

Veiligheidsscan KantorenPark Podium® Amersfoort

Eindrapportage

Amsterdam, 5 februari 2004

Nicole Smits
Tobias Woldendorp

Met medewerking van:
Petra Reijnhoudt

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Theoretisch kader sociale veiligheid	5
3	Sterke punten	7
4	Top vijf risico's en aanbevelingen	8
4.1	Toegankelijkheid parkeergarages	8
4.2	Parkeervloer garage onzichtbaar vanuit openbare ruimte	9
4.3	Onveiligheidsgevoelens op routes tijdens de bouwfase	10
4.4	Directe toegankelijkheid tussen station en plangebied	10
4.5	Minimum aan daglichttoetreding in dek aan stationszijde	11
5	Overige risico's en aanbevelingen	12
5.1	Ontsluitingsstructuur autoverkeer	12
5.2	Parkeervoorzieningen	13
5.3	Toezicht	13
5.4	Routing fietsers en voetgangers	14
5.5	Voorzieningencluster	15
5.6	Kantoorbebouwing	16
5.7	Landschappelijke inrichting	16
5.8	Beheer en onderhoud	18
	Bijlagen	
Bijlage 1	Prioritering	21
Bijlage 2	Deelnemers workshop op 11 december	22

1 Inleiding

In Amersfoort, direct aan de A28, wordt de kantorenlocatie KantorenPark Podium® ontwikkeld. Dit park is een initiatief van de gemeente Amersfoort, Heijmans IBC Vastgoedontwikkeling en ING Real Estate Development. Het park wordt gefaseerd aangelegd over een periode van ongeveer 8 à 9 jaar.

Het park zal bestaan uit 100.000 vierkante meter kantooroppervlak gesitueerd in een campusachtig concept. De gebouwhoogte van de verschillende kantoren zal variëren tussen de 6 en 8 verdiepingen, plus twee zichtlocaties van respectievelijk tien en twintig verdiepingen. Ook zullen er op termijn (mogelijk) voorzieningen komen als horeca, kinderopvang en sportfaciliteiten. Er zal een halfverdiepte parkeergelegenheid gerealiseerd worden.

De locatie zal in de toekomst ontsloten worden door een nog aan te leggen directe afrit vanaf de A28, via de boulevard Vathorst, en via het nog aan te leggen station Amersfoort Vathorst.

Eén van de werkgroepen die ingesteld zijn in het kader van de ontwikkeling van de kantorenlocatie, is de werkgroep Parkmanagement. Deze werkgroep is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de invulling van de openbare ruimte en de gebouwen van Podium. Een belangrijk aspect hierbij is veiligheid door toezicht en beheer. De werkgroep vindt het belangrijk dat de plannen al in een vroeg stadium op veiligheidsgebied doorgelicht worden, zeker omdat in dit stadium nog aanpassingen mogelijk zijn. Om die reden is DSP-groep benaderd.

Werkwijze

Bij het doorlichten ligt onze focus op subjectieve sociale veiligheid. Daarnaast worden ook verkeersveiligheid en risico's ten aanzien van (objectieve) criminaliteit voor de toekomstige gebruikers van het kantorengedebied gescand.

Als randvoorwaarde voor onze aanbevelingen is gegeven, dat de twee documenten waarop onze risicoanalyse en aanbevelingen zijn gebaseerd, gerespecteerd dienen te worden.

Het gaat om:

- Stedenbouwkundig Plan Kantorenlocatie Vathorst, december 2001 (Aukett Europe).
- DO openbare ruimte, versie 25 juni 2002 (Adviesbureau Haver Droeze).

Aangezien deze plannen reeds zijn vastgesteld en uitgangspunt zijn voor de verdere uitwerking, zijn onze adviezen gericht op de uitwerking van die plannen naar concrete ontwerpen voor de gebouwen, de dekinrichting, de openbare ruimte en het parkmanagement.

DSP-groep heeft de plannen op hun veiligheidsmerites getoetst en gevisualiseerd. Om aanbevelingen op maat te kunnen geven zijn op 11 december 2003 de voorlopige bevindingen van DSP-groep voorgelegd aan vertegenwoordigers van de ontwikkelaars (verenigd in de VOF KantorenPark Podium-Amersfoort) en de ontwerpdisciplines.

De volgende tekeningen werden gepresenteerd:

- Sterke punten Stedenbouwkundig Plan (SP) en het DO openbare ruimte.
- Risicoanalyse van het SP en het DO openbare ruimte.
- Aanbevelingen om bij verdere uitwerking te overwegen (SP en DO).

De definitieve veiligheidstoets vindt zijn neerslag in voorliggende rapportage.

Leeswijzer

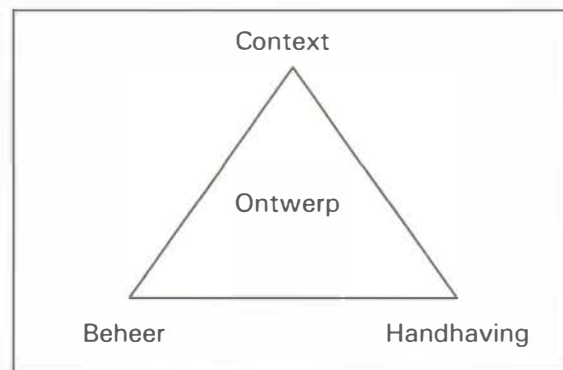
In het volgende hoofdstuk wordt allereerst het theoretische kader van sociale veiligheid geschetst. Vervolgens staan we kort stil bij de sterke punten in de plannen (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 passeren de vijf belangrijkste risico's en de aanbevelingen hieromtrent de revue. In hoofdstuk 5 staan overige adviezen gekoppeld aan risico's, die wel van belang zijn, maar niet tot de prioriteiten horen. De bijlagen geven meer informatie over de workshop: in bijlage 1 is de volledige uitslag van de prioritering van de risico's weergegeven en in bijlage 2 staat de lijst van aanwezigen.

2 Theoretisch kader sociale veiligheid

Of een situatie sociaal veilig is, kan door een veelvoud van factoren worden bepaald. De Delftse onderzoekers Van der Voordt en Van Wegen hebben deze factoren uitgebreid geanalyseerd in hun proefschrift 'Sociale veiligheid en gebouwde omgeving' uit 1991. DSP-groep heeft bij het ontwikkelen van het Politie Keurmerk Veilig Wonen deze toetsingscriteria ook in dit handboek opgenomen. De criteria die in dit proefschrift zijn opgesteld, zijn door DSP-groep door voortschrijdend inzicht bewerkt tot een viertal groepen factoren die van invloed zijn op de sociale veiligheid. Onafhankelijk van een concreet toepassingsgebied komen de criteria op het volgende neer:

- **Zichtbaarheid.**
Gebruikers van een gebied moeten het gebied kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Goede verlichting en lange zichtlijnen zijn noodzakelijk. Tevens moet schijnveiligheid voorkomen worden.
- **Toegankelijkheid.**
Een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden is belangrijk voor een positieve beleving van de openbare ruimte. Het gebied moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn, maar tegelijkertijd niet zó toegankelijk dat potentiële daders alle gelegenheid hebben om zich na een delict snel en geruisloos uit de voeten te maken. Daar zal dus altijd een evenwicht tussen moeten bestaan. Tevens is goede bereikbaarheid voor politie en andere hulpdiensten van belang.
- **Attractiviteit.**
Een omgeving met plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting, en waar bovendien alles heel en schoon is, draagt bij aan een veilig gevoel van de gebruikers.
- **Zonering.**
Zowel voor bezoekers als voor beheerders dient duidelijk te zijn welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar) en wie voor het beheer verantwoordelijk is.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden zijn deze criteria als leidraad gehanteerd naast 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.

3 Sterke punten

Uit de bestudeerde plannen blijkt duidelijk dat de openbare ruimte en de manier waarop de toekomstige gebruikers die ruimte zullen beleven een belangrijke plaats innemen bij de planvorming. Het feit dat de openbare ruimte als eenheid wordt vormgegeven, het hoge kwaliteitsniveau (zowel voor de bebouwing als de openbare ruimte) dat wordt nagestreefd, de identiteit die het gebied krijgt en de heldere stedenbouwkundige opzet met een heldere indelingsopzet (openbare dekzone, parkzone, gecompartmenteerde privédekzone), zijn voorbeelden van planonderdelen die beslist een positieve invloed zullen hebben op de beleving van veiligheid en het voorkomen van criminaliteit.

De bebouwing is zodanig gepositioneerd, dat een illusie van openheid wordt gewekt, terwijl het terrein toch niet op allerlei plaatsen toegankelijk is. De plint met daarop losse gebouwen werkt op een dubbele manier positief: van buitenaf kan het terrein op gekeken worden (dus geen gevoel van een gesloten 'vesting'), terwijl toch goed gecontroleerd kan worden wie het terrein betreedt.

Het landschap zal bestaan uit een Engels landschap van golvend grasland-schap met boomgroepen, met onder de boomgroepen seizoensbloemen. Dit concept biedt goede kansen voor een overzichtelijk terrein.

De markering van privé naar openbaar is goed geregeld met hagen. De hagen hebben bovendien uitsparingen, waardoor mensen bij onraad eenvoudig naar achter gelegen gebieden kunnen vluchten.

De heestervakken zijn dermate klein van vorm dat ze geen ondoorzichtige clusters zullen gaan vormen en niet ruimtevormend zullen worden. Daarmee worden zichtlijnen gewaarborgd.

4 Top vijf risico's en aanbevelingen

Op 11 december 2003 zijn in een workshop de voorlopige bevindingen (risico's en aanbevelingen) van DSP-groep gepresenteerd.

Na een discussie over de presentatie hebben de deelnemers door middel van stickers gezamenlijk de risico's geprioriteerd. De volgende risico's zijn met grote meerderheid als hoogste prioriteit aangemerkt:

- Parkeervloer garage onzichtbaar vanuit openbare ruimte.
- Onveiligheidsgevoelens op routes tijdens de bouwfase.
- Directe toegankelijkheid tussen station en plangebied.
- Minimum aan daglichttoetreding in dek aan stationszijde.

De toegankelijkheid van de parkeergarage bleken de deelnemers geen groot risico te vinden. Aangezien DSP-groep die mening echter wel toegedaan is, voegen we deze als risico nummer vijf toe:

- Toegankelijkheid parkeergarages.

De vijf prioriteiten worden nu beschreven en er worden aanbevelingen aangegeven; wij beginnen met laatstgenoemde prioriteit.

4.1 Toegankelijkheid parkeergarages

Onder het Podium komen twee grote parkeergarages. De parkeergarage langs de A28 gaat volledig onder de kantoorgebouwen door. Voor de parkeervloer aan de westkant geldt hetzelfde met het verschil, dat onder het voorzieningencuster, tussen de bebouwing en het spoor en tussen de bebouwing en de boulevard, ruimte wordt gereserveerd voor parkeren ten behoeve van het transferium. Uitgangspunt bij de planvorming is, dat de garages niet gecompartmenteerd worden. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid kleeft hieraan een belangrijk bezwaar.

Werknemers, bewoners en bezoekers van allerlei functies komen allemaal door elkaar in de parkeergarage. Vaste gebruikers (zoals werknemers en bewoners) zouden andere vaste gebruikers kunnen herkennen (en zouden daarmee ook onbevoegden als zodanig kunnen herkennen), mits het er niet teveel zijn. Maar met teveel verschillende gebruikers door elkaar wordt herkenning van onbevoegden erg moeilijk. Dit pleit ervoor de parkeergarage op te delen en voor iedere groep gebruikers een eigen deel te reserveren.

Het voordeel van de twee grote parkeergarages is echter, dat op stille tijden de kans groter is dat verderop in de parkeergarage ook nog iemand is. Bovendien is het prettig om ver weg te kunnen kijken en geen opgesloten gevoel te hebben.

Aanbeveling

Op grond van deze twee overwegingen adviseren we *de parkeergarage bij het station* in minimaal vier compartimenten te verdelen:

- Het noordelijke en het zuidelijke deel dat onder de kantoren ligt voor werknemers en bezoekers van de kantoren.
- Het deel onder het voorzieningengebouw dat het dichtst bij de woningen ligt voor bewoners.
- Het deel onder het voorzieningengebouw dat het dichtst bij het station ligt voor gebruikers van het transferium en bezoekers van publieke voorzieningen.

Om dezelfde redenen als hierboven zijn genoemd zou *de garage langs de A28* ons inziens in tenminste drie delen gecompartmenteerd moeten worden, waarbij twee of drie kantoorpanden een compartiment delen. Het is belangrijk dat ondanks de compartimentering het zicht over de hele parkeervloer gehandhaafd blijft. Dit betekent dat er geen wanden worden geplaatst om de compartimentering vorm te geven, maar transparante barrières zoals bijvoorbeeld doorzichtige maar stevige gaashekken.

Bij openbare toegankelijkheid kun je op stille uren niet voorkomen dat er kwaadwillenden in de garages vertoeven. Dat kan variëren van jongeren met brommers die er komen racen, tot zwervers die er komen slapen en natuurlijk mensen die anderen lastig willen vallen. Zeker wanneer in de toekomst het station en de woonwijk gereed zijn, zijn dit te grote risico's om geen besloten parkeergelegenheid met fysieke afscherming voor te stellen.

Aanbeveling

Een slagboom houdt voetgangers en brommers met kwaad in de zin niet buiten. We adviseren dan ook volledige afsluiting, zeker in de avonduren. Overdag kunnen de 'deuren' eventueel open staan. Speedgates hebben onze voorkeur, omdat deze snel openen en sluiten en daardoor weinig gelegenheid geven aan onbevoegden om achter de auto's aan mee te sluipen naar binnen. Let bij het afsluiten van de parkeergarages ook op de toegankelijkheid via de trappen naar het dek. Voorkomen moet worden dat mensen via het dek tóch in de garages kunnen komen.

4.2 Parkeervloer garage onzichtbaar vanuit openbare ruimte

Het parkeren op maaiveld wordt voorkomen en daarmee krijgt de openbare ruimte duidelijk een visuele kwaliteitsimpuls. Ons inziens wordt de 'onzichtbaarheid van het blik' echter te ver doorgevoerd. Op pagina 7 van het Stedenbouwkundig plan staat: "De gebouwen staan op een dek dat ongeveer anderhalve meter boven het maaiveld is uitgetild en waaronder uit het zicht wordt geparkeerd." Op pagina 25 staat dat de inval van natuurlijk licht belangrijk is, maar ook een zekere afscherming van het open deel door metalen louvres. "Dit voorkomt o.a. dat in de avonduren het licht van de parkeergarage teveel naar buiten uitstraalt en er inkijk naar binnen is."

Ondergronds parkeren is niet positief voor de beleving van veiligheid en door iedere visuele relatie tussen de garages en de openbare ruimte uit te sluiten, wordt dat gevoel verder versterkt. Zowel overdag als 's avonds is zicht tussen binnen en buiten belangrijk.

Aanbeveling

Gebruik het hoogteverschil van 1,5 meter om het zicht tussen de parkeervloeren en de openbare ruimte te optimaliseren. Maak openingen in de verticale wanden van het dek en voorzie die van roosters. De roosters hebben bij voorkeur grote mazen, met als enige beperking dat bladeren en ander vuil niet (teveel) de garage in mogen waaien. Maak de afscheiding niet geluidsdicht: het gehoord kunnen worden en kunnen horen wat buiten gebeurt is ook belangrijk voor de beleving van veiligheid.

Gesuggereerd werd in de workshop, dat daders ook van hun daad afgehouden kunnen worden door camera's (in combinatie met toezichthouders die de beelden bekijken). Maar het afschrikken van daders is niet de enige reden dat we die zichtbaarheid willen: het gaat ook (en eigenlijk vooral) om het gevoel van veiligheid van de gebruikers.

Camera's sec kunnen het probleem van de dichte zijwanden niet verhelpen, maar ze kunnen wel additioneel ingezet worden om het toezicht te vergroten.

4.3 Onveiligheidsgevoelens op routes tijdens de bouwfase

Tijdens de eerste fase van de bouw liggen de eerst opgeleverde gebouwen het verst weg van het station. De omgeving van het station wordt in een vrij late fase pas aangelegd. Dat betekent dat de mensen die met het openbaar vervoer komen de eerste jaren door een niet aangelegd terrein moeten lopen en daarna langs de bouwput van fase 8 en 9.

Aanbeveling

Maak parallel aan de Avenue een wandelboulevard waarop het langzaam verkeer in het zicht van anderen gebundeld naar het station kan lopen. Idealiter komt deze aan de zuidzijde van de Avenue te lopen, omdat aan die kant de route doorlopend kan zijn (aan de noordkant liggen inritten naar de parkeergarage) en omdat die kant de binnenbocht en daarmee de kortste route is. De wandelboulevard dient goed verlicht te worden (zie §5.7).

Aanvullend zou tijdens de bouwfase een speciaal vervoer georganiseerd kunnen worden van en naar de kantoren. Bij Teleport Sloterdijk in Amsterdam is dit in de bouwfase via het parkmanagement geregeld nadat erg veel mensen van hun laptops beroofd werden.

Verder helpen de volgende gouden regels om risico's op het gebied van sociale veiligheid tijdens de fase van de bouwput te beperken:

- Zorg voor een gelijkmatige overgang tussen de verlichte bouwput en de omgeving.
- Zorg ervoor dat er geen tijdelijke opslag van bouw materiaal op zichtlijnen van langzaam verkeerroutes komt te liggen.
- Voer intensief beheer van de parkeergarage.
- Zorg ervoor dat bouw materiaal volgens het principe van 'last minute arrival' geleverd wordt: dat voorkomt dat materiaal onnodig lang blijft liggen, hetgeen dieven en andere criminelen trekt.

Vanuit de optiek van sociale veiligheid bezien is de wijze van fasering ongunstig. De bouwwerkzaamheden verschuiven in een lusvorm. Dat betekent dat fase 1, eenmaal verlost van overlast, na enige jaren de onrust die de bouw met zich meebrengt weer terug krijgt, waarna alle ongemak weer van voren af aan begint. Beter zou het zijn wanneer de fasering vanuit een punt aan weerszijden naar het westen zou lopen: dan hebben kantoren in fase 1 maar één keer overlast van de bouwactiviteiten. Het blijkt echter niet mogelijk te zijn de fasering aan te passen.

4.4 Directe toegankelijkheid tussen station en plangebied

Het is een risico dat onbevoegden direct vanaf het station het Kantorenpark binnen kunnen komen.

Aanbeveling

Maak aan het station een beperkt aantal toegangen: bij voorkeur één die direct aansluit op de hoofdroute naar het Kantorenpark. De stroom tussen station en het plangebied is dan beter te controleren en op stille momenten is er bovendien meer sociale controle.

Het beperken van het aantal toegangen tot het station past bij de ontwikkelingen bij de Nederlandse Spoorwegen/Prorail om door middel van ET/BTS¹ alleen reizigers met een geldig vervoerbewijs toegang tot het station te verlenen.

Noot 1 ET/BTS staat voor Electronic Ticketing/Beheerste Toegang tot Stations

4.5 Minimum aan daglichttoetreding in dek aan stationszijde

In het dek langs de A28 is een groot aantal openingen, waardoor daglicht en frisse lucht in de parkeergarages kan doordringen. Dit is zeer positief.

Aanbeveling

Maak in het westelijke dek meer vides dan in het huidige ontwerp is aangegeven, bij voorkeur tussen ieder kantoorpand. Daarmee wordt niet alleen meer daglicht en frisse lucht in de parkeergarage gewonnen: de oriëntatiemogelijkheden (waar de verschillende kantoorpanden staan) wordt in de parkeergarage ook op heel natuurlijke wijze duidelijk.

Op het niveau van het dek beperken de vides de doorkruisbaarheid, hetgeen past binnen ons advies om de ruimte op het dek te privatiseren (zie §5.7). Goede referenties voor vides zijn te vinden in het Vondelparc te Utrecht (door Mecanoo) en op De Landtong van Kop van Zuid in Rotterdam (door Frits van Dongen). In beide gevallen steken ijle bomen door de openingen in het parkeerdek, hetgeen de attractiviteit vergroot. Een vergelijkbare opzet (bomen in de garage die boven het dek uitsteken) lijkt ons ook voor het Podium een attractieve optie: de schachten en de omgeving kunnen dan kijktuinen worden.

5 Overige risico's en aanbevelingen

Behalve de vijf prioriteiten is in de workshop ook een aantal andere risico's gepresenteerd. Hoewel niet als prioriteit benoemd, zijn ze ons inziens toch dermate belangrijk dat we ze hieronder bespreken en van aanbevelingen voorzien. Ze zijn thematisch geclusterd.

5.1 Ontsluitingsstructuur autoverkeer

In de toekomst zal het terrein een bijna directe aansluiting krijgen op de A28 en de A1 ligt op enige afstand. Samen met het nieuwe treinstation met HOV halte is het gebied dan optimaal bereikbaar, zowel met de auto als met het openbaar vervoer. Voor criminaliteit levert deze toegankelijkheid een extra risico op, omdat (potentiële) daders snel ter plekke kunnen zijn en zich ook weer snel uit de voeten kunnen maken.

Het plangebied bevat geen doorgaande routes en wanneer het een mono-functioneel bedrijventerrein zou zijn, zouden we pleiten voor het beperken van de toegankelijkheid: bijvoorbeeld door middel van slagbomen of pollars bij de twee entrees. Het streven is echter juist naar een multifunctioneel terrein en afsluitbaar maken is dan niet mogelijk.

Aanbeveling

Werp bij de twee entrees een psychologische barrière op tegen inbrekers. Maak bijvoorbeeld twee poorten, die duidelijk maken dat bezoekers een ander gebied betreden. De bebouwing over de Avenue aan de kant van de A28 is hier een goed aanzet toe. Borden die aangeven dat er collectieve beveiliging is kunnen dit ondersteunen.

Op verschillende plaatsen ligt een serviceweg achter langs de gebouwen. Deze zijn alleen bestemd voor hulpdiensten en laden en lossen, maar ze maken de gebouwen ook eenvoudig toegankelijk voor inbrekers. Dit is extra problematisch omdat er erg weinig natuurlijke surveillance is aan die kanten.

Aanbeveling

Er zijn twee oplossingen. De eerste is erg arbeidsintensief en heeft niet onze voorkeur: door middel van camera's de achterwanden van de bebouwing permanent bewaken.

We adviseren echter de servicewegen 's avonds en in weekenden ontoegankelijk te maken voor andere gebruikers dan de hulpdiensten. Laden en lossen vindt vooral overdag plaats en in het voorkomende geval dat het 's avonds gebeurt, kan de parkmanager en/of toezichthouder de pollar tijdelijk laten zakken. Het verdient geen aanbeveling werknemers van kantoren een sleutel te geven: de keten is zo sterk als de zwakste schakel en door de bediening van de pollars te decentraliseren komen er te veel potentiële zwakke schakels.

Met de hulpdiensten zal in dit kader overlegd moeten worden of het mogelijk is de pollars op afstand te bedienen (bijvoorbeeld vanuit de controlekamer van de hulpdiensten) of te koppelen aan het brandalarm (zodat de pollars automatisch naar beneden gaan als er alarm is). In geval van nood hoeft de pollar dan niet met de hand bediend te worden: dat kost veel tijd².

Noot 2 In Amersfoort wordt het Opticom systeem al op beperkte schaal toegepast, maar dat werkt niet altijd even goed, zo bleek tijdens de workshop. Eén van de problemen is dat nog lang niet alle voertuigen van de hulpdiensten met een 'oog' zijn uitgerust.

De pollars moeten overal direct aan de Avenue geplaatst worden, zodat geen onduidelijke routes ontstaan waarvan niet duidelijk is of ze openbaar toegankelijk zijn.

5.2 Parkeervoorzieningen

In de garages liggen de stijpunten in duidelijk herkenbare glazen lobbies. Daarnaast worden natuurlijk licht, frisse lucht, goed kunstmatig licht en een heldere opbouw van parkeerplaatsen al als aandachtspunt genoemd in het Stedenbouwkundig Plan. Dit is een goede aanzet op weg naar een prettige parkeergarage.

Hieronder enkele aanbevelingen voor de uitwerking.

Aanbeveling

Maak de parkeervloer in alle gevallen zeer overzichtelijk: dat geldt voor het geval een compartimentering wordt toegepast, maar nog sterker wanneer dit niet wenselijk blijkt te zijn. Plaats kolommen buiten de zichtlijnen en voorkom krommingen/bochten in de garage en hoeken en nissen. Zorg ervoor dat de technische ruimten de zichtlijnen niet belemmeren. De routes die voetgangers en fietsers moeten afleggen dienen goed verlicht en overzichtelijk zijn. Vergeet ook de parkeervakken niet: daar stappen mensen in en uit en ook op die plaatsen is overzichtelijkheid en goede verlichting van belang.

Parkeren op maaiveld wordt in het ontwerp zoveel mogelijk voorkomen, terwijl het vanuit de optiek van sociale veiligheid vaak juist wel wenselijk is. Mensen kijken dan namelijk nog eens naar buiten als ze iets horen, omdat hun auto daar wordt geparkeerd. Kortom: parkeren op maaiveld genereert betrokkenheid en informele controle.

Aanbeveling

Reguleer op een goede manier kort parkeren in de nabijheid van de entrees. Illegaal elders parkeren moet voorkomen worden door vanaf het begin (dus echt vanaf de eerste gebruikers³) streng te handhaven. Anderszins kan met ruimtelijke middelen ook voorkomen worden dat er geparkeerd wordt, bijvoorbeeld door hoge randen langs de rijweg. Het DO openbare ruimte voorziet op bijzondere wijze in een oplossing: de toegepaste linden langs de Avenue 'druipen' en dat geeft in de zomermaanden een kleverige substantie op de lak. Zo worden foutparkeerders in natura bestraft.

5.3 Toezicht

Op welke manier toezicht geregeld zal worden is nog niet bekend. Hieronder geven we enkele aanbevelingen als aanzet voor de verdere uitwerking.

Aanbeveling

In de parkeergarages is zowel overdag als 's avonds toezicht nodig. Eén toezichthouder zou vanuit een centraal gelegen ruimte door middel van videocamera's beide garages in de gaten kunnen houden. Om gebruikers ook een veilig gevoel te laten hebben, is het belangrijk dat ze weten dát er toezicht is en waar ze de toezichthouder indien nodig kunnen vinden. Een goed zichtbare loge (bijvoorbeeld bij een centraal gelegen entree of in het voorzieningsgebouw) kan hiervoor zorgen. Let op: een camerasysteem zonder iemand die de beelden bekijkt wekt alleen schijnveiligheid.

Noot 3 Tijdens de workshop is het voorbeeld van Rivium bij Rotterdam genoemd als negatieve referentie. Op dat bedrijventerrein is het illegaal parkeren niet vanaf het begin gehandhaafd en daar is het uit de hand gelopen.

De ondergrondse parkeergarage behorend bij het transferium zal ons inziens, net als elders in het gebied, onder de controle van een bewakingsdienst moeten vallen. Het ligt voor de hand daartoe zowel het openbare als het private parkeren binnen het parkmanagement onder te brengen.

In de openbare ruimte is surveillance overdag naar verwachting niet nodig. Een soort conciërge is dan meer wenselijk: iemand die het beheer en onderhoud coördineert en die aanspreekpunt is voor alle gebruikers. Deze persoon zou bijvoorbeeld ook kunnen controleren op illegaal parkeren in de openbare ruimte. 's Avonds is echte surveillance wel noodzakelijk in de openbare ruimte.

5.4 Routing fietsers en voetgangers

De verbinding tussen het station en het groene hart van de campus is een belangrijke as. Hier schuilen enkele risico's. Wanneer voetgangers in het verlengde van brug 1 en voorbij het Bastion de Avenue oversteken, komen ze recht bij de inrit naar de parkeergarage uit. Vanuit de optiek van verkeersveiligheid zijn overstekende voetgangers bij de inrit naar de parkeergarage risicovol.

Aanbeveling

Laat het voetpad breed uitlopen, zodat voetgangers niet bij inrit hoeven over te steken.

Daarnaast twijfelen we aan de bruikbaarheid van de 'kronkelige' paden door het park. Ze lopen van 'niks naar niks'. Als recreatieve paden voor in lunchpauzes zijn ze prima geschikt, maar niet als snelle en directe route naar het station en zeker niet als het donker is.

Aanbeveling

Maak niet alleen voor tijdens de bouwfase (zie de §4.3), maar ook voor daarna een breed trottoir langs de Avenue. Dan beschikken de gebruikers over een snelle en rechtstreekse route en lopen mensen bovendien in het zicht van auto's en fietsers.

Aan de noordwestkant loopt parallel aan het spoor een doorgaand fietspad. Dat ligt vlak langs het dek, waar bovenop (tussen het fietspad en de bebouwing) een strook is waar mensen kunnen komen. Op stille uren is er geen zicht op wat potentiële daders op die strook doen (fietsers lastig vallen, inbraken plegen aan een stille zijde).

Bij voorkeur zouden we zien dat het kantoorcomplex op de rand van het dek komt te staan, net als bij het gedeelte ten zuiden van de entree naar het kantorengedeeft. Daardoor zou een moeilijk te beheren zone voorkomen worden. Dit blijkt echter niet mogelijk te zijn.

Aanbeveling

Maak het fietspad en de strook boven op het dek optimaal overzichtelijk. Beplanting of andere objecten mogen niet verhinderen dat fietsers kunnen zien of zich iemand op het dek bevindt. Maak de bebouwingsrand strak van vorm en houd voldoende afstand tussen de bebouwing en het fietspad, zodat fietsers op het doorgaande fietspad goed overzicht hebben. Als goede zichtbaarheid niet bereikt kan worden, plaats dan een hekwerk op de rand van het dek, die in de architectuur mee ontworpen wordt.

Fietsenstallingen zullen net als de parkeerplaatsen voor auto's onder het dek komen te liggen. Op pagina 11 van het Stedenbouwkundig plan is per kantoorgebouw één fietsenstalling aangegeven.

Hiermee kunnen fietsers dicht bij hun bestemming hun fiets stallen, terwijl de stallingen toch goed worden geclusterd (daardoor op stille uren meer sociale controle). Gebruikers zullen na verloop van tijd hun medegebruikers ook gaan herkennen, waardoor vreemden (potentiële daders) eerder worden opgemerkt.

Aanbeveling

Kies de plaats van de fietsenstallingen zorgvuldig. Zowel de route vanaf de ingang van de garage tot de fietsenstalling, als de route vanaf de fietsenstalling naar het kantoorgebouw moeten zo kort mogelijk en overzichtelijk zijn. Voorkom dat fietsers lang bij de toegang tot de garage moeten wachten. Een speedgate biedt zowel uitkomst voor fietsers als voetgangers. Wanneer voor het autoverkeer een ander soort deur wordt gekozen (die langzamer opent), geef de fietsers dan een eigen loopdeur.

5.5 Voorzieningencluster

Welke functies in het voorzieningencluster (fase 7) zullen komen is nog niet bekend, maar gedacht wordt onder andere aan publieke en commerciële voorzieningen, woningen (indien technisch haalbaar), horeca (lunchroom, restaurant), kinderopvang en vergaderfaciliteiten.

De aanwezigheid van andere functies heeft het voordeel dat ook buiten de werktijden op het bedrijventerrein mensen in de openbare ruimte zullen zijn en dat vanuit de bebouwing toezicht op het terrein geleverd kan worden.

Aanbeveling

Benut de mogelijkheden voor sociale controle optimaal. Oriënteer de woningen en andere functies die buiten de kantooruren actief zijn goed op de openbare ruimte en vooral op de routes voor langzaam verkeer die 's avonds nog gebruikt worden (zoals de route naar het station).

Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid brengt het toevoegen van extra functies echter ook een belangrijk risico met zich mee: bezoekers van die functies en bewoners moeten ook op de stille tijden veilig van en naar die functies kunnen gaan.

Aanbeveling

Cluster de functies die op de stillere tijden actief zijn en zorg ervoor dat mensen niet door een uitgestorven gebied moeten gaan.

Wanneer woningen gerealiseerd worden, leg ze dan in voldoende grote aantallen bij elkaar, zodat de sociale kritische massa wordt gehaald. Het is bijvoorbeeld niet acceptabel om 10 woningen in een verder verlaten gebied te maken. Hoe groot een cluster woningen minimaal moet zijn hangt af van de specifieke situatie (bijvoorbeeld de mate van levendigheid die van andere functies in de omgeving wordt verwacht en de afstand tot die andere levendigheid). Als richtgetal stellen we in dit geval voor om minimaal 100 woningen in het voorzieningenblok te realiseren.

Die woningen kunnen in enige mate over het gebied verspreid worden om bijvoorbeeld hun sociale controle te verspreiden. Ook dan is echter steeds de voorwaarde dat voldoende bewoners in elkaar directe nabijheid wonen. Verspreid die (100) woningen niet te veel: bijvoorbeeld minimaal 30 woningen bij elkaar, waarbij de clusters (van steeds 30 woningen) in elkaars zicht liggen.

Het gebied waar een mix van kantoren, woningen en voorzieningen komt heeft een heldere ruimtelijke opzet, waar het goed mogelijk is de stromen te bundelen.

Maar de wijze waarop het glazen paviljoen gesitueerd is maakt een te grote scheiding van stromen. Bovendien frustreert het directe zichtlijnen naar het vervolgtraject.

Aanbeveling

De functies van het voorzieningengebouw moeten goed op deze route georiënteerd worden, zodat mogelijkheden voor sociale controle optimaal gebruikt worden. Zet daarom het glazen paviljoen niet in als scheiding tussen voetgangersstromen, maar gebruik het als geleidend element. Daartoe zou het parallel aan de noordgevel geplaatst moeten worden, enigszins excentrisch. Daarmee wordt het paviljoen veel meer een ruimtelijke begeleider en worden de stromen gebundeld en de zichtlijnen ingeleid.

5.6 Kantoorbebouwing

De oriëntatie van de kantoren op de dekken brengt met zich mee dat de entrees van de kantoorgebouwen langs de A28 (aan het dek) slecht of niet zichtbaar zijn vanaf de Avenue. Aangezien de Avenue de meest logische route is voor de surveillancewagen, is de slechte zichtbaarheid van de entrees aan het dek een risico voor inbraak.

Aanbeveling

Laat surveillanten ook te voet het gebied doorkruisen en neem de dekken mee in de routing.

Aan de uiteinden van het terrein staan twee landmarks. De vorm is nog al-lerminst definitief, zo bleek tijdens de workshop. In het getoetste ontwerp hebben deze gebouwen een grillige Z-vorm. Dat geeft problemen met zwerfvuil, windhinder, zwervers en geeft dat inbrekers ongezien uit het zicht uren de tijd hebben om een kraak voor te bereiden.

Aanbeveling

Maak een rechte rooilijn op maaiveld met een strakke plint, met - om het effect van het landmark niet te verliezen - een variatie op de verdiepingen.

5.7 Landschappelijke inrichting

Een sterk punt is de driedeling die in het plan zit: in onze bewoordingen de parkzone, de openbare dekzone en de private dekzone. Het park en de toegankelijke dekken leveren zo op het eerste gezicht geen problemen op qua beheer. De derde (de semi openbare ruimte tussen de losse kantoren aan de stationszijde) geeft echter wel risico's. Deze typering ('openbaar maar toch meer privaat') is geen helder uitgangspunt voor verdere uitwerking van het ontwerp. Voor sociale veiligheid is het juist belangrijk dat het onderscheid tussen openbare en private ruimten voor alle gebruikers duidelijk is, maar op deze plaats dreigt een gebied te ontstaan waar het onduidelijk is wie verantwoordelijk is en wie de (gebruiks)regels bepaalt.

Aanbeveling

Maak het dek op de parkeergarage bij het station duidelijk openbaar óf privé. Belangrijk is dat de status duidelijk blijkt uit de inrichting.

Doordat de ruimte op het dek geen eenheid is (en het dus niet als één openbare ruimte vormgegeven kan worden), is ons advies het terrein volledig te privatiseren.

Het huidige ontsluitingsprincipe, waarbij mensen vanuit de parkeergarage direct de bebouwing in kunnen, past bij een privaat karakter van het dek. Richt het dan ook als zodanig in, bijvoorbeeld door de ruimten tussen de gebouwen volledig (en niet gedeeltelijk zoals nu staat aangegeven) als kantoor-terras in te richten.

Het niveauverschil tussen het openbare en private gebied kan de status duidelijk maken. Dat betekent wel dat de toegankelijkheid vanuit de openbare ruimte beperkt moet worden en dat het aantal trappen beduidend minder zal moeten worden.

Wanneer (tegen ons advies in) gekozen wordt voor een openbaar karakter, dienen de bezoekers vanuit de parkeergarage wél via het dek naar de bebouwing geleid te worden. Dan dienen de trappen gehandhaafd te blijven.

Het enige deel van dit dek dat zich wel leent voor een openbare inrichting is de ruimte binnen het voorzieningengebouw.

Aanbeveling

Zorg er bij de nadere uitwerking van het DO voor dat deze ruimte ook écht als openbaar gebied wordt ingericht en dat het zich duidelijk onderscheidt van de private delen elders op hetzelfde dek.

Op pagina 29 van het Stedenbouwkundig plan staat dat bij de uitwerking van de plannen aandacht moet worden besteed aan goede openbare verlichting op alle plaatsen. Verlichting op plaatsen waar het niet veilig is geeft echter juist schijnveiligheid.

Aanbeveling

Plaats alleen (functionele) verlichting op plaatsen waar het wenselijk is dat mensen 's avonds en 's nachts komen. In onze visie is dat het voetpad langs de Avenue (als die overeenkomstig ons advies wordt aangelegd) en de route vanaf het station in oostelijke richting. De mensen worden dan op die routes geconcentreerd.

De decoratieve verlichting in het binnengebied zorgt ervoor dat mensen iets van hun omgeving kunnen zien en dat ze geen zwart gat naast zich hebben. Die decoratieve verlichting doet dan ook geen afbreuk aan ons pleidooi om schijnveiligheid te voorkomen.

Verlichting wordt in het Stedenbouwkundig plan zowel functioneel als decoratief benaderd. Drie soorten armaturen worden voorgesteld voor drie verschillen toepassingen: hoge armaturen, grondspots en staafvormige armaturen.

Allereerst de hoge armaturen langs de Avenue.

Aanbeveling

Langs de Avenue dient de verlichting te voldoen aan de algemene criteria voor goede openbare verlichting: helder, wit van kleur, niet verblindend en gelijkmatig. Het moet mogelijk zijn een ander op vier meter afstand te herkennen.

Dit betekent onder andere dat langs de Avenue geen typische 'autoverlichting' moet worden toegepast: de masten mogen niet te hoog zijn (richtlijn: 4,5 à 6 meter) en de lichtkleur moet wit zijn en geen oranje of roze (natriumlampen).

Het bomenplan en het verlichtingsplan moeten op elkaar afgestemd worden, om te voorkomen dat het groen de lichtbundels tegenhoudt.

De eenzijdige verlichting langs de Avenue kan vanuit de optiek van sociale veiligheid beter tweezijdig gemaakt, omdat daarmee een betere gelijkmatigheid wordt bereikt. Van belang voor de beleving van veiligheid is dat, bij eenzijdige verlichting, fietsers en voetgangers steeds door hun eigen schaduw worden ingehaald. Bij tweezijdige verlichting is dat effect minder, mits de armaturen alternerend geplaatst worden.

Wanneer ons advies wordt opgevolgd om een wandelboulevard langs de Avenue te maken, dient die voetgangersroute goed verlicht te worden. Als (tegen ons advies in) toch gekozen wordt voor eenzijdige verlichting, staan de armaturen bij voorkeur aan de kant van de wandelboulevard.

In het landschapsonwerp worden ook grondspots toegepast. Grondspots zijn vaak verblindend. Bovendien worden grondspots op rustige plaatsen niet zelden gestolen.

Aanbeveling

Gebruik grondspots alleen op plekken waar voetgangers niet in de buurt van de grondspots hoeven te komen en ook niet op al te rustige locaties.

Het straatmeubilair wordt zorgvuldig gekozen. Alleen over de bolders zijn twijfels. De elementen zweven, waardoor zich zwerfvuil onder de randen kan ophopen: de ruimte onder de bolster lijkt machinaal moeilijk te vegen.

Aanbeveling

Kies een bolster, die met meer oppervlak op de grond rust.

De grote waterpartijen in het plangebied zouden eventueel gebruikt kunnen worden als bluswatervoorziening voor de brandweer.

Aanbeveling

Overleg met de brandweer of zij gebruik willen kunnen maken van de waterpartijen. Wanneer dat zo is, zullen de waterpartijen toegankelijk moeten zijn voor bluswatervoertuigen. Dit stelt specifieke eisen aan de waterkanten.

De belangrijkste zitplekken zijn niet gunstig georiënteerd op de zon. Daardoor kunnen grote objecten nabij de trappen in de vroege middag (lunch) schaduw werpen op de zitplekken. Dat levert vermijdgedrag op.

Aanbeveling

Voeg geen objecten zoals de grote bloempotten toe bij de centrale zitgelegenheid (vroege middag).

Watergeruis kan gevoelens van angst oproepen. Zeker als een bezoeker in de stille uren bij de vijver zit hoor je eventuele daders niet aankomen.

Aanbeveling

Zet de watercascade op stille uren stop.

5.8 Beheer en onderhoud

In het ontwerp wordt een hoog kwaliteitsniveau nagestreefd. Om dat niveau tijdens de gebruiksperiode vast te kunnen houden, is zorgvuldig beheer noodzakelijk.

Aanbeveling

Hieronder volgen enkele aanbevelingen die in dat kader in het oog gehouden moeten worden.

- Streef naar een beheerniveau waarmee het hoge kwaliteitsniveau gehandhaafd kan worden. Wanneer dat niveau in het beheer niet haalbaar blijkt te zijn (bijvoorbeeld te kostbaar), pas het ontwerp daar dan op aan.
- In de buitenruimte onderscheiden we drie typen gebieden: de parkzone, de openbare dekzone en de privédekzone. Integraal beheer, door één en dezelfde instantie, voorkomt dat onduidelijk is welke partij voor welk gebied dient te zorgen en voorkomt dat verantwoordelijkheden worden afgeschoven. Dergelijk integraal beheer is ons inziens vanzelfsprekend voor de parkzone en de openbare dekzone, maar heeft ook de voorkeur voor de privédekzone. Dit zou prima passen binnen het kader van het parkmanagement.
- De verdiepte ruimten in de parkeergarages worden bij voorkeur in hetzelfde integrale beheer opgenomen. De compartimentering die we in hoofdstuk 4 adviseren mag geen belemmering betekenen voor collectief beheer.

- Het parkmanagement dat voor het Podium wordt nagestreefd kan veel meer omvatten dan collectief beheer van de buitenruimte en de parkeergarages. In hoofdstuk 4 is al het voorbeeld genoemd van gezamenlijk vervoer tijdens de bouwfase om werknemers op een veilige en prettige manier van en naar de kantoorgebouwen te brengen. In hoofdstuk 5 zijn enkele uitgangspunten voor collectief toezicht geschetst. Daarnaast zouden gemeenschappelijke voorzieningen aangeboden kunnen worden, zoals kinderopvang, vergaderruimten, kopiешop, lunchroom, fitnessruimte, autoverhuur, etc., al naar gelang de behoefte.

Bijlagen

Bijlage 1 Prioritering

De deelnemers aan de workshop hebben door middel van rode en groene stickers aangegeven welke risico's zij hoge of juist lage prioriteit geven. Een rode sticker geeft aan dat het risico als ernstig/belangrijk wordt gezien. Een groene sticker drukt uit dat dat punt juist goed in de plannen is verwerkt of dat weinig problemen met dat punt verwacht worden.

Risico's SP	Aanbevelingen SP	Rood	Groen
Terrein direct toegankelijk vanaf openbare weg	Psychologische barrières bij entrees	1	7
Directe toegankelijkheid station-plangebied	Eén ingang station die op route naar gebied aansluit (BTS)	6	1
Bereikbaarheid servicewegen	Toegankelijkheid servicewegen beperken (bijv. inzet pollars)	3	1
Toegankelijkheid parkeergarage	Integraliteit en beperken aantal toegangen en speedgates/pasjes in avonduren	2	2
Parkeervloer garage onzichtbaar vanuit openbare ruimte	Zicht bevorderen tussen parkeervloer en openbare ruimte	5	-
Minimum aan daglichttoetreding in dek aan stationszijde	Meer vides in dek tussen de kantoren	7	-
Hoofdentrees op dek aan A28-zijde onzichtbaar vanaf Avenue	Dek aan A28-zijde toegankelijk voor (motor/scooter)surveillance	-	4
Versnipperd beheer parkeergarages	Toezicht garages bundelen	1	3
Voetgangers 's avonds verspreid	Beperken aantal avondroutes	3	-
Verspreide woningen in multifunctioneel (stations)gebied	Nauwkeurige positionering en clustering van (woon)functies	1	-
Onduidelijke status op dek aan stationszijde (tussen kantoren)	Dek aan stationszijde privatiseren en toegankelijkheid vanuit openbare ruimte beperken	1	4
Vorm landmarks onoverzichtelijk	Strakke plint, variatie op verdiepingen	3	3

Risico's DO	Aanbevelingen DO	Rood	Groen
Schaduw bij centrale zitgelegenheid (vroeg middag)	Geen schaduwgevend objecten bij zittrappen	2	3
Geluid watercascade op stille uren	Stopzetten cascade in stille uren	-	8
Zwerfvuil onder bolders	Bolders volledig op grondvlak	1	3

Risico's tijdens bouw	Aanbevelingen	Rood	Groen
Onprettige route tussen eerste bebouwing en station	Flaneerboulevard langs Avenue met goede verlichting (zuidzijde)	7	-
	Collectief vervoer tussen kantoren en station		
	Verlichting bouwput gelijkmatig		
	Geen bouwopslag op zichtlijnen	-	2
	Intensief beheer parkeergarage	1	1
Leefbaarheid door 'cyclische' fasering in geding	'Lineaire' fasering tweezijdig vanaf Avenue	3	-

Bijlage 2 Deelnemers workshop op 11 december

- Philip Vencken (supervisor)
- Lolke Kett (Aukett, opstal eerste gebouw in fase 1)
- Maarten Sanders (OIII, opstal tweede gebouw in fase 1)
- Jeroen Heij (Haver Droeze / openbare ruimte)
- Gijs Goesten (Heijmans IBC)
- Frank Nijs (Heijmans IBC)
- Tom van Eck (Heijmans IBC)
- Anne Ophoff (ING Real Estate)
- Gertjan Honig (ING Real Estate)
- Herman Nijland (gemeente Amersfoort)
- Remco Limburg (procescoördinator VOF Podium)
- Nicole Smits (DSP-groep)
- Tobias Woldendorp (DSP-groep)