

## Veiligheidsscan Gezondheidspark Dordrecht

Eindrapportage

Amsterdam, 7 oktober 2004

Julia Mölck  
Nicole Smits  
Tobias Woldendorp

Met medewerking van:  
Caroline van Elferen  
Martien van Osch

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Het Gezondheidspark	3
1.3	De opdracht	3
1.4	Werkwijze	4
1.5	Plan- en studiegebied	4
1.6	Criteria sociaal veilig ontwerpen	4
1.7	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>Huidige veiligheidssituatie</b>	<b>6</b>
2.1	Inleiding	6
2.2	Bestaande veiligheidsproblemen	6
<b>3</b>	<b>Planbeoordeling</b>	<b>8</b>
3.1	Inleiding	8
3.2	Sterke punten	8
3.3	Risico's en aanbevelingen	9
<b>4</b>	<b>Tenslotte</b>	<b>17</b>
Bijlage 1	Literatuur	19
Bijlage 2	Beeldmateriaal workshops	20

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Als onderdeel van het 'zorgknooppunt' Dordwijk wordt het huidige gebied met gezondheids- en sportvoorzieningen getransformeerd tot het Gezondheidspark.

Aanleiding voor deze rapportage was het voornemen van de heer Bekkers (projectmanager Gezondheidspark van de Gemeente Dordrecht) en de heer de Jong (veiligheidscoördinator van het Albert Schweitzer ziekenhuis) om de plannen van het Gezondheidspark te laten doorlichten vanuit het oogpunt van sociale veiligheid. Daarin worden zij gesteund door de gemeenteraad, die op 11 mei, toen zij positief besloot ten aanzien van het gezondheidspark, vroeg om een studie naar sociale veiligheid.

## 1.2 Het Gezondheidspark

Het Gezondheidspark wordt een sterk stedelijk gebied. Het zal bestaan uit een combinatie van gezondheidszorg, sportvoorzieningen, recreatie, wonen en commerciële voorzieningen, waarbij wederzijdse meerwaarde en meervoudig ruimtegebruik zo goed mogelijk worden benut.

Ruimtelijk worden drie zones onderscheiden, die zijn verbonden door de esplanade. In de ziekenhuiszone (de meest zuidoostelijke zone) worden de bestaande ziekenhuizen uitgebreid en worden woningen en het stedelijk politiebureau gerealiseerd.

In de middenzone krijgen zorggerelateerde functies, kantoren, commerciële functies (winkels, horeca) en wonen een plaats.

In de sportzone komt de Sportboulevard, met een IJshal, zwembad, sport-/turnhal en een tennishal. Ook kantoren, commerciële voorzieningen (in beperkte mate), een fitnessaccommodatie en een evenemententerrein behoren tot het programma van de sportzone.

In alle drie de zones komen parkeervoorzieningen.

## 1.3 De opdracht

Het veiligheidstraject heeft parallel gelopen aan het ontwerptraject, waarin gedurende enkele maanden het toen voorliggende ontwerp verder uitgewerkt werd. Interactie met de ontwerpers heeft centraal gestaan.

Als vraagstelling is gehanteerd:

*Op welke punten kan het ontwerp verbeterd worden om risico's voor criminaliteit en gevoelens van onveiligheid zoveel mogelijk te beperken?*

## 1.4 Werkwijze

Allereerst is de bestaande veiligheidssituatie in kaart gebracht. Daartoe hebben we het gebied geschouwd<sup>1</sup> en hebben we een gesprek gehad met dhr. H. van Dijk van de politie. Ook is een workshop gehouden met gebruikers/beheerders van het gebied.

Met de bestaande situatie in het achterhoofd is vervolgens ingeschat:

- welke pluspunten het ontwerp in zich heeft en welke oplossingen het ontwerp biedt voor bestaande problemen;
- welke risico's het ontwerp in zich heeft ten aanzien van criminaliteit en beleving van veiligheid;
- op welke punten het ontwerp verbeterd kan worden om risico's voor criminaliteit en gevoelens van onveiligheid te beperken.

De Tussenstand van 28 juni 2004 is leidend geweest.

Onze bevindingen zijn op 20 september gepresenteerd en bediscussieerd met ontwerpers en projectleiders. Naar aanleiding van de discussie is het advies op onderdelen aangescherpt. Op 6 oktober is de eindpresentatie gehouden en daarbij waren zowel gebruikers/beheerders als ontwerpers en projectleiders aanwezig. De inzichten, die uit deze presentatie voortkwamen, waren aanleiding om de rapportage nog op een aantal punten bij te stellen.

## 1.5 Plan- en studiegebied

Ons advies richt zich op het plangebied van het Gezondheidspark, dat ligt binnen de driehoek van de Rijksweg N3, de Overkampweg en de Oudendijk. Het Stedelijk Dalton Lyceum valt buiten het plangebied.

Naast het plangebied onderscheiden we een studiegebied, omdat de veiligheidssituatie in de omgeving invloed kan hebben op het plangebied. Andersom beïnvloedt het plangebied ook de veiligheidssituatie in de omgeving. In ons project hebben we om die reden ook het Overkamppark, het Dalton Lyceum, de rand van Sterrenburg, de Bastion Driehoek en het Leerpark als studiegebied betrokken.

## 1.6 Criteria sociaal veilig ontwerpen

Voor de toetsing van bouwplannen hanteren we vier criteria, die van invloed zijn op sociale veiligheid:

- **Zichtbaarheid**  
Gebruikers van een gebied moeten het gebied kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Lange zichtlijnen en goede verlichting zijn noodzakelijk, maar schijnveiligheid moet voorkomen worden.
- **Toegankelijkheid**  
Een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden is belangrijk voor een positieve beleving. Het gebied moet voor gebruikers goed toegankelijk zijn, terwijl het waar nodig afgesloten kan worden.

Noot 1 We hebben geschouwd in gezelschap van dhr. R. de Jong (veiligheidscoördinator Albert Schweitzerziekenhuis) en dhr. L. Reubos (oud-medewerker hoofd beveiliging van het ziekenhuis).

Tevens is goede bereikbaarheid voor politie en andere hulpdiensten van belang.

- **Attractiviteit**  
Een omgeving met plezierige materialen en kleuren, prettige verlichting en waar bovendien alles heel en schoon is, draagt bij aan een veilig gevoel van de gebruikers.
- **Zonering**  
Zowel voor gebruikers, bezoekers als voor beheerders dient duidelijk te zijn welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar), wie voor het beheer verantwoordelijk is en welke functie een locatie heeft.

Onze adviezen in onderhavige rapportage hebben met name betrekking op de inrichting van het gebied en daarnaast ook op beheer. Dat zijn echter niet de enige middelen om een gebied sociaal veiliger te maken: ook organisatorische maatregelen (denk aan het organiseren van surveillance) en communicatieve maatregelen (bijvoorbeeld het geven van voorlichting over alternatieve routes) kunnen ingezet worden. In dit stadium staan inrichting en beheer centraal, maar bij de verdere uitwerking van de plannen dienen organisatie en communicatie ook aandacht te krijgen.

## **1.7 Leeswijzer**

In het volgende hoofdstuk staan de bevindingen uit de analyse van de bestaande veiligheidssituatie. Dit hoofdstuk besluit met de lessen voor het ontwerp.

De eigenlijke planbeoordeling staat in hoofdstuk 3. We beginnen met een opsomming van de sterke punten in het ontwerp. Daarna worden per thema risico's met bijbehorende aanbevelingen besproken. Er wordt afgesloten met een hoofdstuk conclusies.

De lijst met bestudeerde documenten staat in de bijlage. Tevens zijn de kaarten die in de workshops zijn gebruikt als foto in de bijlage opgenomen.

## 2 Huidige veiligheidssituatie

### 2.1 Inleiding

Om erachter te komen in hoeverre de plannen een oplossing bieden voor bestaande problemen (of misschien nieuwe problemen oproepen) hebben we de bestaande veiligheidssituatie in kaart gebracht. Daartoe hebben we het gebied geschouwd<sup>2</sup> en hebben we een gesprek gehad met dhr. H. van Dijk van de politie. Ook is een workshop gehouden met gebruikers/beheerders van het gebied. Het verslag van de workshop is opgenomen in de bijlage. Hieronder zijn alleen de hoofdlijnen weergegeven.

### 2.2 Bestaande veiligheidsproblemen

Als we het plangebied in z'n context bekijken ligt het geïsoleerd ten opzichte van zijn omgeving door de Randweg N3, het spoor naar Roosendaal/Antwerpen en het Overkampark. Doorgaande routes gaan langs en onder de Randweg door en langs en door het Overkampark. Deze routes worden als onprettig ervaren, vooral door het gebrek aan sociale controle.

Het oude lint van de Oudendijk en de waterlopen langs de Oudendijk en de Overkampweg zijn juist gunstig. Het oude lint vanwege zijn dorpse uitstraling en de waterlopen doordat ze heldere grenzen tussen verschillende gebieden aangeven.

In het gebied zijn veel onveiligheidsgevoelens. Als algemeen beeld geldt dat sociale controle op veel plaatsen ontbreekt, routes zijn onoverzichtelijk, er zijn verschillende routes alleen voor voetgangers en fietsers, oriëntatie is moeilijk, de verlichting is voor verbetering vatbaar en de openbare ruimte en gebouwen zijn niet attractief. Wat betreft de attractiviteit: een groot deel van de openbare ruimte bestaat uit parkeervelden (waar achterstallig onderhoud optreedt), veel gebouwen hebben geen gezicht naar buiten toe en rond de gebouwen zijn veel onbestemde hoeken en restruimten. Entrees zijn niet overal logisch gesitueerd en niet duidelijk zichtbaar.

Vooral op de parkeerterreinen en op de routes naar de parkeerterreinen voelen veel mensen zich onveilig. Dit speelt bijvoorbeeld voor het ziekenhuispersoneel, dat parkeert bij de disco en dan een lange en onprettige route heeft af te leggen naar het ziekenhuis. Positief is wel, dat dit parkeerterrein alleen van 's ochtends vroeg tot in de avond voor het ziekenhuispersoneel is: de nachtploeg kan dichterbij parkeren.

Ook hangjongeren zorgen voor onveiligheidsgevoelens. Ze bevinden zich bij de half-pipe en ook bij de ingang van het zwembad.

Bij de intakebalie van de spoedopname in het ziekenhuis en in het café van de ijshal komt agressie voor.

Noot 2 We hebben geschouwd in gezelschap van dhr. R. de Jong (veiligheidscoördinator Albert Schweitzerziekenhuis) en dhr. L. Reubos (oud-medewerker hoofd beveiliging van het ziekenhuis).

In het plangebied wordt veel in auto's ingebroken en auto's worden ook regelmatig beschadigd. Fietsendiefstal komt ook regelmatig voor. Op de routes die discogangers afleggen komt vandalisme voor.

Tenslotte geeft op veel plaatsen (bijvoorbeeld bij het ziekenhuis) de bebouwing aanleiding tot inbraken, al is het daadwerkelijke aantal inbraken volgens de politie niet groot. Er zijn opklimmogelijkheden, onoverzichtelijke nissen en meerdere entrees naast de hoofdentree.

Concluderend hebben we de volgende aandachtspunten voor de bouwplannen uit de analyse van de bestaande situatie gedestilleerd:

- stromen van autoverkeer, fietsers en voetgangers clusteren op beperkt aantal routes;
- routes tussen functies en parkeerplaatsen moeten kort en overzichtelijk zijn en voorzien zijn van sociale controle;
- gebouwen hebben slechts een beperkt aantal entrees;
- gevels zijn strak en nissen ontbreken;
- de zonering (mijn en dijn) is helder, zowel in de openbare ruimte als bij de gebouwen.



## 3 Planbeoordeling

### 3.1 Inleiding

Uit de analyse van de bestaande situatie zijn verschillende problemen aan het licht gekomen. We hebben de nieuwbouwplannen gescand en beoordeeld vanuit de vraag of de bestaande problemen in de nieuwe situatie voorkomen worden. Daarnaast hebben we onderzocht of de plannen nieuwe risico's opleveren.

Hieronder zullen allereerst de sterke punten uit de plannen beschreven worden. Daarna beschrijven we de risico's met bijbehorende aanbevelingen.

### 3.2 Sterke punten

Het ontwerp bevat een flink aantal elementen die een positieve invloed hebben op sociale veiligheid en criminaliteitspreventie. Die dienen zoveel mogelijk bewaakt te worden in de verdere uitwerking.

- Het gebied wordt verdicht en zal veel meer verschillende functies herbergen. De woonfunctie wordt versterkt. Veel van de andere functies zijn niet typisch 9-5 functies: bijvoorbeeld sport, horeca, politie, brandweer en zorgvoorzieningen. Hierdoor beloven alle drie de delen levendiger te worden dan het gebied nu is, op meer momenten van de dag.
- Het gezondheidspark wordt een volwaardig stedelijk gebied. Dit is een grote verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarin het gebied meer een barrière is tussen de aangrenzende wijken.
- Het streven naar gesloten bouwblokken is een opmaat naar veiligheid, aangezien de toegankelijkheid van de bebouwing daarmee op natuurlijke wijze wordt beperkt en de bebouwing aan alle kanten 'voorkanten' heeft.
- Het middengebied is teruggebracht van drie naar twee bouwblokken. Dit is gunstig, aangezien routes in de openbare ruimte meer gebundeld worden en grotere bouwblokken minder risico lopen op geluidshinder op het binnenterrein. Een negatieve referentie van te kleine binnenruimten bij gesloten bouwblokken is het meermalen bekroonde gebouw Fortuyn, Hoop en Liefde van Rudy Uytenhaak aan het Rietlandpark op Borneo (Amsterdam). Grotere binnenterreinen bieden ook betere kansen voor een aantrekkelijk parkeerdek (referentie: Landtong van Frits van Dongen/ArchitectenCie, Kop van Zuid, Rotterdam). Bij de referentie is het parkeerdek een stenige niet begaanbare attractieve ruimte, met losse boomgroepen, die door het parkeerdek heensteken.
- Waar mogelijk worden in de plinten stedelijke voorzieningen opgenomen. Gesloten gevelvlakken en lange parkeergevels worden zoveel mogelijk vermeden.
- Langs de esplanade moeten allerlei functies een plaats krijgen, waaronder wonen. Dat biedt goede kansen voor levendigheid langs een belangrijke route voor voetgangers.
- Vanuit de concentratie van woningen langs het park kan sociale controle geleverd worden op de doorgaande route voor langzaam verkeer langs de Overkampweg (aan de overkant, tegen het park aan).
- De fitnessvoorziening heeft een eigen ingang en is hierdoor goed herkenbaar. Tevens wordt daardoor de kans op insluiping teruggebracht.



De anonimiteit wordt verminderd. Dat de fitness intern aangesloten is op andere sportfuncties in de hal doet hier weinig afbreuk aan. Aangezien fitness zich bovendien leent voor grote ramen en veel zicht tussen binnen en buiten en het een functie is die ook 's avonds actief is, verwachten we hier een positief effect van.

- De bebouwing heeft meer heldere gevelwanden dan in de bestaande situatie: de rooilijn kent minder inspringingen.
- Op de grens met het fietspad langs de N3 komt een waterstrook. Deze biedt een heldere begrenzing en overzichtelijkheid langs het fietspad.
- Parkeren wordt veel meer binnen de bebouwing opgelost en daardoor verdwijnen de enorme parkeervelden van nu en daarmee de kwetsbaarheid voor inbraak en beschadiging.
- De entrees in de sportzone zijn helderder dan in de huidige situatie én vergeleken met de oplossing in de Tussenstand van maart 2004. Er moet wel gewaakt worden over de maat en schaalverhouding van de voorruimte. Dit mag geen fuik worden, waar sporters hun fietsers neerzetten.
- Het nieuwe fietspad langs de Overkampweg wordt tweezijdig. Dat is op zich positief (bundeling van routes), maar de ligging is helaas aan de kant van het park. Meer hierover bij de aanbevelingen.
- In de Tussenstand van juni 2004 staan twee modellen voor het maaiveldniveau van de esplanade: op 0,80 meter of op 2,00 meter hoogte. Gekozen is voor de 2,00 meter variant en dat heeft ook de voorkeur vanuit het oogpunt van sociale veiligheid. Bij deze variant zijn namelijk de meeste plinten met een hoogte waarin ook daadwerkelijk functies kunnen komen. In de 0,80 meter variant zijn veel halve plinten die veel minder kansen voor een levendige invulling hebben. Sterker, die zijn gevoelig voor graffiti.
- De entree van het Albert Schweitzer ziekenhuis toont een heldere oriëntatie en laat ruimte voor een attractieve voorruimte zien met water en opgaande beplanting. Deze ruimte moet in samenhang met de openbare ruimte ontworpen worden. De ideeën die in de plannen van het Structuurplan van EGM staan verdienen in deze zin verdere verdieping.
- Op de begane grond is een restaurant en zijn winkels ter ondersteuning van de zorginstellingen. Op laag 3 is een tweede maaiveld voor de interne recreatie. Dit is gunstig voor de uitstraling op de hogere verdiepingen.

### 3.3 Risico's en aanbevelingen

De risico's en aanbevelingen staan hierna geordend naar verschillende thema's. Belangrijk is dat de losse onderdelen vaak alleen in onderlinge samenhang te beoordelen zijn in verband met de contextgevoeligheid. Dit geldt in het bijzonder voor de *esplanade en gestapeld parkeren*.

#### **De esplanade**

De esplanade verbindt de entrees van het ziekenhuis en het sportcentrum. Op zich is dat (ons inziens) geen belangrijke langzaam verkeer verbinding, maar de route wordt logisch doordat de in- en uitgangen voor voetgangers van de parkeergarages erlangs liggen. Het is dus veel meer een organisatieas tussen twee belangrijke functies, dan een routing, die de oriëntatie in de 'fuik' tussen snelweg en achterland ten goede komt.

De huidige vormgeving rechtvaardigt de naam 'esplanade' echter niet. Daarvoor is de route te kort, te smal, ontbreekt meer-rijige laanbeplanting en auto's aan weerszijden.

Door de route als voetgangerszone te bestemmen werk je oneigenlijk gebruik door fietsers en brommers in de hand: een sport-en leisure boulevard trekt nu eenmaal jongeren met hun vervoersmiddelen.

Aanbeveling Maak van de route een echte stadsstraat, waarop mensen naar parkeergarages lopen, verblijfsruimte op de middag- en avondzon is, brommers en fietsers, bussen en auto's rijden en waar bomen beschutting geven. Het profiel moet dan duidelijk opgerekt worden. Daarmee verlies je enerzijds ruimte, maar anderszins creëer je ook condities om meer woningen te maken door hoger te bouwen.

In de middenzone liggen aan één kant woningen. Positief is dat ze direct boven de plint beginnen: elders liggen de woningen pas op hogere verdiepingen. Probleem is echter, dat vanuit de woningen maar weinig zicht is op de esplanade, vanwege het smalle profiel. Hierboven is al geadviseerd de route te verbreden.

Aanbeveling Leg ook aan de overkant woningen, zodat zoveel mogelijk zicht is op de esplanade. Kies op maaiveldniveau voor functies met verschillende openingstijden, zodat het er ook na 17.00 uur 's middags nog levendig is. Cluster de entrees van de woningen en zorg dat ze in elkaars zicht liggen. Voorts willen we op maaiveld scherpe en heldere rooilijnen: op de verdiepingen mogen de woningen vooral veel uitspringen (erkers). Opdat er vanuit verschillende perspectieven zichtlijnen op de openbare ruimte zullen zijn. Dat geldt ook voor de gebouwen aan de sportboulevard met zicht op de esplanade.

Besloten is om de bushalte langs de Dr. Barnardweg te maken. Ons inziens moeten bezoekers van het ziekenhuis daardoor te ver lopen. In de workshop is gediscussieerd over de mogelijkheid om het doorgaande verkeer over de Bernardweg te laten lopen en de bus ruimte te geven voor het Albert Schweitzerziekenhuis, maar dit wordt geen uitgangspunt voor verdere studie. Behalve de afstand is ook de attractiviteit van de route en de (beleving van) veiligheid belangrijk: de esplanade zal, als route naar de bushalte, ook 's avonds een positieve uitstraling moeten hebben. De woningen dragen hieraan bij, maar deze zitten niet in de plint.

Aanbeveling Maak de esplanade toegankelijk voor bussen en auto's. Bijkomend voordeel van het oprekken van de esplanade, zoals hierboven is voorgesteld is dat er mogelijk ook een bus kan halteren (aan weerszijden) Geef in de plint van de esplanade ook functies een plaats die 's avonds actief zijn. Maak bovendien goed zichtbare entrees naar de woningen direct aan de esplanade.

Onder de Karel Lotsyweg gaat een zware tunnelconstructie door om de esplanade gelijkvloers te laten kruisen. Omdat alleen auto's gebruik maken van de tunnelbak zijn er ondergronds niet direct problemen met sociale veiligheid te verwachten. Graffiti is wel een risico, bijvoorbeeld op de opstaande randen. Je creëert vervolgens op maaiveld aan twee zijden van de esplanade een non-descripte ruimte, waar veel verkeersbewegingen zullen plaatsvinden (immers cul de sacs met inritten naar parkeergarages) waar een bataljon aan verkeersremmende maatregelen ter hoogte van de esplanade zal komen. Dit allemaal om een autovrije esplanade te krijgen.

Aanbeveling Hoewel het heel gebruikelijk is bij ziekenhuizen om het publiek op laag 1 binnen te laten komen is dit in de onderhavige situatie geen optie. Uitgaande van een tunnelbak is daarom studie naar het profiel van de Karel Lotsyweg ter hoogte van de esplanade in samenhang met de voorruimte bij het ziekenhuis noodzakelijk. Zorg dat de scheiding tussen de esplanade en de cul de sacs helder maar wel attractief wordt.

Beheer de tunnelbak ook zorgvuldig en zorg dat graffiti snel verwijderd wordt.

- Een in de workshop ingebracht idee is aan de esplanade pleintjes in te richten
- Aanbeveling Zie af van dit idee, omdat hier snel hoeken voor urineren, verzameling van zwerfvuil en erger zullen kunnen ontstaan. Maak heldere openbare ruimten en rechte rooilijnen.

### ***De plinten***

- In het plangebied komen ongeveer 300/380 woningen. Op zich is dat positief, maar in de regel geldt dat woningen boven de tweede verdieping geen wezenlijke bijdrage leveren aan sociale controle. Zoals het eruit ziet zijn er enkel woningen op de hogere verdiepingen.
- Aanbeveling Streef naar verticale differentiatie en introduceer ook grondgebonden woningen. De plint aan de Overkampweg leent zich daar uitsluitend voor (zeker wanneer hier direct langs een tweezijdig fietspad kan komen te liggen). Functies, die de Gezondheidsparkgedachte ondersteunen, zoals bijvoorbeeld tandartsenpraktijken zijn hier ook welkom. Ook woonwerkwoningen zouden hier geëntameerd kunnen worden.
- Maak daarnaast in ieder geval prominente entrees naar bovengelegen woningen op maaiveld, zodanig dat enige mate van kritische sociale massa verschijnt. Dat betekent, dat woningen weliswaar verspreid worden, maar dat steeds voldoende woningen bij elkaar liggen om een buurtje te vormen.

- In het tussenstand (§3) staat dat op het voorterrein in de ziekenhuiszone één of meerdere paviljoenachtige gebouwen denkbaar zijn. De openbare ruimte moet vanuit het oogpunt van sociale veiligheid zo overzichtelijk mogelijk zijn en paviljoens kunnen die overzichtelijkheid belemmeren.
- Aanbeveling Zorg ervoor dat het voorterrein in één oogopslag is te overzien. Maak strakke gevellijnen en voorkom losse objecten in de openbare ruimte. De uitwerking van het ASz van EGM toont geen losse paviljoens meer, maar in de rooilijn opgenomen wandstandige functies. Dit oogt prima. Het bewaken van de rooilijnen blijft nodig: inspringingen van massa ligt op de loer.

### ***Gestapeld parkeren***

- Het gestapeld parkeren opgenomen op etages van bouwblokken is op zich een goede manier van functiemenging. Recentelijk gerealiseerde voorbeelden laten dit zien (De Hoge Heren, Leuvehaven Rotterdam).
- Aan twee kanten van de Dr. Barnardweg zullen, volgens een bijgestelde visie, ter hoogte van de tennishal tot op grote hoogte alleen parkeerplaatsen komen. Dat betekent dat deze straat onprettige wanden zal krijgen, zonder enige sociale controle. Daarbij komt, dat het langzame verkeer over twee parallelle routes wordt verdeeld (Dr. Barnardweg en Karel Lotsyweg), terwijl clusteren van stromen onze voorkeur heeft.
- Aanbeveling Onderzoek de mogelijkheid om het zuidwestelijke deel van de Dr. Barnardweg bij de parkeergarage op te laten houden en daarmee voor doorgaande verkeer af te sluiten: de openbare weg tussen de tennishal en het parkeerdek aan de overzijde van de tennishal verdwijnt dan en de bouwdeelen gaan ruimtelijk één geheel vormen. Deze oplossing kan alleen als de esplanade wordt omgevormd tot een gewone stadsstraat.

Daartoe zal een goede route voor de scholieren geboden moeten worden via de Overkampweg, óf via het westelijke deel van de Karel Lotsyweg en dan over de esplanade. Ook zal een oplossing gevonden moeten worden voor de wens om de Dr. Barnardweg te gebruiken als alternatieve route voor het geval de Karel Lotsyweg geblokkeerd wordt.

Wanneer afsluiten van dit deel van de Dr. Barnardweg niet mogelijk is, dient ons inziens getracht te worden zoveel mogelijk levendige gevels (bijvoorbeeld fitness over de volle breedte of meer transparantie in de tennishal) te maken op maaiveldniveau. Dit kan echter ten koste gaan van de levendigheid elders in het gebied en het ruimtelijk afsluiten heeft dan ook verreweg onze voorkeur. Ook het op kunstzinnige wijze aanlichten van gestapelde parkeerdekken, zoals dat bij eerder genoemd project aan de Leuvehaven in Rotterdam is geschied, kan een bijdrage leveren aan deze levendige uitstraling.

### **Overig parkeren**

Parkeren op maaiveld is wenselijk, aangezien de openbare ruimte dan de aandacht van bewoners houdt. Het parkeren op maaiveld ligt langs de Karel Lotsyweg niet goed, omdat zowel vanuit de bebouwing (ziekenhuis) als vanuit de openbare ruimte (het verkeer duikt daar precies onder de grond) weinig sociale controle is te verwachten. Daarmee worden de plaatsen kwetsbaar voor bijvoorbeeld auto-inbraak.

Aanbeveling Realiseer waar mogelijk parkeerplaatsen op maaiveld, maar wel goed in het zicht. Bijvoorbeeld op de esplanade, indien die wordt uitgevoerd als stadsstraat.

Binnen de rondrijlus van de bushalte ligt een half verdiepte parkeergarage. Deze kan de overzichtelijkheid van de bushalte in gevaar brengen, bijvoorbeeld door opstaande muurtjes en lift- of ventilatieconstructies. Dit zijn potentiële hangplekken.

Aanbeveling Zorg ervoor dat de bushalte goed overzichtelijk is: geen objecten die zichtlijnen belemmeren of onoverzichtelijke hoeken. Onderzoek of de inrit naar de grote parkeergarage opgenomen kan worden in de bouwblokken in plaats van in de openbare ruimte.

Gedacht wordt aan parkeervoorzieningen die door meerdere functies gebruikt worden. Parkeren door bewoners heeft de grote kans in zich, dat bewoners elkaar herkennen dat zij op die manier controle uit kunnen oefenen en vreemden kunnen signaleren.

Aanbeveling Geef bewoners eigen compartimenten op de parkeervloer. Maak de wanden van de compartimenten transparant, zodat over en weer wel zicht mogelijk is. Vooral op stille tijden is het immers prettig om verderop iemand anders te zien. Zorg dat bewoners dicht bij hun eigen woning kunnen parkeren.

Tussen parkeergarages zijn verbindingen. Volgens de besluitnota is dat nodig, om autoverkeer op maaiveld te voorkomen wanneer automobilisten een parkeerplaats zoeken. Risico hierbij is, dat een ondergronds netwerk ontstaat dat niet goed overzichtelijk is, waar de oriëntatie moeizaam is en waar ongenode gasten naar believen rond kunnen dwalen.

Aanbeveling Laat de verbindingen tussen de parkeergarages bij voorkeur achterwege en maak alleen kleinere parkeereenheden. Zorg er door middel van een parkeergeleidingssysteem in de buitenruimte voor dat automobilisten alleen een garage inrijden als er plaats is.



Als de verbindingen onvermijdelijk zijn, maak de parkeervloeren en de verbindingen zo overzichtelijk mogelijk (intentie één grote parkeervloer) en zorg voor goede bewegwijzering (voor auto's en voetgangers). Maak het mogelijk dat voetgangers zo snel mogelijk de parkeergarage kunnen verlaten naar maaiveldniveau.

Bij de positieve punten is al genoemd, dat gekozen is voor het 2,00 meter model voor de esplanade. De wanden zijn in dit model in potentie beter dan in het 0,80 meter model. Nadeel van de 2,00 meter variant is wel (en dat staat ook al in de Tussenstand), dat er grotere hoogteverschillen met de omgeving moeten worden opgelost. Dat is weer een risico voor sociale veiligheid. Hoogteverschillen leveren vaak loze ruimten (horizontaal of verticaal) op en hoogteverschillen lenen zich ook voor oneigenlijk gebruik door o.a. skaters.

Aanbeveling Bewaak de kwaliteit van de openbare ruimte. Voorkom loze ruimten en laat jongeren meedenken over gewenst gebruik van hangplekken.

### **Routing**

Aan de Overkampweg komen aan beide zijden dubbelzijdige fietspaden, o.a. om scholieren van het Stedelijk Dalton Lyceum veilig naar de sportzone te laten gaan, aldus de Tussenstand. De doorgaande route vanuit Dubbeldam loopt aan de kant van het park en het zou een onlogische route opleveren wanneer die route ter hoogte van het gezondheidspark zou oversteken. Aan die kant is het parkachtige karakter echter een groot risico voor de onveiligheidsgevoelens.

Aanbeveling Alleen wanneer de route aan de kant van het park direct in het zicht komt te liggen van het autoverkeer én van de functies (met name de woningen) aan de overkant én wanneer het fietspad direct naast het autoverkeer komt te lopen, is deze route acceptabel. Wanneer niet aan deze voorwaarden kan worden voldaan, zijn we voorstander van een tweede fietsroute aan de kant van het gezondheidspark, zodat mensen tenminste de keuze hebben of ze langs het park willen fietsen of langs de bebouwing.

Achter de nieuwe volumes aan de Overkampweg komt een gebied, waar AS ziekenhuis, Stedelijk Dalton Lyceum en de uitbreiding van het Psychiatrische ziekenhuis aan elkaar raken. In de Tussenstand valt dit gebied er enigszins buiten. Gebouwen worden getekend, maar de (semi) openbare ruimte wordt niet ingevuld. Dat biedt risico's van onduidelijkheid over beheer, verantwoordelijkheid en mogelijk onbedoeld medegebruik van semi-openbare ruimten. Dit is uiterst ongunstig voor sociale veiligheid, in de eerste plaats omdat het ziekenhuis aan de zijkant daarmee meer toegankelijk lijkt te worden dan nu het geval is. Dat gaat niet goed samen met de bestaande inspringende rooilijnen, die blijven bestaan. In de tweede plaats bedient de entree behalve de nieuwe volumes ook het bestaande Dalton College en psychiatrisch ziekenhuis 'De Kreek'. Risico hierbij is, dat leerlingen psychische patiënten gaan pesten of anderszins lastig vallen of dat ze onveiligheidsgevoelens krijgen bij confrontatie met patiënten. Een ander risico is, dat leerlingen gaan rondhangen bij het ziekenhuis of het psychiatrische ziekenhuis.

Aanbeveling Omdat er wel plannen zijn voor de uitbreiding van de psychiatrische inrichting de Kreek en ook voor 'De Grote Rivieren' is het noodzakelijk deze meer integraal bij de Tussenstand te betrekken.

Dan wordt voorkomen dat de samenhang tussen de ontwikkelingen verdwijnt en er problemen met markering (mijn en dijn) zijn en met eventuele uitzwerflijnen van de school over het terrein van het psychiatrische ziekenhuis. Maak de zijkant van het ziekenhuis duidelijk privaat en zo ontoegankelijk mogelijk.

Tijdens de tweede workshop is de vraag voorgelegd of het Karl Lotsypad in de nieuwe situatie terug moet komen. Een route op die plaats loopt de kans afgesloten te worden ten tijde van evenementen (bijvoorbeeld als het circus er staat). Ons inziens gaat het hier om de vraag of het fietspad nodig is. Voordeel van deze extra route zou zijn, dat fietsers een extra vluchtmogelijkheid hebben vanaf het fietspad langs de N3. De Overkampweg is echter niet ver weg, dus het is de vraag hoeveel dit bijdraagt. Nadeel is echter, dat stromen fietsers en voetgangers verspreid worden. Daarnaast is deze route alleen wenselijk, als hij van voldoende kwaliteit (voldoende levendig en overzichtelijk vooral) kan worden. De huidige situatie, waarin de route door een heel schimmig gebied loopt moet voorkomen worden.

Aanbeveling Ons inziens hoeft het Karl Lotsypad niet in de nieuwe situatie terug te komen.

In de Tussenstand is een tunnel onder de N3 aangegeven naar het nieuwe bedrijventerrein. Deze route lijkt richting centrum te gaan, maar doet dat niet. Tijdens de tweede workshop bleek de tunnel inmiddels geschrapt te zijn en dat is overeenkomstig ons advies om deze tunnel niet aan te leggen.

In het onderzoek dat DSP-groep deed naar de sociale veiligheid op het fietspad langs de N3 (voorjaar 2003) bleek dat op routes die leerlingen van scholen gebruikten veel problemen zijn met berovingen en geweld. In de parkendriehoek, op het fietspad parallel aan de Overkampweg en op het fietspad langs de N3 ter hoogte van het Gezondheidspark kwamen heel wat incidenten voor (beroving, geweld, zedendelict). De voorzieningen in de sportzone zullen gebruikt kunnen worden door leerlingen uit het Leerpark, dus overlast op de routes die door leerlingen worden gebruikt kan verwacht worden.

Aanbeveling Maak de routes tussen het Gezondheidspark en het Leerpark zeer overzichtelijk. Bewaak de kwaliteit van de verlichting onder het viaduct.

Het fietspad van de ovonde is volgens de structuurschets tweerichtingsverkeer. Stromen van fietsers zijn daardoor minder gebundeld, maar voordeel is wel, dat de fietsers veel keuzevrijheid hebben en niet tegen de richting in hoeven te rijden voor de kortste weg. De tweezijdigheid kan vanuit verkeersveiligheid echter negatief uitpakken: autoverkeer kan op de rechte stukken van de ovonde vaart maken en zal niet bedacht zijn op fietsers vanuit twee richtingen.

Aanbeveling Verkeerslichten zijn hier noodzaak.

### ***Inrichting openbare ruimte***

Het manifestatieterrein wordt in de plannen van de sector Sport en Recreatie van klinkerverharding met een afschot van 1 cm. Een verhard manifestatieterrein is onaantrekkelijk wanneer er geen manifestatie is. Een groot deel van het jaar is het dan een kale, weinig attractieve vlakte. Het voorstel van Stedenbouw om het manifestatieterrein van gras te laten zijn verdient nadere uitwerking. Gras biedt goede mogelijkheden voor attractiviteit en afwatering.



Aanbeveling Maak een mat van met nylonvezels gewapend gras met een open funderingslaag. Dat laatste zou kunnen met een puinlaag van enkel grove stukken (20-40 mm). Daardoor verkrijgt je een stabiliteit, die vrachtwagens verdraagt en waar water in weg kan zakken naar de ondergrond. Maak een kader van aantrekkelijke bomen om het manifestatieterrein, zodat er, als er geen manifestatie is, een aantrekkelijke groene stedelijke ruimte ontstaat.

De Overkampweg-Oost (richting Dubbeldam) zou eerst een 'parkway' worden, maar daar wordt toch vanaf gezien. Dat is positief, anders komt er nog een laag groen tussen sociale ogen en langzaam verkeer.

Bij de verdere uitwerking van het middengebied van de ovonde wordt gedacht aan een retentiebekken in de vorm van een zuiveringsmoeras. Dat kan de sociale veiligheid aantasten, aangezien natuurlijk beheerde gebieden bij gebruikers vaak wordt ervaren als slecht onderhouden.

Aanbeveling Zorg bij de ecologische zone op de ovonde voor een hoog ambitieniveau qua technisch beheer: standaard plus niveau.

Een groot risico voor de openbare ruimte in zijn algemeenheid is, dat bij de afstemming van losse gebiedsonderdelen onduidelijkheid over de mate van toegankelijkheid of de markering zal ontstaan.

Aanbeveling Neem in het te maken Beeldkwaliteitsplan een sociale veiligheidsparagraaf op.

#### **Toegankelijkheid**

Het bestaande water langs de Overkampweg verdwijnt. Daarmee wordt een natuurlijke grens en een manier om de toegankelijkheid te beperken weggenomen.

Aanbeveling Probeer water te behouden als markering en zie af van ontsluiting tussen ziekenhuis en nieuwbouw aan Overkampweg.

Tussen de Randweg/N3 en het gezondheidspark loopt een belangrijke doorgaande fietsroute. Het risico bestaat dat de sportzone zich totaal oriënteert op de esplanade en dat naar de N3 alleen anonieme wanden met distributiefunctie komen. De waterpartij schept flinke afstand tussen de route en de hoge volumes, maar het fietspad zou wel wat meer sociale controle vanuit het gezondheidspark kunnen gebruiken.

Aanbeveling Maak niet alleen anonieme wanden naar de N3 toe. Maak bijvoorbeeld zicht mogelijk vanuit de ijshal (referentie: Triavium in Nijmegen, waar vanaf de hardrijd baan op +1 alzijdig zicht is naar buiten) en uit zoveel mogelijk andere functies.

Een ander positief punt van het water tussen het plangebied en het fietspad langs de N3 is, dat de achterkant van de bedrijven en de distributiezone ontoegankelijk zijn. Ook is het veel overzichtelijker dan de huidige (groene) situatie. Nadeel is echter, dat fietsers op het fietspad geen mogelijkheid hebben het gebied bij onveiligheidsgevoelens in te komen.

Aanbeveling Wanneer door het plangebied een goede alternatieve route loopt voor 's avonds en 's nachts (dus niet de Dr. Barnardweg met parkeer-wanden), maak deze route dan duidelijk aan de gebruikers van het fietspad langs de Randweg.

Tussen de Randweg/N3 en de sportzone ligt een bevoorradingsweg (tussenstand, 'coördinatie tekening juli 2004'). Dit is een doodlopende weg, waar publiek niets te zoeken heeft.

Aanbeveling Maak de bevoorradingsstraat afsluitbaar, zodat het publiek er niet kan komen. Let bij de afsluiting wel op de noodzakelijke toegankelijkheid voor de brandweer.

#### ***Parkmanagement***

Of op het gebied parkmanagement komt is nog niet bekend, wel zal een werkgroep opgericht worden die naar parkmanagement gaat kijken. Het grote aantal partijen maakt parkmanagement niet eenvoudig, maar de nieuwbouw biedt wel kansen om parkmanagement in nieuw te sluiten contracten op te nemen.

Aanbeveling Zet in op parkmanagement voor het gebied als totaal. Als het aantal partijen te groot is, kunnen ook voor deelgebieden afspraken gemaakt worden. Let dan wel op een goede aansluiting van de verschillende delen.

## 4 Tenslotte

De nieuwbouwplannen bieden de kans om lering te trekken uit de bestaande situatie en om huidige problemen weg te nemen.

Het voorliggende ontwerp heeft veel positieve punten. Een groot pluspunt ten opzichte van de huidige situatie is het toevoegen van allerlei functies en vooral van het wonen. Daardoor zal het gebied een meer volwaardig stedelijk gebied worden. Ook komt het de levendigheid ten goede.

Andere aandachtspunten uit de bestaande situatie zijn pas in een later stadium aan de orde; de korte en overzichtelijke routes tussen functies en parkeerplaatsen, een beperkt aantal entrees tot gebouwen, de strakke gevels en het heldere mijn en dijn.

In het ontwerp schuilt ook een flink aantal risico's, waarvoor we aanbevelingen hebben gedaan.

Allereerst verdient de manier waarop de functies gepositioneerd worden aandacht. Vooral de ligging van de woningen is cruciaal voor de beleving van veiligheid in de openbare ruimte. We zijn voorstander van méér woningen aan weerszijden van de esplanade, van clusters van woningen in het hele gebied met voldoende kritische sociale massa, van verticale differentiatie (woningen niet allemaal op hogere verdiepingen, maar ook grondgebonden woningen) en van prominente entrees op maaiveld voor hoger gelegen woningen.

De esplanade wordt ons inziens beter een echte stadsstraat, met snel én langzaam verkeer. Een tunnelbak op de Karel Lotsyweg niet per definitie een ongunstig element voor sociale veiligheid, omdat er geen langzaam verkeer in komt. Maar de bovengrondse afwerking en het beheer (graffiti) zijn wel van belang.

Voor de Dr. Barnardweg stellen we voor om het deel tussen de hoge parkeergarages dicht te bouwen en de route via de esplanade voort te zetten. Dit is alleen denkbaar als de esplanade stadsstraat wordt

Overzichtelijkheid van de openbare ruimte is ook een belangrijk thema. We adviseren bijvoorbeeld voor het ziekenhuis om losse paviljoens achterwege te laten en dat de parkeergarage binnen de bushalte het zicht niet mag belemmeren.

Ondergronds worden de parkeergarages bij voorkeur beperkt van omvang en overzichtelijk, met aparte compartimenten voor bewoners.

Een ander aspect dat is behandeld is de routing. Voor de routing binnen het plangebied hebben we enkele aanbevelingen gedaan. Het meest ingrijpend is het alternatieve voorstel ten aanzien van tweezijdig fietsen langs de Overkampweg. Ook de routing met de omgeving van het plangebied dient ons inziens meegenomen te worden, bijvoorbeeld de verbinding van het Gezondheidspark met het Leerpark en de routes voor langzaam verkeer op de ovonde.

En belangrijke overkoepelende opmerking is dat de samenhang tussen gebouw en openbare ruimte en het Gezondheidspark tot zijn omgeving (Ovonde, Overkamppark, kantorenstrook achter N3, uitbreiding 'De Grote Rivieren') nog te weinig aanwezig is, wat grote risico's voor sociale veiligheid in zich herbergt.

## Bijlage 1 Literatuur

De volgende documenten hebben inzicht gegeven in de nieuwbouwplannen.

Structuurschets Knooppunt Dordwijk, deel a: Integrale Visie en Project Infrastructuur, door Rein Geurtsen & Partners in opdracht van Gemeente Dordrecht, juli 2002.

Structuurschets Knooppunt Dordwijk, deel b: Gezondheidspark Dordwijk, door Rein Geurtsen & Partners in opdracht van Gemeente Dordrecht, juli 2002<sup>3</sup>.

Gezondheidspark Dordwijk, Klaar voor de start, Besluitnota, in opdracht van Gemeente Dordrecht en Albert Schweitzer ziekenhuis, maart 2004.

Optimalisatie Gezondheidspark Dordwijk, Tussenstand 28 juni 2004, in opdracht van AM Vastgoed bv, Gemeente Dordrecht en Albert Schweitzer Ziekenhuis.

Structuurplan ASz Dordwijk, in opdracht van Albert Schweitzer Ziekenhuis Dordrecht, EGM Architecten BV, augustus 2004 (ingediend in workshop d.d. 20 september).

In de workshop op 20 september zijn de volgende losse A4-tekeningen overhandigd:

- Coördinatie overzicht, situatie nieuw;
- Coördinatie overzicht doorsnede 01 t/m 04;
- Coördinatie overzicht doorsnede 05 t/m 08;
- Coördinatie overzicht plattegrond -900 NAP;
- Coördinatie overzicht plattegrond +2000 NAP;
- Coördinatie overzicht, plattegrond +6500 NAP;
- Coördinatie overzicht plattegrond verdieping;
- Coördinatie overzicht, plattegrond dak;
- Parkeren totaal midden- en sportzone.

Noot <sup>3</sup> In de winter van 2003 heeft DSP-groep in het kader van een veiligheidsscan van de fietspaden langs de N3 de plannen van de structuurschets gescand. Het betrof hier echter een oudere versie.













