

# **Quick scan veiligheidsadviezen Masterplan Alphen aan den Rijn**

**- eindrapportage deel 2 - Het toetsen van de VO's**

Amsterdam, 30 november 2000

Tobias Woldendorp  
Rob van der Bijl

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Vooraf</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Werkwijze</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>De Voorlopige Ontwerpen getoetst</b>	<b>5</b>
3.1	Vooraf	5
3.2	Blok 3 & 4 (Zeinstra en van der Pol)	5
3.3	Blok 5 (bOb van Reeth)	7
3.4	Blok 6, het Winkelhart (bOb van Reeth)	8
3.5	Blok 7, (Gunnar Daan)	12
3.6	Theater bioscoopcomplex (Kraaijvanger/Urbis)	13
	<b>Bijlage II</b>	

# 1 Vooraf

In januari 1999 heeft Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) in de vorm van een zogenaamde 'munitiebrief' op hoofdlijnen adviezen over sociaal veilig ontwerpen gegeven voor plannen voor het Stadshart Alphen aan den Rijn. Een zwaartepunt vormde destijds het beoordelen van het DO van het Stads kantoor, ontworpen door Erick van Egeraat Associated Architects (EEA).

In februari 2000 is opdracht verleend aan DSP om te komen tot een integrale veiligheidsbeoordeling van de diverse projecten van het Stadshart. Deze rapportage is gedeeltelijk gebaseerd op reeds eerder uitgebrachte veiligheidsadviezen van brandweer en politie. De opdracht is opgebouwd uit twee onderdelen:

- 1 Quick scan samenhangende problematiek van het Stadshart om tot integrale beoordeling te komen;
- 2 Toets betreffende de wijze waarop adviezen van de hulpdiensten is overgenomen in de VO's uitgebreid met adviezen, die DSP nog mee wil geven ter verbetering van de DO'.

De concept rapportage d.d. 23 mei is op 5 juli 2000 in de stuurgroep behandeld en becommentarieerd. Intern is gewerkt aan verdere uitwerking van de adviezen. Eén en ander heeft geresulteerd in een samenvatting van adviezen, die als bijlage II achterin dit deel van het eindrapport is opgenomen.

In overleg met Laurent de Jong, projectmanager IVR voor het Stadshart, is in aanwezigheid van Dirk Bijkerk van de Politie Hollands Midden/District Rijn-en Aarlanden), op een bijeenkomst op 30 oktober afgesproken het conceptadvies 'op te knippen' en in de twee eerder genoemde delen aan te leveren. De toets betreffende de wijze waarop adviezen van de hulpdiensten is overgenomen in de VO's uitgebreid met adviezen, die DSP nog mee wil geven ter verbetering van de DO', is het tweede deel en ligt hierbij voor u. Het eerste deel is separaat gebundeld.

## 2 Werkwijze

Voor de toets op de mate waarin adviezen van politie en brandweer zijn meegenomen in de VO's zijn de verschillende bouwplannen. Daartoe is het MAB rapport met de VO's van blok 3 & 4 (Atelier Zeinstra, van der Pol), Blok 5 & 6/Winkelhart (bOb van Reeth) en blok 7/Stepping stone gebouw (Gunnar Daan) bestudeerd. Daarnaast werd de eerste versie van het VO (juni 1999) van het Theater bioscoopcomplex, ontworpen door Kraaijvanger/Urban ingebracht om te bestuderen. Voor de ruimtelijke context is gebruik gemaakt van het *Inrichtingsplan openbare ruimte centrum* van de dienst Ruimtelijke Ordening d.d. 16.11.1999.

Bij deze Quick scan van Voorlopige Ontwerpen van de architecten is de werkwijze zo, dat in een beknopte rapportage de geconstateerde punten, waarop het advies van politie en brandweer niet of onvoldoende is opgevolgd worden geanalyseerd. Dit geschiedt per bouwblok.

Deze analyse wordt vergezeld van adviezen, die DSP vanuit eigen ervaring nog mee wil geven aan de architecten bij het opstellen van de DO's.

De door DSP uitgevoerde Quick scan is begeleid door Laurent de Jong (Projectmanager Integrale Veiligheid voor het Stadshart) en Dirk Bijkerk (Politie Hollands Midden/District Rijn-en Aarlanden). Een gedeelte van het traject is ook Johan Kooistra, medewerker Integrale Veiligheidszorg van Politie Hollands Midden aanwezig geweest. Daarnaast heeft een oriënterend gesprek plaatsgevonden met Aad Oosterlee, plaatsvervangend commandant van de Brandweer, afdeling preventie en preparatie.

## 3 De voorlopige ontwerpen op hoofdlijnen

### 3.1 Vooraf

Van de adviezen, die de politie heeft gegeven valt op dat slechts een deel is overgenomen in de VO's. Voor een aantal bouwblokken moet dan ook bij de DO's serieus aandacht besteed worden aan eerder uitgebrachte adviezen.

Meer dan dat bij de politie het geval is heeft de brandweer zijn invloed op het planproces. Dit in verband met de vigerende regelgeving (vooral Bouwbesluit, maar ook een publicatie als 'Een brandveilig gebouw installeren'). In die zin bestaat het dat er per gebouw ook meer adviezen opgevolgd worden dan dat bij de adviezen van de politie het geval is. De brandweer somt telkens een lijst aan met punten, waaraan het plan moet voldoen. Deze volgen de lijn van de regelgeving over brandvertraging e.d. uit het Bouwbesluit. Dat laat onverlet dat er een aantal knelpunten voorkomt dat telkens terugkeert.

Opvallend is dat bij de laatste beoordelingsronde van 2.2.2000, geen van de tekeningen van de architecten akkoord is. Dit heeft in alle gevallen te maken met het ontbreken van brandpreventieve voorzieningen op de VO-tekeningen. Voor een VO tekening is dit evenwel nog niet zo zorgwekkend. De architect zal voor goedkeuring bij Bouw-en Woningtoezicht een standaardpakket eisen van de brandweer meenemen. Genoemde eisen dienen bij het DO van meet af aan ingetekend te worden!!

DSP geeft waar nodig nog aanvullende adviezen. Dit onderdeel staat telkens aan het eind van de opmerkingen per bouwblok aangetekend.

### 3.2 Blok 3 & 4 (Zeinstra en van der Pol)

#### Politie

##### 0/-1

- Onduidelijk of er in het VO een verbinding is tussen de kelder van de blokken en de centrale parkeergarage, zoals eerder opgemerkt in het advies van de politie. Indien dit zo is, is dit niet gunstig;
- Opmerkingen over de parkeerkelder zijn momenteel moeilijk te beoordelen omdat een goede tekening ontbreekt voor verkeersafwikkeling onder dit blok (PM).
- Het zicht op trappen en liften is goed.

##### 0/1/2

- Entrees zijn afsluitbaar op de gevellijn.
- Luifels bij balkons op laag 3 kunnen zicht ontnemen op openbare weg; Zeinstra zegt desgevraagd, dat door de vormgeving en de hoogte geen reden toe is. Een mening die gedeeld wordt. Van deze hoogte moet je het qua sociale ogen niet hebben. Sterker; een aantrekkelijk balkon kan opleveren dat er bij mooi weer 's avonds *sociale oren* worden toegevoegd.
- De openbare daktuin moet gelezen worden als gemeenschappelijke tuin voor bewoners van het blok en niet (meer) als publiek domein.

## Brandweer

- Nooduitgang van kantoor moet opgenomen worden.
- Er moet aandacht zijn voor de materiaalkeuze van de gevels, die het deel van de St. Jorisstraat bepalen waar gebouw drie en vier bij elkaar komen. Deze afstand is te gering voor 'gewoon glas'; een brandwerende gevel is noodzakelijk (en duurder!).

## Aanvullende adviezen DSP

Het verkorte blok (4) is in tegenstelling tot de overzichtsprent van augustus 1998 ondiep en bestaat enkel uit woningen. Weinig opmerkingen op hoofdlijnen.

- De ontsluiting van de blokken is goed. Op een belangrijk snijpunt aan de St. Jorisstraat, waar deze het water raakt, zijn aan weerszijden de centrale entrees opgenomen. De hal is aan twee kanten transparant gehouden.
- De rooilijnen springen op maaiveld niet of nauwelijks in, waardoor er goed zicht is op de openbare weg.
- Er zijn aan weerszijden geen woningen op begane grond. Bij 4 is dit pas vanaf de tweede laag, bij blok 3 is dit vanaf de eerste laag.

### *Advies*

*Idealiter zou ook bij blok 3 gewoond worden op laag 1.*

*Als compensatie zou ook een kleine inspruing van de gevellijn op de verdiepingen ten opzichte maaiveld een bijdrage kunnen leveren aan het zicht op straat (referentie: wonen boven winkels in de Velsbroek van Atelier PRO).*

- De entree van de bergingen alsmede de containerruimte van blok 4 liggen in een inham op een weinig overzichtelijke plek aan de Stevinstraat.  
Er is geen zicht, anders dan vanuit het nieuwe stadskantoor, maar hier betreft het net een trappenhuis, dat enigszins verdraaid voor de nis naast blok 4 is gesitueerd. Het zijn niet echt werkruimten, die daarop uitkijken.

### *Advies*

*De voorhof die gecreëerd wordt tussen de nieuwbouw en de bestaande bouw wordt idealiter in ruimtebeslag teruggedrongen. De meerwaarde van de riante inspruing is vooralsnog onduidelijk. Aanpassingen in het programma op begane grond in het stadskantoor lijken niet meer haalbaar.*

- Bij de entrees naar de bergingen draait de deur over een deel van de St. Jorisstraat.

### *Advies*

*Het zou wenselijker zijn, indien deze deuren naar binnen opengaan. Een alternatief is de deuren van doorzichtig materiaal te maken.*

- Er is een interessante patio op laag 2. Deze is gemeenschappelijk en biedt aanleiding voor informele controle op blok 5.
- De balkons op het zuiden worden afgescheiden door een langgerekte zonnewering. Deze doet geen afbreuk aan de controleerbaarheid van de St. Jorisstraat.
- Aangezien er het complex op de begane grond in het programma in een bank is voorzien moet er bij nadere uitwerking rekening gehouden worden met zwaardere funderingen van plekken waarop een inrijbeveiliging gewenst is.

*Advies*

*Bestektekeningen laten controleren door bouwplanadviseurs van politie.*

- In hoofdlijnen lijkt het mogelijk dat beide blokken voor het Politiekeurmerk Veilig Wonen in aanmerking komen.

*Advies*

*Neem contact op met de bouwplanadviseur van politie District Rijn-en Aarlanden. Deze kan de checklist met de architect doornemen en bekijken waar mogelijk knelpunten zitten.*

### 3.3 Blok 5 (bOb van Reeth)

#### Politie

- Zie opmerkingen over erkers, postkasten en entrees in rooilijn, zoals die bij blok 7 zijn geformuleerd.
- De opmerking over de ontsluiting van de bergingen vanuit de parkeergarage, die bij blok 3/4 staat hoort bij blok 5. Lijkt voorsnag onwenselijk om dit zo op te lossen. Negatieve referentiebeelden als oplossingen in De Terp in Capelle en de Rodenbuurt in Zoetermeer komen bovendien.
- De trapgang aan het horecapijn is zoals de plannen zich laten aanzien nog steeds openbaar toegankelijk. Levert ongewenst situatie op.
- Luifels kunnen zicht op openbare ruimte Castellumstraat frustreren. Tevens kunnen luifels in vrij krappe straatprofiel knelpunten opleveren met doorgaand busverkeer.
- De arcade is ruim en heeft een prettige uitstraling; duidelijke afspraken met winkeliers nodig om dit zo te houden (het is tenslotte openbare ruimte).

#### Brandweer

- De grootte van het compartiment van een winkel volstaat niet (meer dan 1000 m<sup>2</sup>).

#### Aanvullende adviezen DSP

- Een bijzonder punt van aandacht wordt gevormd door de openbare fietsenstalling, die nadat Twijnstra en Gudde een aantal varianten onderzocht heeft, uiteindelijk gepland is in de kelder van blok 5. In de notitie wordt gesproken van een uitgang in de St. Jorisstraat.

Dit is op zich gunstig t.o.v. fietsroutes, maar ongunstig voor de bereikbaarheid: een in/uitgang voor zoveel fietsen in een smalle winkelstraat werkt congestieverhogend en fietsers in een publiek domein werkt agressieverhogend.

#### *Advies*

*Maak een in/uitgang aan de zijde van het Rijnplein. Daar is meer ruimte, alzijdig zicht en het is nog beter gesitueerd op doorgaande fietsroutes, dan dat dit bij de St. Jorisstraat het geval is.*

*Een in/uitgang aan de Castellumstraat, zoals die voorkomt op o.a. een tekening van de Architectenwerkgroep is tevens een goed alternatief. Vooropgesteld moet worden dat voorkeur uitgaat naar één entree. Dat maakt de beheerbaarheid beter. Een ingang met een één richting op draaiende draaideur (niet voor fietsers), zoals vaak is toegepast bij stallingen bij de grotere stations is wel een goede aanvulling op het ontsluitingsprincipe.*

- Bij onze aanvullende adviezen bij blok 6 heeft een aantal opmerkingen ook betrekking op blok 5. Zie aldaar.

### **3.4 Blok 6, het Winkelhart (bOb van Reeth)**

#### **Politie**

##### *N-1*

- geen toezichthoudersruimte opgenomen;
- in veilige routes naar liften/trappen in parkeergarage(s) is niet voorzien (zichtbaarheid opstelruimte, zie opmerkingen eerder gemaakt bij parkeergarage Stadhuis);
- opmerkingen alternatieve sociale ogen (kiosk, taxistandplaats) niet terug te vinden;
- plaatsing betaalautomaten/het legen etc. is nog geen zicht op;
- verkeersafwikkeling op stadsdeelniveau zou volle aandacht moeten krijgen; wij hechten grote waarde aan dit aspect;
- omvang pilaren/geen zicht op.

##### *0*

- bergingsuitgangen en pad onveilig; duidelijk standpunt nodig: geen pad langs water. Advies aan politie; niet naadloos oplossingen aanreiken als het er toch zou komen;
- daar het toch een redelijk grote cluster bergingen betreft is het aan te bevelen bergingsgangen zonder hoeken op te nemen; advies is niet overgenomen;
- LaLo vanaf de openbare weg; zou opstoppen kunnen geven, zeker daar de autobussen hier ook doorheen moeten (Randvoorwaarde bij openbare ruimteplan);
- auto-parkeren op laad-en losplaats niet stimuleren (opmerking hoort bij N = + 1). Is niet overgenomen door architect.

##### *N+ 1*

- opgang winkels en woningen scheiden: (gebeurt door middel van een interne corridor);
- uitbouw woonkamers realiseren; handhaven wens, net als bij andere woningen St. Jorisstraat; wordt vooralsnog niet op ingespeeld.



## Brandweer

### N-1

- Er is erg veel waardering voor het feit dat er in de parkeergarage van het stadhuis gekozen is voor een relatief duur systeem met sprinklerinstallaties.  
Aangezien de parkeergarage van blok 6 in twee niveau's in verbinding staat met de kelder van het stadhuis hecht de brandweer grote waarde aan het op elkaar aansluiten van de systemen. Het zelfde sprinklersysteem zou ook in het andere deel van de parkeergarage toegepast moeten worden. Bij de laatste adviezen d.d. 2 februari 2000 wordt het preventie-niveau onvoldoende gevonden, een constatering waar we ons graag bij aansluiten.

## Aanvullende adviezen DSP

Blok 6 heeft een ongebruikelijke opzet waaraan nogal wat vraagtekens opduiken en waaraan problemen kleven.

### Vraagtekens

- Wordt het achterafpad zoals getekend, nu ontsloten via een trappartij of via een hellingbaan? Dat eerste impliceert dat het alleen een voetpad is. Het tweede dat het ook voor fietsers (en bromfietzers!!) toegankelijk is. Indien dit laatste het geval is komt de overzichtelijkheid ter hoogte van de bocht in het geding.
- Het bergingenblok, dat vanaf de waterzijde wordt ontsloten heeft op niveau 2 en 3 ook een functie. Wat is niet duidelijk. Mogelijk dat hier ruimtelijk gezien 'wisselgeld' aanwezig is om de bergingen op alternatieve wijze ontsloten kunnen worden.
- De bevoorrading van geldtransporten van de in het complex opgenomen bank verdient aandacht. Het is onduidelijk waar dit gaat plaatsvinden. Indien op de openbare weg geschiedt moet voorkomen worden dat geldlopers van de bank vanachter de ruime inspringing van de hoek aangevallen worden.

### Advies

*Kijk of het mogelijk is vanaf het expeditiedek de bank te bedienen.*

- Op het expeditiedek komen vanaf twee zijden vanuit de parkeergarage hellingbanen uit. Het is onduidelijk of er personenauto's het dek als nooduitrit cq. parkeerruimte mogen gebruiken of dat dit alleen voor bewoners van het blok van toepassing is. De scheiding mijn en dijn/privé en openbaar is hier in ieder geval onduidelijk.

### Advies

*Status duidelijk maken! Of weghalen of een nooduitrijroute (bij congestie). Wellicht dat dan zelfs een officiële route valt te prefereren. Een en ander bezien in het licht van de afsluitingsprincipes van het dek.*

- Uit de tekeningen van de parkeergarage valt niet op te maken waar de betaalautomaten gedacht zijn. Dit is voor veiligheid evident (zichtlijnen, opstelruimte, route).

### Advies

*Neem dit in een zo vroeg stadium mee en laat dit niet aan het toeval over. Dit geldt ook voor de parkeerruimten onder het Stadskantoor.*

- Aangezien er een aantal banken in het complex wordt opgenomen (o.a. in blok 6) is het zorg dat er al in de ontwerpfase rekening gehouden wordt met zwaardere funderingen van plekken waarop een inrijbeveiliging gewenst is.

*Advies*

*Bestektekeningen laten controleren door bouwplanadviseurs van politie.*

### **Knelpunten**

- Vanuit sociale veiligheid is attractiviteit een belangrijk criterium (zie paragraaf 3.1.2. in het eerste deel van de rapportage). De uitstraling van het grinddak is nihil, terwijl hier toch enige woningen op uitkijken.

*Advies*

*Bezie of hier de uitstraling niet vergroot kan worden. Kan er niet meer van het platte dak gemaakt worden? Te denken valt aan een gemeenschappelijke verblijfsplek zoals dat bijvoorbeeld bij blok 3 van Zeinstra en van der Pol wordt voorgesteld.*

- De parkeergarage kent op zich een overzichtelijke opzet over twee verdiepingen.  
Pijnpunt zit hem in de wijze van opstellen bij de liften en de entree van de moeilijk overzichtelijke stijpunten. Vooral de hoek (sectie 17-19) wordt een dode onoverzichtelijke hoek.

*Advies*

*Maak de entree niet tegen de muur, maar in het zicht van lange zichtlijnen, die ook looplijnen zijn (noot: een zichtlijn waar niet langs gekeken wordt, biedt geen soelaas).*

*Advies*

*Net als bij de parkeergarage onder het stadhuis zou ook hier de VEXPAN (ESPA) toetslijst gehanteerd moeten worden. Temeer daar de garages met elkaar in verbinding staan is dit noodzaak.*

- Compartimentering lijkt in eerste instantie niet noodzakelijk: grote garages, mits overzichtelijk (zich verjongende kolommen in plaats van zware muren) en een adequaat sprinklersysteem kunnen een bijdrage leveren aan integrale veiligheid. Kijk naar goede voorbeelden als de garage onder het Museumplein in Amsterdam (literatuur: Project in Bouwadviseur september 1999). Voor een definitief oordeel blijft van belang wanneer er mensen te verwachten zijn en hoeveel er gelijktijdig gebruik zullen maken van een ondergrondse ruimte<sup>1</sup>.  
Twee redenen voor compartimentering zouden zijn:
  - de mogelijk optredende congestie, voortkomend uit eerder geschetste problematiek rond de verkeersafwikkeling op en om het Wallenbergplein, terug te dringen;
  - de scheiding tussen bewonersparkeren en openbaar parkeren te bewerkstelligen.

Noot 1 De parkeergarage onder het Nederlands congrescentrum in Den Haag is erg groot (maar overzichtelijk) en de mensen komen vaak in drommen tegelijk naar binnen/buiten. De kans dat je daar alleen 's nachts aanwezig bent is klein, omdat er dan geen reden is te zijn.

*Advies*

*Kijk nog eens goed op basis van verkeersprognoses of de noodzaak van een tweede ontsluiting elders in het plangebied niet gewenst/noodzakelijk is.*

- In de parkeergarage staan de bergingen getekend van blok 5. Het is niet duidelijk of deze ook vanuit de garage toegankelijk zijn. Als dit zo is, dan is dit geen gunstige voorwaarde.

*Advies*

*Idealiter worden de bergingen ontsloten vanaf de openbare weg, goed in het zicht van woningen.*

- Het bevoorradingsdek voorziet in een riante draaicirkel voor trucks met oplegger. Problemen zijn te verwachten met de dubbelfunctie. Lalo/parkeren: Bij een beetje uit de toon parkeren kan er snel schade optreden. Ten tweede adviseren we vanaf die locatie ook de bank te bedienen.

*Advies*

*Het parkeren op het dek hergroeperen of überhaupt niet toepassen.*

- De toevoer van het bevoorradingsdek wordt vanaf de Julianastraat ontsloten. De plannen voorzien in een overbouw van de entree. Op de functieplattegrond wordt geïmpliceerd dat de slagbomen/of anderszins op het snijvlak met het echte dek plaatsvindt. Dit zou voor sociale veiligheid uiterst ongunstig zijn (doodlopend) en de poort nodigt uit tot hangen. Tevens maakt het de beheerbaarheid onnodig lastig indien ook de beheergrens hier komt te liggen.

*Advies*

*Leg de grens tussen privé en openbaar op een duidelijke plek, de rooilijn van het totale blok volgend. Dit is aan het begin van het poortgebouw.*

- Het langsaanzicht genomen vanaf het water toont de kille uitstraling over een groot deel van de beoogde wandelroute. Hierop is goed te zien hoe onaangenaam een ontsluiting van de bergingen op die plek wordt. Ook tonen de aanzichten de betrekkelijkheid van de ramen aan, die bij kantoren en winkels aan de zijanten zijn opgenomen. De woningen zijn alleen op de hoogste verdiepingen en hebben geen zicht op het voet/fietspad.

*Advies*

*Zie bij overstijgende knelpunten Masterplan Stadshart in het eerste deel van de rapportage*

- De woningen, die aan de St. Jorisstraat worden ontsloten roepen geen vragen op. Dat het er twintig zijn is op zich prettig.

*Advies*

*Net als dat bij ons advies voor de woningen van blok 3 en 4 het geval is zouden hier meer uitspruingingen op de verdiepingen wenselijk zijn. Dit in verband met zicht op de lengte-as van de St. Jorisstraat.*

### Best practice

- Het goede van het plan van bOb van Reeth is de uniforme aanduiding van reclame in de gevel. Verticale vervuiling tegengaan, waarmee duidelijkheid, rust, verkregen worden en de uitstraling vergroot wordt en valse schaduwen (uithangende bebording) en vandalisme- gevoelige elementen in het publiek domein teruggedrongen worden.

## 3.5 Blok 7 (Gunnar Daan)

### Politie

- De entrees worden afgesloten in de gevellijn.
- Er is ruimte de postkasten en het bellenbord bij de entree te realiseren; Voorwaarde blijft dat het zicht op de lange smalle gang niet verloren gaat; immers dan wordt het een vervelende gleuf.
- Tussen buiten en trappenhuis/lift is een voorportaal, waar ruimte is de postkast en het bellenbord te bundelen.
- Wens om een verspringende erker, in verband met zicht op de straat/in relatie tot het wonen boven winkels.
- Aandachtspunt: opnemen extra wc-ruimten in Horeca om op voorhand wildplassen in het uitgaanscentrum te voorkomen.
- Gescheiden entrees bezoek en laden/lossen.

### Brandweer

- Net als bij het plan van bOb van Reeth (blok 6) ontbreekt een voor de brandweer vereist voorportaal bij het trappenhuis (niveau 2700)
- Er is aandacht nodig voor de verdere uitwerking van het casco van de winkel/horecavoorzieningen.

### Aanvullende adviezen DSP (inclusief adviezen over het ontwerp van Gunnar Daan voor het plein)

Het *gebouw* heeft een aantal sterke punten:

- door uitstraling een eigen identiteit.
- de plattegronden zijn goed; de woontypologie intelligent (een variant op Le Corbusiers Habitation in Marseille); door verspringend over 2 lagen te wonen zet je potentiële inbrekers op een vals spoor.
- de wijze waarop de rooilijn verspringt boven de begane grond draagt bij aan informeel toezicht op de openbare ruimte;
- de loggia's geven het complex alzijdig 'ogen en oren'.
- Bij een eerste verkenning leent het complex zich goed om in aanmerking te komen voor het Politie Keurmerk Veilig Wonen Nieuwbouw). Dit wordt o.a. ingegeven door de wijze waarop de ontsluiting van de woningen plaatsvindt: twee keer 9 woningen op een entree resorteert onder de richtlijnen, die bij G1 (Woongebouw) genoemd worden.

#### *Advies*

*Neem contact op met de bouwplanadviseur van politie District Rijn-en Aarlanden. Deze kan de checklist met de architect doornemen en bekijken waar nog mogelijke knelpunten zitten.*

#### Het plein

- het sterke van het plein is dat er gelegenheid gegeven wordt zowel direct aan het water te komen- bijna op het niveau van het water- (en dus ook met een terras aan het water te zitten) als verhoogd over het water uit te kijken.
- Door het opvangen van de hoogteverschillen krijg je informeel publieke zitgelegenheid op de zon. Bijkomend nadeel is dat er zo ook gevaarlijke , want nauwelijks zichtbare hoogteverschillen zullen optreden, waar (slechtziend) publiek kan struikelen.

#### Advies

*De detaillering van een dergelijke oplossing dient erg zorgvuldig te zijn. Een goed voorbeeld van een dergelijke oplossing van hoogteverschillen door zorgvuldige detaillering is het plein voor het Circustheater in Scheveningen, waar DS landschapsarchitecten uit Amsterdam een vergelijkbaar gebied kundig opgelost heeft.*

### 3.6 Theater/bioscoopcomplex (Kraaijanger/Urbis)

#### Politie

Veel van het commentaar (brief 15.6. 1999) valt onder de categorie algemene aanbevelingen: een aantal expliciete volgt hieronder:

- De politie heeft grote zorgen over de bereikbaarheid en de logistiek rond het complex. Ook toegankelijkheid voor gezelschappen, die het theater bezoeken heeft hun aandacht. Door het opnemen van in pandige expeditie wordt een deel van de overlast voorkomen. Wat blijft is het aan-en afvoeren in een te smalle winkelstraat, waar gedeeltelijk woningen boven zijn gesitueerd.
- Het officiële aantal in-en uitgangen zou beperkt moeten blijven. Vooral nog wordt er uitgegaan van een gescheiden entree aan de Prins Clauskade. We denken niet dat de politie dit een goede zaak lijkt.
- In de goede bereikbaarheid voor geldtransport is niet voorzien. Omdat de kassa meteen bezijden de hoofdentree is en de medewerkers vrij geïsoleerd aan de balie zitten is dit een punt van aandacht, waar zeker bij verder uitwerken nader aandacht voor nodig is.

In die zin is het op zijn plek te memoreren aan de wens van de politie over te gaan tot een camera-observatiesysteem in de openbare ruimte. Het op voorhand aanleggen van een infrastructuur voor CCTV zou sterk kostenbesparend kunnen werken. De politie Hollands Midden zou in nauwe samenwerking met het Ingenieursbureau Den Haag een plan kunnen ontwikkelen.

#### Brandweer

- Een belangrijk aspect is dat de brandweer twijfelt aan de opvangcapaciteit van de trappenhuizen; erg belangrijk bij een gebouw met publieksvoorzieningen.

## Aanvullende adviezen DSP

- Er is een tweede toegang voor de kleine zaal vanaf de kade.

### *Advies*

*Een bundeling van entrees ligt meer voor de hand. Door de enige entree aan het plein te creëren is er een betere beheerbaarheid, wordt voorzien in betere oriëntatiemogelijkheden en wordt direct aangesloten op veilige (avond)routes. Nooduitgangen zouden hier wel gesitueerd moeten blijven.*

- Het theater ligt goed aan het plein. Het café zorgt ervoor dat er ook in de avonden activiteit is op het plein en aan de wandelroute langs de Oude Rijn.
- De aanrijroute voor expeditieverkeer geschiedt door de zich versmallende Julianastraat. Het Theater/bioscoopcomplex zelf voorziet in een inpandige expeditieruimte, waarin ruimte is trucks met opleggers te stallen. De aan-en afvoer van theaterrekwisieten levert dus geen langdurige overlast op de openbare weg op. Ook vindt op eigen terrein het laden en lossen met vorkheftrucks e.d. plaats, waardoor ook hiermee geen overlast op de Julianastraat is te voorzien. Wat wel zorgelijk is, is het gegeven dat de entree van de expeditiehof en de entree van het expeditiedek van blok 6 nagenoeg op het zelfde punt aantakken op de Julianastraat.

### *Advies*

*Op zulke locaties zou je een Virtual Reality (VR) simulatie willen hebben om te kijken of de logistiek goed op elkaar afgestemd is. Tegenwoordig wordt er erg veel langs deze weg gewerkt. Bij plannen voor het Stadshart Almere bijvoorbeeld begeleiden adviseurs van DSP vanuit integrale veiligheid een VR-studio om veiligheid die plek in het planproces te geven, die het verdient.*

- De aan-en afvoer van theaterwagens zal ook in de nacht plaatsvinden. Hier dient telkens een ontheffingsverbod te komen indien uitgegaan blijft worden van een nachtelijk rijverbod voor de Julianastraat.
- De gevels naar het plein en het water toe hebben op maaiveld een open uitstraling. Aan de Julianastraat, waar de uitstraling vooral 's avonds van belang is, is de gevel vrij hard en gesloten. Een rechte gevel met niet al te veel glas aan de Prins Clauskade lijkt qua vandalisme-gevoeligheid meer op zijn plaats.

### *Advies*

*De westgevel zou meer opengemaakt kunnen worden om de uitstraling in een dergelijke smalle straat te vergroten, terwijl de oostgevel juist meer gebaat zou zijn bij minder glas. De waterzijde blijft tenslotte een zijde, waar weinig sociale ogen op gericht.*

- De interne organisatie van het theater nodigt niet uit tot discussie.
- Over camera's in het publiek domein wordt in het gehele land een discussie gevoerd.

### *Advies*

*De discussie over al dan niet een camerasysteem in het uitgaansgebied zou ook in Alphen gevoerd moeten worden om bij de planontwikkeling voor de openbare ruimte rekening mee te kunnen houden. Temeer daar er politieke consensus bereikt zal moeten worden.*

