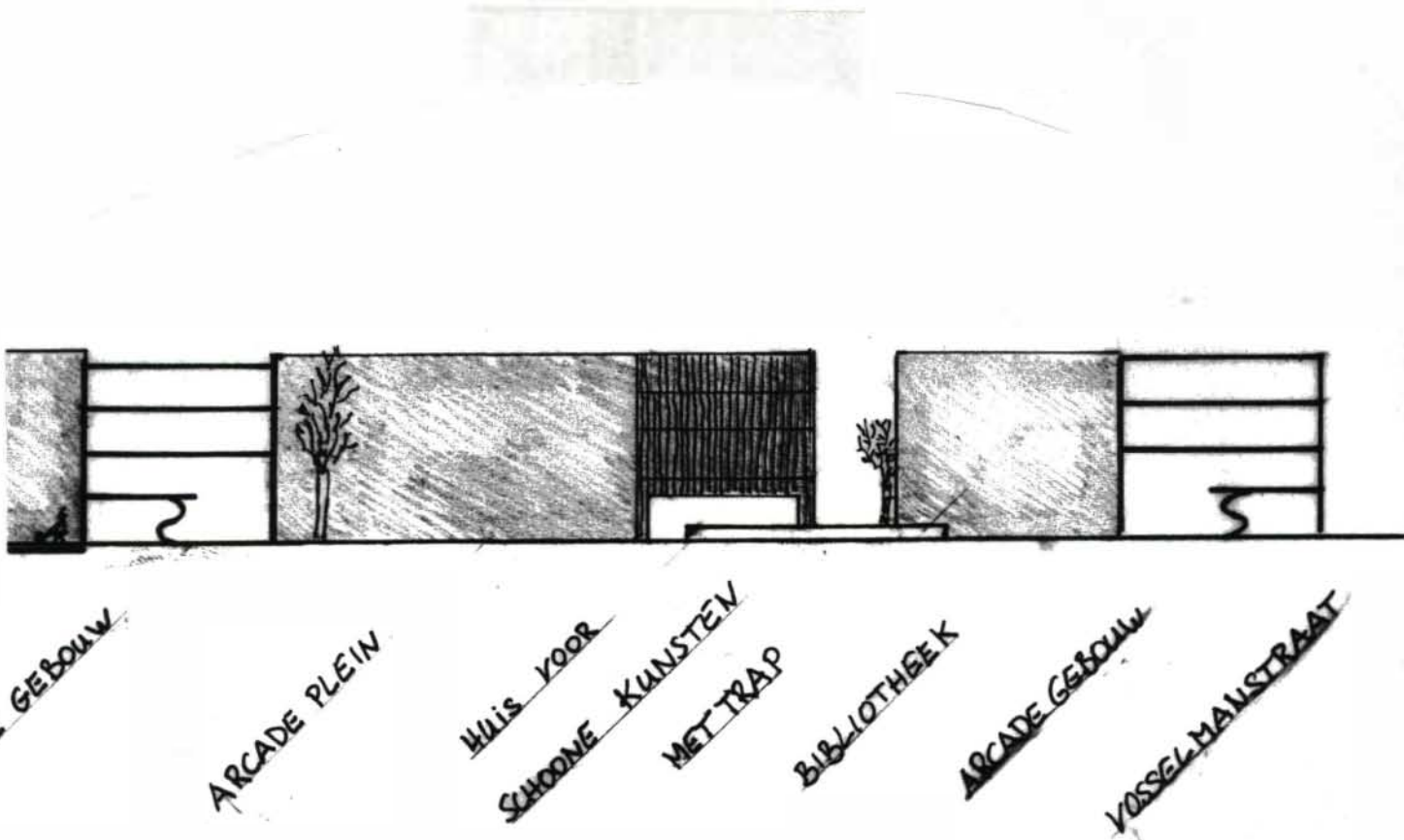
plattegrond schaal 1:1000



Tekening 3: Dwarsdoorsnede Arcadeplein

schaal 1:500

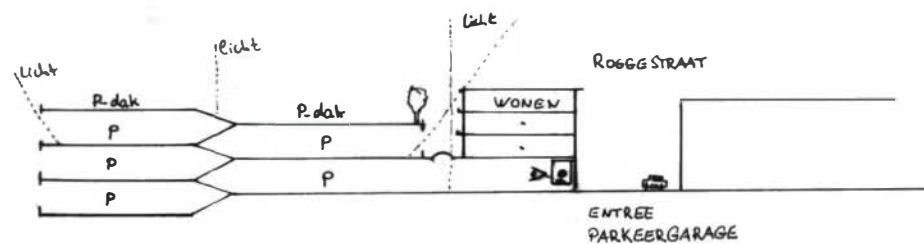
(toelichting zie bij tekening 2)



Tekening 4: Dwarsdoorsnede parkeergarage Roggestraat

Het voorstel is om de bewakingspost te situeren bij de voetgangers in- en uitgang, die op de nieuwe dwarsstraat naar het Caterplein aansluiting geeft. Vanuit dat punt kan men een groot deel van de openbare ruimte overzien. Tevens kan de garage zo ontworpen worden, dat een deel van de eerste parkeerlaag gelijkvloers met de straat ligt. Daardoor kan men ook een deel van de garage overzien vanuit de bewakingspost.

doorsnede schaal 1:1000

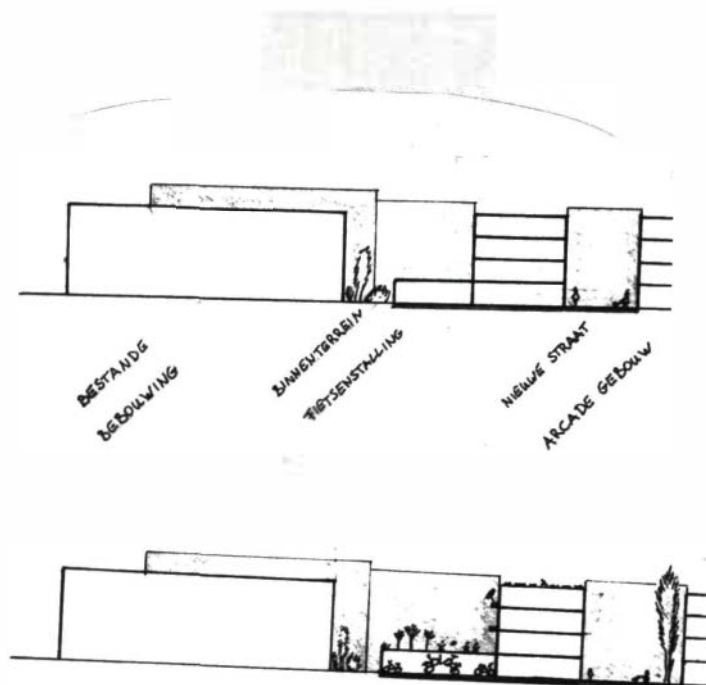


Tekening 5: Dwarsdoorsnede verbindingstraat Roggestraat <-> Caterplein

Het voorstel is om de straat tussen de gevels op de begane grond 13 meter breed te maken. Tevens is het voorstel om de fietsenstalling in of achter de bebouwing aan de noordzijde van de straat te leggen. Er zijn twee varianten getekend: handhaving van het ACEC-gebouw (waarvan de onderverdieping dan gedeeltelijk als fietsenstalling in gebruik wordt genomen) resp. nieuwbouw (het dak van de fietsenstalling dient dan tevens als terras voor de woningen erboven). In de tweede variant is tevens te zien wat de winst is van verbreding van de straat. Let wel: de verbreding is niet gekoppeld aan de keuze voor het al dan niet handhaven van het ACEC-gebouw. Ook bij handhaving van het ACEC-gebouw kan een bredere straat worden verkregen, omdat de rooilijn aan de zuidzijde nog niet vast ligt.

doorsnedes schaal 1:1000

- variant 1 (boven)
- variant 2 (onder)



Bijlage 2 Criminaliteitsanalyse

Door de gemeentepolitie zijn op basis van incidentenregistraties overzichten samengesteld van het aantal incidenten per straat in de onderscheiden studiegebieden. Daarmee kan een beknopte criminaliteitsanalyse worden gemaakt met het doel aan te kunnen geven welke risico's in de beide studiegebieden aan de orde zijn.

De gegevens betreffen de periode 1 januari 1995 t/m 31 oktober 1996. De opgegeven aantallen betreffen voor de incidentsoorten geluidshinder en vandalisme de meldingen (niet de aangiften) waarvan door de politie een mutatie is gemaakt, van alle overige incidenten betreft het de aantallen aangiften.

N.B. De tabellen moeten niet gebruikt worden voor een representatief kwantitatief beeld van het studiegebied, aangezien een aantal straten het gebied een eind uitlopen, hetgeen een vertekening 'naar boven' tot gevolg heeft. Voor vergelijking van kwantitatieve *verhoudingen* tussen incidentsoorten, waar het in deze analyse om gaat, is deze beperking echter nauwelijks bezwaarlijk.

1 Stationsgebied

Uit onderstaande tabel blijkt het delict fietsendiefstal er sterk uit te springen, vooral de zuidzijde (fietsenstalling NS-zuid + Laan voor de Mensenrechten). Aan die zijde is thans alleen een onbewaakte stalling. Op de tweede plaats komt autocriminaliteit, waarbij opvalt, dat het aantal gevallen waarin de hele auto gestolen is bijna de helft bedraagt van het aantal gevallen van auto-inbraak/ diefstal vanaf auto.

De overige incidenten spelen qua aantallen een geringe rol. Bij de incidentsoort 'geluidshinder' moet in aanmerking worden genomen dat een groot deel van de meldingen wordt veroorzaakt door één café in de Stationsstraat.

Voor gegevens over (angst voor) bedreiging, geweld etc. kan worden teruggevallen op het onderzoek 'Sociale veiligheid van vrouwen en meisjes in Apeldoorn' (1995).

Daarin worden station, Stationsstraat, Stationsdwarsstraat en Sophiaplein bij de top-10 van allerengste plekken genoemd. En als plek 'waar men zich bedreigd voelt' wordt in zijn algemeenheid 'de stationsomgeving' genoemd. De conclusie is dat de stationsomgeving voor verschillende typen criminaliteit en voor de onveiligheidsbeleving een gevoelige zone is.

2 Beekpark en omgeving

De vergelijking van kwantitatieve verhoudingen tussen incidentsoorten levert hier vrijwel hetzelfde resultaat op als bij het stationsgebied: fietsendiefstal springt er sterk uit, gevolgd door autocriminaliteit. Binnen de autocriminaliteit komt diefstal van de gehele auto verhoudingsgewijs minder voor dan in het Stationsgebied. Het aantal diefstallen van de gehele auto bedraagt één vijfde van het aantal gevallen van auto-inbraak en diefstal vanaf auto (bij het stationsgebied is dat bijna de helft).

Bij de overige delicten springt het delict 'diefstal/inbraak aan/uit bedrijf' er meer uit dan in het stationsgebied. Dit betreft met name winkelinbraken. De overige incidenten spelen kwantitatief een geringere rol.

Bij de incidentsoort 'geluidshinder' moet in aanmerking worden genomen dat

een groot deel van de meldingen wordt veroorzaakt door één café in de Van Kinsbergenstraat.

Voor gegevens over (angst voor) bedreiging, geweld etc. kan worden teruggevallen op het eerder genoemde onderzoek 'Sociale veiligheid van vrouwen en meisjes in Apeldoorn' (1995).

Daarin worden Caterplein, Hoofdstraat en Markt bij de top-10 van allerengste plekken genoemd. En als plek 'waar men zich bedreigd voelt' worden precies deze zelfde straten genoemd. Bij de Hoofdstraat wordt dit gespecificeerd: 'bijvoorbeeld de hoek C&A/V&D'. Dit is het zuidelijker gedeelte van de Hoofdstraat, dat buiten het studiegebied valt.

De indruk is dat het uitgaansgedeelte van het centrum niet bedreigender wordt gevonden dan het winkelgedeelte.

De conclusie is desondanks dat Beekpark en omgeving voor verschillende typen criminaliteit en voor de onveiligheidsbeleving een gevoelige zone is.

apeldoorn station

straatnaam	dfst. fiet	dfst. auto	a/u auto	vermel.	a/u bedr	a/u won.	geluidsh.	vandalis.
stationstraat	77	1	15	5	10	7	40	2
sophiaplein	6	1	1	1	2	11		2
molendwarsstraat	5	2	8					
molenstraat	9	4	15	8	3	3	1	
stationsdwarsstraat		2	3	1			7	
hofstraat	64		7	2	9	1		
pp ns zuid		19	37	5				
fietsenstalling ns zuid	182							
spoorstraat	3	16	30	1	5	2		1
kalverstraat	11	1	2	3	2			
stationsplein	42	5	8	2	4	1	4	
In van mensenrechten	76	20	23	6	1	2		2
totaal	472	71	151	34	36	27	52	7

apeldoorn beek

straatnaam	dfst. fiet	ver. auto	dfst. auto	a/u auto	a/u bedr	a/u won.	geluid	vandalis.
leienplein	13	1			3			
vosselmanstraat	263	14	21	50	3			4
badhuisweg	3	4		5	1	1		
roggestraat	6	4	4	22	4	8	4	
schoolstraat	2	1	1	2		1		
mathilde wibautstraat	2	3	1	4				1
korenstraat	15			4	11			
wilhelmina druckerstraat	1	3	2	4		8		2
asselsestraat	127	12	7	17	68	23	5	2
nieuwstraat	125	14	3	23	3		2	1
kapelstraat	40				3	1	4	
beekpark	14	10	5	30	2	1	8	2
deventerstraat	75	3	1	2	7	2		7
pp vosselmanstraat z		8	4	25				
pp vosselmanstraat n		7	2	53				
van kinsbergenstraat	27	1		3	3	2	47	1
pp beekpark		1		16				
hoofdstraat	55	4		8	30	2	5	2
totaal	877	90	52	269	138	47	75	22

Bijlage 3 Verslag observaties

1 Avond- en nachtobservatie

Observaties uitgevoerd:

- zaterdag 23 november 20.00-24.00;
- zondag 24 november 00.00-4.00;
- zondag 24 november 9.00-10.00.

1.1 Waar het zich afspeelt

Het uitgaansleven in Apeldoorn in de nacht van zaterdag op zondag speelt zich af in een aantal straatjes, dicht bij elkaar. Op de kruising van de Hoofdstraat/Nieuwstraat bevindt zich het Caterplein. Dit is het uitgaanscentrum van Apeldoorn. Aan dit plein grenst de straat Beekpark. Hier zijn een aantal kroegen en de drukste shoarma tent van Apeldoorn aan gevestigd. In dit straatje mag ook geparkeerd worden en er is een looproute naar een parkeerplaats.

Wanneer we de Nieuwstraat in lopen vanaf het Caterplein zien we dat dit de drukste straat is wat betreft aan- en afvoer van de stappers. De Nieuwstraat wordt gedurende de avond ook gebruikt als route naar en van kroegjes in de Kapelstraat.

In de Nieuwstraat is naast een aantal kroegjes, ook een bioscoop. Bij aanvang en uitgaan van de film merk je even rond de bioscoop extra drukte maar dit waaiert snel uit naar een kroegje of naar de parkeerterreinen achter de bioscoop.

Aan het einde van de Nieuwstraat, begin Caterplein, is een bewaakte fietsenstalling die goed wordt gebruikt.

De Hoofdstraat is tot het Caterplein gevuld met winkels. Aan het begin van de avond rond 20:30 lopen er veel mensen (geen stappers). Deze straat wordt ook gebruikt als aan- en afvoer route van stappers maar in mindere mate dan de Nieuwstraat.

Tussen de Hoofdstraat en de Kapelstraat bevindt zich een steegje waar veel fietsen worden geplaatst. Dit is tevens een ingang van een klein appartementencomplex.

In de Van Kinsbergenstraat bevinden zich voornamelijk restaurantjes.

1.2 Wanneer is het druk

De eerste stappers in de leeftijd rond de 15/16 jaar beginnen zich zo rond 20:30 te vertonen. Veelal in kleine groepjes. Echte hangplekken zijn er op dit tijdstip niet aan te geven. Echter op het Caterplein en voor de bibliotheek lijkt het op hangen. Zo rond 21:30 beginnen de stappers echt *stappers* te worden. Een kroeg die Tapperij heet heeft al zo rond 21:00 klandizie, hier gaan de jongeren tot 18 jaar uit. De kroegjes druppelen vol. Tussen 00:00 en 1:00 zijn de kroegen goed vol geladen.

Op straat is het bedrijvig. Er heerst een sfeertje van een dorpsplein. Er wordt heen en weer gelopen tussen de kroegen, door veel mensen zonder jas.

Voor een aantal kroegen staan uitsmijters met detectie stokken voor metalen voorwerpen. Zij staan opzichtig voor de kroegen, met één been in het plein-leven.

Na tweeën merk je een afname van het aantal mensen in de kroegen. Op straat in het beschreven uitgaansgebied is het druk.

1.3 De politie

Tot zo'n 22:00 uur zijn er geen politiemensen waargenomen. Echter zo rond 00:00 uur reden een politieauto en een -busje af en aan. Zij rijden dan door de Nieuwstraat, over Caterplein door Beekpark. Op dit tijdstip was er ook een voetsurveillance. Tevens waren er twee grote mannen die zich in de buurt van de uitsmijters ophielden en shoarma aten met de politie. Wellicht de ordedienst Caterplein. Aan het einde van de stapavond stond de politie van af een uur of drie naast de bewaakte fietsenstalling Nieuwstraat/Caterplein. Op de plaats blijven staan en toezicht houden is wat zij deden. In de ochtend zo rond 9:30 waren er twee voetsurveillances die de straatjes in en rond het uitgaanscentrum doorliepen om de eventuele schade van de nacht op te nemen.

1.4 De straten om en na bij het station

Vlak bij het station, in de Stationsstraat is een enkel restaurant gevestigd, daarvoor stonden er een aantal auto's geparkeerd. De Stationsstraat was verder de gehele avond en nacht zeer rustig te noemen. Ook op het busplein was het erg rustig. De laatste trein gaat om ongeveer 0:30 en de laatste bus om 00:15. Alles is erg overzichtelijk. Bij het busplein viel op dat het slecht verlicht is. De midden hokjes zijn niet verlicht en maken een verpauperde indruk. De onbewaakte fietsenstalling naast het station is zeer slecht gesitueerd. Weinig verlichting, veel rotzooi en totaal geen sociale controle omdat de plek schuil gaat achter een gebouwtje. Daarnaast grenst het aan een verpauperd stuk station, een begin van een afgesloten betonnen tunnel. Hier liggen opengeknipte fietssloten, fietswrakken en veel andere rommel.

Aan beide kanten van het station is een doorgang. Aan de oostkant heeft die vorm van een tunnel onder de sporen door voor voetgangers naar een fietsenstalling en grote parkeerplaats. Deze fietsenstalling en parkeerplaats liggen afgelegen, sociale controle is er eigenlijk niet, maar op de beide terreinen is een redelijk overzicht. Aan de westkant is een gelijkvloerse doorgang van fietsers vanuit de Hoofdstraat naar de buurten achter de Laan van Mensenrechten. Op dit punt is ook een coffeeshop en een snackbar gevestigd. Hier waren maar weinig mensen. Op de hoek Molenstraat - Molendwarsstraat zit een verdwaald kroegje dat echter behoorlijk veel klandizie heeft. Vanaf het station oostwaarts loopt de Spoorstraat. Dit is een donkere, verlaten straat met nagenoeg geen enkele woning.

1.5 Omgeving het uitgaanscentrum

In het gebied rondom het uitgaanscentrum is het eigenlijk verrassend stil. Het Marktpllein en raadhuis heeft in het begin van de avond wat bezoekers door enkele restaurants die er zijn gevestigd. Deze bezoekers parkeren veelal in de parkeergarage onder het marktpllein. Aan het einde van de avond bleken rond (24:00 uur) er nog maar enkele auto's in te staan. De Vosselmanstraat is wat drukker met verkeer gedurende de avond en nacht door de twee parkeerplaatsen die er aan zijn gevestigd.

1.6 De hangplekken

In het begin van de avond waren er geen echte hangplekken, met uitzondering van een aantal op het Caterplein en voor de bibliotheek. Later op de avond zijn de hangplekken eigenlijk overal vóór en tussen de kroegen en eettentjes.

Aan het einde van de stapnacht zie je dat er echte hangplekken ontstaan op de twee bordessen van de bibliotheek. De bibliotheek ligt in de Nieuwstraat op de route tussen de Kapelstraat en het Caterplein.

1.7 De fietsenstallingsplaatsen

Er is de bewaakte fietsenstalling in de Nieuwstraat/Caterplein. Er wordt ook gestald op het Caterplein zelf. Verder wordt er naast de bibliotheek gestald in een fraaie stalling. In het steegje tussen de Kapelstraat en de Hoofdstraat wordt overdekt gestald. Verder staan de fietsen verspreid, dus zonder opvallende concentraties te vormen.

De bewaakte fietsenstalling aan het Caterplein heeft de volgende openingstijden: donderdag 18:00-2:00, vrijdag 20:00-4:00 en zaterdag 12:00-4:00.

1.8 De parkeerplaatsen

Het uitgaanspubliek heeft een aantal favoriete parkeer plaatsen:

- Beekpark (straat);
- Parkeerplaats Beekpark;
- Parkeerplaats Vosselmanstraat Noord;
- Parkeerplaats Vosselmanstraat Zuid;
- Leienplein.

1.8 Wat verder opviel

Apeldoorn heeft mooie bestrating en straatmeubilair. Hierdoor ontstaat een ruime, vriendelijke, nette indruk. In de winkelstraten zijn weinig rolluiken. De sfeer in de kroegen was prima, eigenlijk niets dan vriendelijkheid. Tijdens de observaties was er één incident (beetje ruzie met een enkele klap) wat eigenlijk door de vrienden van de betreffende gasten werd gesust. Hierdoor ontstond er de indruk wanneer je in Apeldoorn iets doet je direct een stapverbod krijgt opgelegd.

Vernielingen zijn niet waargenomen, op een klepje van een lantaarnpaal na. Ook al stonden er op veel plaatsen containers. Zelfs een hele dure fiets is blijven staan. In de ochtend na de stapnacht was er wat glas van flesjes bier en glazen waar te nemen, evenals patatbakjes, shoarma zilverfolie en lege drankblikjes.

De taxi's rijden af en aan op het Caterplein, wat er mede toe bijdroeg dat het in het gebied rondom het uitgaanscentrum zo stil was.

2 Dagobservaties

Uitgevoerd: donderdag 5 december 1996 tussen 14:30 - 19:00.

2.1 Gebied Beekpark

- Huis der Schone Kunsten: hoofdentree is aan de Nieuwstraat. Aan de noordelijke kant is een trap van metaal en ook aan de achterkant van het gebouw vind je trappen van metaal. Er zijn ook deuren, maar kleine, dus niet geschikt om grote ladingen te lossen. De luie trap aan de achterzijde voert naar een tweede toegang.
- Bibliotheek: hoofdentree is aan de hoek Vosselmanstraat/Nieuwstraat. Verder is er geen ingang te bekennen. Aan de achterkant van het gebouw is een klein laad- en losperron voor vrachtauto's, twee deuren voor garages en een normale deur.
Het steegje tussen bibliotheek en Huis der Schone Kunsten zal als doorsteekroute geen belangrijke functie hebben omdat het nergens heen leidt.
- De bron van de lawaaioverlast aan de Van Kinsbergenstraat die uit de politiecijfers sprong blijkt een café op nummer 13 te zijn.
- De zijgevel van het nieuwbouwpand Asselsestraat 26/28C is een prettige begeleiding van de nieuwe straat/route die hier zal komen. De bewoners zullen hier niet met meer privacyproblemen te maken krijgen dan ze nu al hebben, aangezien er nu al auto's af en aan rijden naar het parkeerterrein.
Het binnenterrein heeft naast een bevoorradingsfunctie van de supermarkt aan de Nieuwstraat en andere winkels aan Nieuwstraat hoofdzakelijk een functie als parkeerterrein.
- Tussen het politiegebouw en de appartementen noordelijk van dit gebouw is een eng aanvoelende weg naar een privé-parkeerterrein en naar de Schoolstraat toe.
- De Schoolstraat is een super negatief voorbeeld voor een sociaal onveilige straat: nauwelijks verlichting en waar wel verlichting is, dan verblindend, slechte bestrating, onoverzichtelijk, doodlopend ...
- De route Beekpark wordt veel - ook in schemertijd - door fietsers gebruikt en is overzichtelijk vormgegeven. Het parkeerterrein in de groenstrook is echter onoverzichtelijk en slecht verlicht.
- Kapelstraat: hier is een toegang tot een flatje via een steegje (ook in het verslag van de nachtobservatie gesignaleerd) dat vraagt om maatregelen, hoewel het deels al goed verlicht is. Het blijkt als w.c. te worden gebruikt.
- Wat verder opviel: hele gebied is netjes en vrij veilig gepland. Tussen de panden zijn echter vaak kleine weggetjes die slecht verlicht en onoverzichtelijk zijn; privé maar meestal zonder hek ervoor.

2.2 Gebied Stationsomgeving

- Het binnenterrein in de zuidwesthoek van het plangebied vanaf de Spoorlaan en/of Hoofdstraat is op dit moment niet vrij toegankelijk. Het gebouw Spoorlaan/Hoofdstraat (nummer 1) heeft een karakteristieke uitstraling naar het plein toe: mooi rond en met gele steen. Dit pand zal echter moeten verdwijnen om plaats te maken voor de 'crescent'. Het is niet vanzelfsprekend dat de bebouwing dan geheel aaneengesloten zal

zijn, wat uit oogpunt van sociale veiligheid wèl wenselijk is.

- Stationsdwarsstraat: de panden naast de kerk hebben redelijke uitstraling. Op de hoek Hoofdstraat/Stationsdwarsstraat is een café gevestigd, westelijk ervan zijn appartementenhuizen waarvan bewoners belangstelling toonden voor het straatgebeuren. Tussen kerk en appartementen is een onoverzichtelijk parkeerterrein en groenplek. Niet echt sociaal veilig. Rond de kerk is de verlichting minder goed. Het zou voor het aanzien een vooruitgang zijn als de kerk door middel van licht wat meer geaccentueerd werd.
- Bewaakte fietsenstalling voor treinreizigers: de openingstijden zijn maandag tot en met vrijdag van 5:45 tot 22:15, zaterdag van 7:30 tot 22:15 en zondag van 8:45 tot 22:15. Deze tijden sluiten niet aan op de eerste resp. laatste trein. De fietsenstalling aan de noordzijde van de Spoorlaan is voor de medewerkers van de NS bedoeld en heeft dus geen openingstijden. Het gebied ertussen wordt als parkeerterrein gebruikt.
- Het hele oostelijke gebied heeft een onveilige uitstraling, evenals de Stationsdwarsstraat.
- De bron van de lawaaioverlast aan de Stationsstraat die uit de politiecijfers sprong blijkt een café op nummer 143 te zijn, waaraan verder niets bijzonders te zien is.
- Er is een voetgangersroute dwars over het Sophiaplein van de Stationsstraat naar de Sophialaan. Deze valt in zone van de geplande gebouwen en zal dus straks vóór de gebouwen langs over het nieuwe Stationsplein komen te lopen.
- De toegankelijkheid van de zuidelijke fietsenstallingen is redelijk sociaal veilig. Ook de tunnel is fraai gevormd en verlicht. Voldoende telefooncellen maar nauwelijks plekken om te gaan zitten (banken etc.)
- Ook nog even in de parkeergarage onder het stadhuis gekeken. Openingstijden: 6:45-24:00. Goed bewaakt met camera's.