



# **Sociale veiligheidstoets schetsontwerp De Clomp Zeist**

Carolien van den Handel

## **Sociale veiligheidstoets schetsontwerp De Clomp Zeist**

Amsterdam, 2 juli 2009

Carolien van den Handel

Met medewerking van:  
Tobias Woldendorp

# Inhoudsopgave

	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
	<b>1 Risicoanalyse sociale veiligheid</b>	<b>4</b>
1.1	Sterke punten	4
1.2	Risico- en aandachtspunten	4
	<b>2 Advies sociale veiligheid</b>	<b>8</b>
2.1	Behoud sterke kanten	8
2.2	Aanbeveling voor maatregelen in huidig ontwerp	8
2.3	Algemene aanbevelingen	11
2.4	Oplossingen door ontwerpalternatieven	12
	<b>Bijlagen</b>	
Bijlage 1	Visualisatie risicopunten sociale veiligheid	15
Bijlage 2	Visualisatie functioneel scenario (1)	16
Bijlage 3	Visualisatie ontspannen scenario (2)	17

# Inleiding

Wijkwinkelcentrum De Clomp in Zeist gaat misschien op de schop. Een van de redenen daarvoor is dat de sociale veiligheid zwaar onder druk staat, en herhaalde maatregelen om dit te verbeteren te weinig positieve resultaten hebben opgeleverd. Er bestaat bovendien behoefte bij ondernemers en gebruikers/bezoekers om de verouderde (onoverzichtelijke) structuur te verbeteren.

De gemeente Zeist heeft, bij monde van mevrouw Van den Berg (van het projectmanagement bureau van de gemeente), aan DSP-groep verzocht een sociale veiligheidstoets uit te voeren op het stedenbouwkundig schetsontwerp dat inmiddels is gerealiseerd.

In deze rapportage geven wij onze reactie op het schetsontwerp en formuleren een advies voor verdere planontwikkeling vanuit het oogpunt van sociale veiligheid.

Voor risicoanalyse en advies zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Een schouw van De Clomp en directe omgeving.
- Gesprekken (face-to-face) met gemeente, projectontwikkelaar, politie en wijkteam.
- Gesprek (per mail) met een vertegenwoordiger van de winkeliers.
- Documentanalyse (waaronder eerder onderzoek en advies van DSP-groep (2000), Raadsvoorstel september 2001, Collegevoorstel maart 2009, reacties van Adviescommissies en andere betrokkenen (2009) en bestudering schetsontwerp Rialto Zeist).

In hoofdstuk 1 vatten we de risicoanalyse samen, in hoofdstuk 2 formuleren wij ons advies. In de bijlagen zijn de visualisaties opgenomen, behorend bij risicoanalyse en advies.

# 1 Risicoanalyse sociale veiligheid

## 1.1 Sterke punten

Het schetsontwerp biedt in eerste opzicht een heldere overzichtelijke structuur. Dat is een flinke verbetering ten opzichte van de grillige vormgeving waardoor het wijkcentrum nu gekenmerkt wordt. De huidige situatie biedt daarbij veel mogelijkheden voor ongewenst gedrag, die in het nieuwe ontwerp ontbreken (bijvoorbeeld de gemetselde muurtjes aan de zijde van de Grift, bij de Kaasboer, die sterke aantrekkingskracht uitoefenen op hangjongeren). Het realiseren van een ontsluitingspunt aan de Griftlaan verbetert de toegankelijkheid van het centrum, en ontlast de omgeving van veel verkeer. Binnen het centrum oogt de toegankelijkheid van alle functies goed. Aantrekkelijk is de opzet om de Grift in het wijkwinkelcentrum te betrekken door het centrum naar de Grift te 'openen'. Gunstig is ook dat woningen in het plangebied zijn opgenomen, wat de levendigheid zal vergroten en de mogelijkheden voor informele sociale controle doen toenemen. Door het creëren van gesloten bouwblokken, tenslotte, wordt vermeden dat 'achterkanten' ontstaan die al gauw een negatieve uitstraling hebben, waar pallets, afvalcontainers etc. zich ophopen en waar doorgaans weinig zicht op is, laat staan dat het een aantrekkelijke plek oplevert. Gemeente Zeist kiest er voor het bestaande groen te behouden en waar mogelijk uit te breiden. De bomen op de hoofdstructuur door het centrum heen, voegen extra groen toe, wat toe te juichen is.

## 1.2 Risico- en aandachtspunten

Nader inzoomen op het schetsontwerp levert echter, vanuit oogpunt van sociale veiligheid, ook een aantal risicopunten op, die om een oplossing vragen. Onderstaand worden de risicopunten samengevat. De beschrijving hiervan is gestructureerd volgens de basiscriteria van sociale veiligheid:

- zichtbaarheid
- toegankelijkheid/vluchtwegen
- eenduidigheid
- attractiviteit<sup>1</sup>

Omdat het verkeer een belangrijk element in het ontwerp vormt, hebben we het aspect verkeersveiligheid toegevoegd, daar waar het de sociale veiligheid raakt.

De risicoanalyse is ook gevisualiseerd. Een foto van de visualisatie is in de bijlage opgenomen.

Voor we inzoomen op de veiligheid eerst enkele algemene reacties op het schetsontwerp. Allereerst valt op dat, vanuit oogpunt van sociale veiligheid, twee belangrijke knelpunten van de huidige situatie eigenlijk niet zijn opgelost: het probleem met de hangjongeren aan de noordzijde van het plange-

Noot 1 Voor meer informatie over sociaal veilig ontwerpen verwijzen we naar het 'Handboek Veilig Ontwerp en Beheer', Sociale veiligheid in buitenruimten, gebouwen en woningen, 2008, Ita Luten (red.).

bied bij de brug naar Nijenheim en de vele vluchtwegen die het gebied slecht beheersbaar maken. In het gesprek met de politie werd dit als zeer zorgelijk aangemerkt. De politie heeft aangegeven graag bij de verdere planontwikkeling te worden betrokken, ten gunste van een ontwerp waarin deze problemen worden ondervangen en waarin de politie haar handhaven-de taak goed kan uitvoeren.

Ten tweede valt op dat, hoewel beoogd wordt de auto 'te gast' te laten zijn, deze feitelijk centraal in het ontwerp staat. De boulevard heeft een zodanige maat gekregen, dat het plangebied in drie (of vier, inclusief voorzieningen aan de overzijde van de Koppeldijk) delen uiteen valt. Terwijl menging van functies wordt beoogd, ontstaat het risico op scheiding van bouwblokken. Menging van wonen en winkelen wordt inderdaad gerealiseerd in het ontwerp, maar menging van winkelen en overige voorzieningen niet. Door de scheiding van functies blijft het winkelgebied in de avonduren en de weekenden relatief stil. Toevoeging van wonen zal slechts beperkt bijdragen aan meer levendigheid op deze momenten, omdat verwacht kan worden dat een deel van de bewoners per auto het gebied in en uit zal gaan. Hun route loopt verder inpandig van woning naar parkeergarage en vice versa.

Reacties vanuit de basiscriteria voor sociale veiligheid:

### **Zichtbaarheid en (in)formeel toezicht/sociale controle**

- De huidige hangplek van de jongeren bevindt zich op en bij de brug en de muurtjes bij het noordelijke toegangspunt naar het wijkcentrum (bij de Kaasboer). Dit is een logische plek voor de jongeren uit de noordelijk gelegen woonwijk, en zal in het nieuwe ontwerp niet vanzelf verlaten worden. Zeker niet als deze plek extra ruimte en bijvoorbeeld bankjes biedt. Er is in het ontwerp weinig zicht op deze plek, waardoor de sociale controle minimaal zal zijn. Na sluitingstijd van de winkels zal het stil zijn op straat en de enkele woningen die zicht hebben op het 'balkon' (de geschetste verblijfsruimte aan de Griff), kunnen dit onvoldoende ondervangen. Bewoners zullen met dit uitzicht bovendien niet zo blij zijn, wat de neiging kan oproepen gordijnen te sluiten.
- Op het 'balkon' is ook de verblijfsplek voor winkelend publiek gedacht. Op een dergelijke plek wil men graag 'zien en gezien worden'. Het is jammer dat dit ontmoetingspunt niet meer het centrum ingetrokken is, ter hoogte van het plein bijvoorbeeld. Zeker in verband met de hangjongeren, is goed zicht op de ontmoetingsruimte ook een voorwaarde voor plezierig en veilig verblijf.
- De twee blinde gevelwanden langs de expeditieroute, aan de noordzijde van het plangebied (de zijde van de Griff), bieden een uitstekende plek om ongewenste zaken af te handelen en ongezien strafbare feiten te plegen. Vanuit de boven gelegen woningen kijkt men over deze route heen; zicht is er dus niet op, of slechts in beperkte mate. Dit brengt, gezien het gegeven van een bestaande overlastgevende en deels criminele groep jongeren, flinke risico's op onveiligheid met zich mee: risico's op overvallen op de expeditie-ingangen, risico op bedreiging en beroving van winkelpersoneel dat via deze ontsluitingspunten de winkels verlaat, risico's op dealen en andere ongewenste transacties, risico op graffiti, etc. Voor de politie is de situatie moeilijk te handhaven, omdat daders alle kanten uit kunnen vluchten. Voor voetgangers zal dit een 'no go route' worden, maar ook als fietser zal je hier niet veilig voelen.

- Onduidelijk is of de gevelwand aan de oostzijde van het plangebied (de zijde van de Griftlaan) vergelijkbaar is met die aan de noordzijde. Als dat het geval is gelden hiervoor dezelfde opmerkingen als in het vorige punt gemaakt. Vooral voor voetgangers die direct langs de gevel lopen kunnen onveiligheidsgevoelens of feitelijke onveiligheid optreden, omdat zicht vanuit woningen op het voetpad nagenoeg ontbreekt. Ook ontbreekt zicht op de parkeerplaatsen die hier gedacht zijn (de woningen kijken daar overheen en daders van autocriminaliteit kunnen gemakkelijk vluchten).
- Hoewel het schetsontwerp in de basis een overzichtelijke structuur heeft, ontstaat op de boulevard door het grote aantal parkeerplekken, parkeerbewegingen en de voortdurende verkeersstroom een situatie die in de praktijk niet zo overzichtelijk zal zijn. Zichtlijnen naar winkels aan de andere straatzijde worden sterk onderbroken. De maatvoering is bovendien zo groot, dat betrokkenheid met de overliggende winkelwand gering zal zijn. Overstekende voetgangers zullen daarbij voortdurend op het verkeer moeten letten.

### **Toegankelijkheid/vluchtwegen**

- Eén van de knelpunten van de huidige structuur van het wijkcentrum is dat het aantal vluchtwegen zo groot is dat de handhaving voor de politie zeer moeilijk is (pakkans is klein). Dat probleem is niet opgelost. Er is een autoroute aan de noordzijde afgesloten, daarentegen is er een aan de oostzijde bijgekomen. Handhaving blijft dus een knelpunt. Door het aanleggen van de expeditieroute is de vluchtmogelijkheid voor auto's zelfs toegenomen.

### **Eenduidigheid/zonering privé-openbaar**

- Op de boulevard, het plein en het 'balkon' bestaat onduidelijkheid over de functie. Op de boulevard omdat rustig verpozen en verblijven op gespannen voet staan met de voortdurende verkeersbewegingen en het omvangrijke parkeren; op het plein omdat ook hier een mogelijke verblijfsfunctie doorkruist wordt door verkeer; en op het 'balkon' omdat routes de verblijfsruimte doorkruisen en een rustige verblijfsplek voor winkelend publiek zich moeilijk verdraagt met een hangplek van hangjongeren waarvan een zekere dreiging uit gaat (gezien huidige situatie). Plekken waar functies onduidelijk zijn, of zelfs conflicteren, roepen oriëntatieproblemen en/of irritatie en/of onveiligheidsgevoelens op.

### **Attractiviteit**

- In het ontwerp staat de boulevard centraal. Hoewel een levendig gebied beoogd wordt, zal dit sterk worden gedomineerd door rijdende en geparkeerde auto's. Dat doet afbreuk aan de mogelijkheid hier een rustig, overzichtelijk en vriendelijk verblijfsklimaat te creëren, waar het prettig winkelen is en ontmoetingen spontaan kunnen plaatsvinden. De relatie tussen de beide winkelwanden is zeer gering, door de grote afstand en de geparkeerde auto's. Voor een aantrekkelijk centrum zou prioriteit aan langzaam verkeer meer voor de hand liggen.

- Het plein zal de functie van ontmoetingspunt nauwelijks kunnen vervullen, omdat ook hier voortdurend auto's zullen rijden. Het plein ontbeert aantrekkingskracht omdat er niets gebeurt. Het zou een markant punt in het wijkcentrum kunnen zijn met een verbindende functie. De forse maatvoering betekent een risico op het ontstaan van onduidelijke 'leegte', vooral aan de noordzijde, wat geen prettig gevoel oproept. De knik in de gevel van het zuidelijke blok leent zich bij uitstek voor bijvoorbeeld een terras, maar dat is de schaduwzijde en daarom minder aantrekkelijk. Bovendien kijkt men daar alleen naar langsrijdend verkeer.
- De excentrische situering van het 'balkon' maakt de plek minder aantrekkelijk voor ontmoeting en verpozing. Alleen het plaatsen van bankjes zal niet voldoende zijn om de plek aantrekkelijk te maken. Men zit er niet beschut en loopt het risico in botsing te komen met doorstekend verkeer (en gestoord te worden door het lawaai van brommertjes/scootertjes en rondhangende jongeren).
- Zoals al eerder is aangegeven is de kans dat publiek hier naar toe trekt klein, zolang hangjongeren in dit gebied de dienst uitmaken. Er is dan een mooie verblijfsplek ontworpen, die niet gebruikt wordt (waarvoor het bedoeld is).

### **Verkeersveiligheid**

- Op de boulevard maken auto's en (brom)fietsers gebruik van dezelfde weg. Door in- en uitvoegend parkeren ontstaat een veiligheidsrisico voor langsrijdende fietsers.
- Ter hoogte van de ingang van de parkeergarage kruist het expeditieverkeer, precies op het hoekpunt waar het overzicht beperkt is, in- en uitrijdende personenauto's. Dit vormt een risico, zeker omdat hier ook kruisend (brom)fietsverkeer is.
- Ter hoogte van het 'balkon' kruisen het expeditieverkeer en de (brom)fietsers een verblijfsgebied; dit brengt veiligheidsrisico's met zich mee.
- Op dit moment is het onderscheid tussen voet- en (brom)fietspaden op sommige plekken erg onduidelijk. Het noordoostelijke deel tussen de tunnel onder de Griftlaan en het parkeergebied is hier een voorbeeld van. Dit brengt risico's voor de veiligheid met zich mee.
- Het is overigens aan te raden de fietspaden verboden voor bromfietzers/scooters te maken.
- Op de boulevard is het door de vele verkeersbewegingen en het omvangrijke parkeren voor voetgangers niet veilig oversteken. Zij moeten zich (met wandelwagen, rollator, etc.) door de visgraatsgewijs geparkeerde auto's heen wurmen, wat irritatie, problemen en dus onveilige situaties kan oproepen. Dit vraagt om zorgvuldige aandacht bij verdere invulling en inrichting van de openbare ruimte.



## 2 Advies sociale veiligheid

Adviezen die DSP-groep geeft op het terrein van sociaal veilig ontwerpen kunnen nooit een algehele uitsluiting van risico's inhouden. Het opvolgen van de DSP-groep adviezen zal echter wel leiden tot beperking van risico's. Veelal wordt door ons een mix van maatregelen geadviseerd, en is toepassing van de volledige mix van maatregelen geboden om het maximaal mogelijke in de risicobeperking te behalen. In de regel kan niet worden aangegeven welke maatregel welk aandeel in de risicobeperking levert.

In onderstaand advies benoemen we eerst de sterke kanten van het ontwerp, die zeker behouden moeten worden. Vervolgens geven we onze aanbevelingen en aandachtspunten voor maatregelen ten gunste van de sociale veiligheid, uitgaande van het huidige schetsontwerp. In de derde paragraaf leggen we twee ontwerpalternatieven voor, waarmee de sociale veiligheid kan verbeteren door het ontwerp aan te passen, zodat minder extra maatregelen hoeven te worden getroffen.

### 2.1 Behoud sterke kanten

De heldere overzichtelijk basisstructuur is een van de sterke kanten van het nieuwe schetsontwerp en we adviseren om die kwaliteit goed vast te houden bij verdere uitwerking en inrichting. Dat vormt een flinke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Het open karakter van het ontwerp nodigt bezoekers uit. De nieuwe ontsluiting aan de Griftlaan draagt bij aan de toegankelijkheid van het wijkcentrum en ontlast de omgeving van veel verkeer. De toevoeging van woningen in het centrum vergroot in principe het aantal aanwezigen en daarmee de mogelijkheden voor sociale controle. De mate waarin dat werkzaam zal zijn is afhankelijk van het aantal woningen, de lokalisering en de ontsluiting daarvan. Door het toepassen van gesloten bouwblokken kunnen 'achterkanten' zo veel mogelijk vermeden worden voorkomt het ontstaan van achterkanten, en daarmee het ontstaan van ophoping van afval, containers, emballage, etc. wat zelden aantrekkelijk oogt en vaak bron van overlast en vervuiling vormt. Belangrijk is daarbij, dat er zo veel mogelijk openheid vanuit de bebouwing naar buiten wordt gecreëerd, zodat goed zicht op de openbare ruimte mogelijk is. Tot slot is het een verrijking van het leefklimaat, dat het groen zich niet meer alleen rondom zal bevinden, maar ook binnen het centrum getrokken wordt.

### 2.2 Aanbeveling voor maatregelen in huidig ontwerp

Uitgaande van het ontwerp zoals het er nu ligt, leggen we onderstaand onze aanbevelingen voor maatregelen voor, ten gunste van een sociaal veilig klimaat. Omdat het op dit moment om een schetsmodel gaat, zijn veel planonderdelen nog te weinig uitgewerkt om daarop een gericht advies te geven. Een deel van onderstaande aanbevelingen betreft dan ook aandachtspunten voor verdere uitwerking.

## Zichtbaarheid en (in)formeel toezicht/sociale controle

- Wees aanvankelijk terughoudend met de inzet van cameratoezicht en tracht oplossingen voor sociale veiligheid primair in ontwerp en inrichting te vinden. Het doel zou moeten zijn om zo min mogelijk camera's te hoeven plaatsen. Indien camera's toch worden geplaatst, dient vooraf goed te worden vastgesteld wat het doel is dat bereikt moet worden, hoe de beelden worden afgelezen, en hoe (lang) deze bewaard worden.
- Een cameraplan dient in samenhang met een verlichtingsplan en een groenplan te worden opgesteld (voor effectief cameratoezicht is goede verlichting noodzakelijk en moet voorkomen worden dat zichtlijnen worden belemmerd).
- Zorg, ten behoeve van goed zichtlijnen, voor min of meer rechte rooilijnen (voorkom nissen) en zorg dat ook entrees van woningen, winkels en voorzieningen niet (te veel) in de gevel terugliggen.
- Zorg dat er vanuit de woningen zicht is op de binnenterreinen op de dekken boven de winkels.
- De parkeergarage moet goed overzichtelijk en goed gelijkmatig verlicht zijn. Realiseer zo mogelijk daglichttoetreding.
- De entrees van voorzieningen die 's avonds open zijn dienen zo veel mogelijk in zicht van woningen te liggen.
- Vermijd blinde gevels en afgeplakte winkelruiten.
- Voer beleid waarin winkels transparante rolluiken gebruiken.
- Realiseer je dat een droogloop/arcades voor winkels ook een droogloop voor hangjongeren betekent. Doe dit dus alleen op plekken waar steeds goed zicht op is (lastig vanuit de bovenliggende woningen). Zorg in elk geval voor goed aanlichten.
- Horecapunt(en) voor winkelend publiek dienen gelokaliseerd te worden op plekken waarop goed zicht is. Zij moeten na winkelsluitingstijd gesloten worden.
- We adviseren de smalle doorgang rond de moskee te vermijden, dan wel af te sluiten.
- Kies (vooral op de boulevard) voor een boomtype dat zicht vanuit bovenliggende woningen op de openbare ruimte zo min mogelijk belemmert. Let er bovendien op dat boomkruinen openbare verlichting niet afvangen en zichtlijnen van camera's niet belemmeren.
- Zorg voor gelijkmatige verlichting, en wellicht bijzondere verlichting op 'balkon' en plein. Plekken met goede verlichting zijn voor hangjongeren, drugsgebruikers, dealers en alcoholisten meestal minder aantrekkelijk.
- Zorg voor goede verlichting in de tunnels.
- Maak transparant groen (bomen in gras) langs de Grift en langs de parallelweg langs de Griftlaan, en zorg voor goed groenbeheer (regelmatig snoeien, ook bij de scholen, want daar zijn veel nissen en hoeken).
- Zorg voor goed zicht op pinautomaat en plaats deze niet in een nis.
- Indien er een openbare telefooncel geplaatst wordt; zorg dat deze open is, goed in het zicht van woningen en op een druk punt is geplaatst.
- Bundel routes voor voetgangers en fietsers aan noord- en oostzijde van het plangebied, maar houdt ze wel gescheiden.
- Onduidelijk is op dit moment of er overdag én 's avonds voldoende zicht is op de entrees van de bergingen van de woningen. Zo niet, dan bestaat er een risico op inbraak. Situeer ze in dat geval beter in zicht.
- Situeer entrees van voorzieningen zo veel mogelijk in zicht van woningen en/of passanten.

## **Toegankelijkheid/bereikbaarheid/vluchtwegen**

- Gezien de veiligheidsrisico's die de expeditiestraat in het huidige ontwerp met zich mee brengt, zou naar een oplossing moeten worden gezocht waarbij deze aan alle zijden ontoegankelijk wordt gemaakt. Hiervoor zou een wal/wand aan de buitenzijde moeten worden geplaatst, zodat de distributiewagens in een sluis rijden, die bij in- en uitrit afgesloten kan worden (door het tussenliggende 'balkon' zou de sluis overigens uit twee delen bestaan). Deze oplossing is verre van ideaal; daarom verwijzen we liever naar de suggesties uit de beide alternatieve scenario's die in paragraaf 2.4 zijn beschreven.
- De parkeergarage dient uitsluitend voor pas- of sleutelhouders toegankelijk te zijn. Dit geldt voor de inrit, en ook voor de stijgpunten bij de woningentrees. De inrit van de parkeergarage is bij voorkeur aan de hoge zijde (maaiveldniveau) afgesloten. Er dienen vluchtwegen voor gebruikers te zijn als zij zich onveilig of in het nauw gedreven voelen. Overigens zou een inrit dicht bij het ontsluitingspunt aan de Griftlaan (verkeersveiligheid) en in zicht van woningen (sociale veiligheid) de voorkeur verdienen.
- Zorg dat de binnenterreinen op de woondekken boven de winkels niet toegankelijk zijn voor onbevoegden. Denk bijtijds na waar postkasten geplaatst worden (bij de centrale entree of bij de woningentrees); dit heeft logistieke en veiligheidsconsequenties (kan de postbode (tegenwoordig is dat er meer dan één) de centrale entree in?).
- Als de vijver aan de Grift (noordzijde plangebied) wordt gerealiseerd, dient deze kindveilig te zijn (met onderwatertalud en plasberm).
- Er dient een toets op het ontwerp uitgevoerd te worden door de hulpdiensten; primair de brandweer (als de bereikbaarheid voor de brandweer goed is, is dat doorgaans voor de andere hulpdiensten ook het geval).
- Betrek Stichting Gehandicaptenoverleg (of overeenkomstige organisatie) bij de planontwikkeling om te adviseren over toegankelijkheid voor minder validen (denk aan rollators, scootmobielen, etc.).

## **Eenduidigheid/zonering privé-openbaar**

- In het gesprek met de politie kwam als alternatieve plek voor de hangjongeren een locatie aan de zuidkant van het plangebied naar voren, nabij de sporthal en de sociaal-culturele voorzieningen. De jongeren zijn dan weg van de expeditieroute, beter in zicht, en voor de politie is een dergelijke plek beter surveilleerbaar. Om jongeren hierheen te trekken zou op deze zuidelijke locatie een fastfoodvoorziening kunnen komen. Dit zou ook als groot voordeel hebben dat het 'balkon' daadwerkelijk ontmoetingsruimte voor winkelend publiek kan zijn.
- Op de jongerenplek dienen, naar de mening van de politie, zeker camera's geplaatst te worden. De hangplek zou bij voorkeur in samenspraak met de jongeren zelf vormgegeven moeten worden.
- Belangrijk is dat openbaar en privaat gebied duidelijk van elkaar gescheiden zijn. Dat is in het huidige schetsontwerp (nog) niet goed af te lezen, maar vraagt bij uitwerking om aandacht. De ruimte die nu om de moskee is ontworpen, dient bijvoorbeeld voorkomen te worden.
- De woondekken hebben geen duidelijke functie. De projectontwikkelaar heeft 'groen' voor ogen. Het valt te overwegen de woondekken in eigen beheer van bewoners te geven. Zorg er ook voor dat er vanuit de woningen zicht op de buitenruimte is. Om te voorkomen dat mensen vanwege inijk ramen blinderen is het aan te bevelen een looproute direct langs de

- gevels te vermijden.
- Maak ook duidelijk wat de status van de woondekken is; voorkom dat dit niemandsland is. Duidelijk moet zijn wie verantwoordelijk is voor beheer en onderhoud, om verloedering te voorkomen. Ook regels over wat wel en niet toegestaan is, moeten voor iedereen helder zijn. Als ongunstige referentie kunnen de woondekken in de Amsterdamse Poort in Amsterdam Zuid Oost dienen. Omdat de dekken 'van niemand waren', was sprake van erosievandalisme en werd regelmatig grof vuil gestort, dat er weken lang bleef liggen.

### **Aantrekkelijkheid**

- We adviseren het plein en het 'balkon' een duidelijker verblijfsbestemming te geven met voorzieningen die publiek aantrekken. Liever nog adviseren we om de verblijfsplek verder het plangebied in te trekken, mogelijk ten koste van een deel van de ruimte die nu in beslag wordt genomen door auto's (zie suggesties uit het 'ontspannen scenario' in paragraaf 2.4). De verkeerscirculatie zou dan zodanig kunnen worden gereguleerd dat aan de noordzijde (zonzijde) van het plein ruimte voor terrassen ontstaat.
- Het is aan te bevelen nu reeds voldoende voorzieningen voor fietsparkeeren mee te ontwerpen; op plaatsen waar zij in zicht staan. Als daar niet in is voorzien zullen fietsen overal (tegen aan) geplaatst worden. Dat biedt een rommelige en onplezierige aanblik en kan looproutes blokkeren. Dat roept irritatie op. Zorg ook dat er aanbindmogelijkheden voor de fietsen zijn.
- We adviseren om in dit stadium in het ontwerp al rekening te houden met opslag en ophalen van vuil. Dit geldt zowel voor winkels en voorzieningen als voor woningen. Afvalopslag dient inpandig/uit zicht plaats te vinden. Het aanbieden van afval dient ook zodanig te zijn gereguleerd, dat het geen aanleiding tot baldadigheid en zwerfvuil geeft. (Containers zijn gewilde elementen voor brandstichting en dienen goed als opstapje bij inbraak.)
- Pas attractief, duurzaam en goed te onderhouden straatmeubilair toe.

### **Verkeersveiligheid**

- Maak fietsroutes ontoegankelijk voor bromfietsen/scooters en leg fietsen voetpaden naast elkaar (doch wel gescheiden) om het langzaam verkeer zoveel mogelijk te bundelen, ten gunste van sociale controle. In de noordoostpunt dient de routestructuur overzichtelijker te worden gemaakt.
- Breng op de boulevard verkeersremmers aan.
- Ontwerp oplossingen voor het kruisende verkeer op de eerder aangegeven plekken.

## **2.3 Algemene aanbevelingen**

- Activeer winkeliers om het KVO op te pakken.
- Breng de nieuwbouwwoningen op PKVW-niveau.
- Ontwikkel een 'hangplek' voor de jongeren (zuidpunt) door hen hier actief in te betrekken (samen met hen ontwerpen).

- Betrek de politie bij verdere planontwikkeling; goede mogelijkheden voor handhaving zijn in dit centrum van groot belang.
- Voer bij de verdere planontwikkeling ook op Voorlopig- en Definitief ontwerp een sociale veiligheidstoets uit.

## 2.4 Oplossingen door ontwerpalternatieven

In het schetsplan zitten enkele risicopunten vanuit oogpunt van sociale veiligheid. Een deel van de huidige problematiek is in het ontwerp niet opgelost (hangjongerenplek en vluchtwegen). Om de sociale veiligheid te vergroten moeten daarom nogal wat maatregelen worden ingezet, terwijl het doel van de herontwikkeling juist is om vergroting van de veiligheid met zo min mogelijk maatregelen te bereiken. We leggen daarom ook twee alternatieve scenario's (denkrichtingen) voor waarin de sociale veiligheid meer structureel wordt opgelost door aanpassingen in het ontwerp:

- Een functioneel scenario waarin de dominantie van de auto en van functioneel winkelen verder is doorgevoerd.
- Een ontspannen scenario waarin meer ruimte ontstaat voor plezierig wonen en een aantrekkelijk verblijfsklimaat in het centrum.

De beide scenario's zijn op losse schetsjes bij dit rapport gevoegd.

### Functioneel scenario (1)

Hef de doorgang aan de noordzijde van het plangebied op en trek de twee noordelijke blokken (aan de zijde van de Grift) samen. Hiermee wordt hangen van jongeren op een voor de politie moeilijk te handhaven gebied ontmoedigd. Het wijkwinkelcentrum keert zich dan van de Grift af, maar de sociale veiligheid wordt aanmerkelijk vergroot. Een alternatief voor de jongeren moet gezocht worden aan de zuidzijde van het plangebied. Om dit te concretiseren wordt in de zuidpunt een fastfoodvoorziening gevestigd, nabij de sociaal culturele voorzieningen.

Winkelend publiek uit Nijenheim en de Vogelwijk moet iets omlopen, maar een dergelijke situatie is voor de politie beter te handhaven. Er ontstaat bovendien een betere basis voor een meer centraal gelegen plein met verblijfskwaliteiten.

Expeditieverkeer kan worden gereguleerd door via een doorsteek door het westelijke en oostelijke bouwblok een (afsluitbare) loop te maken (zie schets in bijlage 2).

Langs de blinde buitengevels kan een groentalud oplopen, zodat wandelaars en fietsers niet direct langs de gevels hoeven, maar door de (transparante!) groenstrook tussen gevelwand en Grift steken. We raden in dit geval aan om deze route niet te verlichten. De sociale controle is gering en schijnveiligheid moet vermeden worden. Er zijn alternatieve routes ten noorden van de Grift en door het wijkwinkelcentrum heen.

### Ontspannen scenario (2)

Maak aan de buitenzijde van de bouwblokken grondgebonden (en eventueel gestapelde) woningen, zodat er meer zicht op de openbare ruimte is. Laat aan de noordzijde van het plangebied (Griftzijde) het 'balkon' vervallen en maak hier een doorsteek van woonwijk naar winkelcentrum met een beperkt profiel. De beide noordelijke blokken kunnen daar iets verder naar elkaar toe

buigen, waardoor een 'normale' straatwand ontstaat.

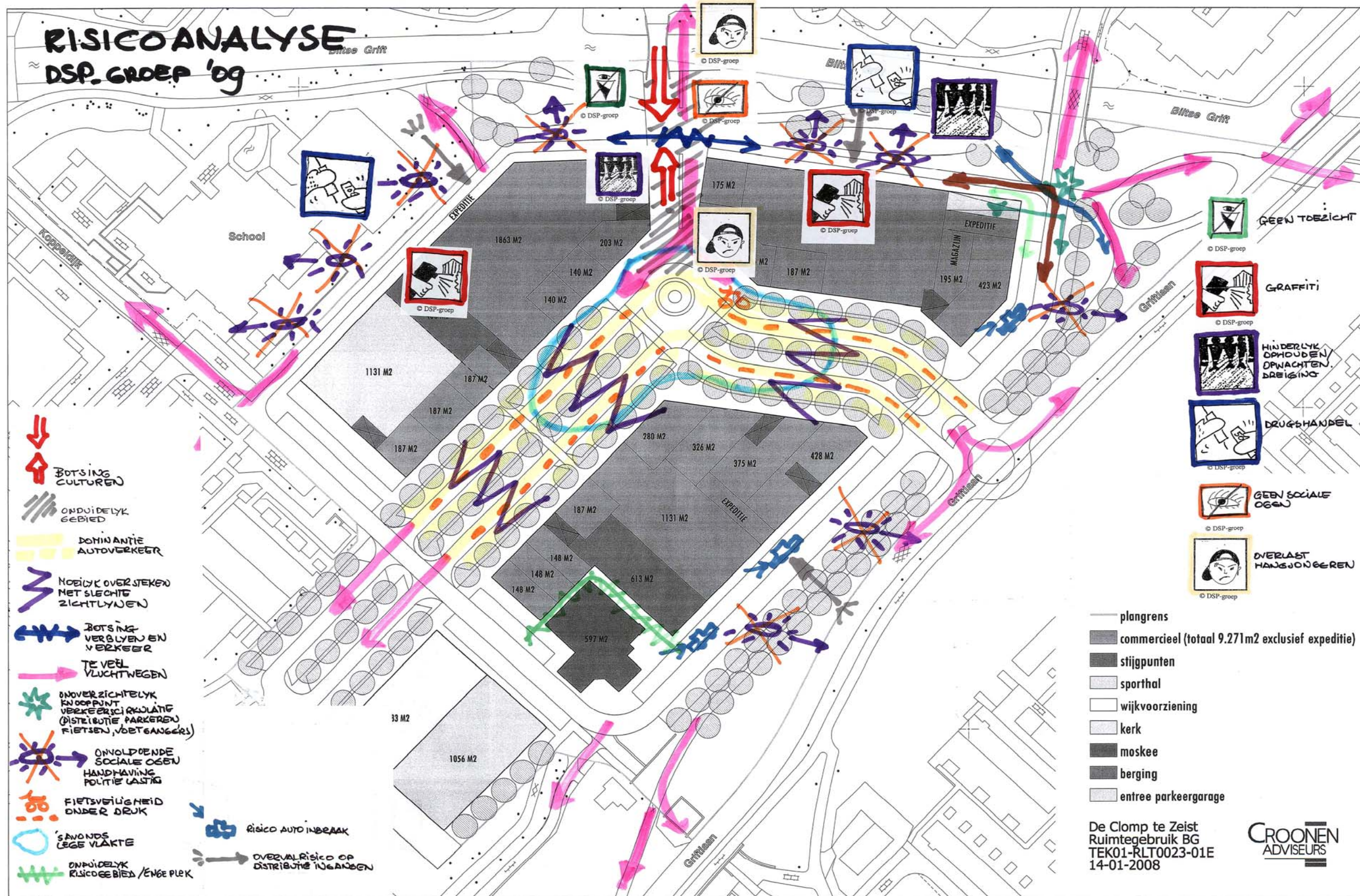
De expeditiestraat kan dan 'in pandig' tussen de woningen en de winkels lopen (zie schets in Bijlage 3). Als de insteek voor de expeditie voor het oostblok (zijde Griftlaan) zo dicht mogelijk bij het ontsluitingspunt aan de Griftlaan wordt gelegd en voor het westblok zo dicht mogelijk bij de Koppeldijk, wordt circulerend expeditieverkeer zo veel mogelijk beperkt.

In dit scenario stellen we verder voor een parkeergarage onder het zuidelijke bouwblok te realiseren en van de verkeersstroom over de boulevard eenrichtingverkeer te maken. Beperk daarbij het parkeren tot één of twee stroken langs de verkeersroute. Hierdoor ontstaat meer ruimte om op de boulevard daadwerkelijk een aantrekkelijk verblijfsklimaat te creëren, waar het voor 'flanerend' publiek goed en ontspannen toeven is. De rijbaan kan excentrisch worden gelegd, om aan de noordelijke zijde (de zonzijde) extra verblijfsruimte te creëren. Dan ontstaat ook werkelijk ruimte voor een plein in de noordpunt. Een bescheidener maatvoering voor de boulevard heeft ook 's avonds voordelen, omdat de dan grotendeels verlaten parkeervakken een minder grote leegte doen ontstaan.

Als aan noord- en oostwand woningen op maaiveldniveau aanwezig zijn is er veel meer sociale controle op voet- en fietspaden die (gebundeld maar wel gescheiden) tussen woningen en Grift/Griftlaan lopen.

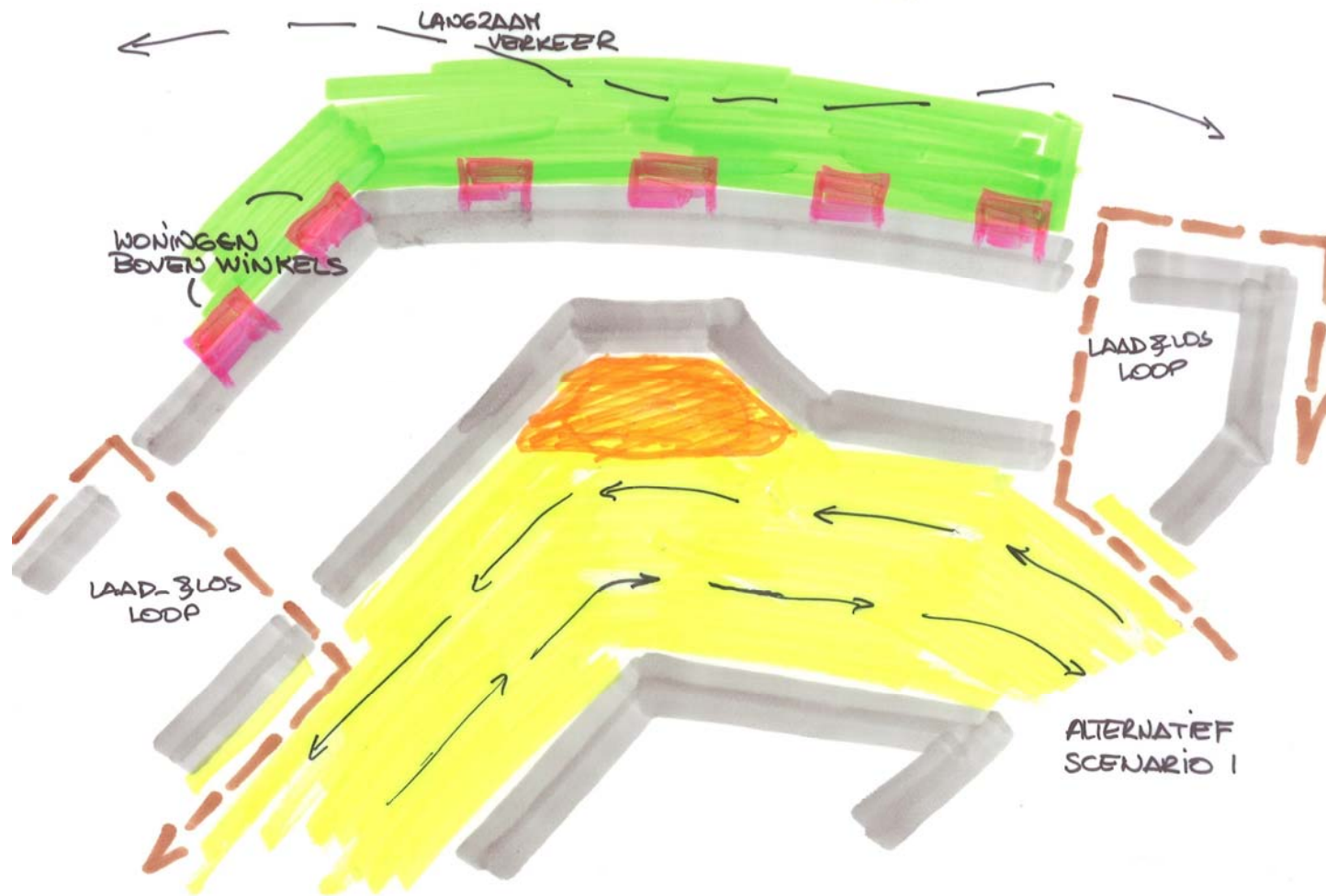
## Bijlagen

Bijlage 1 Visualisatie risicopunten sociale veiligheid





## Bijlage 2 Visualisatie functioneel scenario (1)



### Bijlage 3 Visualisatie ontspannen scenario (2)

