

**Veiligheidstoets en
- advies
Stedebouwkundig Plan
Boulevardterrein Zeist**

Amsterdam, november 1994

Van Dijk, van Someren en Partners
Harm Jan Korthals Altes
Tobias Woldendorp

De opdracht

In februari 1994 werd Van Dijk, Van Soomer en Partners BV (DSP) door de gemeente Zeist verzocht offerte uit te brengen voor het begeleiden van de planontwikkeling voor het Boulevardterrein vanuit oogpunt van sociale veiligheid. De offerte is gehonoreerd en de opdracht is uitgevoerd door het bijwonen van projectteamvergaderingen, adviseren bij ontwerpersoverleggen, bilateraal overleg met de architect en het aanleveren van teksten voor interne gemeentelijke nota's. Voorliggende veiligheidstoets en -advies vormt het sluitstuk van de opdracht in de stedenbouwkundige fase. Het is een aanpassing aan het stuk dat ter vergadering d.d. 27 oktober als afrondend veiligheidsadvies werd aangeboden; doch omdat hierin de opmerkingen van college, commissie en de inspraakavond nog niet in verwerkt waren zijn de aanpassingen in de bouwplannen hier meegenomen. Over het behartigen van het sociale veiligheidsbelang in de architectonische fase, die straks aan snee komt, moet door de gemeente nog een beslissing genomen worden. Mogelijk krijgt dit dezelfde vorm als in de nu afgeronde stedenbouwkundige fase.

Plangebied, plandoelen, programma en alternatieven

Het boulevardterrein is het voormalige stationsgebied. Het station is reeds lang verdwenen, het terrein heeft lange tijd braak gelegen. Het is echter een belangrijk punt in de gemeente, waar al het verkeer vanuit het oosten het stadscentrum binnenkomt. Er is op die plaats behoefte aan een royaal, met de allure van Zeist overeenstemmend -groen ingericht- entreeplein met een desondanks stedelijke uitstraling; een behoorlijke bouwmassa derhalve en een goed vertegenwoordigde winkelfunctie. Verdere belangrijke programmapunten zijn een busstation en een parkeergarage. Een deel van het braakliggende terrein wordt ingevuld met een tuinvijk-achtige laagbouwverkaveling. Een opslagterrein van het gasbedrijf (GZO) wordt in het plan geïntegreerd door het 'in te pakken' met woningen.

In de stedenbouwkundige fase zijn voor delen van het gebied (niet voor het hoofdconcept) alternatieven aan de orde geweest:

- het busstation (lineair dan wel eilandmodel)
- de laagbouwverkaveling (meer dan wel minder gestapeld, al dan niet met een woonzorgcomplex aan de kopse kant)
- het GZO-terrein (geheel, gedeeltelijk of in het geheel niet overkapt)
- de verkeersoplossing voor het hoofdkruispunt (rotonde dan wel regulier kruispunt met verkeerslichten).

Over de eerste drie alternatieven is in de afgeronde fase een besluit genomen door de gemeenteraad (op voordracht van de projectgroep).

Het laatste punt (de verkeersoplossing) is nog onderwerp van studie. Op de laatste projectgroepvergadering is door het ontwerp bureau een rotonde-oplossing gepresenteerd, die vrijwel algemene instemming ondervond; voor dit advies wordt ervan uitgegaan dat er een rotonde (in enigerlei vorm) komt. Dit heeft indirect consequenties voor de sociale veiligheid, gezien de samenhang met de oplossing voor het busstation (zie aldaar).

Toets op de hoofdoepzet

Het ontwerp bureau (Quadrat uit Rotterdam) heeft in de afgesloten fase laten zien goed om te kunnen gaan met een ruimtelijk-historische analyse van het plangebied binnen de context van geheel Zeist en bovendien deze analyse goed te kunnen vertalen in een ruimtelijke hoofdoepzet. Elementen daarvan zijn onder meer de entree van de stad vanuit het oosten via een brede, met groen en bebouwing omzoomde boulevard, een monumentale rotonde, een duidelijke maar toch vloeiende overgang van het groene naar het stedelijke en behoud (zelfs versterking) van de monumentale Slotlaan-as. Bezien vanuit een tweetal toetsingscriteria die (ook) op dit hoge schaalniveau aan de orde zijn, te weten 'attractiviteit' en

'betrokkenheid', mag gesproken worden van een gunstige score. De aantrekkelijke uitstraling van het gebied en de bijdrage van de aangedragen oplossingen aan de identiteit van Zeist als stad-in-het-groen zal, althans op de daguren (bij duister hangt dit af van het verlichtingsplan, waarover nu nog niets bekend is) bijdragen aan het veiligheidsgevoel van de passanten en bewoners; bevordering van de betrokkenheid bij met name bewoners zal bovendien naar verwachting invloed hebben op de bereidheid om sociale controle op het openbaar gebied uit te oefenen.

Met deze positieve punten op het hoge schaalniveau is de slag om sociale veiligheid echter nog niet binnengehaald; daarvoor zijn de toetspunten op de lagere schaalniveaus veel te belangrijk. Dit wordt hieronder in onderdelen verder getoetst.

Busstation

Het eilandmodel dat als alternatief een rol speelde in de discussie, had vanuit sociale veiligheid de voorkeur boven een lineaire oplossing vanwege de bundeling van publiek in één ruimte (het 'eiland') op een plek die bovendien goed in het zicht van woningen zou komen te liggen. De lineaire variant zou met name voor de haltes aan de zuidzijde, die tegen het plantsoen van het Bethaniënplein aanliggen en in de nu gekozen variant zouden blijven liggen, geen verbetering betekenen: de ligging blijft vrij geïsoleerd en niet in het directe zicht van woningen. Bovendien zou de oriëntatie minder makkelijk zijn (voor reizigers die het systeem niet kennen) en zou de reizigersinformatie minder makkelijk centraal te regelen zijn.

Aan de problemen met de lineaire variant is echter wel enigszins tegemoet te komen met verzachtende maatregelen. In de meest recente tekening is daar ook al iets van te zien. Concreet zou men bij de detaillering van het busstation moeten letten op een goed materiaalgebruik (transparantie, heldere kleuren), een centrale plaatsing van de voornaamste wachtruimte en een goede koppeling (d.m.v. een duidelijk aangegeven voetgangers oversteekplaats) tussen de noordelijke en de zuidelijke haltestrip. Het vrijhouden van de hoek Steynlaan/Slotlaan (zoals in het laatste ontwerp d.d. 27.10. is voorzien) is essentieel voor het overzicht en het voorkomt verpaupering ten gevolge van gebrek aan opslagruimte (hetgeen ongetwijfeld het resultaat bij bebouwing met kiosk/horeca op deze weinig ruim bemeten lokatie zal zijn).

Een positief punt van de keuze voor een rotonde zou zijn, dat geen enkele bus meer een blokje om hoeft te rijden en alle haltes een plaats kunnen krijgen in de strips langs de Slotlaan. De bussen die hun eindpunt hebben bij het busstation kunnen dan (voor of na hun keertijd) keren op de rotonde.

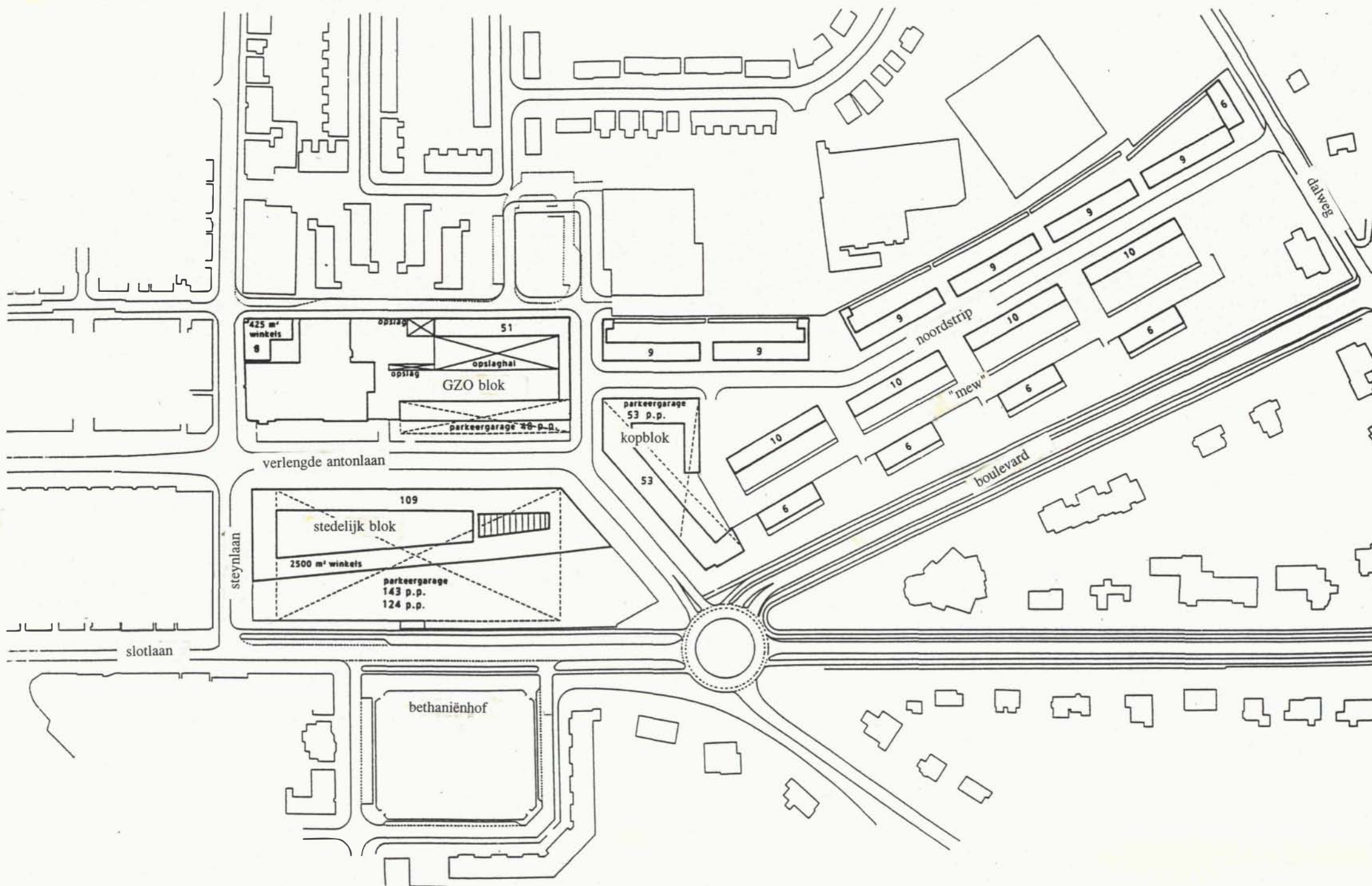
Bijkomend voordeel van deze wijze van halteren is dat een aanslag op het winkelmilieu in de Steynlaan voorkomen wordt.

Stedelijk blok

Gedurende het planproces is diverse malen gesproken over het stedelijk blok, waarbij verkeerskundige aandachtspunten, zoals de inrit van parkeergarages en het expeditiehof vaak hand in hand gingen met aandachtspunten voor sociale veiligheid. Dit heeft geresulteerd in een vanuit sociale veiligheid positieve oplossing. Sterke punten van het plan zijn:

- compartimentering van de grote parkeergarage in een bewonersdeel en een winkelbezoekersdeel
- afsluitbaar, inpandig expeditiehof
- inritten op plekken waar zij geen afbreuk doen aan de attractiviteit van het gebied en goed in het zicht liggen van zowel straat als woningen
- (nood-) uitgangen voor voetgangers die direct aansluiten op verblijfsgebieden en routes in de openbare ruimte

ORIENTATIE PLANGEBIED



- winkels rondom, dus levendigheid en ook na sluitingstijd nog uitstraling van etalageverlichting.

Het is zaak dat de architect die met de uitwerking van dit blok aan de gang gaat deze kritieke punten minstens vasthoudt en liefst nog versterkt. De keuze van het toegangsbeheersysteem, het materiaalgebruik, de daglichttoetreding, het verlichtingsplan en de definitieve situering van de voetgangers in-/en uitgangen dan wel nooduitgangen kan nog veel afbreuk dan wel goed doen aan de sociale veiligheid. Korter gezegd: met wat we nu hebben zijn we er nog niet. Een zorg die hierbij een rol speelt is de onduidelijkheid van de situatie eigendom versus beheer van de parkeergarage.

GZO-blok

De discussie over planalternatieven, waarin de GZO zelf een zware stem heeft, resulteerde in een keuze voor een half-overdekt opslagterrein, geheel omzoomd door bebouwing. Aan één kant het bestaande GZO kantoor, aan de lange kanten daar haaks op twee stroken woningen en aan de kopse kant een verbinding van deze bouwmassa door een structuur van bergingen, entree en trappen.

De voorgestelde oplossing achten wij problematisch, niet zozeer uit oogpunt van sociale veiligheid als wel uit oogpunt van woonkwaliteit. Aanvankelijk rees twijfel of wij dit wel moesten aanstippen in een veiligheidstoets als de onderhavige, maar overleg met de architect en ook de gedachte dat een onvoldoende woonmilieu indirect van invloed kan zijn op veiligheid (waar men niet graag woont, daar voelt men zich niet geroepen tot betrokkenheid met de omgeving) deed ons besluiten er toch op in te gaan. Het probleem zit hem niet in de entree; de woningen op de begane grond kunnen namelijk een eigen toegang aan de straat krijgen en de ontsluiting van de bovenwoningen kan via een centrale entreehal aan de kopse kant van het blok worden gelegd. Het probleem blijft hem o.i. in de buitenruimte van zowel de boven- als de benedenwoningen zitten. De woningen hebben nauwelijks een privé buitenruimte en zijn merendeels eenzijdig georiënteerd. Soms zit de ontsluiting (galerij) aan de zonzijde en de buitenruimte aan de schaduwzijde. De minimaal noodzakelijke verbetering op dit punt kan bijvoorbeeld bereikt worden door de overkapping en de open parkeerplaats om te wisselen zodat de benedenwoningen (maisonnettes) op de eerste laag een royaal terras op de zon kunnen krijgen, dat over de geparkeerde auto's heen steekt. De bovenwoningen worden dan ontsloten via een open, brede galerij op de woonlaag (3e bouwlaag van het blok) die ook een functie heeft als balkon, waarbij deze woningen bovendien een balkon/dakterras op de bovenste laag hebben als privé buitenruimte.

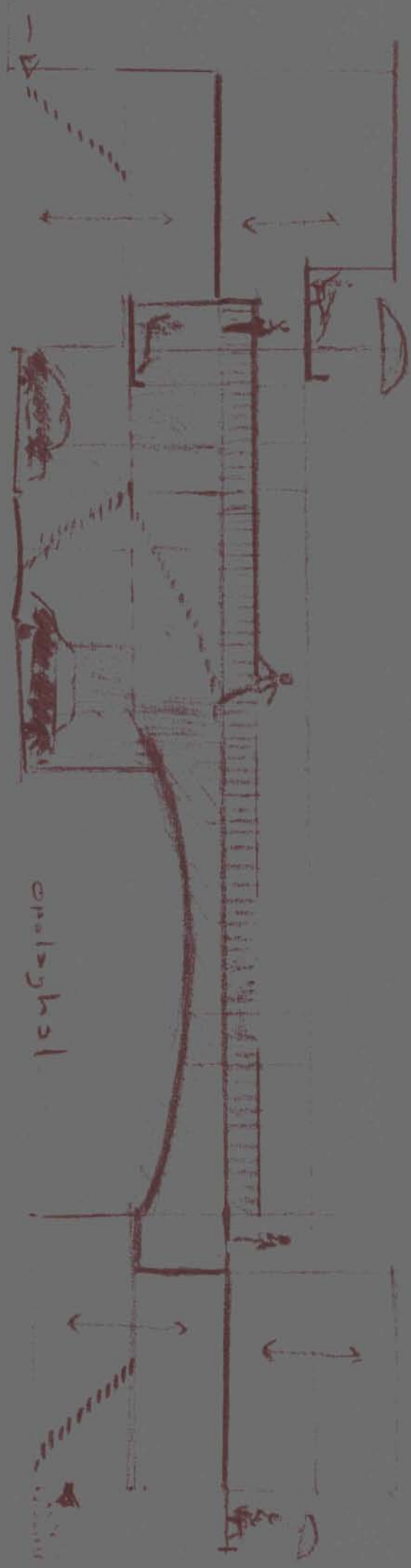
(illustratie in een doorsnede schaal 1:200).

De inzet van glazen bouwstenen als semi permeabele-wand (wel licht/geen visuele vervuiling) zoals die in het laatste ontwerp is beoogd om de woonkwaliteit te verhogen kan een uitstekend element zijn om bij nadere uitwerking van de architectuur als verzachtend middel ingezet te worden.

Voor de woningen aan de zuidoostkant is het van belang dat de voorruimte ervaren wordt als voortuin. De inrichting van het trottoir en de erfscheiding tussen straat en voortuin luistert dan heel nauw. De ontwerper heeft daarover al ideeën kenbaar gemaakt, die soelaas kunnen bieden voor dit probleem.

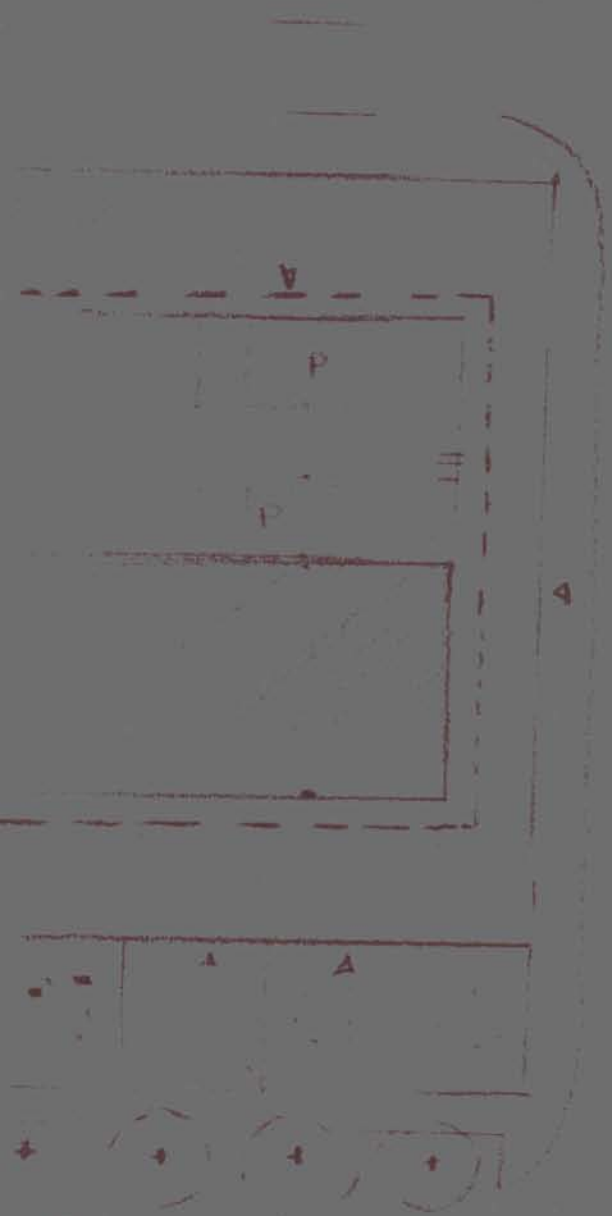
Tuinwijk-verkaveling

Het oostelijk plandeel valt uiteen in (1) het kopblok, waarin gestapelde woningbouw met een parkeergarage is opgenomen, (2) de noordelijke strip woningen langs de straat, (3) de strokenverkaveling met het woonpad (door de ontwerpers 'mew' genoemd) dat de begrenzing vormt naar de boulevard en (4) de



Longitudinal

Planned profile 1/2000



Planned profile 1/2000

groenstrook langs de boulevard.

Over het oostelijk plandeel is veel gediscussieerd in de projectgroep. De raad heeft anders beslist dan de voordracht van de projectgroep, waarin veel meer gestapelde bouw (een woonzorgcomplex op de kop) was opgenomen en waarin de beheersing van erfgronden naar de boulevard toe veel minder problemen gaf. Het voorgedragen alternatief was duidelijk sociaal veiliger, maar de raad hechtte grote waarde aan het vasthouden van het hoge aandeel grondgebonden woningen en koos voor het andere alternatief. Vanuit dit uitgangspunt is het ontwerpbureau aan de slag gegaan met de detaillering. Parkeerplaatsen, trottoirs, voortuinen, schuren en open ruimten werden ingetekend. De zorgen die het gekozen alternatief op de schaal 1:1000/2000 oproep, werden beslist niet weggenomen (eerder soms versterkt) door de uitwerking die op schaal 1:500 naar voren kwam. Door te anticiperen op het voorlaatste veiligheidsadvies zijn een aantal knelpunten weggenomen, maar omdat het aantal grondgebonden woningen verhoogd moest worden zijn ook een aantal als sterk ervaren punten helaas uit het plan verdwenen. Een en ander laat zich het best per deelgebied bespreken.

(1) *kopblok*: aan de straatzijden zien wij geen problemen. Uit de tekening blijkt een helder laanprofiel met (afsluitbaar te maken) portiekontsluitingen aan de straat. De gevoelige inrit van de parkeergarage aan de buurtonsluitingsstraat is in de nieuwe opzet verdwenen en daarmee is een groot probleem schijnbaar opgelost. Het plan spreekt zich niet direct uit in een inrit, maar wij adviseren bij verdere uitwerking te kijken naar mogelijkheden deze aan de straat langs de noordstrip te situeren. De blinde muur aan de achterkant kan problemen opleveren, we adviseren op deze plek een doorgaand fietspad op te nemen, die de doorbloeding van dit anders verlaten deel kan verhogen. In ieder geval is een doorgang naar de Boulevard hier op zijn plaats. De keermuur, waarmee het kopblok aan de 'mew' wordt vastgelegd zou in ieder geval doorbroken moeten worden. Met deze nieuwe vorm van het kopblok ligt er zeker kwaliteit voor verdere uitwerking. De buurtonsluitingsstraat die verbinding geeft met de 'mew' (de achterstraat die de laatste strook woningen ontsluit) heeft een verbeterd profiel gekregen: de parkeerplaatsen zijn aan deze zijde verdwenen hetgeen het overzicht vergroot. Bron van aandacht moet de uitwerking van de kopgevels aan de 'mew' vormen.

(2) *noordstrip*: problematisch, en een bron van zorg blijft vanuit sociale veiligheid bezien de oplossing voor de achterpadontsluiting. Deze verloopt via een smalle gang, tussen de hekwerken/schuttingen van de bouwmarkt aan de ene kant en een dichte rij schuren aan de kant van de woningen. Hij ligt daar geheel uit het zicht en zal als zeer onveilig ervaren worden, ook al wordt de belichting opgevoerd en de gangen afsluitbaar gemaakt. Onze suggestie is: doorgangen tussen de huizenblokken verbreden (dit kan waarschijnlijk zonder woningverlies gezien de ruime tussenmaat in de bocht), verbreden van het achterpad tot minimaal 1.50 m., de schuren twee aan twee met de korte zijde naar het achterpad plaatsen of nog beter de schuren vastbouwen aan de (achterzijde van) woningen, voorschriften opnemen over het materiaal en de hoogte van de erfscheidingen (enig zicht op het achterpad vrijlaten. Referentiebeeld: Mecanoo Hoornse Plas, Groningen), standaard een goede verlichting werkend op schemerschakeling in de achterpaden. Tot een aantal van deze suggesties heeft de ontwerper reeds voorzetten gegeven. Niet direct een probleem, maar wel voor verbetering vatbaar zijn de ondiepe voortuinen. De brede stoep, die goed op de zon ligt, is aantrekkelijk voor kinderspel. Maar dan moeten wel de voortuinen dieper zijn om voldoende afstand te scheppen. Dit zou kunnen zonder ruimteverlies aan de achterkant van de woningen, door het straatprofiel iets te versmallen. Het parkeren kan, in samenhang met de suggestie voor verbreding van de doorgangen tussen de blokken, misschien naar de zijkanten gebracht worden. (*illustratie d.m.v. plattegrond 1:500*).

(3) 'mew': in dit plandeel zitten nog tal van kleinere problemen, die nog om een oplossing vragen. Deze problemen kunnen opgelost worden in de architectuurfase, mits ze aan de start worden erkend en er nog gelegenheid wordt geboden om in de verkaveling te schuiven. Anders gezegd: de beheer- en veiligheidsproblemen in het 'mew'-principe zijn niet zodanig structureel dat het plan er in de stedenbouwkundige fase op af mag ketsen, doch als er met de gesignaleerde pijnpunten in de architectuurfase niet zeer bewust wordt omgegaan is het risico groot dat straks beheer- en veiligheidsproblemen op gaan treden.

Een opsomming van aandachtspunten die optreden bij de veiligheidstoets

(gedeeltelijk ook al gesignaleerd in projectgroepvergaderingen):

- magere ruimtelijke kwaliteit van de 'mew', gezien het stenige karakter (vrijwel 100% verharding, geen voortuinen, aan overkant een dichte wand van schuren en een rij geparkeerde auto's, het geheel slechts opgeluisterd door een viertal bomen).
- voetpad voor de middelste rij woningen (aan de straat dus, niet aan de 'mew') ligt te dicht langs de woningen, de één meter levert onvoldoende privacy-zône op; het voetpad verspringt en loopt aan de westkant dood op de zijkant van het kopblok, het zal daardoor vermoedelijk weinig gebruikt worden, het krijgt niet echt een status (misschien gebruiken bewoners het alleen om hun ramen te lappen). Zulke onduidelijke overgangsgebieden tussen openbaar en privé dicht op de woning leidt snel tot 'afgrenzing' van de straat met luxaflex, gordijnen e.d.
- het aantal doorsteekjes tussen Boulevard en tuinwijk is wat al te talrijk, het plandeel scoort daardoor matig op het criterium toegankelijkheid/vluchtwegen (beter is deze dunne verkeersstromen te bundelen op een tweetal paden, bijvoorbeeld één aan het begin en één aan het eind en dan liefst een gecombineerd voet- en fietspad).
- het voorstel de achterkanten naar de boulevard toe te keren is in de laatste ontwerpen goed opgelost; eigenlijk is het in zijn architectuur als een voorkant behandeld. Voorwaarde blijft dat vooral qua erfscheiding tussen achtertuin en openbaar gebied de geplande muur in de planvorming blijft. De realiteit gebiedt te erkennen dat dit soort dure inrichtingselementen er vaak in latere planstadia noodgedwongen weer uit bezuinigd worden. Dat zou de zoveelste bedreiging voor de kwaliteit van het plan zijn. Maar het feit dat de muur in de grondexploitatie is opgenomen geeft vertrouwen.
- de pleintjes met blokkoppen, een sterke oplossing in de vorige opzet zijn verdwenen en hebben plaatsgemaakt voor een overzichtelijke buurtstraat met parkeren. Van belang is dat de doorkijk vanaf de Boulevard gehandhaafd blijft en ook zicht vanuit de kopse gevels gewaarborgd wordt. Met de uitbreiding van het aantal grondgebonden woningen is het zoveelste risico geïntroduceerd de aangereikte verzachtende maatregelen niet boven water te kunnen houden.

(4) *Groenstrook Boulevard*. Voortdurend ligt het gevaar op de loer dat er door verschuivingen in de verkaveling randjes van de groenstrook, die uitermate belangrijk is in het verhaal van de ontwerpers, afgeknabbeld worden. Daarmee kan de groenstrook qua maat onder een kritische grens zakken, waarbij het van groengebied (dat ook echt een gebied in zichzelf bedoeld is te zijn) verwordt tot restruimte, 'schaamgroen' of hondenuitlaatstrook. Vooralsnog hebben de laatste plannen een positieve grondhouding laten zien om deze erosie te voorkomen. De inhammen, die als groene scheggen het gebied van de 'mew' inlopen, zijn een goed ruimtelijk uitgangspunt; bij verdere studies dient er steeds nauwkeurig op gelet te worden, dat deze groene inhammen qua breedte en diepte goed in verhouding zijn, dat het doorzicht door de inrichting gewaarborgd blijft en dat de begrenzing van de zichtlijn van hoogwaardige kwaliteit is (gevel met ramen beter

NOORDSTRIP

4:500

ruddel pinien
land - meadows

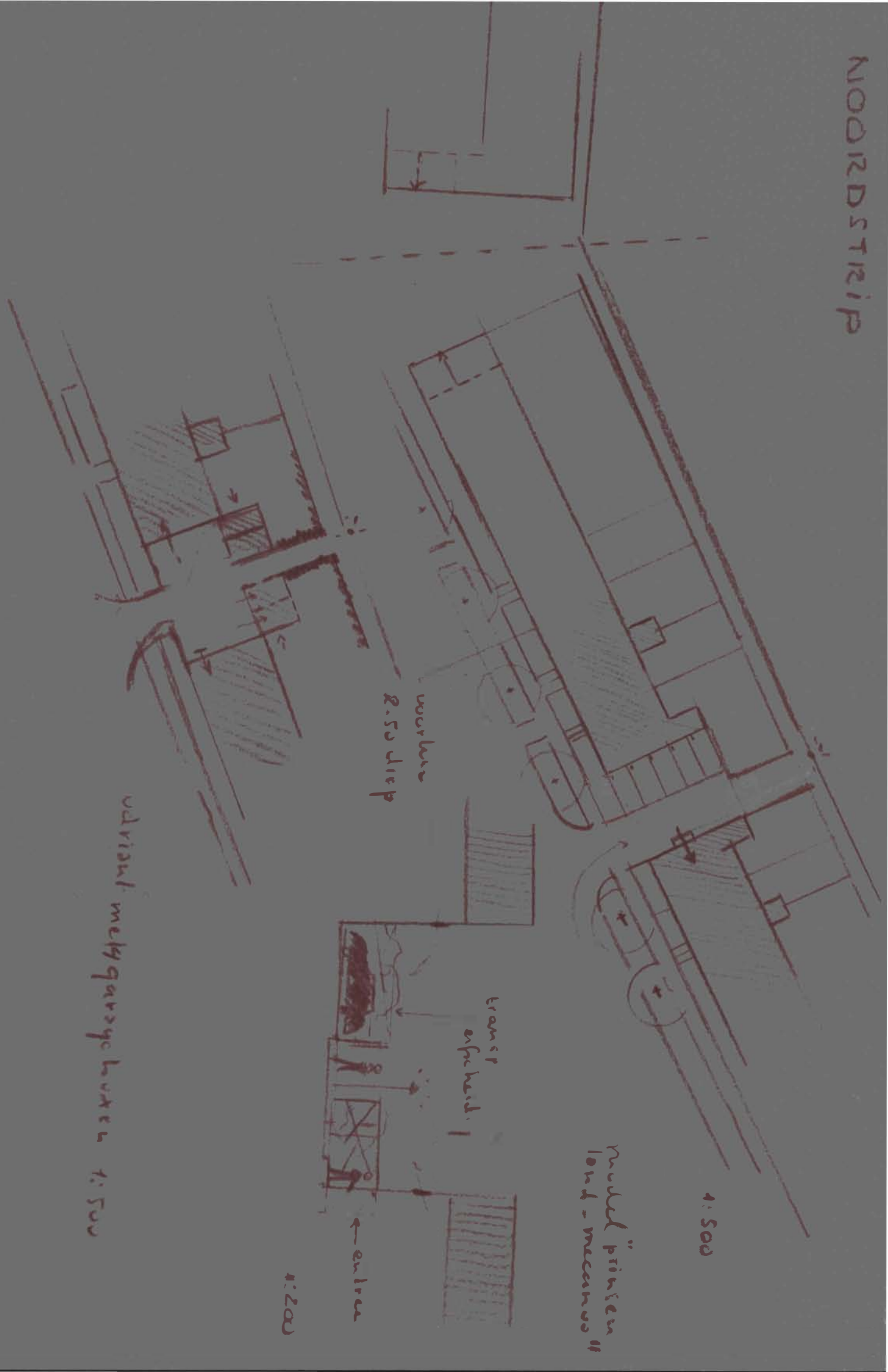
transp
afkeheid.

water
8.50 diep

← entree

4:200

adriant met garsgebouwen 1:500



dat blinde muur of -nog erger- schuttingen). De keermuur zoals die in de meest recente voorstellen naar voren komt mag niet boven borsthoogte reiken.

Advies. In de volgende planfase zal er ruimte moeten zijn om nog met de verkaveling te schuiven. Bovendien moet de ontsluiting van de parkeergarage nader onderzocht worden opdat hij op de gunstige plek komt te liggen. *(illustratie met plattegrond schaal 1:500).*

Hoewel het kopblok er stedenbouwkundig gezien goed in zit zijn verzachtende maatregelen, met name in de ontsluitingsstraat die langs de keermuur loopt zeer gewenst. Misschien kan het parkeren opgenomen worden in de muur, zodanig dat de strook garageboxen als het ware in de muur wordt geschoven. In plaats van een dichte muur krijgt men dan een reeks garagedeuren.

In de architectuurfase zou een tweede nuttige vingeroefening het maken van een verkaveling met overtuinen zijn, een verkaveling zoals toegepast in de bekende tuinstadwijk Westhausen in Frankfurt en recent nog in het project Ecodus in Delft. De terraswoningen in de zuidstrip verschuiven iets naar de boulevard en in plaats van een royaal terras krijgen zij aan de achtergevel een smalle terrasstrook op maaiveldhoogte en een overtuin (ook goed op de zon) aan de voorkant. Hierbij is een erfscheiding in de vorm van een uniforme haag randvoorwaarde. In de voortuin (die slecht op de zon ligt) kan dan kops parkeren 'op eigen erf' worden aangebracht. De sociale controle op de auto's is dan directer en de schade aan het straatbeeld kleiner. De 'mew' kan daardoor een groen aanzien krijgen en sterk aan kwaliteit winnen.

De schuren van de woningen in de middenstrook zouden daarbij gedraaid moeten worden (smalle kant naar de straat) zodat het doorzicht beter wordt en aan de straatkant geen blinde wand ontstaat. De terraswoningen moeten hun berging absoluut aan de kant van de 'mew' krijgen (anders speelt men de kolonisering van de groenstrook langs de boulevard in de kaart). Het kan een inpandige berging zijn, maar als men kiest voor de oplossing met een overtuin, kan de schuur ook in de overtuin staan, eventueel vastgebouwd aan de andere schuren.

(illustraties in plattegronden 1:500 en doorsneden 1:200).

Ten slotte pleiten wij ervoor om alle woningen in de middenstrook een even diep kavel te geven. Op de huidige tekening worden de tuinen naar het oosten toe steeds dieper). Resultaat van een gelijktrekking in de tuinoppervlakte is winst voor de breedte van de groenstrook (die uiterst nauw luistert, zoals in het bovenstaande werd betoogd) en minder verspringingen (dus een beter doorzicht) in de 'mew'.

MEW



- turn
2.51 m

wining
8.00 m

turn
8.00 m

overturn
5.00 m

move
5.00 m

Perigon
4.50

wining
3.00

zif
1.50

qazon

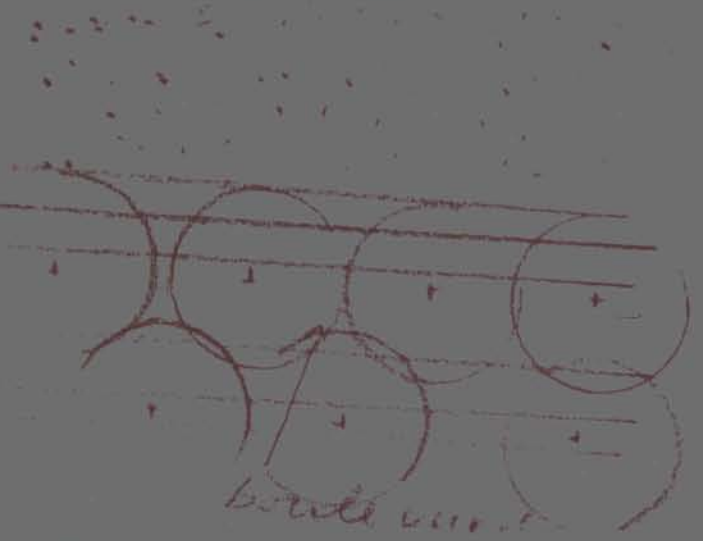
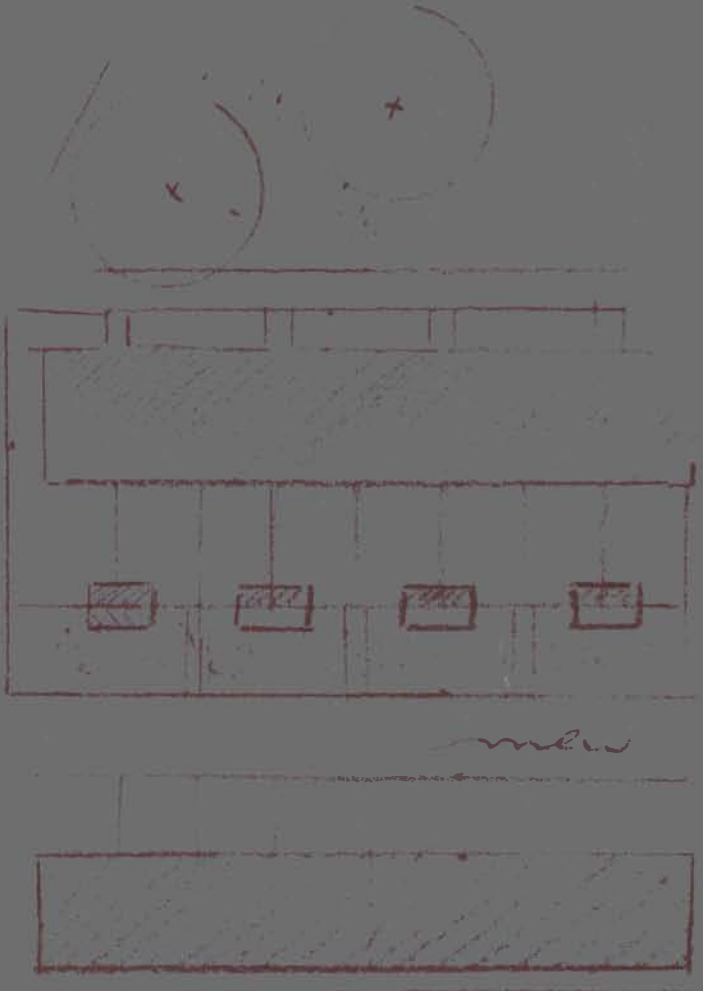
A

B

O.R.

B

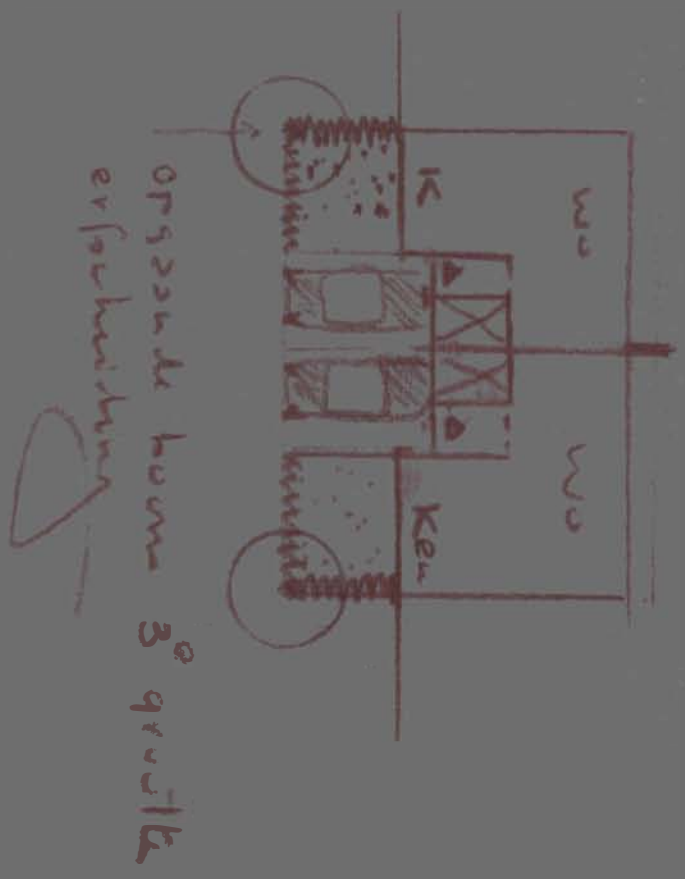
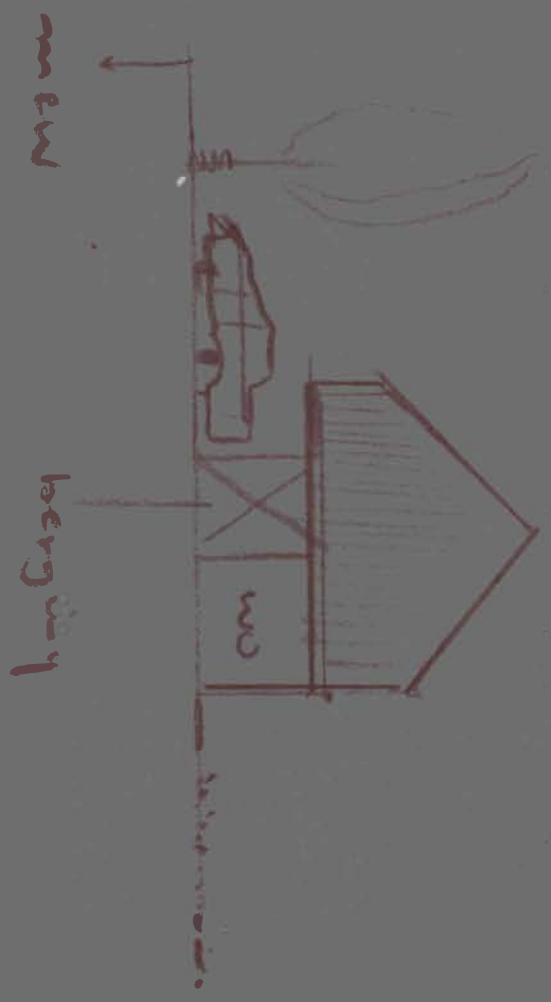
O.R.



plough
1:500

gain of paper
perfect
1:200

MITIGERENDE ARCHITECTUUR VOOR DE MEW



variant type "Gouds"

STEDEBOUWKUNDIG PLAN ATELIER QUADRAT
TOT STAND GEKOMEN VIA INTERACTIEVE WERKWIJZE
ADVISEURS SOCIAAL VEILIG ONTWERPEN



SFEERBEELDEN BOULEVARD TER HOOGTE VAN " MEW "
(LAATSTE VERSIE)



Verdere procedure

Tot slot van deze veiligheidstoets zouden wij willen pleiten voor vastlegging van de wijze waarop in het verdere planproces met het aspect sociale veiligheid wordt omgegaan. Allereerst dient dit stuk te worden vastgesteld. De discussie die het stuk teweeg brengt en de daaruit voortvloeiende conclusies zouden in het verslag van de vergadering moeten worden opgenomen. Daarbij zou bij voorkeur ook door de projectgroep uitgesproken moeten worden, dat de gesignaleerde pijnpunten en de daarop gegeven adviezen door de architect bestudeerd en in het plan verwerkt of anders alleen beargumenteerd terzijde geschoven zullen worden. Er kan (eventueel in latere instantie, maar niet te laat) door de gemeente ook worden verzocht aan de veiligheidsadviseurs om in de architectuurfase te blijven meedraaien. Dit kan in principe op dezelfde manier als in de afgeronde fase. De architectuurfase kan met eenzelfde soort veiligheidstoets en -advies worden afgesloten als de stedenbouwkundige fase; alleen dan niet gericht op de projectgroep en de architect, maar op de beheerders van de woningen en van het openbaar gebied. Een verder gaande procedurevariant is die waarin de veiligheidsadviseurs parallel aan het werk van de dan aan te wijzen ontwerpers een 'meest mensvriendelijk alternatief' ontwikkelen, zoals bij de MER-procedure gebruikelijk is. Wij blijven hoe dan ook beschikbaar. Ter afsluiting zouden wij ervoor willen pleiten om bij de keuze van de architect 'aantoonbare affiniteit en ervaring met sociaal veilig ontwerpen in stedelijke gebieden' als één van de criteria mee te laten wegen. In dat geval zal de samenwerking tussen veiligheidsadviseurs en ontwerpers vruchtbaar kunnen zijn en/of komen de ontwerpers uit zichzelf tot een sociaal veilig ontwerp.

Samenvatting veiligheidstoets en -advies in trefwoorden

- **Hoofdropzet plan:** scoort gunstig met name op attractiviteit en betrokkenheid; echter: met wat we hebben zijn we er nog niet (detaillering is cruciaal).
- **Busstation:** lineaire opzet niet per definitie sociaal onveilig. Voorwaarden: haltestrip Steynlaan vervalt; wachtgelegenheid centraal tussen noord- en zuidstrip; goede ruimtelijke en verkeerstechnische koppeling tussen noord- en zuidstrip; goede centrale reizigersinformatie; voldoen aan eisen van materiaalgebruik en verlichting.
- **Stedelijk blok:** sterke punten van het plan blijven vasthouden of verder versterken in de architectuurfase.
- **GZO-blok:** uit oogpunt van woonmilieukwaliteit aanvullende architectuurstudies naar de blokopzet doen, met name gericht op een goede buitenruimte van de woningen (tuinen, terrassen).
- **Tuinwijk-verkaveling:**
 - (1) **kopblok:** nadere studie naar plaatsing en uitvoering inrit parkeergarage noodzakelijk. Ontsluitingsstraat achter kopblok meer kwaliteit geven door een inrichting van het openbaar gebied afgestemd op een doorgaand fiets-en wandelpad naar het achterliggende wijkdeel.
 - (2) **noordstrip:** bredere achterpaden, schuren niet aan achterpad maar aan huizen vast bouwen, bredere doorgangen tussen de huizenblokken.
 - (3) **'mew':** nadere studie naar de verdeling van de ruimte in voortuin/ huizenrij/achtertuin, bekijken van de mogelijkheid voor een overtuin, continue aandacht voor de problematische scheiding tussen openbaar en privé aan de boulevardkant, bundeling van passanten op de doorsteekjes tussen 'mew' en boulevard (aantal terugbrengen tot 2, combineren met fietspad).
 - (4) **groenstrook boulevard:** zo breed mogelijk zien te maken, kwaliteit van de groene inhammen goed bewaken (voldoende maat, voldoende overzicht en hoogwaardige afsluitingen van zichtlijnen vanuit de boulevard).