



# **Advies sociale veiligheid Kanaalzone-Zuid**

Apeldoorn

Kyra Kuitert

# **Advies sociale veiligheid Kanaalzone-Zuid**

Apeldoorn

Amsterdam, 7 januari 2008

Kyra Kuitert

Met medewerking van:  
Tobias Woldendorp  
Aukje van Meeteren

# Inhoudsopgave

	<b>Aanleiding</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Situatie en plannen</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>CPTED ofwel sociaal veilig ontwerpen</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Sterke punten en risico's huidige situatie</b>	<b>7</b>
3.1	Sterke punten huidige situatie	7
3.2	Risico's huidige situatie	8
<b>4</b>	<b>Sterke punten en risico's stedenbouwkundig plan</b>	<b>10</b>
4.1	Sterke punten stedenbouwkundig plan	11
4.2	Risico's stedenbouwkundig plan	12

# Aanleiding

In september 2008 ondertekenden drie Apeldoornse woningcorporaties, de gemeente en de provincie een samenwerkingsovereenkomst. Dit vormde de start van het daadwerkelijke ontwerpproces voor de nieuwbouw binnen het gebied Kanaalzone-Zuid.

Op 16 december 2008 heeft Kyra Kuitert van DSP-groep een gesprek gehad met Marleen Bijker, projectleider van Kanaalzone-Zuid, en met de betrokken stedenbouwkundige, Henri Huiskamp. Er is een toelichting op het plan gegeven en de concrete vraag aan DSP-groep was om vóór 1 februari 2009 een veiligheidsadvies te schrijven dat kan dienen als input voor de ontwerpers. In maart '09 moet het VO Bouwplannen namelijk klaar zijn, en ook de ontwerpers van de openbare ruimte zijn hard aan het werk.

Nicole Smits, de voorgangster van Kyra Kuitert, had al een dossiermap over de gehele Kanaalzone. Op 16 december zijn nog een aantal nieuwe documenten overhandigd. Onder andere zijn bestudeerd:

- *Kanaalzone Apeldoorn, Plan in hoofdlijnen*, VHP stedenbouwkundigen + architecten + landschapsarchitecten (februari 2003)
- *Programma van Potentieel Realiseerbare Projecten*, gemeente Apeldoorn (februari 2005)
- *Structuurschets Kanaalzone Apeldoorn*, gemeente Apeldoorn (december 2005).
- *Uitvoeringsprogramma Kanaalzone 2007-2012*, gemeente Apeldoorn (juni 2007).
- *Schatkamer van Zuid, Ontwikkelingsplan pilot zuidelijke Kanaalzone*, Andries Geerse Stedenbouwkundige BV (juli 2008)
- *Bestemmingsplan Kanaalzone-Zuid – Kayersmolen*, gemeente Apeldoorn/Amer adviseurs BV (november 2008)

## *Leeswijzer*

Dit advies sociale veiligheid in Kanaalzone-Zuid is grotendeels gebaseerd op bovengenoemde documenten en informatie van de betrokkenen. In hoofdstuk 1 worden de situatie en de plannen in het kort beschreven. In hoofdstuk 2 wordt uitleg gegeven over het begrip CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design), wat vooral tot doel heeft om duidelijk te maken met welke 'bril' naar de plannen is gekeken.

De voornaamste bevindingen met betrekking tot sterke punten en risico's staan in de hoofdstukken 3 (huidige situatie) en 4 (stedenbouwkundig plan). In hoofdstuk 4 staan tevens per onderwerp een of meerdere aanbevelingen.

# 1 Situatie en plannen

Kanaalzone-Zuid is onderdeel van de hele Kanaalzone, een ambitieus project waarbij een voormalige industriële zone langs het Apeldoorns Kanaal wordt getransformeerd tot een aantrekkelijk en gevarieerd vestigingsmilieu voor bewoners en bedrijven.

## Plangebied

In grote lijnen betreft Kanaalzone-Zuid een naar het zuiden smaller wordende strook tussen het Apeldoorns Kanaal in het oosten en de Kayersdijk in het westen. De Mezenweg is de noordgrens en de Savornin Lohmanstraat de zuidgrens. In dit plan wordt de zuidgrens getrokken bij Kayersmolen. In de structuurschets wordt het plangebied benoemd als de vlekken 2, 3A en 4.

Het ontwikkelingsplan is goedgekeurd; een maximale bouwhoogte tot 45 meter is toegestaan. Er is een subsidie van de provincie beschikbaar. Voorwaarden daarvoor zijn onder andere dat het project vóór 2012 klaar is en dat 40% van de huizen in de categorie sociale woningbouw valt.

Het totale programma voor Kanaalzone-Zuid omvat een kleine 350 nieuwe en 30 bestaande woningen, waarvan ruim de helft grondgebonden. Het aanbod richt zich op jonge gezinnen, senioren en 'pioniers' die de creatieve en industriële omgeving kunnen waarderen, of eventueel zelf aan de slag willen met (ver)bouwen.

Daarnaast is er ruimte voor 'creatieve' en geen overlast veroorzakende bedrijvigheid. Hiervoor is ruim 4.000 m<sup>2</sup> b.v.o. voorzien, waarvan de helft voor cultuur en sociaal-maatschappelijke functies en de andere helft voor kleinschalige, commerciële activiteiten.

Per saldo dienen er in het plangebied circa 640 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, waarvan 250 in 'het dorp' in het noordelijk deel van het plangebied (55% op eigen erf) en 390 op en rond Plein Zuid, waarvan bijna 65% in gebouwde parkeervoorzieningen.

## 2 CPTED ofwel sociaal veilig ontwerpen

*"Een goed ontwerp en effectief gebruik en beheer van de openbare ruimte kan leiden tot reductie van angst voor en het manifesteren van criminaliteit en tot verbetering van de kwaliteit van het bestaan."*

Hierboven staat de definitie van de Amerikaan Timothy Crow, een van de grondleggers van CPTED, Crime Prevention Through Environmental Design. In het Nederlands wordt CPTED over het algemeen vertaald als Sociaal Veilig Ontwerpen. Omdat nog (te) vaak omgevingen ontworpen worden die een zeer hoog beheerniveau nodig hebben, terwijl dat niet gerealiseerd kan worden waardoor dus het beoogde kwaliteitsniveau niet lang kan worden vastgehouden, is afstemming tussen ontwerp en beheer een belangrijk aandachtspunt. Elementen die in de ontwerpfase worden bedacht en die later intensieve handhaving (door politie of andere toezichhouders) nodig hebben, mogen ook alleen gerealiseerd worden wanneer die handhaving daadwerkelijk geleverd kan worden. In Nederland wordt in praktijk om die redenen bijna altijd de term Sociaal Veilig Ontwerp én Beheer gebruikt.

Of een situatie sociaal veilig is, kan door allerlei factoren worden bepaald. Binnen Sociaal Veilig Ontwerpen worden vier criteria gehanteerd. Deze vier criteria zijn leidraad voor de analyse en de aanbevelingen:

### *Zichtbaarheid (natuurlijk toezicht)*

- Gebruiker wil graag de ruimte overzien.
- Gebruiker wil graag gezien worden.
- Gebruiker wil het gevoel hebben dat 'hij niet helemaal alleen is'.
- Dader zal minder snel 'toeslaan' als hij zich gezien voelt.
- Natuurlijke surveillance (bijvoorbeeld door passanten).
- Menging van functies kan helpen om meer mensen te mobiliseren gedurende gehele dag (en nacht).

### *Toegankelijkheid (natuurlijke toegangscontrole)*

- Goede toegankelijkheid voor alle gebruikers.
- Niet, geheel of gedeeltelijk afsluiten van ruimtes.
- Natuurlijke of georganiseerde toegangscontrole.
- Goede bereikbaarheid voor politie en andere hulpdiensten.

### *Zonering/markering (territorialiteit)*

- Duidelijk wat van wie is (privé, semiopenbaar of openbaar).
- Duidelijkheid wat wel en niet voor welke doelgroep bedoeld is.
- Gebruikers moeten makkelijk hun weg kunnen vinden door duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden.

### *Attractiviteit (imago)*

- Vervuiling, verwaarlozing en vernieling zijn slecht voor het gevoel van veiligheid.
- Omwonenden en gebruikers voelen zich meer betrokken bij en verantwoordelijk voor een mooie, veilige, goedgebruikte plek.
- Het imago van een plek speelt een grote rol. Als er ooit 'iets' gebeurd is zal dat imago lang blijven hangen ondanks dat de harde statistieken misschien het tegendeel bewijzen.
- Ook verblijfsklimaat (windhinder en bezonning) bepalen attractiviteit voor gebruikers.

Elk project is uiteraard uniek maar in grote lijnen ziet de strategie die een CPTED-expert inzet er als volgt uit: de huidige situatie en de eventuele plannen wordt geanalyseerd middels gesprekken en deskresearch, en soms een (gezamenlijke) schouw. Daarna wordt de doelstelling met betrekking tot gedrag bepaald: wat wil je dat hier gebeurt en wat wil je dat hier niét gebeurt?

Vervolgens worden naar eventuele alternatieven gezocht. De voorgestelde aanbevelingen kunnen een drietal terreinen beslaan, namelijk organisatorisch, technisch (bouwtechnisch of elektrotechnisch) of natuurlijk (passief).

### 3 Sterke punten en risico's huidige situatie

Op het eerste gezicht lijkt de huidige Zuidelijke kanaalzone op dit moment, in de woorden van stedenbouwkundige Andries Geers, een industrieel 'wasteland' met leegstaande fabriekspanden van onder andere machinefabriek Van der Ploeg en KUFA (beiden grotendeels te behouden) en de in 2006 gesloopte panden van papierfabriek Koldewijn. Maar wie hier doorheen kijkt ziet de potentie voor hergebruik, waardoor een karakteristiek gebied kan ontstaan. In tegenstelling tot de Structuurschets uit 2005, wordt in de laatste plannen dan ook uitgegaan van hergebruik van een deel van het bestaand erfgoed in plaats van alles rücksichlos slopen en nieuwbouw met hoge flats.

#### 3.1 Sterke punten huidige situatie

De gevonden sterke punten zouden verankerd kunnen worden in het Voorlopige Ontwerp voor Kanaalzone-Zuid. En er kan in ieder geval inspiratie uit geput worden.

##### **Verkeer/logistiek/bereikbaarheid**

- Het hele plangebied ligt gunstig; centraal in de stad en op slechts een paar minuten fietsen van het CS.
- Elk kwartier rijden de stadsbussen 8 en 9 naar het station.
- De langsegelegen Kayersdijk is onderdeel van de hoofdwegenstructuur.
- Er loopt een doorgaande fietsroute door het gebied, langs de Lepelaarsweg en over de fietsbrug, naar achterliggende wijk De Maten.

##### **Cultuurhistorie**

- De aanwezigheid van bijzondere industriële architectuur biedt een extra kwaliteit aan het gebied.

##### **Openbare ruimte en groen**

- De eiken langs de Kayersdijk, de bosstrook ten noorden van Van der Ploeg, de beuken in de Aalscholverweg, de lindes bij de fietsbrug en de bomenrij bij villa Buiscaar zijn de moeite (van het behouden) waard.
- De aanwezigheid van bestaande, vrijliggende woningen in een groene omgeving dragen bij aan het aantrekkelijke karakter, met name van het noordelijk deel van het plangebied.
- Er grenst een aantal grondgebonden woningen direct aan de openbare ruimte. Dit is goed voor de sociale veiligheid want het zorgt voor sociale ogen (informeel toezicht).

##### **Recreatie**

- Het Apeldoorns Kanaal biedt volop kansen voor recreatieve routes. Het fiets- en voetpad langs het kanaal is onderdeel van een veel langer recreatief lint door de stad.



## **Veiligheid**

- Door de losse gebouwen is er vanuit verschillende plekken in het gebied doorzicht, bijvoorbeeld naar het Apeldoorns Kanaal of de Kayersdijk.
- De combinatie van wonen en werken zorgt voor beweging en aanwezigheid van mensen door de dag heen.

### **3.2 Risico's huidige situatie**

Er kwam ook een aantal risico's in de huidige situatie aan de orde die aangepakt (zouden kunnen) worden.

#### **Verkeer/logistiek/bereikbaarheid**

- De herinrichting van de Kayersdijk en de Kayersbeek vormt geen onderdeel van het ontwikkelingsplan. Dit kan in een later stadium overlast opleveren voor de vele nieuwe bewoners, gebruikers en bezoekers van het plangebied.
- Er vindt sluipverkeer plaats langs het Apeldoorns kanaal.

#### **Cultuurhistorie**

- De huidige verlaten fabrieksterreinen, met deels gesloopte panden, bieden geen aantrekkelijke aanblik, bovendien is onduidelijk wie hiervoor verantwoordelijk is. Ook de aanwezigheid van (bouw)hekken dragen niet bij aan de attractiviteit van het gebied.

#### **Openbare ruimte en groen**

- Er wordt, vooral in het noordelijk deel van het plangebied, geparkeerd op eigen erf, voor de eigen gevel. Dit beperkt de mogelijkheid tot sociaal toezicht.
- Gezien voorliggende grootse plannen is logischerwijze de afgelopen jaren weinig geïnvesteerd in het onderhoud van het groen en de openbare ruimte. Het geheel maakt daardoor een verwaarloosde indruk.

#### **Recreatie**

- De vraag is in hoeverre het aanwezige water (kanaal) een risico oplevert voor verdrinking (van kinderen).

#### **Veiligheid**

- De algemene situatie ziet er op dit moment niet aantrekkelijk uit; geheel of gedeeltelijk gesloopte panden dragen niet bij aan een goede sfeer in het gebied en kunnen ongewenste bezoekers of activiteiten aantrekken.
- Het verlichtingsniveau is niet overal goed geregeld.



Bestaande (deels verwaarloosde) industriegebouwen langs het Apeldoorns Kanaal

## 4 Sterke punten en risico's stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan voor Kanaalzone-Zuid borduurt voort op de huidige kenmerkende schaalsprong langs het kanaal; grote fabrieken versus vrijstaande huisjes. Het noordelijk deel (de Aalscholverweg en alles ten noorden daarvan) behoudt daarom een meer kleinschalige dorpsstructuur, terwijl het zuidelijk deel grootschaliger wordt.

Er komt een nieuwe langzaamverkeerroute door het gebied van noord naar zuid. Deze start in 'het dorp' bij Koldewijn, kruist de Lepelaarweg en de Aalscholverweg om te eindigen in het 'speelbos' bij Van der Ploeg. Vanaf daar loopt een fijnmazig netwerk van wandel- en fietsroutes dat de mogelijkheid biedt om naar Plein Zuid door te lopen of fietsen.

Daarnaast is er een doorgaande fiets- en wandelroute langs het kanaal, als onderdeel van een langer recreatief lint door de gemeente van in totaal acht kilometer lengte. Het spoorlijntje langs het kanaal ligt tussen deze route en het water en zal in de toekomst worden omgeven door heggen. De huidige fietsbrug is en blijft een belangrijke schakel tussen Apeldoorn-Zuid en de achterliggende wijk De Maten.

Het concept stedenbouwkundig plan heeft voor sociale veiligheid verschillende positieve kanten, maar daarnaast ook enkele risico's. Beiden worden hieronder toegelicht.



Maquette van de plannen

## 4.1 Sterke punten stedenbouwkundig plan

### Verkeer/logistiek/bereikbaarheid

- De Kayersdijk is onderdeel van de hoofdwegenstructuur (50 km).  
*Wij juichen een beperkt aantal aansluitingen toe: de bestaande aansluiting bij Aalscholverweg en een nieuwe, iets ten noorden van de Johan de Wittstraat, die toegang geeft tot Plein Zuid. Ook het PKVW (Politie Keurmerk Veilig Wonen) stelt officieel dat een wijk tot 500 woningen maximaal twee hoofdonthoofdingen telt. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede en hierdoor wordt de wijk ook minder aantrekkelijk voor inbrekers.*
- De woningen aan de Kayersdijk worden ontsloten door een parallelweg (eenrichtingsverkeer). Hier en op Mezenweg, Lepelaarweg, Aalscholverweg en Plein Zuid geldt straks 30 km.  
*Dit alles komt de verkeersveiligheid ten goede.*
- Het bovenste deel langs het kanaal, tussen Mezenweg en Aalscholverweg, wordt eenrichtingsverkeersweg.  
*Goed punt: ten zuiden hiervan is de strook langs het kanaal autovrij. Hierdoor is er ook geen mogelijkheid voor sluipverkeer.*
- Er zijn geen tunnels, onderdoorgangen of viaducten op de grotere, doorgaande langzaamverkeerroutes.  
*Dit komt het gevoel van veiligheid van fietser en voetganger ten goede.*
- Rond Plein Zuid wordt er grotendeels geparkeerd in gebouwde parkeervoorzieningen.  
*Het is goed dat de woningen om de garages 'heengevouwen' liggen. Garages zijn nou eenmaal niet aantrekkelijk om naar te kijken en eventuele blinde muren zijn een paradijs voor graffiti kunstenaars. Daar waar er parkeervoorzieningen zijn is dubbel gebruik in de openbare ruimte een goede optie.*

### Cultuurhistorie

- De aanwezigheid van bijzondere, niet-erkende (dat wil zeggen zonder een officiële monumentenstatus) industriële architectuur.  
*Het feit dat is gekozen voor behoud van een deel van deze gebouwen biedt een extra kwaliteit aan het project, zowel functioneel (denk aan broedplaatsen) als als bakens en gezichts- en sfeerbepalers voor de wijk.*

### Openbare ruimte en groen

- De eiken langs de Kayersdijk, de bosstrook ten noorden van Van der Ploeg, de beuken in de Aalscholverweg, de lindes bij de fietsbrug en de bomenrij bij villa Buiscaar blijven behouden.  
*Dit 'volwassen groen' draagt bij aan de attractiviteit van het hele gebied.*
- Het bestaande groen, zoals het bosje bij Van der Ploeg, blijft.  
*Omdat dit groen wordt opgenomen in de langzaamverkeerroute dwars door het gebied van noord naar zuid, wordt dit groen optimaal benut, zeker als er gespeeld kan worden.*

## Recreatie

- De recreatieve wandel- en fietsroute langs het kanaal heeft (grotendeels) geen langrijden autoverkeer meer.  
*Dit komt de aantrekkelijkheid van deze route ten goede.*
- Ligging langs het kanaal.  
*Op termijn is voldoende ruimte voor diverse toeristisch-recreatieve trekpleisters, zoals waterrecreatie of horeca. Die zullen het gebied als geheel attractiever maken en meer mensen aantrekken, wat weer het gevoel van veiligheid ten goede komt.*
- Er komen een drie nieuwe speelplekken; in het bosje van Van der Ploeg, tussen de Lepelaarweg en de Aalscholverweg en ten zuiden van Buiscar.  
*Het is goed dat de speelplekken voor kleine kinderen tot zes jaar worden gescheiden van het meer avontuurlijke speelterrein voor oudere kinderen bij Van de Ploeg. Deze doelgroepen willen nog wel eens conflicteren.*

## Veiligheid

- Door de vele losse gebouwen in de openbare ruimte en enkele lange zichtlijnen is er vanuit vele plekken in het gebied doorzicht, bijvoorbeeld de doorkijk van Apeldoorns Kanaal naar Kayersdijk ter hoogte van Plein Zuid.  
*Zorg dat deze doorkijken/zichtlijnen behouden blijven. Het gaat daarbij niet alleen om de exacte plaatsing van de gebouwen maar ook van allerlei objecten en groen in de openbare ruimte.*
- Combinatie van wonen en werken.  
*Dit brengt dynamiek in het gebied. En dat niet alleen overdag maar ook 's avonds.*
- Opvallende afwisseling van schaal (laagbouw huisjes versus hoge woonwerkgebouwen) en de woningtypen (van vrijstaande villa in het dorp tot woon-werkloft in een van de fabrieken)  
*Ook deze keuze geeft het gebied een zeker dynamiek en zal een veelzijdig publiek trekken.*
- Groot aantal grondgebonden woningen  
*Voor sociale controle vanuit woningen is het belangrijk dat er een privéstrook voor de woningen ligt, dit is bij de meeste grondgebonden woningen het geval.*

## 4.2 Risico's stedenbouwkundig plan

### Verkeer/logistiek/bereikbaarheid

- Parkeerplaatsen in de open lucht kunnen de openbare ruimte domineren. Deze moeten dan ook zo efficiënt mogelijk gebruikt worden.  
*De parkeerplaatsen op Plein Zuid waar mogelijk dubbel gebruiken; overdag door bezoekers van voorzieningen en werknemers, 's avonds en in het weekend door bewoners en hun bezoek.*
- Er is in de plannen (nog) niet voorzien in plekken waar bewoners en bezoekers hun fiets kunnen stallen. Voorkomen moet worden dat er her en der in de openbare ruimte fietsen worden geparkeerd of dat aan elk object een fiets vastgeketend zit.  
*Grotere parkeergarages bieden plaats aan inpandige fietsenstallen. Bij de ingang van bedrijfspanden en commercie moet in goede fietsaanbind-*

*gelegenheden worden voorzien.*

- Er zijn geen uitspraken gedaan over het openbaar vervoer. Niet over de routing en niet over het aantal haltes.  
*Zorg dat al in een vroeg stadium het hele gebied goed is ontsloten met openbaar vervoer. Zorg dat haltes goed in het zicht liggen, goed verlicht zijn en goed bereikbaar. In verband met de publieke functies is de voorkeur één bushalte langs de Kayersdijk bij Plein Zuid en eentje aan de kop van de Aalscholverlaan (in verband met de langzaamverkeerroute naar de brug over het kanaal).*
- De woningen aan de Kayersdijk worden ontsloten vanaf de parallelweg. Als hier niet geparkeerd mag worden moeten bezoekers van sommige woningen die ver van de openluchtparkeerplaats op Plein Zuid afliggen wel érg ver lopen.  
*Is er ruimte om nog enkele parkeervakken in te voegen aan de parallelweg? Dit om illegaal parkeren te voorkomen. De aansluiting Plein Zuid-Kayersdijk zal op sommige tijden redelijk druk worden; deze moet verkeerstechnisch veilig worden vormgegeven.*
- Een deel van de huizen in bovengenoemde twee huizenblokken kijken uit op de parkeerplaats.  
*Kan de ontsluiting van deze woningen logischer? Met name de hoek waaronder parkeren op huizen aansluiten. Deze huizen moeten sowieso bereikbaar blijven voor brandweer en nood- en hulpdiensten.*
- De informele noord-zuid langzaamverkeerroute heeft een grillig karakter splits onnodig en er zijn twee onderdoorgangen in de twee huizenblokken in het duurdere segment.  
*Vanaf Koldewijn tot de Aalscholverweg is het vooral zaak de route goed te markeren. Vanaf de Aalscholverweg lijkt het ons onnodig om de route te splitsen; leg het pad zó aan dat het tússten de twee huizenblokken doorloopt en langzaam naar Plein Zuid slingert. Hierdoor bundel je de stromen en voorkom je dat er in de twee onderdoorgangen gehangen gaat worden. Met name in de onderdoorgang bij het Van der Ploeg bosje is dat een reëel risico.*
- Er zijn zes oost-west verbindingen voor langzaamverkeer, waaronder de twee 'linten' in het dorp. Vooral 's avonds en 's nachts is het verstandig om, voor de daadwerkelijk veiligheid maar óók vanwege het gevoel van veiligheid, de stromen passanten zoveel mogelijk te bundelen.  
*De Lepelaarsweg en de route over Plein Zuid worden 's avonds en 's nachts de belangrijkste verbindingen. De andere routes worden secundair (minder goed of helemaal niet verlicht).*

## **Cultuurhistorie**

- Een aantal van de oude panden (zoals Van der Ploeg of Buiscaar) wordt aan slechts een of twee zijden ontsloten voor gemotoriseerd verkeer.  
*In verband met bereikbaarheid voor brandweer moeten de panden rondom bereikbaar zijn. Houdt hier, vooral wat betreft de ondergrond en aanwezigheid van paaltjes of andere obstakels, rekening mee. Bijvoorbeeld door een fietspad extra 'zwaar' uit te voeren (voldoende breed en met voldoende draagkracht).*

## Openbare ruimte en groen

- Er zijn her en der in het gebied aantrekkelijke verblijfsplekken, bijvoorbeeld op Plein Zuid of in de groene gebieden. Er is een risico in verband met ongewenst rondhangen.  
*Rondhangen valt niet te voorkomen. Beter is het ergens in dit gebied of in de omgeving een of meerdere ruimten speciaal in te richten voor jongeren. Dit op een plek waar hun aanwezigheid en eventuele geluidsoverlast zo weinig mogelijk effect hebben. Eventueel gecombineerd met mogelijkheden tot sportieve activiteiten. Het Van der Ploeg bosje is een goede optie; hier moet nog wel over mogelijke overlast voor het nabijgelegen rijtje van zeven woningen worden nagedacht, bijvoorbeeld door de echte hangplek richting kanaal of voormalige fabriek te plaatsen.*
- De begrenzing tussen achtertuinen en aanliggende openbare ruimte is soms onduidelijk.  
*In het noordelijk deel lijkt het erop alsof er een enorme hoeveelheid hagen worden geplaatst. Zaak is vanaf begin duidelijk te hebben wie die plant, of er een minimale en maximale hoogte wordt afgesproken en ook wie die onderhoud. En hoe voorkom je dat bewoners van de woonhuizen de haag vervangen door een 'schutting-van-de-bouwmarkt'? Waar tuinmuren zijn gepland die aan de openbare ruimte grenzen moeten die, vanuit de optiek van sociale veiligheid, zo transparant mogelijk worden gemaakt (rekening houdend met de privacy van de bewoners). Dus: niet al te hoge muurtjes (max. een meter hoog), met een (semi)transparant bovenwerk.*
- Openbaar groen in de vorm van speelterreinen en pleinen met straatmeubilair is kwetsbaar voor vandalisme en overlast.  
*Kijk of alle onderdelen van de openbare ruimte in het zicht liggen van een aantal omringende woningen. Deel het terrein door groen of objecten in compartimenten, zodat helder is wat voor wie is bedoeld (geen hangende jongeren in de zandbak). Pas straatmeubilair spaarzaam toe; alleen op plaatsen waar dit kan worden gemotiveerd door verwacht gebruik. Combineer ook voorzieningen zoals afvalbak, bank en brievenbus.*
- Het groen in het gebied oogt op de plattegrond wat ongestructureerd (bestaat bijna geheel uit bestaande bomen) en draagt daardoor niet bij aan de overzichtelijkheid van het terrein, waardoor mensen die hier onbekend zijn zich niet goed kunnen oriënteren.  
*De ferme laanstructuur aan het kanaal draagt wél bij aan identiteit en attractiviteit. Zorg dat met name de langzaamverkeerroute van noord naar zuid op natuurlijke wijze door bijvoorbeeld heester- of plantvakken wordt begeleid.*
- Het hoogste gebouw (45 m.) is gesitueerd in de noordoostelijke hoek van het projectgebied. Dit is gunstig ten opzichte van de zon georiënteerd; de omgeving heeft weinig te lijden onder slagschaduw. Dit is wel het geval bij het hoge deel van het Van der Ploeg complex (35 m.) Die zorgt voor schaduw in het achtergelegen speelbosje. Ook Plein Zuid ligt 's ochtends grotendeels in de schaduw van de nieuwbouw op Buiscaar.  
*Kijk of op sommige plaatsen de schaduw kan worden verminderd. Ofwel door lager te bouwen, ofwel door voor een afgeschuind dak te kiezen.*
- Plein Zuid kan lijden onder geluidshinder, vanwege komen en gaan van auto's en de omringende 'harde muren'.  
*Meer beplanting op het plein en/of het opnemen van een waterpartij met fonteinen die het geluid van auto's filteren en tevens eventuele geluidsoverlast van bijvoorbeeld skatende jongeren tegenhoudt.*

- Over de afstemming van ontwerp op beheer worden nog geen uitspraken gedaan.  
*Het is raadzaam om al in een vroeg stadium na te denken over het beheer van de openbare ruimte. Nog beter is het om voor het zuidelijk gedeelte (rondom de bedrijven) van het plangebied een gebiedsmanagement op te tuigen. Daarbij kunnen verschillende aspecten in één keer en in hechte samenspraak geregeld worden tussen de verschillende gebruikers. Daarbij wordt een gemeenschappelijke pot gemaakt waaruit onkosten op het gebied van beheer worden betaald, zoals parkeerbeheer en vuilophaal.*
- Er wordt op diverse plekken gekozen voor halfverharding (bijvoorbeeld pad langs het kanaal) en grindbermen.  
*Bij deze vormen van verharding is er altijd het risico dat er onkruid doorheen gaat groeien en het pad er na verloop van tijd niet meer uitziet. Dit is te voorkomen door te kiezen voor een wortelwerende ondergrond of door consequent onderhoud uit te voeren.*

### Recreatie

- Over de kade loopt een doorgaande route voor langzaam verkeer. Het risico bestaat dat voetgangers, fietsers of spelende kinderen in het water terecht komen.  
*De spoorlijn is een natuurlijke buffer tussen het kanaal en de fiets- en wandelroute. Zorg dat er om de zoveel tijd een hekje is; anders gaan mensen die even 'aan het water' willen zitten gaten in de haag maken en ontstaat er alsnog het risico dat (kleine) kinderen zelf bij het water kunnen komen.*  
*Zorg er ook voor dat mensen die eventueel te water zijn geraakt er zelf weer eenvoudig uit kunnen komen, bijvoorbeeld door trappetjes of een niet al te glad en steil talud.*
- Bij de Passerel en Buisscar komt een speelplek voor kinderen tot 6 jaar (> 100 m<sup>2</sup>). In de bosstrook en bij de fabrieksmuur bij Van der Ploeg wordt een avontuurlijke speelplek (>500 m<sup>2</sup>) voor grotere kinderen aangelegd. Het is goed dat deze twee doelgroepen worden gescheiden. Echter, er moet wel een verbinding blijven, zowel voor de kinderen als voor hun ouders.  
*Zorg dat de informele route die de speelplekken verbindt veilig en goed verhard is (kinderwagens en rolstoelen). Een veilige langzaamverkeer route heeft geen hoge beplanting langs de zijkant van het pad. Aan beide zijden is een open strook met gras of lage beplanting van enkele meters. Zorg bij speelplekken voor kleine kinderen voor voldoende zitgelegenheid voor de ouders, die dan meteen een oogje in het zeil kunnen houden. Het liefst in de zon en met afvalbakken ernaast en eventueel een drinkfonteinje per speelplaats.*
- De strook langs het Apeldoorns kanaal zou in praktijk een hondenpoepstrook kunnen worden.  
*Als dit ongewenst is moeten een of meerdere hondenuitlaatplaatsen worden aangelegd. De norm is maximaal ca. 400 m vanaf de woning, gemarkeerd met een bord en duidelijke begrensd en bereikbaar via een goed begaanbaar pad. Het vaststellen van nieuwe hondenuitlaatplaatsen gebeurt overigens in een Collegebesluit.*



## Veiligheid

- Vanaf balkons en woningen op hogere verdiepingen mag enige vorm van toezicht worden verwacht.  
*Balkons en loggia's zoveel mogelijk transparant vormgeven.*
- Er grenst een groot aantal grondgebonden woningen direct aan de openbare ruimte. Dit is goed voor de sociale veiligheid want het zorgt voor sociale ogen (informeel toezicht). Dit vraagt wel speciale aandacht wat betreft de gevelvormgeving  
*Alle kansen op toezicht die er zijn moeten benut worden, bijvoorbeeld door ramen in kopgevels te maken.*
- Doordat de achterkant van een deel van de woningen bereikbaar wordt vormen zij- en achterpaden een risico voor woninginbraak. Bovendien zijn achterpaden vaak plaatsen waar mensen zich onveilig voelen. Vanuit veiligheid beredeneerd is het het beste om geen achterpaden aan te leggen.  
*Als er toch voor wordt gekozen zij- en achterpaden aan te leggen, laat ze dan voldoen aan de criteria uit het Politiekeurmerk Veilig Wonen (K4).*
- Als mensen geen voortuin of privéstrook voor hun woningen hebben en daardoor teveel inkijk ervaren, houden ze vaak de gordijnen dicht en wordt de sociale controle beperkt.  
*Bij de nieuwe woningen is het belangrijk dat zij een voortuin krijgen, op zijn minst een smalle strook privéruimte. Dat vergroot het gevoel van privacy van bewoners en daarmee neemt de kans op sociale controle naar de openbare ruimte toe. Let op bij kopgevels: als daar de straat direct tegen de gevel aanligt, wordt de kans op overlast door bekladding of stuiterende ballen groter. Ook bij zijgevels is een private strook, waar op zijn minst een haag of wat prikstruiken tegenaan kunnen groeien, wenselijk. Voor woningen op de begane grond van de woongebouwen (als die er komen) geldt overigens hetzelfde: geef ook deze woningen een bufferruimte.*
- De laan van Amerikaanse eiken en de brede, natuurvriendelijke oevers maken een wandeling of fietstocht langs het kanaal aantrekkelijk; hoe meer passanten hoe veiliger deze route zal worden ervaren. De vraag is hoe dit 's avonds is.  
*Maak een duidelijke keuze: óf deze route is alleen voor overdag óf ook voor 's avonds en 's nachts. In dat laatste geval moet hij niet alleen helemaal verlicht worden maar ook moet er vanuit woningen/bedrijfsgebouwen zicht zijn op het pad. Als er een alternatieve route van noord naar zuid is kan ook worden gekozen voor de eerste optie. Dan is het beter helemaal geen verlichting aan te brengen; dit geeft slechts schijnveiligheid.*  
*Bovenstaand verhaal geldt ook voor de informele noord-zuid route van Koldewijn tot Plein Zuid.*  
*Wat betreft het verlichten van routes voor langzaam verkeer verwijzen wij naar de Veiligheidshandleiding Openbare Ruimte Apeldoorn, par. 4.3.6.*
- Een deel van de woningen valt in het dure segment. Deze, maar ook de woningen in andere segmenten en de bedrijfspanden, kunnen inbrekers aantrekken.  
*Laat de projectontwikkelaar(s) zich bij de bouw houden aan de eisen zoals opgesteld in het PKVW.*
- Er bewust is gekozen voor menging van duurdere en goedkopere (sociale woningbouw) woningen. Deze keuze juichen wij toe maar dat is an sich nog geen garantie dat er werkelijk sociale cohesie optreedt. Er bestaat

altijd een kans dat de sterk verschillende woonmilieus zich van elkaar afkeren. Dit is zeker ook een risico bij de duurdere appartementen waarbij de bewoners van hun auto in de garage rechtstreeks met de lift naar hun huis gaan en de openbare ruimte nauwelijks betreden.

*Vooraf de inrichting van het tussengebied speelt hierbij een cruciale rol; een gebied waarbij de verschillende bewoners zich betrokken voelen.*

*Een gevarieerde inrichting en een goed beheer zijn kernwoorden.*

*Bestem de openbare ruimte zó dat kinderen en jongeren uit verschillende klassen elkaar op straat tegenkomen. Dit draagt bij aan integratie.*

- Omdat alle bewoners en gebruikers van de bedrijfspanden er min of meer tegelijkertijd nieuw in komen is er weinig onderliggende samenhang/betrokkenheid; dit komt de sociale veiligheid niet ten goede. *Organiseer al in een vroeg stadium (dus ook in de ontwerpfasen) bijeenkomsten of kunstprojecten onder leiding van sociaal geëngageerde kunstenaars zodat deze verbondenheid op natuurlijke wijze tot stand kan komen.*

*Maak nieuwsbrieven met sociale informatie, zoals aankondiging over projecten waar jong en oud elkaar kunnen ontmoeten.*

- Er is weinig bekend over (keuzes voor) sociaal-maatschappelijke uitdagingen in Kanaalzone-Zuid. *Stel niet alleen ambities op het gebied van sociale veiligheid, leefbaarheid en verscheidenheid voorzieningen/gebouwen maar biedt bijvoorbeeld ook ruimte voor kinderopvang, horecagelegenheden, clubs/verenigingen/belangengroepen/vrijwilligersorganisaties of een laagdrempelig wijkcentrum (ouderen, jongeren).*
- Er zijn geen uitspraak gedaan over WMO: hoe zit het met bijzondere doelgroepen: kwetsbaren, ouderen, mensen met een beperking? *Aanbeveling: let bij ontwerp en beheer op aanpassing van woonvormen, toegankelijkheid, openbaar vervoer en zorgvoorzieningen.*
- Het ontwerp en de aanleg van het hele gebied kan nog zo verantwoord zijn, als het niet wordt opgevolgd door goed beheer gaat de winst snel verloren. *Schrijf, tezamen met zoveel mogelijk betrokken partijen een goed beheerplan. Hierin staan onder andere afspraken over het blijvend schoon, heel en veilig houden van het gebied. Onder andere de volgende aspecten komen aan bod: reparaties en schoonmaken van bestrating, muren en meubilair, groenonderhoud, overlast van hondenpoep, wijze van controleren en procedures voor samenwerking en communicatie met bewoners en gebruikers.*