



Reactie sociale veiligheid op het vlekkenplan (15-02-05)

Amsterdam, 1 maart 2005

Nicole Smits
Tobias Woldendorp

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Positieve punten	3
3	Risico's en aanbevelingen	4
3.1	Vorm van de openbare ruimte	4
3.2	Gesloten bouwblokken	4
3.3	Parkeren	5
3.4	Functies in de plinten en daarboven	5
3.5	Distributie	6
3.6	School	6
3.7	Variatie in hoogte	7
3.8	Omgeving	7
4	Tenslotte	8

1 Inleiding

DSP-groep is door GEM Schuytgraaf gevraagd de plannen voor het centrumgebied van Schuytgraaf te toetsen op gevolgen voor sociale veiligheid¹. Deze rapportage is het verslag van de eerste toetsing: die van het Vlekkenplan. Op 15 februari 2005 heeft KCAP dit vlekken plan gepresenteerd. Hierna zullen nog twee toetsmomenten volgen: bij het concept Beeldkwaliteitsplan en bij de VO opstellen.

Hieronder worden eerst de positieve punten opgesomd van het Vlekkenplan. Dat zijn de punten die bij verdere uitwerking zoveel mogelijk in stand moeten blijven. Vervolgens beschrijven we de risico's, steeds gevolgd door aanbevelingen ter verbetering.

2 Positieve punten

- Heel opvallend is het grote aantal woningen. Voor de levendigheid van het gebied is dat heel belangrijk.
- Tijdens de presentatie op 15-02-05 bleek de menselijke maat een belangrijk criterium voor het ontwerp. Omdat die menselijke maat een belangrijk onderdeel is van de beleving van veiligheid, is dit een gunstig streven.
- Dat het archeologisch veld, de mogelijke toekomstige uitbreiding en het centrumgebied zelf goed op elkaar moeten aansluiten is al punt van aandacht. De watergang, het zorgplein en de gekozen richting van blok 1 en 2 dienen in het huidige plan als verbinding.
- Auto's worden op het zorgplein en het parkeerplein het gebied 'ingetrokken'. Dat is goed voor de sociale controle in het centrumgebied, zeker als het 's avonds rustig is.
- Vergeleken met het vlekkenplan van 20-01-2005 is het woonzorgcomplex op een andere plek gelegd. In die versie lag het complex relatief geïsoleerd door de parkeerplaats, maar op de nieuwe plaats is het centrum voor de bewoners eenvoudiger bereikbaar.
- De inpandige buitenruimte in het schoolblok kan (mits goede afspraken tussen gebruikers worden gemaakt) goed beheersbaar worden. Bij een schoolplein grenzend aan de openbare ruimte is het moeilijker ongewenste bezoekers van het plein te weren.
- Tussen het schoolgebouw en het spoor is een doorgaande fietsroute gedacht. Deze route ligt enigszins ingeklemd tussen het spoor en de school. Positief is, dat het schoolgebouw aan de kant van het spoor smal toeloopt, o.a. omdat niet op het archeologisch veld gebouwd mag worden. Daardoor is de route toch redelijk zichtbaar vanuit de noord- en zuidkant.

Noot 1 Onder sociale veiligheid verstaan we het ontbreken van criminaliteit en gevoelens van onveiligheid.

3 Risico's en aanbevelingen

3.1 Vorm van de openbare ruimte

Voor de openbare ruimte worden drie voorstellen gedaan, waarbij de vorm en locatie van de pleinen variëren.

Opvallend is, dat de lange zichtlijn tussen station, via de drie pleinen naar de westkant in alle drie de varianten onderbroken wordt. In het gebied zijn, behalve de lange hoofdas, ook kortere straten. Door de verspringende bouwblokken liggen de kortere straten niet in elkaars verlengde en zijn de zichtlijnen noord-zuid kort.

Overzichtelijkheid is belangrijk voor (het gevoel van) sociale veiligheid: om van veraf te kunnen zien wie tegemoet komt én voor de oriëntatie. Dat geldt voor overdag, maar zeker voor 's avonds, als het gebied minder druk is en bewoners en andere gebruikers nog steeds prettig en veilig door het gebied moeten kunnen gaan.

Aanbeveling Zorg in het gebied voor zoveel mogelijk lange zichtlijnen. Dit geldt zowel voor de hoofdas (oost-west) als voor de kortere straten daar haaks op (noord-zuid).

Wanneer zichtlijnen (tegen ons advies in) toch onderbroken worden, maak in het gebouw waar een zichtlijn op doodloopt woningen of andere functies die 's avonds sociale controle kunnen leveren. Vanuit die functies is dan in ieder geval goed zicht over de lengtes van de straat.

Tijdens de presentatie bleek de 'menselijke maat' een belangrijk criterium te zijn voor het ontwerp van de openbare ruimte. Dat is gunstig. Het middelste plein bleek al een keer verkleind te zijn, omdat het niet aan dit criterium voldeed. In de drie varianten worden ruimten echter af toe wel heel krap: bijvoorbeeld het winkelplein (het middelste plein) in optie 1 en 2. In de openbare ruimte en ook op een plein moeten altijd wel afvalbakken, fietsenrekken, uitstallingen van de winkels, etc. komen en dan moet er wel voldoende loopruimte overblijven.

Aanbeveling Blijf het criterium 'menselijke maat' strak hanteren, maar zorg er tegelijkertijd voor dat er voldoende ruimte is voor het noodzakelijke straatmeubilair.

Op een lager schaalniveau is de bebouwingsvorm van belang. Op verschillende plaatsen hebben de vlekken hele scherpe hoeken. Als de bebouwing dezelfde vorm krijgt is dat niet gunstig voor de overzichtelijkheid, omdat mensen die voorbij de hoek lopen 'opeens' iemand achter zich kunnen hebben staan (in plaats van naast zich, zoals bij een haakse hoek). Mensen hebben nu eenmaal geen 180 graden blikveld en kunnen schrikken als achter zich iets gebeurt.

Aanbeveling Maak hoeken niet scherp of maak scherpe hoeken transparant.

3.2 Gesloten bouwblokken

In de presentatie op 15-02-05 werden de binnenterreinen benoemd als "ieder gebouw een hidden delight". Hieruit maken we op, dat KCAP op dit moment studeert op de openbaarheid van de binnenterreinen.

De voorbeelduitwerking van blok II laat een open bouwblok zien. Het verhoogde plein van blok II loopt kans om geen goede levendige openbare ruimte te worden, terwijl het ook de noodzakelijke betrokkenheid van de

bewoners mist (dus noch openbaar, noch privaat). Zo'n ruimte kan tussen wal en schip vallen en voor sociale veiligheid betekent dat extra risico's voor verloedering, vandalisme, inbraak, etc.

Aanbeveling Ons inziens dienen alle bouwblokken in het centrumgebied gesloten bouwblokken te zijn. Daarmee is het onderscheid tussen de publieke ruimten (buiten de blokken) en de private ruimten (erbinnen) het helderst. Ook wanneer grondgebonden woningen (misschien met achterpad) toegepast worden, moet de grens tussen openbaar en privé helder zijn.

3.3 Parkeren

Bewoners van duurdere woningen parkeren binnen hun blok. Hun bezoekers parkeren buiten het blok. Bewoners van goedkopere woningen parkeren samen met hun bezoekers binnen hun blok. Deze laatste situatie is niet gunstig, omdat de grens tussen openbare ruimte en private ruimten dan minder duidelijk is. In §3.2 is al vermeld, dat gesloten bouwblokken de voorkeur hebben. Wanneer bezoekers binnen de bouwblokken parkeren, wordt afbreuk gedaan aan dat concept.

Aanbeveling Reserveer het parkeren binnen de blokken voor bewoners en laat bezoekers in de openbare ruimte parkeren. Wanneer dat echt niet mogelijk blijkt te zijn kunnen elektronische middelen ingezet worden om onbevoegden zo goed mogelijk uit de blokken te weren, maar zo'n oplossing is minder structureel dan wanneer aan het concept van gesloten bouwblok wordt vastgehouden.

3.4 Functies in de plinten en daarboven

Welke functie precies waar komt is op dit moment nog niet bekend. Voor de sociale veiligheid is dit echter van groot belang, zeker de invulling van de plinten.

Als we de bouwblokken en de routes langslopen blijkt, dat alle wanden aan openbare routes liggen. Alle wanden moeten daardoor zoveel mogelijk uitstraling naar de openbare ruimte hebben. Er zijn geen 'achterkanten' die met wat minder toekunnen. Levendige plinten zijn het belangrijkste, maar niet alle plinten kunnen 24 uur per dag levendig zijn. De functies daarboven kunnen echter ook bijdragen, mits ze niet te hoog zitten (de onderste drie lagen zijn het belangrijkste).

Belangrijk aandachtspunt is, dat aan de buitenrand van gebouwen geen functies komen die geen uitstraling hebben naar de openbare ruimte. Risico's zijn bijvoorbeeld gebouwd parkeren (half verdiept of op maaiveldniveau), distributiezones en de supermarkten (die meestal alleen bij de entree aantrekkelijk zijn).

Aanbeveling Wanneer functies zonder uitstraling perse op maaiveldniveau moeten liggen, pak ze dan zoveel mogelijk in met levendige functies. Om een voorbeeld te geven: een supermarkt hoeft alleen met de entreepartij aan de openbare ruimte te liggen, langs de andere wanden kunnen winkels of grondgebonden woningen e.d. komen.

Wanneer in de plint een uitstralingsloze functie komt, zorg dan voor sociale ogen op hogere verdiepingen.

3.5 Distributie

Distributie kan een zeer negatieve invloed op de openbare ruimte hebben en de beleving aantasten. In KCAP's presentatie worden voorstellen gedaan voor het concept.

Inpandige distributie heeft onze voorkeur, aangezien de invloed op de openbare ruimte daarmee zo klein mogelijk is. Het is echter de vraag of alle distributie (dus ook de vrachtwagens die nog 'in de wachtrij staan') binnen de bebouwing opgelost kan worden of dat ook een zone in de buitenruimte gereserveerd moet worden.

Aanbeveling

Los de distributie zoveel mogelijk inpandig op (truckdocs).

Wanneer laden en lossen in de open lucht onvermijdelijk is, leg de distributiezone(s) dan zoveel mogelijk buiten de publieke routes. Let vooral op de routes die bewoners of gebruikers 's avonds en 's nachts zullen nemen op weg naar hun woning of andere functies: leg de distributiezone(s) niet langs die avondroutes. Omdat de locatie van functies en entrees nog alle kanten op kunnen, kunnen we die routing nog niet inschatten.

Als het gaat om de vorm van de distributiezone hebben de varianten zonder afdak (de bovenste van de vier) en de afgesloten wand (de onderste van de vier) de voorkeur. De andere twee bieden een zone uit de wind en de regen, die 'aanlokkelijk' zijn als hangplek. Het afdak vergt bovendien meer beheer, omdat vuil op het afdak kan blijven liggen. Bij de onderste van de vier (afgesloten wand) is het overigens noodzakelijk dat ook het begin en het eind van de 'tunnel' zijn afgesloten.

3.6 School

In de scholenvlek zal een gevarieerd programma komen voor jongere kinderen (basisschool, kinderdagverblijf, buitenschoolseopvang, peuterspeelzaal, consultatiebureau), oudere jeugd (jongerencentrum), wijkcentrum en sport (sporthal gecombineerd met commerciële sportaccommodatie).

Voor de loop van de watergang zijn twee opties: langs de rand van de vlek of meer over het terrein. Die watergang kan, mits breed genoeg, een effectieve en attractieve manier zijn om de bebouwing minder kwetsbaar te maken voor inbraak en ongewenst betreden van het terrein.

Aanbeveling

Neem het argument van criminaliteitspreventie mee wanneer de plaats voor de waterloop bepaald wordt. Vanuit dit opzicht loopt het water bij voorkeur langs de rand van de kavel, omdat dan ook de parkeerplaats kan meeprofiteren. Overigens heeft de watergang alleen effect als de afsluiting 'waterdicht' wordt gemaakt: oversteekplaatsen e.d. zullen bijvoorbeeld met een hekwerk afsluitbaar gemaakt moeten worden.

De combinatie van de functies maakt dubbelgebruik van binnen- en buitenruimten logisch. Hoe het dubbelgebruik er binnen uit gaat zien is nog onbekend: daar zullen we waarschijnlijk in het stadium van de VO opstallen meer in detail naar kijken².

Op dit moment vinden we de mogelijkheden voor sociale controle het belangrijkste punt van aandacht. De geplande functies (met name het jeugdcentrum, het wijkcentrum en de commerciële sportaccommodatie) zullen

Noot 2 In de ontwerpfase zijn waarschijnlijk de ligging van de gezamenlijke ruimten ten opzichte van de functies, het aantal ingangen, het toezicht op wie in en uit gaan, de scheiding tussen verschillende functies, de overzichtelijkheid en de mogelijkheden voor sociale controle belangrijk.

namelijk hoogstwaarschijnlijk jongeren aantrekken die ook buiten de functies met elkaar willen praten/hangen/etc. Deze jongeren kunnen op het archeologische veld terecht, maar we verwachten dat de buitenruimten van de school door hen ook (buiten de schooltijden) gebruikt zullen worden.

Aanbeveling De buitenruimten van de school moeten vanuit de omgeving goed zichtbaar zijn. Vanaf de zuidkant kunnen bewoners zicht houden op het plein, al is de afstand flink. De noordkant is anoniemer (doorgaande weg, route naar station, met kantoren aan de overkant). Kies locatie, vorm en inrichting van de buitenruimten zodanig, dat zo goed mogelijk gebruik wordt gemaakt van sociale ogen die in de omgeving aanwezig zijn.

Aan de oostkant van het scholenblok loopt een doorgaande fietsroute. De vorm van het bouwblok (met de afgeschuinde hoeken) vergemakkelijkt sociale controle vanuit de omgeving (archeologisch veld en vlek 18). Toch ligt een deel van de route verscholen achter het bouwblok en daardoor is het belangrijk dat ook vanuit het gebouw zelf sociale controle geleverd wordt. Hierbij spelen twee speciale risico's: 1) door de nabijheid van het spoor wordt het mogelijk een dove gevel en 2) wanneer de sporthal tegen deze gevel gelegd wordt, worden de mogelijkheden voor sociale controle vanuit het gebouw sterk beperkt.

Aanbeveling Maak sociale controle mogelijk vanuit het gebouw naar de fietsroute. De noordoosthoek van het gebouw zou (vanuit dit oogpunt) bijvoorbeeld zeer geschikt zijn voor een fitness zaal: grote ramen waardoor de sporters zowel richting archeologisch veld, station als fietsroute kunnen kijken. Wanneer ramen in deze gevel niet mogelijk zijn, zorg er dan voor dat aan weerszijden van de route voldoende vrije ruimte is en maakt de route zeer overzichtelijk.

3.7 Variatie in hoogte

Tijdens de presentatie gaf KCAP aan te willen variëren in hoogten, omdat dat een interessanter beeld oplevert. Bij de keuze van de hoogte punten bleek 'mooi uitzicht' het criterium.

Aanbeveling Let bij de keuze van de hoogteaccenten ook op bezonning en windhinder en zorg ervoor dat de bebouwingshoogte in overeenstemming is met de breedte van de ruimte (let op de menselijke maat).

3.8 Omgeving

Bij het station komen bushaltes. Voor één buslijn zijn de haltes onder het spoorviaduct gepland. Wachtenden staan daar weliswaar droog, maar ze zijn er niet heel goed zichtbaar vanuit de omgeving.

Aanbeveling Plaats de haltes zodanig, dat ze goed in het zicht van de openbare ruimte liggen in het zicht van functies waar ook 's avonds sociale controle vanuit gaat.

Op de rotonde kruisen autoverkeer en fietsers/voetgangers ongelijkvloers: de auto's gaan half verhoogd, het langzame verkeer half verdiept. Hoewel de fietsers/voetgangers geen volledig verdiepte tunnel door hoeven, is dit voor de beleving van veiligheid geen goede oplossing. In de 'verdieping' is minder sociale controle en kunnen mensen zich ingesloten voelen.

Aanbeveling Voorkom tunnels en onderdoorgangen en bundel snel en langzaam verkeer zoveel mogelijk. Als een gelijkvloerse kruising echt niet mogelijk is, laat de

fietsers/voetgangers dan op of boven maaiveldniveau en laat de auto's eronderdoor gaan.

4 Tenslotte

Het Vlekkenplan bevat vanuit het oogpunt van sociale veiligheid al heel wat positieve punten. We signaleren echter ook een aantal risico's, waarvoor we hierboven aanbevelingen ter verbetering hebben gegeven. De belangrijkste aandachtspunten zijn op dit moment:

- lange zichtlijnen;
- gesloten bouwblokken;
- alleen parkeren voor bewoners binnen bouwblokken;
- levendige wanden (in de plint en op hogere verdiepingen);
- distributie bij voorkeur in pandig, distributiezones die toch in de open lucht moeten zoveel mogelijk buiten de publieke routes;
- sociale controle op buitenruimten scholenvlek;
- geen ongelijkvloerse kruising van langzaam en snel verkeer op de rotonde.

Het volgende toetsmoment voor sociale veiligheid zal zijn bij het concept beeldkwaliteitsplan.