

**Toets Sociale Veiligheid Stationgebied Noord Apeldoorn:
Kantorenterras en Appartementen St Joseph**

Amsterdam, 1 december 1998

Harm Jan Korthals Altes



1H Apeldo. 2

1 Vooraf

Eind 1996 heeft de gemeente Apeldoorn het adviesbureau Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) betrokken bij de planontwikkeling voor het Stationsgebied Noord en omgeving Beekpark. De op dat moment voorliggende stedenbouwkundige plannen zijn getoetst op sociale veiligheid en van een advies voorzien voor de verdere uitwerking. Toets en advies zijn neergelegd in het rapport 'Te gast in Apeldoorn: een veilig gevoel', januari 1997.

DSP heeft van de gemeente Apeldoorn de opdracht gekregen de sociale veiligheid te blijven toetsen in de uitwerkingsfase. Daartoe wordt onder meer deelgenomen aan de vergaderingen van de 'toetsgroep stationsgebied noord'. Op 8 oktober en 5 november 1998 vonden vergaderingen van de toetsgroep plaats, waarbij gesproken is over het definitief ontwerp van het appartementencomplex van St Joseph op de hoek Hoofdstraat-Stationsdwarsstraat en over het programma van eisen voor het kantorenterras. Tevens is in kleiner verband een parkeeroplossing voor het binnenterrein achter het complex van St Joseph aan de orde geweest.

DSP heeft op de vergadering van 5 november mondeling geadviseerd op de drie genoemde onderwerpen. Met de projectleider is afgesproken dat deze adviezen ook op schrift zouden komen. Daarin voorziet voorliggend stuk. Bij het opstellen van het advies is van het volgende materiaal gebruik gemaakt:

- Stedenbouwkundig plan stationsomgeving noord, beeldkwaliteitsplan kantorenterras;
- Ontwerp en technische uitgangspunten voor kantoorgebouwen, kantorenterras stationslokatie Apeldoorn, Forumpark Apeldoorn VOF, 20 juli 1998;
- Tekeningenset Definitief Ontwerp Appartementencomplex St Joseph, Henk Klunder architecten, juli 1998;
- Schets parkeeroplossing binnenterrein St Joseph, Henk Klunder architecten, oktober 1998;
- Verslagen toetsgroep stationsgebied noord d.d. 8.10.98 en 5.11.98.

2 Advies kantorenterras

2.1 Toegankelijkheid terras

In het 'beeldkwaliteitsplan kantorenterras' is aangegeven: "overdag kan het terras voor publiek toegankelijk zijn; 's avonds en in het weekend is het gewenst het te kunnen afsluiten. De voorzieningen hiervoor moeten goed in het ontwerp geïntegreerd zijn".

Dit is een goed uitgangspunt. Geadviseerd wordt het ontwerp conform deze richtlijn uit te werken.

Advies: laat in eerste instantie het terras openbaar zijn, maar ontwerp het zo dat achteraf op eenvoudige wijze het alsnog afsluitbaar gemaakt kan worden.

In de schets die er nu ligt zou het kantorenterras als doorsteek tussen busstation en Sophialaan kunnen fungeren. Doorgaand voetgangersverkeer maakt echter de situatie anoniem en moeilijker controleerbaar voor kantoorpersoneel en toezichthouders. Wanneer groepen baldadige jongeren de route 's avonds gebruiken zou een spoor van graffiti en vernieling langs de route in het ergste geval het gevolg kunnen zijn.

Beter is een situatie waarin de toegangen zodanig gelegen zijn, dat geen doorgaande route geboden wordt. Publiek is dan echt 'te gast' op het terras: komt nieuwsgierig een kijkje nemen of er gericht een pauze komt nemen.

Advies: situeer de toegangen tot het terras zodanig dat geen doorgaande voetgangersroute geboden wordt.

In het advies wordt gesproken van toegangen, meervoud dus. Het ideale aantal toegangen is twee. Thans staan 4 toegangen geprojecteerd. Zo'n groot aantal bemoeilijkt het toezicht en verkleint het gevoel 'te gast' te zijn. Beperking van de toegankelijkheid tot één entree is mogelijk, maar dan moet het wel een heel brede entree zijn (10 meter of meer), omdat de bezoeker anders het gevoel kan krijgen opgesloten te zitten. Het gevoel bij onraad te kunnen vluchten is voor de veiligheidsbeleving een factor van belang.

Advies: beperk het aantal toegangen tot 2 of desnoods één, maar dan wel zeer brede toegang.

2.2 Ontsluiting

De ontsluiting van de kantoren en de daaronder geprojecteerde parkeergarage is een complexe opgave. Doordat het gebouw in 4 gescheiden volume's uiteenvalt, is er nergens een logische plaats om een centrale entree te situeren, van waaruit alle gebouwdelen zonder al te grote omweg te bereiken zijn.

Het 'beeldkwaliteitsplan' stelt: "Trap- en lifthal zijn steeds vanaf de straatzijde bereikbaar. Dit ook ten behoeve van de bereikbaarheid van het gebouw als het terras is afgesloten".

Het ligt voor de hand de voetgangers in- en uitgang van de parkeergarage ook aan deze trap- en lifthal te koppelen, en dat de centrale entree een directe relatie heeft met dit stijppunt. Dan kunnen kansen benut worden om baliepersoneel in de centrale entree een rol te geven in het toezicht en de regulering van het toegangsbeheer. Dat verhoogt het niveau van sociale controle en verlaagt de kosten van bewaking door een extern beveiligingsbureau.

Er zijn twee logische plaatsen aan te geven voor een dergelijk gecombineerd stijg- en entrepunt:

- aan de zijde van het crescent, middenin het bouwvolume;
- aan de zijde van het busstation, eveneens middenin het bouwvolume.

In de bijlage is in *tekening 1* aangegeven hoe beide opties tot een sociaal veilige oplossing zouden kunnen leiden.

De optie *crescent* heeft als belangrijkste voordeel de uitstekende zichtbaarheid en toegankelijkheid vanuit het stationsplein; daar staat het nadeel van de excentrische ligging ten opzichte van de twee achterste bouwvolumes tegenover.

De optie *busstation* heeft als belangrijkste voordeel de centrale ligging ten opzichte van alle bouwvolumes. Het is echter een plek die niet aansluit op de hoofdstroom van het voetgangerspubliek in de omgeving. Het is dus niet de prettigste, meest sociaal veilige kant van het gebouw om het gebouw te benaderen en de parkeergarage te voet te verlaten.

Advies: combineer centraal stijgpunt, centrale entreehal en voetgangers in- en uitgang op één plek in het gebouw; kies daarvoor bij voorkeur een plek die direct aansluit op de hoofdstroom van het voetgangerspubliek in de stationsomgeving.

2.3 Overige aandachtspunten

Beschikbare ruimte op terrasniveau

In de thans beschikbare schets is verhoudingsgewijs veel ruimte geschapen voor de belichting van de parkeergarage en weinig voor het terras. Voor een goede daglichttoetreding van de parkeergarage is de grote vide prettig, maar het zou niet goed zijn wanneer dit zodanig ten koste gaat van de ruimte op terrasniveau dat mensen daar niet met een prettig gevoel kunnen lopen en zitten. Mensen moeten er plezierig kunnen zitten (vooral langs de noordkant, waar de meeste zon komt) en dan blijft er idealiter genoeg ruimte over voor twee koppels mensen om elkaar, zonder voor elkaar uit te hoeven wijken, tegemoet te kunnen komen. Rekent men ruimte mee om het terras in te richten met bijvoorbeeld plantenbakken en zitbanken, dan is een maat van 10 meter het minimum.

Advies: maak het terras aan de zonkant liefst 15 meter breed, aan de schaduwkant kan het 10 meter zijn.

Om de belevingswaarde van het terras te vergroten, zou men de terrasrand niet kaarsrecht moeten trekken, maar laten 'golven'.

In *tekening 2* is een suggestie opgenomen; niet bedoeld als ontwerp, maar om de gedachten te bepalen. Tevens is daarin het uitgangspunt voor de minimum maatvoering geïllustreerd.

Materiaalgebruik plint busstationzijde

De parkeergarage ligt ten opzichte van het straatniveau half verdiept. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om via de gevel daglicht te laten toetreden in de parkeergarage. Daardoor is er ook oog- en oorcontact mogelijk tussen mensen in de parkeergarage en mensen op straat. Gebruikers van de parkeergarage zullen zich minder 'opgesloten' voelen dan in een situatie waarin geen contact met de 'buitenwereld' mogelijk is.

Voor de belevingswaarde van de route langs het gebouw kan een dergelijke oplossing echter negatief uitpakken. Het is niet prettig om langs een gevel te lopen waarin de aanblik van luchtroosters en de geluiden van autobewegingen in een holle garageruimte de sfeer bepalen. Dit onderdeel baart eens te meer zorgen daar een gedeelte van de route onder een gebouw doorloopt. Hier kunnen echo's nog luider klinken en kan de sfeer nog duisterder zijn. Door het aanhouden van een dubbele verdiepingshoogte ter plaatse van de doorgang zou men dit probleem kunnen ondervangen. Daarnaast kan met een hoogwaardige afwerking van de gevel het nodige

worden bereikt voor de belevingswaarde en het veiligheidsgevoel.

Advies: kies aan de zijde van het busstation voor een hoogwaardige gevelafwerking en geef de poort onder het kantoor een dubbele verdiepingshoogte.

Organisatie van de bewaking en toegangsbeheer

De organisatie van toegangsbeheer en bewaking zal de nodige hoofdbreken geven. Vragen die opdoemen zijn onder meer:

- Wie gaat de toegangen afsluiten wanneer straks toch gekozen wordt voor een afsluitbaar terras? Is het bij voorbaat noodzakelijk een extern beveiligingsbedrijf in te huren die opening- en sluitrondes uitvoert in het hele gebouw? Wat is de procedure wanneer er op dat moment nog mensen in het gebouw aan het werk zijn?
- Hoe voorkom je dat onbevoegden vanuit de parkeergarage buiten kantoortijden de lift of trap kunnen nemen naar hogere verdiepingen en daar verdwalen of in het ergste geval gaan inbreken?
- Hoe kun je regelen dat gebruikers buiten kantoortijden toch hun kantoor binnen kunnen komen, maar geen toegang hebben tot gebouwsecties waar zij niets te zoeken hebben? Kan deze toegangsroute buiten het terras om liggen, zodat het risico vermeden wordt dat het terras door onzorgvuldigheid van een late bezoeker toch toegankelijk wordt voor onbevoegden?
- Is er nog wel een ten alle tijde veilige vluchtweg bij brand beschikbaar, wanneer mensen die buiten kantoortijden in het gebouw zijn moeten vluchten?

Bewaking en toegangsbeheer zijn organisatievraagstukken, die men als ontwerper voor zich uit kan schuiven. Mogelijk krijgt het gebouw dan echter eigenschappen die de organisatie van bewaking en toegangsbeheer complexer en tijdrovender blijken te maken. Dit kan voorkomen worden door al in de ontwerpfase een brainstorm te organiseren waarin alle vragen die op het gebied van bewaking en toegangsbeheer te verzinnen zijn op tafel komen.

De architect krijgt daarmee de nodige informatie om zijn ontwerp af te stemmen op een zo efficiënt mogelijke organisatie van de bewaking en het toegangsbeheer.

Advies: organiseer in het ontwerpstadium een brainstormsessie met architect, ontwikkelaar en beveiligingsdeskundige teneinde de eisen en wensen op tafel te krijgen om bewaking en toegangsbeheer efficiënt te kunnen organiseren.

3 Appartementen St Joseph

3.1 Ontsluiting bergingen

In een eerdere ontwerpschets werden de bergingen ontsloten via een interne, doodlopende gang. Dit was uit oogpunt van sociale veiligheid een zeer ongewenste oplossing. Thans vertoont het ontwerp een gang die weliswaar een dubbele knik maakt, maar die aan beide kanten toegang geeft tot de 'buitenwereld' en hiervan ook daglicht ontvangt.

De bergingen worden nu vanaf de buitenzijde ontsloten. De interne gang is vervallen. Uit oogpunt van sociale veiligheid is er nu een goede oplossing, zij het dat aan de overzichtelijkheid van de knik ter hoogte van de lift iets gedaan zou moeten worden.

Advies: voorziet de ontsluitingsgang in de knik van spiegels om te kunnen zien of er iemand om de hoek staat; gebruik daartoe bolle spiegels en hang deze zo hoog mogelijk op om de kans op vernieling te beperken.

3.2 Parkeren binnenterrein

Het definitief ontwerp laat een oplossing met 41 parkeerplaatsen zien, waarbij het binnenterrein afgesloten wordt met een hek, voorzien van een loopdeur. Dit is uit oogpunt van sociale veiligheid een goede oplossing, zij het dat er iets bedacht moet worden om te zorgen dat het hek gesloten is op tijdstippen dat dit gewenst is. Naarmate het aantal gebruikers groter is, zal het moeilijker zijn om het hek aan zijn doel te kunnen laten beantwoorden.

In de toetsgroepvergadering van 5 november is echter een alternatieve parkeeroplossing gepresenteerd, waarbij het binnenterrein plaats biedt aan 100 auto's, grotendeels ondergronds. Bij 40 gebruikers is het handhaven van het afgesproken sluitregime van het hek al een probleem, bij 100 auto's is het zo goed als ondenkbaar dat dit in de praktijk naar wens zal werken. Gevolg is dat het binnenterrein toch een openbaar karakter zal krijgen, met alle risico's van inbraak en onveiligheidsgevoelens van dien.

Advies: geef het binnenterrein en de parkeergarage een aparte ontsluiting; bestem het binnenterrein voor kleinschalig parkeren, gereserveerd voor bewoners van St Joseph (33 plaatsen is dan voldoende).

Er is op genoemde vergadering ook gesproken over het *bezoekers* parkeren. Vraag daarbij was, of rondom het gebouw plaatsen voor bezoekers parkeren moeten worden gereserveerd of dat bezoekers óók op het binnenterrein terecht moeten. Dit laatste zou uit oogpunt van sociale veiligheid zeer ongunstig zijn. De eerste reden daarvan is dat de afsluitbaarheid van het terrein dan definitief niet meer te realiseren is. De tweede reden is de matige sociale veiligheid van de looproutes die dan ontstaan. Bezoekers moeten nadat zij geparkeerd hebben altijd weer teruglopen naar de voorzijde van het gebouw, zij bezitten geen sleutel van de toegangen tot de trap-/lifthalen in de garage. Loopafstanden worden onaanvaardbaar lang, de plekken waar men langs moet zijn niet plezierig en de route maakt vele bochten waardoor de oriëntatie bemoeilijkt wordt.

Advies: reserveer voor bezoekers parkeerplaatsen *buiten* het gebouw; wanneer dit om een of andere reden structureel onmogelijk is, reserveer dan een aparte strook voor bezoekers parkeren op het binnenterrein zo dicht mogelijk bij de poort, zodat de looproutes zo kort en zo duidelijk mogelijk zijn.

3.3 Overige aandachtspunten

Postkasten

In de toetsgroepvergadering van 8 oktober is door de heer De Jong van de afdeling ROW-wonen de opmerking gemaakt, dat de plaatsing van brievenbussen ongelukkig is. "Liever in een hal in plaats van buiten". Het opvolgen van deze suggestie houdt echter in, dat men moet voorzien in een vrij toegankelijke voorhal. Uit oogpunt van overlast door zwervers e.d. is dit echter niet aan te bevelen.

Advies: pas zogenaamde *doorwerppostkasten* toe, waarbij de post aan de straatkant naar binnen wordt geduwd en aan de halkant door de bewoner uit de kast kan worden gehaald; wanneer deze oplossing vanwege de beperkte ruimte niet kan worden gerealiseerd, plaats dan de brievenbussen in een hal.

Ramen op begane grond

In de toetsgroepvergadering van 8 oktober is door de heer De Haan van de Wijkraad een opmerking gemaakt over plaatsing van ramen. "Zijn raampjes t.p.v. onderdoorgang slim?", "Pas op met lage plaatsing ramen aan hof". Het raampje van de winkel in de onderdoorgang kan inderdaad beter worden weggelaten. Voor de veiligheidsbeleving heeft dit raampje geen meerwaarde, het risico van vernieling en inbraak weegt dan zwaarder. Het raam aan het eind van de bergingsgang heeft echter een belangrijke functie voor de veiligheidsbeleving. De bewoner die vanuit de trap-/lifthal de gang in komt, kan dan aan het eind van de gang daglicht zien. Om die reden moet de toegangsdeur tot deze gang bij voorkeur ook van een raam voorzien worden.

Advies: laat het raam van de winkel in de onderdoorgang vervallen, maar handhaaf het raam in de bergingsgang en voorzie ook de toegangsdeur tot deze gang van een glasstrook.

Organisatie van bewaking en toegangsbeheer

Net als bij het kantorenterras is het zinvol om in de ontwerpfase te anticiperen op de wijze waarop bewaking en toegangsbeheer geregeld zullen worden. 'Bewaking' is in het geval van de appartementen St. Joseph een zwaar woord. Bij wooncomplexen van deze omvang zal natuurlijke sociale controle door bewoners zelf het werk moeten doen. Een vaste huismeester kan meestal pas bij een complex grootte vanaf 200 woningen aan de orde zijn. Een complicerende factor in dit specifieke geval is echter het toegangsbeheer van het binnenterrein. Overdag zou het afsluitbare hek dat toegang geeft tot dit terrein open kunnen staan, maar 's avonds moet het op een afgesproken tijdstip door iemand gesloten worden. Dat betekent ook, dat het 's ochtends weer (liefst door diezelfde persoon) moet worden geopend. In de ontwerpfase kan al bekeken worden of de toekomstige bewoners hier een rol in willen spelen, dan wel een huismeester van St. Joseph of een externe beveiligingsfirma voor deze taak ingeschakeld dient te worden. Bekeken kan worden hoe het ontwerp van het hek op die keuze in kan spelen. Als bewoners het toegangsbeheer zelf regelen, kan de hallofooninstallatie en eventueel de elektronische deuropener wellicht dubbel uitgevoerd worden, dus zowel bij de voordeur als bij het hek de mogelijkheid bieden om aan te bellen. Een andere mogelijkheid is een codeslot toe te passen. Als de gekozen oplossing - behalve veilig! - ook maar gebruikersvriendelijk is; want de ervaring leert: hoe omslachtiger de bediening, hoe sneller het gebruik verwatert.

4 Samenvatting

4.1 Kantorenterras

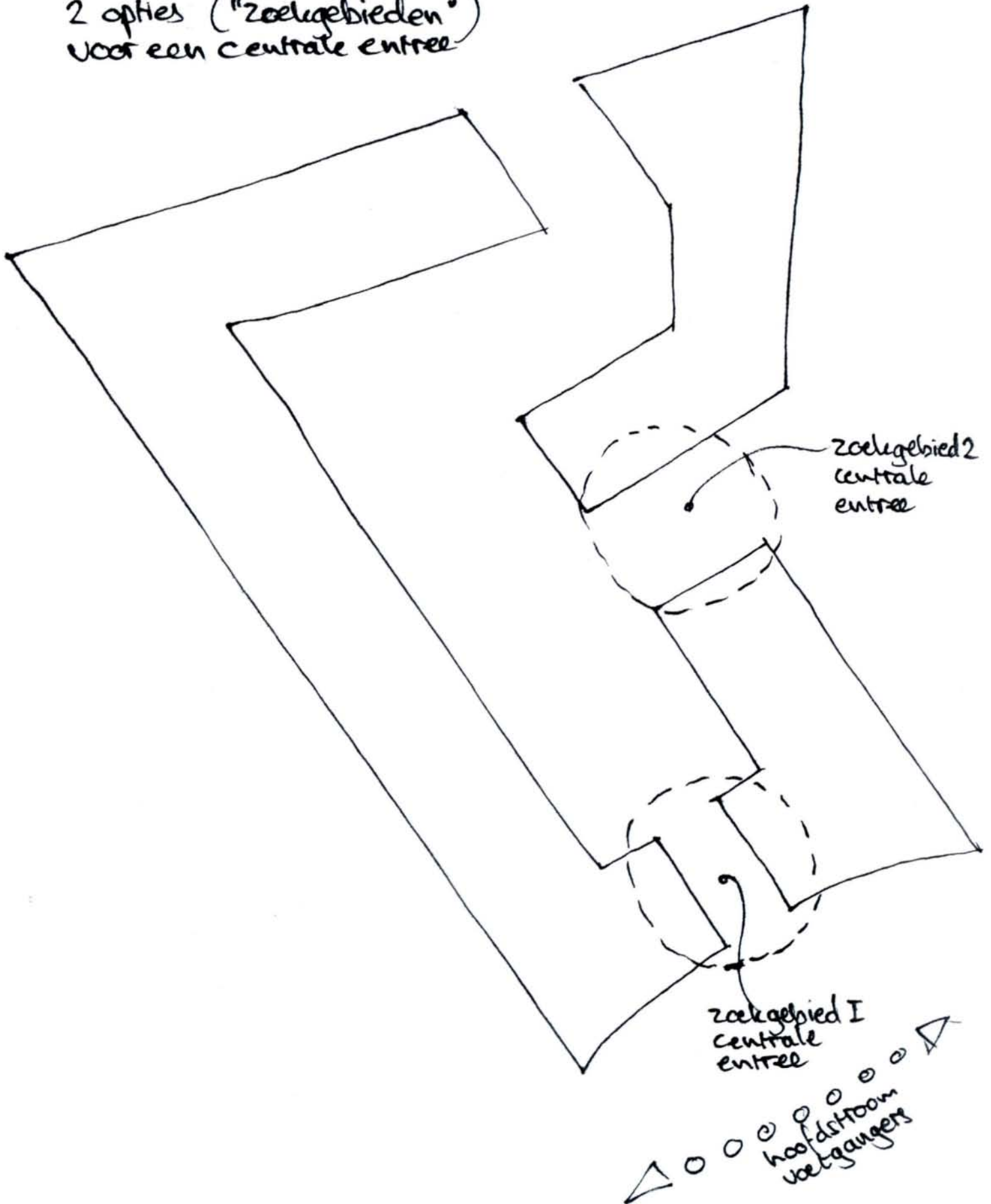
- beperk het openbare karakter van het terras en zorg dat afsluitbaarheid achteraf eenvoudig te realiseren is;
- combineer toegang tot terras, tot centrale entreehal en de voetgangers in- en uitgang op één plek, bij voorkeur een plek die aansluit op de hoofdstroom van voetgangers in de stationsomgeving;
- anticipeer in het ontwerpstadium op een efficiënte organisatie van bewaking en toegangsbeheer.

4.2 Appartementen St Joseph

- reserveer het binnenterrein voor de parkeerfunctie van de bewoners van de appartementen St. Joseph (geen combinatie zoeken met de garage onder het crescent);
- reserveer voor mensen die op bezoek willen bij bewoners van St. Joseph parkeerplaatsen in de omgeving van het gebouw, dus niet op het binnenterrein;
- anticipeer in het ontwerpstadium op de regeling van het toegangsbeheer tot het binnenterrein (wie zorgt voor afspraken over openen en sluiten van het toegangshek en wie voert deze afspraken uit).

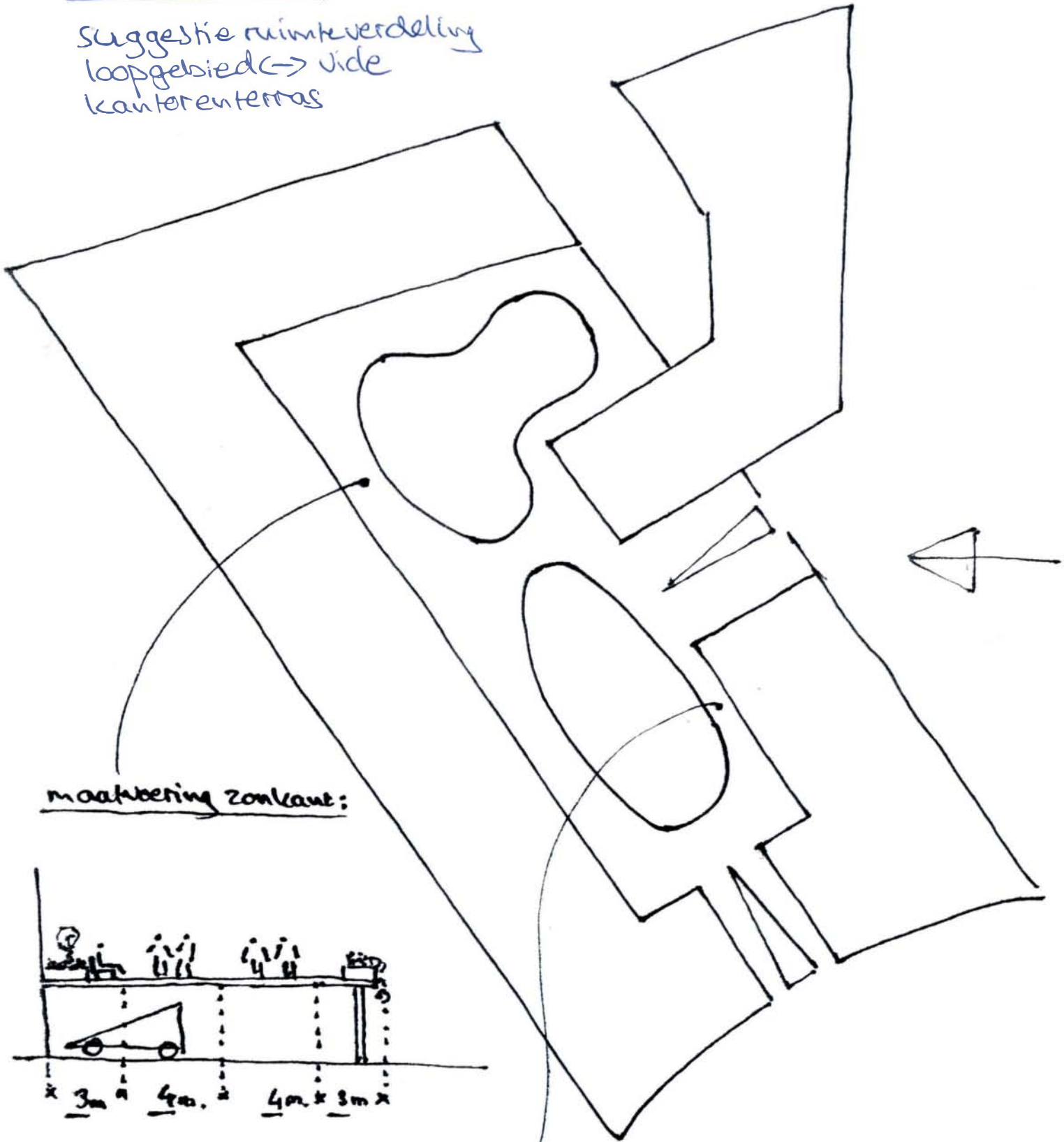
Tekening 1

2 opties ("zoekgebieden")
voor een centrale entree

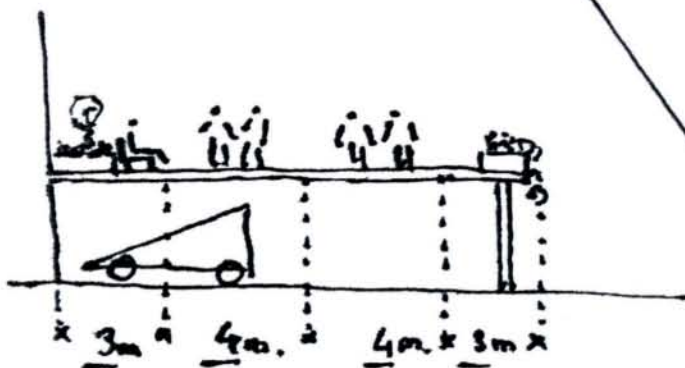


Tekening 2

suggestie ruimteverdeling
loopgebied \rightarrow vide
kantorenterras



maatvoering zonkant:



maatvoering schaduwkant:

