

Advies Sociale Veiligheid

* Definitief Ontwerp
Koppelgebied Zeist, fase 2

Amsterdam, maart 1993
Van Dijk, Van Soomen en Partners
J.E. Bruinink
H.J. Korthals Altes

Inhoudsopgave

	Pagina:
1 Inleiding	1
2 Stedebouwkundige aspecten	2
3 Fietsenstallingen	3
4 Berging	5
5 Woningontsluiting	5
6 Parkeergarage	7
7 Openbare buitenruimte	8
8 Samenvattend	9
 Bijlage	
Afbeelding 1 en 2	12

1 Inleiding

Voor u ligt het advies "sociale veiligheid" op het definitief ontwerp van het plan voor het Zeister Koppelgebied (fase 2). Voorliggend advies vormt het vervolg op het advies op het voorlopig ontwerp, dat door ons bureau in april 1991 is uitgebracht in opdracht van de gemeente Zeist. Het opdrachtgeverschap voor het plan lag toen nog in handen van de gemeente Zeist, maar het planproces is inmiddels verder voortgeschreden en daarmee kwam het opdrachtgeverschap in handen te liggen van BAM Vastgoedontwikkeling.

De BAM staat op het punt om het definitief ontwerp vast te stellen.

Alvorens het zover is, heeft de BAM DSP wederom verzocht het (bijna) definitieve ontwerp te screenen op sociale veiligheid. Centraal daarbij dienen de onveilige plekken te staan die ten opzichte van het eerdere advies niet zijn aangepast en/of die door tussentijdse veranderingen in het ontwerp zijn ontstaan.

Als randvoorwaarde geldt dat er nauwelijks ruimte is voor grote ruimtelijke verschuivingen, tenzij er in sociaal veiligheids-opzicht iets echt niet door de beugel kan.

Bij de planbeoordeling is door DSP gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- plantekeningen per bouwlaag (van souterrain tot en met de vierde woonlaag), situatieschets alsmede gevel- en kopgevelaanzichten. Het betreft de tekeningen V-01 tot en met V-07 en V-13 tot en met V-16 van project 8904-2, d.d. 17 december 1992.
- Rapportage DSP d.d. mei 1991 ("Advies Sociale Veiligheid Koppelgebied Zeist fase 2", Van Dijk, Van Soomer en Partners, mei 1991).

Ook is de verantwoordelijke projectarchitect van Atelier PRO enige malen telefonisch benaderd voor informatie over het plan.

Bij dit vervolgadvis komen de toetsingscriteria op stedenbouwkundig niveau, waar in het eerste advies uitvoerig op ingegaan is, nauwelijks meer aan de orde: dit is een gepasseerd station. We geven er nog een korte samenvatting van onder het kopje "Stedenbouwkundige aspecten".

De toetsingscriteria op bouwkundig niveau daarentegen, worden op een detaillistischer manier behandeld dan in het eerste advies. Zaken zijn inmiddels verder geconcretiseerd, waardoor belangrijke details zichtbaar worden die de veiligheid beïnvloeden. Dat is één argument; het tweede argument om het advies zo gedetailleerd aan te pakken is, dat dit waarschijnlijk de laatste kans voor de discipline "sociale veiligheid" is om haar stem te laten horen. Dan is de verleiding groot om de plannenmakers maar zoveel mogelijk mee te geven voor hun verdere tocht.

Onderliggend advies zal nog een vervolg krijgen in een advies op de openbare ruimte. Hierover kan pas worden gerapporteerd wanneer inrichtingsplannen, verlichtingsplannen en dergelijke beschikbaar zijn.

2 Stedebouwkundige aspecten

Onder de noemer "stedebouwkundige aspecten" vatten wij de volgende criteria, die in het eerste advies uitgebreid aan de orde kwamen, nog eens kort samen:

- Planconcept (algemene indruk van de stedebouwkundige ingreep, met name qua inpasbaarheid in de Zeister context);
- Schaal van bouwmassa's en openbare ruimten;
- Menging van functies naar aard en schaal;
- Oriëntatie en vindbaarheid van langzaam verkeerroutes;
- Winkelgebied: toegankelijkheid en sfeer zowel binnen als buiten winkeltijden.
- Duidelijkheid van onderscheid voorkant < - > achterkant bouwmassa's.

In het eerste advies zijn **planconcept en schaal** positief beoordeeld. Argumenten daarbij zijn:

- het duidelijke stedebouwkundige gebaar (met name de introductie van een ovaal);
- het "inpakken" van de logge bouwmassa's en achterkanten;
- de continuïteit en samenhang die de voetganger geboden wordt door het systeem van arcades;
- de menselijke schaal van het project;
- de toevoeging van een fijnmazig net van openbare ruimten aan het Zeister centrumgebied.

Aan deze punten is in de uitwerking van het ontwerp niet getornd. Het oordeel is dus onverminderd positief.

Ten aanzien van de **functiemenging** is een wat minder eenduidig oordeel gegeven. Daarbij is gesteld: "De menging van functies werkt zowel naar aard en naar schaal zeker binnen winkeltijden positief op de sociale veiligheid; buiten winkeltijden werkt de menging naar aard van de functies niet bij voorbaat positief, maar ook niet negatief. Een en ander is sterk afhankelijk van het type winkels, de noodzaak van rolluiken en de vestiging naar aard en plaats van aanvullende horecavoorzieningen in het gebied".

Aangezien over de functies die zich in het gebied zullen vestigen nog nauwelijks iets bekend is, moeten we deze slag om de arm nog steeds houden. Een advies aan de projectontwikkelaar en de architect omtrent de wenselijke functies in het gebied zou echter aan het verkeerde adres zijn gericht. Dit valt binnen de competentie van de belegger, die (ons) nog niet bekend is, en in mindere mate de gemeente. Om die reden werken wij op deze plaats geen verder advies omtrent de functiemenging uit.

Voor het criterium "**oriëntatie en vindbaarheid langzaam verkeerroutes**" geldt echter weer hetzelfde als voor "schaal" en voor "planconcept": er lag bij het voorlopig ontwerp een duidelijk verhaal en daar is later niet meer aan getornd. Meer in detail blijft hier en daar nog wat te wensen over maar in grote lijnen is het oordeel positief. Onze visie op details komt onder het kopje "openbare buitenruimte" aan de orde. Misschien is het goed om er op deze plaats vast op te wijzen dat er in het geval van de fietsroute onder het loopdek (die samenvalt met de in- en uitritten van de parkeergarage) sprake is van een "detail", dat bij het sociaal veilig ontwerpen boven de "pijngrens" uitkomt en dus in feite net geen echt "detail" meer genoemd mag worden.

Wat betreft de **toegankelijkheid en sfeer van het winkelgebied** werd in het eerste advies vastgesteld, dat hier pijnpunten zijn die niet in het ontwerp kunnen worden opgelost, maar die in de beheerfase aandacht verdienen. Het gaat om de marktopstelling (die nodeloos gedrang veroorzaakt, dat ook door de opdrachtgever als een probleem gezien wordt) en de onvoorspelbaarheid van rolluik-toepassing (waar de gemeente met een rolluikenverordening op kan inspelen).

Het is duidelijk dat deze signalen nog steeds van kracht zijn, waardoor het zinnig is om ze hier nog eens te herhalen.

Belangrijker is echter dat het in pandige winkelgebied in de shopperhal volledig gescheiden is van de woningontsluiting en dat dit gebied buiten de winkeltijden zal worden afgesloten; een aanzienlijke verbetering van de veiligheid.

Ook de passage door het Diagonaalblok (die in het voorlopig ontwerp nog niet voorkwam) is afsluitbaar en sociaal veilig ontworpen.

Tenslotte valt onder de noemer "stedebouwkundige aspecten" nog het onderscheid tussen **voorkant en achterkant van bouwmassa's**. Het plan scoorde op dit aspect reeds goed in het eerste advies. Het pijnpunt wat daarin nog werd vastgesteld in het geval van het diagonaalblok, waar voor het achtergebied een halfslachtige oplossing was bedacht, is inmiddels weggenomen. Onder het kopje "woningontsluiting" wordt dit punt verder toegelicht.

3 Fietsenstallingen

Algemeen: het ontwerp gaan uit van een openbare fietsenstalling aan de Weeshuislaan onder het Corridorblok en van collectieve fietsenstallingen voor bewoners in het Ovaal en het Rugblok. Bewoners van het Dwarsblok/Diagonaal en van het Corridorblok zijn voor het stallen van hun fiets aangewezen op hun eigen bergingen.

Corridorblok: het souterrain wordt ongeveer voor de helft in beslag genomen door een openbare fietsenstalling. De tekening gaat nog uit van een onbewaakte fietsenstalling, maar inmiddels is gekozen voor een bewaakte fietsenstalling. Deze wijziging kunnen we alleen maar toejuichen. Een dergelijke ruimte zonder daglichttoetreding en zonder (semi-) formeel toezicht vraagt namelijk vroeg of later om problemen in de zin van fietsendiefstal, verloedering, vernieling en dergelijke en is derhalve ongewenst.

Wanneer uitgegaan wordt van bewaking, dan dient er een ruimte voor de beheerder van de fietsenstalling te komen. Deze ruimte zou zowel in het souterrain gecreëerd kunnen worden als op begane grondniveau (1300 - p)¹. Afbeelding 1 in de bijlage geeft een suggestie voor een beheerdersruimte op begane grondniveau. Het beheer van een fietsenstalling met 200 plaatsen is sec niet rendabel. Een combinatiestalling (bijvoorbeeld met werk-/reparatieplaats) biedt meer mogelijkheden. In het meest ideale geval zou een fietsenwinkel in het corridorblok het beheer van de fietsenstalling op zich kunnen nemen².

De fietsenstalling heeft één in-/uitgang, wat het toezicht vergemakkelijkt en de ontsluiting versimpelt. De stalling bestaat uit een lange rechte, overzichtelijke

1 Voordeel van een beheerdersruimte in de kelder is direct toezicht op de stallingsruimte. Nadeel is echter het ontbreken van zowel daglichttoetreding als visueel contact met de buitenomgeving (slechtere arbeidsomstandigheden voor de beheerder derhalve).

2 Wellicht dat één van de twee nabijgelegen fietsenwinkels de exploitatie van de fietsenstalling (deels) op zich wil nemen en daarvoor bereid is te verhuizen naar de winkelruimte in het Corridorblok.

ruimte die aan één zijde is voorzien van etagerekken (twee lagen). Dit is een gebruikers-onvriendelijke oplossing; het stallen van de fiets vraagt bij een bezette onderlaag namelijk tilwerk van de fiets. Wanneer dus waarde wordt gehecht aan gebruikersgemak, verdient een enkellaagse, tweezijdige opstelling van de rekken de voorkeur. Gezien de beschikbare ruimte (lees: breedte) ontkomt men niet aan fietsenrekken waar de fiets onder een hoek van 30 of 45 graden moet worden gestald.

Verder is er een nooduitgang gesitueerd aan het uiteinde van de fietsenstalling. Om (moedwillig) misbruik van deze nooduitgang tijdig te kunnen opsporen, dient deze een elektronische signalering te bevatten die de beheerder van de fietsenstalling in staat stelt om vanuit zijn ruimte te kunnen zien of één van beide deuren geopend wordt of open staat. Overigens is het ook mogelijk om de nooduitgang te voorzien van een achter glas verborgen knop à la brandweer, die alleen na het inslaan van het glaswerk toegankelijk is. Een dergelijke 'afsluiting' voorkomt oneigenlijk gebruik van de nooduitgang in afdoende mate.

De entree tot de fietsenstalling bevindt zich niet centraal in het koppelgebied. Dat is op zich niet erg, mits een goede bewegwijzering naar de fietsenstalling en een duidelijke herkenbare entreepartij deze excentrische ligging compenseren. De entreepartij tot de fietsenstalling (alsmede de toegang tot de ruimte van de marktmeester) ligt teruggetrokken ten opzichte van de gevelwand en wordt naar buiten toe vernauwd door een uitspringende hoek van de 'ronde' winkel. Het verdient voorkeur de uitspringende hoek te laten vervallen en de nis 's avonds af te sluiten ter hoogte van de gevelwand.

Ovaal: de fietsenstalling is hier gemeenschappelijk voor bewoners en via een uitpandige hellingbaan toegankelijk. Vanuit de fietsenstalling kan men binnendoor naar de hal, waarin zich trap en lift naar hogergelegen etages en een toegang tot de parkeergarage bevinden. Grootste punt van zorg hierbij is de hellingbaan. De deur die toegang geeft tot de fietsenstalling ligt meer dan twee meter lager dan het maaiveldniveau van de Weeshuislaan (3800 - p respectievelijk 1400 - p). Hierdoor is de toegangsdeur volledig uit het zicht onttrokken, waardoor een inbraakgevoelige situatie ontstaat. Deze situatie kan opgelost worden door de winkelpui ter hoogte van de hellingbaan een meter terug te laten springen en de hellingbaan te projecteren in wat nu het winkelgedeelte is. Daarmee wordt een toegangsdeur op maaiveldniveau mogelijk en wordt tevens de doorloop voor winkelend publiek aan de kant van de Weeshuislaan logischer; men hoeft niet meer om de hellingbaan heen. Deze oplossing gaat ten koste van winkelvloer- en raamoppervlak, maar verdient vanuit veiligheids-oogpunt de voorkeur.

Een niet 'winkelvloeroppervlak-etende' maar architectonisch minder fraaie oplossing, is het optrekken van de muren of het aanbrengen van een stalen ombouw (spijlen). Indien het tenslotte niet mogelijk (of wenselijk) is om de toegangsdeur tot de fietsenstalling op maaiveldniveau te situeren, dan moeten zeer hoge eisen gesteld worden aan de kwaliteit van de toegangsdeur en is beheer van het 'waaigat' noodzakelijk in verband met opeenhoping zwerfvuil. Scherm in ieder geval het gat van de hellingbaan niet af met een dichte borstwering, maar kies voor een open hekwerk.

Rugblok: de gemeenschappelijke fietsenstalling wordt hier door middel van een portaaltje (met deuren naar buiten en de entreehal) en een inpandige trap/hellingbaan ontsloten. Dit is een prima oplossing. Op de tekening wordt nog (enigszins vaag) uitgegaan van twee compartimenten, maar hiervan is in een later

stadium afgezien. De omvang van de fietsenstalling (± 80 à 90 stallingsplaatsen, dus circa 2 per woning) noodzaakt niet tot compartimenteren. De ervaring leert dat buurtstallingen, die in grootte ongeveer overeenkomen, goed functioneren.

4 Bergingen

Algemeen: alle geplande woningen zijn voorzien van een berging. De bergingen in het Corridorblok en het Dwarsblok/Diagonaalblok zijn geclusterd. De bergingen in het Ovaal en in het Rugblok bevinden zich bij de woning respectievelijk op de zelfde etage, wat een zeer goede lokatie is. We beschouwen hier derhalve alleen de geclusterde bergingen.

Corridorblok: de bergingsruimte in het souterrain heeft een ingang aan de zijde van het Ovaal en een inwendige uitgang/doorgang naar de entreehal. De bergingen voor de bewoners (55-plussers) van het Corridorblok liggen aan één lange gang zonder vertakkingen. De bergingsgang is tamelijk lang maar daardoor wel goed overzichtelijk. Gezien de doelgroep van de bewoners is compartimentering van de bergingsgang niet noodzakelijk.

Dwarsblok/Diagonaalblok: de bergingen onder het dwarsblok worden ontsloten door een fietstrap die uitkomt in een tussenruimte van circa 65 vierkante meter. Een dergelijke grote ruimte zonder duidelijke bestemming draagt het gevaar te verloederen c.q. als grof vuil 'opslagplaats' te worden gebruikt. Deze ruimte moet derhalve kleiner, wat inmiddels door het plaatsen van extra bergingen is gebeurd. Vanuit de (verkleinde) tussenruimte zijn twee parallel lopende, gecompartmenteerde en afsluitbare bergingsgangen bereikbaar, die overzichtelijk zijn en niet te lang. De bergingen worden vanaf de andere kant ontsloten via een wat hoger gelegen hal, waarin trap en lift naar boven gelegen etages en een doorgang naar de parkeergarage zijn opgenomen. De looplijn van de lift naar de berging is nogal hoekig, maar kan gezien het niveauverschil tussen de hal en de bergingen (0,4 meter) moeilijk anders worden uitgevoerd. Wel valt te overwegen om de (schuine) muur ter hoogte naast 'opgang' die het niveauverschil overbrugt en de daaraangrenzende muur (die doorloopt tot de deur van het bergingencompartiment, niet hoger op te trekken dan circa 1 meter of te vervangen door een borstwering. Hierdoor wordt de situatie in de hal een stuk overzichtelijker³.

5 Woningontsluiting

Algemeen: Net zoals bij het vorige advies, wordt de woningontsluiting per blok vergeleken met het 'ideaal' van een ontsluiting. Voor de duidelijkheid zetten we de eigenschappen van een 'ideale' woningontsluiting nogmaals op een rijtje:

- afsluitbare entreehal (bellenbord, hallofoon en postkasten aan buitenzijde);
- entree direct aan voorgevel (niet inpandig);

³ De hal is inmiddels aangepast en overzichtelijker geworden.

- wachtruimte voor lift in het zicht van de straat;
- trappenhuis aan de gevel (daglicht, zichtcontact met buitenwereld);
- korte, vloeiende looplijnen;
- compartimenteerbare galerijen (afsluitbare deur aan begin en eind van elke galerij, alleen door bewoners van die galerij te openen).

Corridorblok: de entreehal is nog steeds klein, heeft een openbare voorhal met postkasten en de wachtruimte voor de lift is niet goed zichtbaar. Een aan de entreehal 'vastgeplakte' containerruimte is daar voor een groot deel debet aan. De situatie rond de entreehal kan worden verbeterd door de containerruimte te verplaatsen naar de andere zijde. Dit gaat ten koste van winkelruimte, maar door de winkel aan de straatkant (Weeshuislaan) uit te bouwen (waardoor droogloop verdwijnt⁴) wordt de verloren ruimte meer dan teruggewonnen. De entreehal kan nu vergroot worden richting straatkant, waardoor doorwerppostkasten (tot max 1,5 meter; daarboven glas) mogelijk zijn en een openbare voorhal overbodig wordt. Wanneer de trap een 'open karakter' krijgt (zicht tussen de treden mogelijk), wordt tevens de wachtruimte voor de lift vanaf de straatkant beter zichtbaar. Afbeelding 2 in de bijlage geeft de geschetste situatie weer.

De woningen worden door middel van een interne gang ontsloten. Compartimentering van de gang is, gezien het geringe aantal van (maximaal) acht woningen per gang, niet noodzakelijk.

Ovaal: De entreehal aan de Weeshuislaan wordt ook hier gekenmerkt door een openbare voorhal met postkasten. De entreehal springt zo'n 1,5 meter in, maar is voldoende breed om dat niet als een bezwaar te zien. De wachtruimte voor de lift is goed zichtbaar vanaf de straat. Wanneer ook hier gekozen wordt voor doorwerppostkasten (links naast de entree, tot max 1,5 meter; daarboven glas), kan de openbare voorhal verdwijnen en is de 'ideale' entree dicht benaderd. Alleen het trappenhuis ligt dan niet aan de gevel.

De passage door het ovaal ontsluit alleen nog maar de winkels en de parkeergarage en is dus geheel afgesloten van het woninggedeelte, wat een prima oplossing is. De woningen op de eerste tot en met vierde etage worden ontsloten via een vide en een gang. Een intern noodtrappenhuis verbindt de eerste tot en met vierde verdieping. Op de eerste verdieping kan men via een smalle vluchtweg en een buitentrappenhuis de begane grond bereiken. Deze constructie is omslachtig en niet erg fraai, maar kan bijna niet anders uitgevoerd worden doordat ook een noodtrap vanuit de parkeergarage uitkomt op het buitentrappenhuis. Het buitentrappenhuis op maaiveldniveau dient derhalve zeer goed beveiligd te worden tegen indringing van buitenaf.

Dwarsblok/Diagonaalblok: Het dakterras was aanvankelijk half-openbaar, één van de ergste pijnpunten in het eerste advies. In het definitief ontwerp blijkt voor een geprivatiseerde oplossing te zijn gekozen, wat aanzienlijk veiliger is.

De ontsluiting van alle woningen in zowel het Dwarsblok als het Diagonaalblok loopt via één entreehal die, net als in de voorgaande besproken blokken, is voorzien van een openbare voorhal met postkasten. Ook hier wint de entreehal aan kwaliteit als de voorhal afsluitbaar wordt gemaakt en doorwerppostkasten aan de gevelzijde worden toegepast. Desgewenst kan de gevelwand van de entreehal nog naar voren geschoven worden zodat rechts naast de toegangsdeur meer plaats vrijkomt voor de postkasten. Het schrapen van de tussenhuis maakt de toegangs-

⁴ De droogloop loopt in het huidige plan overigens dood tegen de containerruimte en is dus stedenbouwkundig evenmin erg fraai te noemen.

deur tot de ronde trap in de entreehal overbodig. Wanneer ook hier de de ruimte boven de postkasten wordt voorzien van glas, zal de daglichttoetreding in de entreehal niet veel minder zijn dan in het huidige ontwerp.

Vanuit de entreehal worden via de ronde trap aan de straatkant 7 woningen ontsloten. De overige 26 woningen vinden hun ontsluiting vanuit de entreehal via een opgang naar het dakterras, vanwaar weer drie aparte opgangen elk twee keer 8 woningen en één keer 7 woningen ontsluiten. De 3 maisonnettes van het Dwarsblok hebben hun ingang op het dakterras. De gekozen ontsluitingsvorm heeft derhalve zeker geen massaal karakter en kan dan ook goed genoemd worden.

Op de vierde verdieping van het Diagonaalblok is aan de pleinzijde over de gehele lengte een vluchtroute gesitueerd, die via de zijkant (kant Roosweg) uitkomt op het dakterras. Hoewel voor oudere mensen wellicht geen optimaal vluchtpad, is de gekozen oplossing niet slecht. Wel moet voorkomen worden dat de bewoners van de vierde verdieping de vluchtroute gaan afgeschermen om meer privacy op hun 'balkon' te verkrijgen. Dit vraagt echter meer om beheermaatregelen.

Rugblok: Net als in de andere blokken vindt de ontsluiting van de woningen in het Rugblok plaats via één entreehal. De hal is ruim van opzet, centraal gelegen en heeft de eerder aanbevolen doorwerppostkasten. Vanaf de Roosweg is de trappartij naar de eerste verdieping en de wachtruimte voor de lift goed zichtbaar. Vanaf de eerste verdieping echter ligt het trappenhuis verscholen achter de woningen en is toezicht vanaf de straat niet meer mogelijk. Gezien de 'ideale' situatie op de begane grond is dit echter geen punt van zorg.

De woningen op de eerste tot en met vierde verdieping liggen aan een lange corridor, die ter hoogte van het centrale trappenhuis is voorzien van twee niet afsluitbare, brandwerende deuren, die feitelijk de corridor compartimenteren. Aan weerszijden van de corridor is een noodtrappenhuis gesitueerd, die een vluchtweg naar de begane grond mogelijk maakt. Aan beide uitgangen dienen hoge eisen gesteld te worden om insluiping of onbedoeld gebruik (informele secundaire uitgang) te voorkomen. De nooddeuren op begane grondniveau moeten massief zijn en mogen niet in de fabriek al zijn doorboord (voor het slotmechanisme) en later (aan de buitenkant) van een blinde sluitplaat voorzien⁵. Dit komt helaas nog veelvuldig voor. Aan de binnenzijde kan een paniekontgrendeling worden aangebracht. Beter nog is het reeds eerder vermelde bedieningsmechanisme met een bedieningsknopknop achter glas.

Een goede nooddeur alleen is niet genoeg; ook deurkozijnen en eventuele ruiten/raamkozijnen in of naast de nooddeur dienen inbraakbestendig te zijn. Voor ruiten betekent dat op z'n minst draadglas. Daarnaast zou een huismeester (ook voor de vereniging van eigenaars van de koopappartementen inhuurbaar) de nooduitgangen dagelijks enkele malen kunnen controleren.

6 Parkeergarage

De parkeergarage voorziet in 227 parkeerplaatsen voor zowel bewoners als bezoekers van het Koppelgebied (bewoners in het bezit van een parkeervergunning, bezoekers tegen betaling van parkeergeld). De parkeergarage is buiten de

⁵ Hierdoor is het mogelijk dat bij molest van de sluitplaat het slotmechanisme niet alleen zichtbaar, maar ook bedienbaar wordt (met eenvoudig gereedschap).

openingstijden van de winkels niet meer toegankelijk voor bezoekers⁶. Het rolhek, direct aan de inrit/uitrit gelegen, houdt hen dan tegen. Bewoners houden toegang door middel van een sleutelkaart of een ander bedieningsmechaniek.

Naast de toegang voor de auto zijn de voetgangerstoegangen van belang. Wanneer de garage voor bezoekers dicht gaat, betekent dat ook dat de voetgangerstoegangen tot de garage niet meer toegankelijk dienen te zijn. Dit aspect is goed opgelost door de twee voetgangerstoegangen die de garage rijk is te situeren in de twee winkelpassages (die van het Diagonaalblok en Ovaal). Aangezien deze passages buiten de winkeltijden worden afgesloten, wordt daarmee ook de toegang tot de garage geblokkeerd. Dat de vindbaarheid door de inpandige voetgangerstoegangen niet optimaal is, is van ondergeschikt belang. Overigens is de schaal van het winkelcentrum niet zodanig, dat het vinden van de juiste toegang een ware speurtocht in zich houdt.

De bewoners van het Dwarsblok/Diagonaalblok en het Ovaal beschikken over eigen toegangen, die geheel gescheiden zijn van de voetgangerstoegangen voor bezoekers⁷. Ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp liggen de bewonerstoegangen nu beter in het zicht. De garage telt verder nog de nodige nooduitgangen.

In de garage valt camerabewaking te overwegen. Dit wordt al gedaan in een nabijgelegen parkeergarage, zodat een koppeling kan worden gemaakt. tekeningen.

7 Openbare buitenruimte

Ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp en gezien het vorige advies zijn de volgende knelpunten verdwenen, ontstaan of nog steeds aanwezig:

Verdwenen is de loopbrug tussen het Koppelgebied en de Heuvel, wat de sociale veiligheid ten goede komt alsmede de vindbaarheid van de looproute Hogeweg - Torenlaan deels heeft vergroot;

Nog aanwezig is de fietsroute tussen Weeshuislaan en Hogeweg onder het dek door. We willen hier nogmaals en nadrukkelijk pleiten (hoewel dit een kleine aanpassing voorbij schiet) voor afsluiting van de uitrit van de parkeergarage aan de kant van de Weeshuislaan en daarmee dus het schrappen van de doorgang onder het dek. Dit heeft de volgende voordelen:

- de smalle doorgang voor voetgangers tussen Ovaal en Corridorblok kan aanzienlijk worden verbreed, zodat de vindbaarheid van de looproute Hogeweg - Torenlaan en omgekeerd verder wordt vergroot;
- de bochtige, onoverzichtelijke tunnel als potentieel sociaal onveilig knelpunt houdt op te bestaan;
- wachtende auto's voor de ingang van de parkeergarage kunnen het doorgaande verkeer Hogeweg richting Weeshuislaan vastzetten waardoor filevorming kan ontstaan. Door de doorgaande verbinding onmogelijk te maken, zal alleen verkeer dat bestemd is voor de parkeergarage de Roosweg inrijden;
- het rolhek ter afsluiting van de garage hoeft niet meer in de tunnel bij de

6 Dit houdt in dat bezoekers tijdig hun auto uit de parkeergarage dienen te halen, omdat anders de parkeergarage en daarmee ook de auto pas de volgende dag (of in het geval van zaterdag zelfs twee dagen later) weer bereikbaar is.

7 De bewoners van het Corridorblok en het Rugblok komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de parkeergarage; dat blijft een exclusief recht voor de bewoners van het Dwarsblok/Diagonaalbloken Ovaal.

oorspronkelijke in-/uitrit aangebracht te worden, maar kan verplaatst worden naar de buitenkant, bijvoorbeeld daar waar de weg onder het dek duikt. Hierdoor wordt de sociale controle op de toegang tot de garage aanzienlijk vergroot, met name in de avonduren;

- financieel is de voorgestelde situatie eerder voordeliger dan duurder.
- vroeg of laat zal het autoverkeer in centrumgebieden van steden niet meer zo vanzelfsprekend zijn als dat tot op heden het geval is. Initiatieven in de richting van autoarme en autovrije binnenstedelijke gebieden zijn of worden al in diverse binnen- en buitenlandse steden zichtbaar. Op deze ontwikkeling kan de gemeente Zeist nu al inspelen door de auto niet te veel ruimte te geven c.q. de doorgaande route onder het dek te laten vervallen.

De afsluiting heeft ook een aantal nadelen:

- fietsverkeer moet een andere route nemen. De overlast van fietsers op het dek zal toenemen. De praktijk zal uit moeten wijzen of dit een (handhavings)probleem gaat worden of dat bijvoorbeeld het mechanisme van sociale correctie zijn werk doet.
- de verkeersintensiteit op de omringende wegen zal toenemen, maar waarschijnlijk niet zodanig dat (ingrijpende) verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn.

Verdwenen is het halfslachtige karakter (privé en/of openbaar?) van het gebied aan de achterzijde van het Diagonaalblok. Gekozen is voor privatisering van het dakterras, ons inziens ook de beste keuze.

Nog aanwezig is het open achterpad tussen de winkels van het diagonaalblok en de bergingen en tuinen van de woningen aan de Hogeweg. Dit achterpad dient ter hoogte van de kiosken aan de Roosweg een afsluiting te krijgen die alleen door bewoners bedienbaar is.

8 Samenvattend

Het ontwerp zoals staat aangegeven in de tekeningen van december 1992 is een bijzonder goed en fraai ontwerp, dat ten opzichte van het voorlopig ontwerp nog meer in kwaliteit is toegenomen. Toch valt er ten aanzien van de sociale veiligheid nog wel verbeteringen te realiseren. Hieronder staan de ze samengevat en uitgesplitst naar echte pijnpunten (daar waar ons inziens echt iets aan gedaan moet worden) en naar verbetering op details.

Echte pijnpunten:

- onbewaakte fietsenstalling in openbare kelderruimte Corridorblok (zie voor mogelijke oplossing paragraaf 3 onder Corridorblok);
- uitpandige hellingbaan naar de gemeenschappelijke fietsenberging in het Ovaal (zie paragraaf 3 onder Ovaal);
- doorgaande (fiets-)route onder het loopdek (zie voor mogelijke oplossing paragraaf 7).

Verbetering op details:

- de entree van de openbare, bewaakte fietsenstalling in het Corridorblok ontdoen van de inspringende hoek van de 'ronde' winkel;
- de hal in het souterrain van het Dwarsblok/Diagonaalblok wordt overzichtelijker

wanneer het muurgedeelte tussen hal en bergingencompartiment als borstwering wordt uitgevoerd;

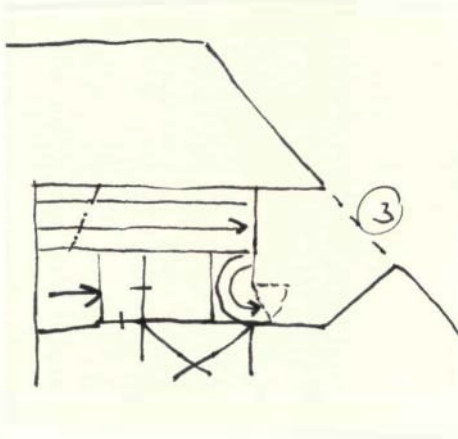
- verbeteren van de entreehal van het Dwarsblok/Diagonaalblok, Corridorblok en Ovaalblok. Dit houdt voor alle drie de blokken in het aanbrengen van doorwerppostkasten. Daarnaast kan de entreehal van het Corridorblok nog een stuk overzichtelijker worden vormgegeven (zie afbeelding 2 in bijlage);
- alle buitendeuren (op begane grondniveau) van de diverse nooduitgangen dienen massief te zijn (niet in de fabriek al doorboord en later van een blinde sluitplaat voorzien), met een paniekontgrendeling aan de binnenzijde of beter een bedieningsknop achter glas (zie paragraaf 3 onder Corridorblok).

Bijlage: afbeeldingen

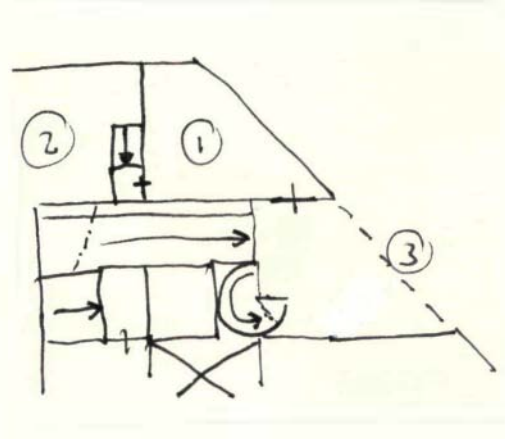
Afbeelding 1

Entree openbare, bewaakte fietsenstalling Corridorblok.

Ontworpen:



Suggestie:

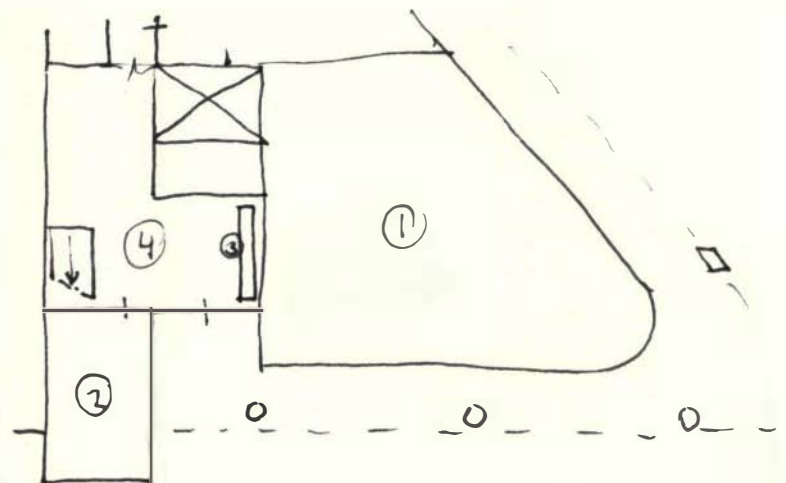


- 1 = ruimte voor beheerder fietsenstalling
- 2 = fietsenwinkel
- 3 = rolhek

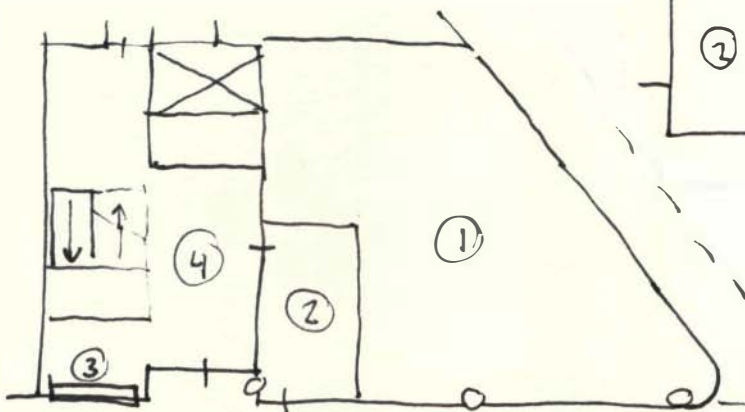
Afbeelding 2

Entreepartij woningen Corridorblok.

Ontworpen:



Suggestie:



- 1 = winkel
- 2 = containerruimte
- 3 = postkasten
- 4 = entreehal