

Kwaliteitsboek 'Leefbaarheid en Veiligheid'

Amsterdam, 1999

Harm Jan Korthals Altes
Tobias Woldendorp
Rob van der Bijl

Inhoudsopgave

1	Introductie	4
1.1	Het drieluik van kwaliteitsboeken	4
1.2	Leeswijzer voor deel II, 'Leefbaarheid en Veiligheid'	4
1.3	Werkwijze bij het opstellen van het kwaliteitsboek 'Leefbaarheid en Veiligheid'	6
1.4	Kwaliteitsborging Leefbaarheid en Veiligheid	7
2	Algemene criteria Leefbaarheid en Veiligheid	9
2.1	Vooraf	9
2.2	Zichtbaarheid (nA1)	10
2.3	Toegankelijkheid (nA2)	11
2.4	Zonering (nA3)	14
2.5	Attractiviteit (nA4)	15
3	Planonderdelen UCP getoetst aan criteria voor leefbaarheid en veiligheid	18

Kavels bebouwing	Kiezen & Keuren I	Kiezen & Keuren II	
Vredenburg	1	1	20
Stationsplein-Noord	2	2	22
OV-Terminal	3	3-1 I	24
Stationshal en overkapping	3	3-2 I	28
Leidsche Rijn-Oost	4	4E	30
Clarenburg	5	5/6/7	33
HC	6	5/6/7	33
Godebald	7	5/6/7	33
Corporate Plaza	8	8G	36
Beatrixgebouw	9	9	38
Trade Center	10	10K	40
Kruisvaart	11	11/12	43
REMU-terrein	12	11/12	43
Jaarbeursterrein	13	13S	45
Leidse Kade	14	14	48
Kop van Lombok	15	15Q	50

Kavels openbare ruimte getoetst aan criteria leefbaarheid en veiligheid (ontbrekende paginanummers zie voorgaand schema) 52

Kavels openbare ruimte	Kiezen & Keuren I	Kiezen & Keuren II	
Vredenburg	A	A	53
Stationsplein Noord	B	B	57
Plein-Zuid (en Zuidtraverse)	C	C	60
Het Moreelse park	D	D	63
Leidsche Rijn	E	4E	
Smakkelaarsveld	F	F	66
Corporate Plaza	G	8G	
Mariaplaats	H	H	68
Stationshal en overkapping	I	3-2 I	
Jaarbeursplein	J	J	70
Westflank	K	10K	
Rabobank-Plaza	L	10L	73
Catharijnesingel	M	M	75
Croeselaan	N	N	78
Westplein	O	O	80
Catharijnesingel/ Daalsetunnel	P	P	82
Kop van Lombok	Q	15Q	
Zuidertunnel	R	R	84
Jaarbeursterrein	S	13S	

4	Aanpak Overlast Zwervers en Verslaafden	86
4.1	Ambities en doelstellingen	86
4.2	Stedelijk kader	87
4.3	Uitwerking kader voor UCP-gebied	87
4.4	Criteria voor lokatie en uitrusting voorzieningen	89
4.5	Projecten	90
4.6	Organisatie	91
5	Vervolg	93
5.1	Suggesties voor de ontwerpfase	93
5.2	Suggesties voor de bouwfase	93
5.3	Suggesties voor de beheerfase	94
5.4	Bewaking van de kwaliteit in bouw- en beheerfase	94
	Bijlagen	91
I	Objectgebonden prestatie-normen	92
II	Overzicht referentieprojecten	118
III	Literatuurlijst	120

1 Introductie

1.1 Het drieluik van kwaliteitsboeken

Voor een omvangrijk stedelijk project als het UCP is kwaliteitsbewaking van groot belang. De partners in het UCP (Gemeente Utrecht, NS Vastgoed, Winkel Beleggingen Nederland en Jaarbeurs Utrecht) hebben dit vroegtijdig ingezien. Zij besloten voor de kwaliteitsborging tot het uitbrengen van een *drieluik van kwaliteitsboeken*.

De kwaliteitsboeken zijn richtinggevend voor de kwaliteit waaraan alle ingediende initiatieven en uitgewerkte plannen dienen te voldoen. Tevens schetsen zij de route van toetsing, advisering en besluitvorming die de ingediende initiatieven en uitgewerkte plannen zullen volgen. Papier is echter geduldig. Het daadwerkelijk toepassen van de toetsingscriteria en het overnemen van gegeven suggesties gaat niet altijd vanzelf, maar vergt dat er actief mee gewerkt wordt.

De delen van het drieluik zijn:

- Kiezen en Keuren deel I, 'Stedenbouw';
- Kiezen en Keuren deel II, 'Leefbaarheid en Veiligheid';
- Kiezen en Keuren deel III, 'Duurzaamheid en Milieu'.

Deel I verscheen in juni 1999.

Het definitieve concept van het kwaliteitsboek 'Leefbaarheid en Veiligheid', ligt nu voor u. De vier UCP partners zijn gezamenlijk de opdrachtgever voor alle drie de delen. De partners zijn vertegenwoordigd in een werkgroep 'Leefbaarheid en Veiligheid', die de productie van dit kwaliteitsboek heeft begeleid en die in de toekomst een rol, al dan niet in een gewijzigde samenstelling, zal kunnen blijven spelen bij de bewaking van de implementatie.

1.2 Leeswijzer voor deel II, 'Leefbaarheid en Veiligheid'

De introductie die u nu leest vervolgt met een beschrijving van de opdracht en de werkwijze die is gevolgd om tot dit concept te komen (paragraaf 1.3) en een beschrijving van de procedure die de kwaliteitsborging voor het ontwerpproces regelt (paragraaf 1.4).

In Hoofdstuk 2 worden de criteria waaraan getoetst wordt beschreven en uitgewerkt op het niveau van het gehele UCP, dat wil zeggen het UCP als totale 'stedelijke machine'. De uitwerking van de criteria tot normen op het niveau van afzonderlijke functies (winkelgebied, station, fietsenstalling, et cetera) gebeurt in de bijlage.

In hoofdstuk 3 worden de planonderdelen zoals beschreven in het kwaliteitsboek 'Stedenbouw' besproken en getoetst aan de criteria voor Leefbaarheid en Veiligheid, zoals die zijn neergelegd in hoofdstuk 2 en de daarbij behorende bijlage. De planonderdelen zijn, net als is gedaan in het kwaliteitsboek 'Stedenbouw', gerangschikt in twee rubrieken: 'kavels gebouwen' en 'kavels openbare ruimte'. De indeling van deze rubrieken in afzonderlijke kavels is in beide delen gelijk, waardoor vergelijking van de vereisten uit de verschillende kwaliteitsboeken gemakkelijk wordt gemaakt.

Hoofdstuk 4 gaat apart in op de aanpak van overlast die veroorzaakt wordt

door de aanwezigheid van zwervers en verslaafden in het UCP-gebied.

Hoofdstuk 5 geeft handreikingen voor de aanpak van het vervolgtraject, dat wil zeggen de implementatie van de criteria en suggesties die in het kwaliteitsboek zijn gedaan voor zowel ontwerp-, bouw- als beheerfase.

Het kwaliteitsboek 'Leefbaarheid en Veiligheid' wordt afgerond met een bijlage. De bijlage bestaat uit drie delen. Het eerste, meest omvangrijke deel van de bijlage omvat de vereisten op objectniveau, zo veel mogelijk gekwantificeerd. Het overzicht geeft criteria en normen voor die objecttypen, die in het UCP ook werkelijk voorkomen. Voor het UCP irrelevante objecttypen zijn niet behandeld, om de praktische bruikbaarheid van het aangereikte normenstelsel zo groot mogelijk te maken.

Het tweede deel van de bijlage is een overzicht van 'referentieprojecten' die genoemd zijn bij de beschrijving van de planonderdelen (hoofdstuk 3). Dit betreft voorbeelden van projecten uit binnen- en buitenland waarmee het UCP zich uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid, gezien de ambities op dit vlak, kan spiegelen. Met andere woorden: wanneer het ontwerp zo gerealiseerd wordt als in de referentieprojecten, dan wordt het gestelde ambitieniveau uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid gehaald. Voor een deel van de referentieprojecten is ter illustratie beeldmateriaal beschikbaar. Daarmee wordt op een aantrekkelijke en directe manier aan de lezer uitgelegd hoe een situatie op een plein, in een station, in een parkeergarage etc etc er in de praktijk uit kan zien wanneer met een vergelijkbaar ambitieniveau voor leefbaarheid en veiligheid wordt gewerkt als de UCP partners zich gesteld hebben. Dit beeldmateriaal zal tevens de publicitaire waarde van het kwaliteitsboek verhogen. In een later stadium (het vormgevingstraject) zal worden gezien, welk beeldmateriaal voor publikatie in het kwaliteitsboek geselecteerd wordt.

Het derde deel van de bijlage bevat de lijst van geraadpleegde literatuur. Daarin zijn vooral de verwijzingen van belang naar bestaande handboeken waarin voor bepaalde objecttypen normen voor leefbaarheid en veiligheid zijn uitgewerkt, zoals bijvoorbeeld het 'Keurmerk Veilig Wonen'. Bij de uitwerking van de UCP-planonderdelen tot definitief ontwerp en bestek zijn die handboeken nuttig om leefbaarheid en veiligheid tot in detail in het plan te laten doordringen. Voor het aspect leefbaarheid en veiligheid is de detaillering van verlichting, kleurtoepassing en materiaalgebruik de 'finishing touch'. Veronachtzaming van die details zou eerdere inspanningen om aan het aspect Leefbaarheid en Veiligheid recht te doen, sterk kunnen ondermijnen.

Het vierde en laatste deel van de bijlage geeft inzicht in de personen en instanties die geraadpleegd zijn, om tot het voorliggende product te komen. Een zo groot mogelijk draagvlak bij betrokkenen en het verwerken van zo actueel mogelijke informatie over het gebied en de plannen daarvoor, zijn steeds belangrijke uitgangspunten geweest bij de productie.

1.3 Werkwijze bij het opstellen van het kwaliteitsboek 'Leefbaarheid en Veiligheid'

De totstandkoming van dit concept kwaliteitsboek leefbaarheid en veiligheid is een interactief proces geweest met toekomstige gebruikers van het kwaliteitsboek. 'Leefbaarheid en Veiligheid' is een ruim begrip; het was van groot belang om van tevoren duidelijkheid te hebben over accenten die de opdrachtgevers en andere gebruikers van het boek willen leggen. Dat kunnen accenten zijn op bepaalde vormen van onveiligheid, of op bepaalde planonderdelen waarvan men vindt dat die onveiligheid het nauwste luistert. Om deze prioriteiten in kaart te brengen zijn interviews gehouden en is een tweetal 'veiligheidssessies' georganiseerd. Deelnemers waren vertegenwoordigers van de UCP-partners en een brede kring van belanghebbenden (bewoners, ondernemers, beheerders en hulpverleners) om de partners heen. Bij die sessies zijn de prioriteiten bepaald, is een ambitieniveau voor leefbaarheid en veiligheid vastgelegd en is op hoofdlijnen overeenstemming ontstaan over de maatregelen en voorzieningen die nodig zijn om het gestelde ambitieniveau te halen. Een lijst van deelnemers aan deze sessies is opgenomen in bijlage 4.

Het uitgangspunt van al het verdere werk is het gestelde ambitieniveau. Dit ligt hoog. Om de gedachten te bepalen is over 'rapportcijfers' gesproken. Daarbij is gesteld: het cijfer 8 is het streven en dat cijfer geldt voor het gehele gebied; er wordt dus niet bij voorbaat geaccepteerd dat het gestelde niveau in bepaalde planonderdelen niet gehaald wordt.

Tevens is vastgesteld dat een overgang naar een eventueel ander ambitieniveau in de omringende stad voor het publiek ongemerkt zou moeten verlopen. Dat betekent: niet acuut stoppen met het hoge ambitieniveau aan de grens van het UCP-gebied, maar een overgangszone van enkele honderden meters inbouwen.

Als belangrijkste maatregel om deze ambities te bereiken gaan de gedachten van de groepen die aan de veiligheidssessies deelnamen uit naar het instellen van gemeenschappelijk gecoördineerd beheer. Beheerders stellen daarin gezamenlijk de maatstaven van het kwaliteitsniveau vast, controleren gezamenlijk of daaraan voldaan wordt en springen waar nodig voor elkaar in. In het volgende hoofdstuk wordt deze grondslag voor gemeenschappelijk beheer verder uitgewerkt. Ook in hoofdstuk 5 ('Vervolg') wordt er dieper op ingegaan.

1.4 Kwaliteitsborging Leefbaarheid en Veiligheid

In het kwaliteitsboek 'Stedenbouw' is reeds een algemene schets opgenomen voor de beoordeling, toetsing, advisering en besluitvorming rond deelplannen in het UCP. Sinds het verschijnen van het kwaliteitsboek 'Stedenbouw' is door de werkgroep 'Procedures' onder meer de procedure voor kwaliteitsborging uitgewerkt. Deze is vastgelegd in de notitie 'Draaiboek' en in de startnotitie die de supervisor heeft opgesteld voor het optuigen van het 'bureau Kwaliteitsborging UCP'. Voor alle kwaliteitsaspecten geldt dezelfde systematiek van kwaliteitsborging, dus ook voor het aspect Leefbaarheid en Veiligheid. De kwaliteitsborging is een privaatrechtelijk traject. Het gaat om het toetsen van de ambities die de UCP-partners voor de verschillende aspecten met elkaar zijn overeengekomen en hebben vastgelegd in de kwaliteitsboeken.

Veiligheidsvisie

Indieners van een plan (opdrachtgever en architect) leveren bij het 'bureau Kwaliteitsborging UCP' het materiaal aan dat uitvoering van een voortoets mogelijk maakt. Waaruit de voortoets bestaat, is eveneens beschreven in de procedures voor kwaliteitsborging. Voor het onderwerp 'leefbaarheid en veiligheid' moet een 'veiligheidsvisie' als toelichting bij het plan worden geleverd. De indiener is vrij om de verschillende belangen te integreren in één verhaal, mits de deelbelangen (dus ook het belang van leefbaarheid en veiligheid) afzonderlijk herkenbaar en toetsbaar blijven. Voor een maximaal effect van de toetsingsactiviteit op het plan, wordt deze in een zo vroeg mogelijk stadium van het planproces uitgevoerd. Het juiste moment om het plan met de daarbij behorende toelichting (waaronder de veiligheidsvisie) in te brengen is de fase van het Programma van Eisen of de fase van het Concept Voorlopig Ontwerp.

Om de toetsbaarheid van het ingediende plan zo groot mogelijk te maken, kent de veiligheidsvisie een aantal verplichte onderwerpen:

- Onderkende veiligheidsrisico's;
- Welke oplossingen daarvoor zijn gekozen (waarbij wordt verwezen naar de wijze waarop omgegaan is met de criteria en suggesties die opgenomen zijn in het kwaliteitsboek Leefbaarheid en Veiligheid);
- Alternatieve oplossingen die onderzocht zijn en beschrijving van redenen waarom die afvielen (beoordeling van de haalbaarheid);
- Aanduiding van risico's die nog een aandachtspunt blijven voor de fase van detaillering.

Inhoudelijk uitgangspunt voor de veiligheidsvisie is de planbeschrijving die in dit kwaliteitsboek opgenomen is voor het betreffende projectonderdeel. Daarin zijn de veiligheidsrisico's omschreven en zijn suggesties voor oplossingen gedaan. Tevens zijn in de kantlijn verwijzingen naar relevante normen in hoofdstuk 2 en in de bijlage gegeven. Er is dus reeds een duidelijk 'handvat' voor de opstelling van de veiligheidsvisie beschikbaar. De veiligheidsvisie maakt duidelijk hoe met dit materiaal is omgegaan (zie de omschrijving van de inhoud van hoofdstuk 2 van de veiligheidsvisie). Wanneer ontwerpsuggesties niet haalbaar bleken, wordt dit beargumenteerd en wordt aangegeven wat wél haalbaar was. Het motto is: "Als niet kan wat moet, dan moet wat kan". De veiligheidsvisie maakt aannemelijk, dat dit motto is opgevolgd (zie de omschrijving van de inhoud van hoofdstuk 3 van de veiligheidsvisie).

De gegeven lijst met onderwerpen geldt ook wanneer de veiligheidsvisie wordt geïntegreerd in een bredere toelichting. Een overzichtelijke hoofdstuk- en paragraafindeling zorgt er dan voor dat de toetsers voor de specifieke deelbelangen (in dit geval dus het belang Leefbaarheid en Veiligheid) de benodigde informatie snel en gemakkelijk op kunnen zoeken.

Wanneer van een ingediend project geen projectbeschrijving in dit kwaliteitsboek opgenomen is, resteren de beschrijving van de algemene criteria en de daarbij behorende bijlage als handvat voor het opstellen van de veiligheidsvisie.

Nadere inhoudelijke afweging

Het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp (DSO) voor het UCP is een integraal plan: vele partijen en beleidssectoren hebben bijgedragen aan de totstandkoming ervan. De Utrechtse gemeenteraad heeft een DSO vastgesteld waarin afwegingen zijn gemaakt op het gebied van bijvoorbeeld stedenbouwkundige randvoorwaarden, verkeerstechnische oplossingen, financiële haalbaarheid en (sociale) veiligheidseisen. Bij de verdere

uitwerking van het DSO en zijn deelplannen moeten, naar de letter en in de geest van het DSO, telkens weer nieuwe kwalitatieve afwegingen worden gemaakt. Een Kwaliteitsteam en drie Kwaliteitsboeken staan daarvoor garant.

Het Kwaliteitsboek Leefbaarheid en Veiligheid is onderdeel van het drieluik van Kwaliteitsboeken. De drie Kwaliteitsboeken zijn elk beschreven vanuit hun eigen perspectief. Dat wil zeggen dat er vanzelfsprekend rekening is gehouden met de inhoud van de andere Kwaliteitsboeken, maar dat in elk boek afzonderlijk de voorwaarden voor de verdere uitwerking van het UCP vanuit de betreffende thema's zijn geoptimaliseerd. Dit

Eén en ander betekent dat de voorwaarden die in dit Kwaliteitsboek worden geformuleerd in een aantal opzichten een optimalisatie van het DSO bezien vanuit Duurzaamheid en Milieu of Stedenbouw in de weg kan staan. Er kan sprake zijn van met elkaar botsende belangen: iets dat stedenbouwkundig meer dan wenselijk is, kan vanuit het oogpunt van sociale veiligheid wellicht weer minder wenselijk zijn. Of juist andersom.. Bij het lezen en het gebruik van dit Kwaliteitsboek moet er rekening mee worden gehouden dat in de drie Kwaliteitsboeken die afweging niet is gemaakt. Het spreekt voor zich dat de indieners van de deelprojecten (architecten en ontwikkelaars) bij de uitwerking van de plannen dankbaar gebruik zullen maken van de drie Kwaliteitsboeken. Enerzijds om een plan te kunnen maken dat recht doet aan de kwalitatieve uitgangspunten van het UCP. Anderzijds om een positief advies te krijgen van het Kwaliteitsteam. Sterker nog: de indieners van de deelplannen moeten, zoals aangegeven bij de inhoud van de veiligheidsvisie, bij het voorleggen van hun plan aan het Kwaliteitsteam schriftelijk beargumenteren waarom aan welke voorwaarden niet is voldaan. De leden van het Kwaliteitsteam zijn deskundig velerlei gebieden. Eén lid van het team is portefeuillehouder Leefbaarheid en Veiligheid. Hij of zij draagt er de eindverantwoordelijkheid voor dat deze aspecten bij de beoordeling van de deelplannen aan bod komen. De leden van het Kwaliteitsteam maken uiteindelijk een gezamenlijke afweging of het deelproject voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen. Indien het Kwaliteitsteam niet tot een gezamenlijke afweging en daarmee een advies aan het Bestuurlijk Platform komt, neemt laatstgenoemde een uiteindelijk besluit.

Het Bestuurlijk Platform UCP stelt er eer in het UCP en zijn deelplannen zo optimaal mogelijk tegemoet te laten komen aan de voorwaarden zoals die in de drie afzonderlijke Kwaliteitsboeken geformuleerd zijn. Het is er zich echter zeer bewust van dat de voorwaarden die in de verschillende Kwaliteitsboeken zijn geformuleerd met elkaar kunnen conflicteren. Kort en bondig: een OV-Terminal waarbinnen alle geluidsoverlast is weggenomen is niet te realiseren of een stedelijk centrum zonder enige vorm van overlast ondenkbaar. Het Bestuurlijk Platform zal uiterste inspanningen verrichten om - in het geval van botsende en onoverbrugbare belangen - daartussen de best mogelijke afweging te maken. In de communicatie met de Rijksoverheid en andere belanghebbenden zal het Bestuurlijk Platform beargumenteren waarom het is afgeweken van bepaalde voorwaarden en toelichten waarom het gezamenlijk kiest voor de uiteindelijk oplossing.

2 Algemene criteria Leefbaarheid en Veiligheid

2.1 Vooraf

De beoordeling en advisering van uitgewerkte deelplannen op Leefbaarheid en Veiligheid gebeurt in hoofdzaak op vier criteria:

- zichtbaarheid;
- toegankelijkheid;
- zonering;
- attractiviteit.

Zichtbaarheid betekent dat de bezoeker van het UCP openheid, doorzicht en een goede daglichttoetreding ervaart. Het betekent een goede verlichting 's avonds en in overdekte ruimten. Het betekent een goed surveilleerbaarheid voor toezichthouders.

Toegankelijkheid heeft twee kanten. Een gebouw of openbare ruimte moet voor het publiek goed toegankelijk zijn en het liefst een aanzuigende kracht uitoefenen, enerzijds. En een gebouw of openbare ruimte moet in zijn toegankelijkheid voor bepaalde groepen beperkt zijn, anderzijds. Daardoor wordt ongewenst gebruik beperkt of voorkomen.

Toegankelijkheid omvat de volgende thema's:

- routing;
- oriëntatie;
- entreesituatie;
- afsluitbaarheid;
- technische beveiliging.

Zonering betekent dat de indeling van het gebied naar status duidelijk is. In principe zijn voor de status van een gebied of een ruimte vier mogelijkheden:

- *privé*: dat wil zeggen het territorium is alleen toegankelijk voor de eigenaar of gebruiker;
- *semi-privé*: idem, de ruimte of het gebied wordt nu echter gedeeld met enkele andere particulieren;
- *semi-openbaar*: idem, aan de toegankelijkheid zijn nu echter restricties verbonden;
- *openbaar*: hetgeen erop neer komt dat het territorium voor een ieder toegankelijk is.

Het motto is telkens: "Alles is van iemand en niets is van niemand".

Anonieme gebieden en onduidelijke overgangszones ontbreken. Het onderscheid tussen elk zone-type is voor iedereen duidelijk, voor het publiek, voor individuele bezoekers, en ook voor beheerders en eigenaren. Voor openbare zones kan een APV van kracht zijn. In semi-private en semi-openbare ruimtes kunnen bepaalde huisregels gelden. Bij semi-private ruimten kan een bordje 'verboden toegang' worden geplaatst en kan hulp van de politie worden ingeroepen, zodra onbevoegden de ruimte betreden. Bij semi-openbare ruimten geldt dit niet. Die blijven juridisch gesproken openbaar, ook al zijn er voorzieningen om de ruimte afsluitbaar te maken. Het zijn dan juridisch 'openbare ruimten met een beperkte toegankelijkheid'.

Attractiviteit betekent levendigheid, voorzieningen, plezierige materialen en kleuren, comfortabele verlichting en een goed beheer. Alles bij elkaar ge-

nomen gaat het om "schoon, heel en veilig". Dat is niet alleen een kwestie van een goed ontwerp, maar ook van een zorgvuldige planning van de bouwfase en een goede organisatie van de beheerfase.

In dit hoofdstuk worden de vier genoemde criteria uitgewerkt in prestatie-eisen voor ontwerp, bouw en beheer.

De criteria zijn voorzien van codes, die in de volgende hoofdstukken ook weer terugkomen in de vorm van verwijzingen. Zo is voor de gebruiker van dit kwaliteitsboek op te zoeken op welke prestatie-eis precies gedoeld wordt bij de beoordeling van de deelplannen op bepaalde onderdelen. Code 'nA1' is zichtbaarheid, 'nA2' is toegankelijkheid, 'nA3' is zonering en 'nA4' is attractiviteit. De prestatie-eisen in dit hoofdstuk zijn zodanig algemeen geformuleerd dat ze op het hele UCP-gebied van toepassing zijn.

In de bijlage zijn de eisen uitgewerkt naar verschillende functies en zijn ook normen (zo veel mogelijk kwantitatief, dus meetbaar) aan de eisen gekoppeld.

Evenwichtige toepassing van criteria

Het is voor een goed ontwerpresultaat uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid van groot belang de vier genoemde criteria evenwichtig toe te passen. Een te sterk accent op één van de criteria kan betekenen dat het ontwerp nog steeds niet de veiligheid biedt die nagestreefd wordt, of het kan betekenen dat andere kwaliteitsaspecten onder druk komen te staan, bijvoorbeeld attractiviteit of gebruiksvriendelijkheid.

2.2 Zichtbaarheid (nA1)

nA1.1. Ontwerp en programma

Het ontwerp voorziet in zichtbaarheid vanuit de omgeving. Er is sociale controle (informeel toezicht), waar en wanneer nodig aangevuld met formeel en/of semi-formeel toezicht.

Openbare ruimten zijn voor bezoekers en beheerders vanuit elk punt in die ruimte in hun geheel te overzien; ook de aansluitingen op aangrenzende openbare ruimten en routes, alsmede de entrees van belangrijke publieksfuncties en routes, zijn prominent zichtbaar vanuit de gehele ruimte. Aldus ontstaat zowel voor bezoekers als voor toezichthouders een heldere, transparante en controleerbare situatie in alle delen van het gebied.

Openbare ruimtes liggen in de openlucht of krijgen daglicht via ramen, vides en lichtkoepels. In de avonduren en in overdekte ruimtes waar geen daglichttoetreding mogelijk gemaakt kan worden neemt kunstlicht de daglichtfunctie over. De verlichting is qua sterkte en helderheid in overeenstemming met het gestelde ambitieniveau voor de veiligheid en veiligheidsbeleving alsmede met de verwachte hoeveelheid bezoekers. De verlichting van de openbare ruimte in de directe omgeving sluit kwalitatief en kwantitatief aan op het verlichtingsniveau van het object zelf. Overgangen in verlichtingsniveau zijn gelijkmatig.

Vanuit de situatie (object, bouwwerk, bestemde ruimte) lopen zichtlijnen naar de omgeving, bij voorkeur vanuit de meest frequent gebruikte ruimtes en routes.

Er is formeel of informeel toezicht op de plaatsen waarin de bestemming

met de omgeving is verbonden (entrees). Bij publieke bestemmingen is ook intern toezicht aanwezig. Dat toezicht is zo veel mogelijk geïntegreerd in de normale organisatie van het bedrijf of het beheer. Met andere woorden, semi-formeel toezicht van medewerkers gecombineerd met andere, reguliere werkzaamheden domineert. Pas in laatste instantie wordt op toezicht door beveiligingsbedrijven en politie teruggegrepen of wordt het toezicht ondersteund met behulp van camera-monitoring.

Instelling van professioneel toezicht, in bijvoorbeeld een bouwwerk (al dan niet aangevuld met camera-monitoring), is alleen noodzakelijk als het veiligheidsniveau van de omgeving in verband met te verwachten hoge risico's dat vereist. Als er gekozen wordt voor camera's, zijn deze niet bedoeld als vervanging van toezichthouders, maar als een versterking van hun werk. Alarmopvolging moet gegarandeerd zijn. Er wordt dus waarnemingsgarantie en reactiegarantie gegeven.

nA1.2. Bouw en aanleg

Belemmering van zicht op de omgeving door bouwwerkzaamheden is geminimaliseerd.

Tijdens de bouw- en de aanlegwerkzaamheden is er toezicht op de locatie. Deze locatie en/of betreffende bouwwerken en eventueel andere objecten zijn zoveel mogelijk zichtbaar vanuit de directe omgeving; 's-avonds en 's-nachts is de bouwlocatie in het licht gezet.

Overdag kan desgewenst met informeel toezicht worden volstaan; in de avond en de nacht is formeel toezicht gewenst. Tevens moeten de locatie en de eventuele bouwwerken worden afgescheiden en beveiligd (zie nA2).

nA1.3. Beheer en exploitatie

De organisatie van het (formele) toezicht is geïntegreerd in het beheer. Er zijn qua beheer en toezicht geen grote kwalitatieve verschillen tussen situatie en omgeving.

De openheid van de openbare ruimte wordt stringent gehandhaafd; waar kiosken en andere objecten in de ruimte worden geplaatst, wordt dit op zodanige wijze gedaan dat het totaaloverzicht behouden blijft.

2.3 Toegankelijkheid (nA2)

nA2.1. Ontwerp en programma

Entrees markeren eenduidig het onderscheid tussen de ene en de andere ruimte, of tussen binnen en buiten. Entrees zijn afsluitbaar of waar daar niet voor gekozen wordt, achteraf gemakkelijk afsluitbaar te maken.

Entrees van objecten bieden inbraakwerendheid. Er is maximaal semi-formeel toezicht op entrees. Desgewenst wordt dit toezicht versterkt en aangevuld met formeel toezicht.

Afsluitbare entrees (en andere gevelopeningen) moeten beveiligd worden met adequaat hang- en sluitwerk (in overeenstemming met de richtlijnen van het Politiekeurmerk Veilig Wonen, alsmede het Bouwbesluit), eventueel aangevuld met, of ingeruild voor hang- en sluitwerk toegespitst op hogere risicoklassen. Op zijn beurt kan deze 'hardware' worden aangevuld met elektronische alarmapparatuur en/of camera-monitoring. Bij calamiteiten moeten brandweer en andere hulpverleners zich echter zonder tijdverlies toegang tot het object kunnen verschaffen.

Entrees bieden mogelijkheden om zich erop te oriënteren. Vanaf 'buiten'

moet duidelijk zijn waar de entrees zich bevinden; vanuit 'binnen' moeten gebruikers tenminste het gevoel hebben waar entrees zijn en hoe ze als gebruiker snel het territorium kunnen verlaten.

Er vindt een optimalisatie plaats tussen enerzijds de wens om het aantal vluchtwegen voor het publiek te maximaliseren en anderzijds de eis om dat aantal voor potentiële daders te minimaliseren. Concreet komt dat neer op minimaal twee en maximaal 3 - 10 entrees, afhankelijk van de grootte van het object.

Openbare ruimten en gebouwen met een openbare functie zijn voor iedereen toegankelijk. Geen enkele doelgroep wordt bij voorbaat geweerd. Door overzichtelijke vormgeving en beperking van het aantal entrees is controle te houden op de bewegingen en verblijfsplekken van groepen die overlast veroorzaken. Overlastbeperking wordt in het beheer geregeld (zie nA2.3 en nA4.3).

Hoogteverschillen worden geminimaliseerd, dat wil zeggen zo klein en geleidelijk mogelijk gemaakt. Hoogteverschillen zijn zo veel mogelijk voor alle doelgroepen op eigen kracht overbrugbaar. Waar dit niet het geval is, wordt een lift aangeboden, tenzij er een acceptabel route-alternatief voorhanden is met een helling die op eigen kracht overbrugbaar is. Normen voor overbrugging van hoogteverschillen in de openbare ruimte en in gebouwen zijn vastgelegd in het Handboek voor Toegankelijkheid (3e druk; Elsevier, Doetinchem, 1998). Toepassing van deze normen garandeert, dat openbare ruimten en gebouwen ook voor mensen met een lichamelijke functiebeperking bereikbaar zijn.

Apart aandacht verdienen stijgpunten, die op piek-uren zwaar belast kunnen zijn, bijvoorbeeld de roltrappen van de perrons naar de stationshal. Deze dienen bij voorkeur dubbel uitgevoerd te worden, zodat er bij reparatie of onderhoud aan een roltrap één roltrap overblijft die wél functioneert.

Langzaam verkeer wordt gebundeld op een beperkt aantal routes, zodat ook op stille uren de kans zo klein mogelijk is dat iemand zich alleen voelt en er geen getuigen zijn van een eventueel incident.

Waar mogelijk en gezien een geringe intensiteit van langzaam verkeer noodzakelijk, worden langzaam verkeer routes gecombineerd met routes voor snelverkeer. Dit geeft enig gevoel van sociaal toezicht. Onder routes voor snelverkeer worden *niet* verstaan: vrijliggende bus- en trambanen. Daarover rijdt slechts af en toe een voertuig, waardoor het gevoel van eenzaamheid bij de fietser of voetganger die zich evenwijdig blijft bewegen aan de baan, alleen maar wordt versterkt.

De routestructuur voor langzaam verkeer is helder en duidelijk; het verloop en de bestemming van routes is voor passanten moeiteloos afleesbaar; de bestemming is van een afstand al te zien en er zijn duidelijke oriëntatiepunten onderweg.

Een gridstructuur is qua oriëntatie het gemakkelijkst. Wordt aan deze structuur een diagonaal toegevoegd, dan gebeurt dat omdat ter plaatse sterke behoefte is aan een afsnijroute naar een belangrijke bestemming (bijvoorbeeld het station). Dit belang wordt zichtbaar gemaakt in de maatvoering. Dit kan bijvoorbeeld door de diagonaal de breedste verbinding te laten zijn.

Ook *in* gebouwen, althans voorzover deze een openbare functie hebben, is de routestructuur helder en duidelijk. Als extra eis geldt, dat routes zo kort en direct mogelijk zijn. Dit geldt vooral voor dagelijkse routes die bewoners moeten afleggen tussen hun woning, berging en parkeergarage; routes,

waarvoor vaak ook geen alternatief beschikbaar is, en die dus veilig *moeten* zijn. Parkeergarages liggen daartoe bij voorkeur direct onder het woongebouw, de trappenhuizen en liften komen direct in de garage uit en zo dicht mogelijk bij de parkeerplaats en de berging. Bergingen vormen bij voorkeur een apart cluster, dus onafhankelijk van de parkeergarage. In de woningen is bij voorkeur ook bergruimte, zodat bewoners niet voor alle opgeslagen spullen de gang naar hun (ondergrondse) berging hoeven te maken.

nA2.2. Bouw en aanleg

Toegankelijkheid van in gebruik zijnde territorium blijft gedurende bouw- en aanlegwerkzaamheden gegarandeerd. Daarbij dient de doelgroep die doorgaans het snelste problemen ervaart, te weten mensen met een lichamelijke functiebeperking, als maatstaf. Doorgaande routes langs het bouwterrein worden zo min mogelijk gehinderd door aan- en afrijdend bouwmaterieel. Een voorwerp of afval dat op de route terecht is gekomen wordt zo snel mogelijk verwijderd.

Ook beveiliging en inbraakpreventie blijft op niveau functioneren, en blijven mogelijkheden om zich op (tijdelijke) entrees te kunnen oriënteren gehandhaafd. Met andere woorden: het veiligheidsniveau van functies rond het bouwwerk blijft tijdens de bouwfase als het maar even mogelijk is onveranderd.

Het gebied waarbinnen bouw en aanleg plaatsvinden is voor het publiek niet toegankelijk. Er zijn voorzieningen getroffen om ongewenste toegang te verhinderen.

Ook gedurende de openingstijden van de bouwplaats is toezicht op het territorium geregeld; vooral bij in- en uitrijden van zwaar materieel op plekken van kruisende routes.

Bij de afsluitroutine wordt gecontroleerd of zich geen onbevoegden laten insluiten.

nA2.3. Beheer en exploitatie

De entrees van grotere winkelcentra, kantoorgebouwen en stations worden nauwgezet beheerd. Dit vereist vrijwel altijd intensief toezicht bij de entree. Om dit toezicht effectief te kunnen laten zijn is het gewenst dat er een plaats wordt gecreëerd waar surveillanten zich op kunnen stellen zonder in de loop te staan maar wel met behoud van het volle overzicht over de ruimte. Indien er sprake is van (semi-) formeel toezicht is dit geregeld in een beheerplan. In zo'n plan is tevens het afsluitingsbeleid vastgelegd en het uitstallingsbeleid. Uitstallingen die de looproute belemmeren worden niet toegestaan. Dit is in een verordening vastgelegd, die aan ondernemers bekend wordt gemaakt. Toezichthouders die in het gebied werkzaam zijn signaleren overtreding van de uitstalverordening en spreken ondernemers daarop aan.

Als alarmvoorzieningen zijn toegepast dan zijn over de opvolging van een melding afspraken gemaakt met een daartoe verantwoordelijke beheerder dan wel beveiligder. Hetzelfde geldt voor toezicht met behulp van camera-monitoring en het beheer van opgeslagen opnames.

Huisregels en verblijfsontzeggingen voor overlastgevend publiek gelden uniform voor het hele gebied en worden actief naar het publiek gecommuniceerd en gehandhaafd.

2.4 Zonering (nA3)

nA3.1. Ontwerp en programma

De status en de functie van elke zone is duidelijk. Met andere woorden, er is geen misverstand of een bepaald territorium een status heeft als: openbaar, semi-openbaar, semi-privé, of privé. Elk territorium is expliciet ingericht met het oog op een weloverwogen gebruik. Ambigue en ongebruikte zones komen dus niet voor. Aangrenzende zones/territoria zijn zodanig gemarkeerd dat ze van elkaar zijn te onderscheiden. Visueel, materieel en functioneel zijn de verschillen expliciet gemaakt. Als er sprake is van grote publieksstromen, dan worden zones met verschillende 'snelheden' ontworpen. Er wordt een onderscheid gemaakt naar zones die bedoeld zijn voor snelle doorstroming, in het volgende genoemd 'renweg', respectievelijk zones waar het publiek kan slenteren (langs winkels, kramen en kiosken), hierna genoemd 'remweg'. Overgangszones en -lijnen die gebieden met verschillende beheers van elkaar scheiden zijn subtiel aangegeven, zodat voor elke beheerder duidelijk is tot waar hij verantwoordelijk is.

Zones zijn zo ontworpen dat gebruikers zich er verantwoordelijk voor kunnen voelen. Ruimtes/zones waarvoor noch de omwonenden, noch de gebruikers zich verantwoordelijk voelen scheppen ongunstige condities voor veiligheid en leefbaarheid. Semi-privé en semi-openbaar gebied is zoveel mogelijk gecompartmenteerd.

Waar er keuze bestaat een zone een semi-openbare dan wel semi-private status te geven, heeft de laatste optie de voorkeur.

Expeditiesgangen bijvoorbeeld zijn bij voorkeur bestemd als semi-private ruimte (alleen toegang met pasje of na melding via intercom) en zijn ook als zodanig ingericht (afsluitbare entrees met naambord, bel en intercom). Aparte zorg uit oogpunt van toegankelijkheid verdienen private zones, die door hun aard niet afsluitbaar kunnen worden gemaakt, zoals tunnels voor trams en bussen. Deze zijn uitgerust met voorzieningen, die onbevoegde betreding snel detecteert, zodat er ook snel een reactie kan volgen gericht op verwijdering van deze personen uit de gevaarlijke zone.

De openbare ruimte is in principe zo ingericht dat het publiek in beweging blijft. Onbedoelde aanleidingen om te gaan zitten of hangen zijn afwezig. Zitgelegenheid is geconcentreerd binnen daartoe bestemde ruimte (bijvoorbeeld terras of wachtgelegenheid) die onder de bevoegdheid van de betreffende gebruiker dan wel beheerder valt (bijvoorbeeld een horeca-onderneming, of NS-Stations).

Toegangsdeuren tot kwetsbare bergingen en dienstruimten liggen niet direct aan het openbare gebied; zij liggen buiten de drukbelopen routes óf er zit een 'sluis' (afsluitbare entreezone) tussen waar een beperkte groep toe geautoriseerd is.

Ten aanzien van bijzondere doelgroepen zoals zwervers en verslaafden is integratie en acceptatie door de totale samenleving zo veel mogelijk het uitgangspunt. Voor die deelgroepen, welke geen overlast veroorzaken, valt te denken valt aan het toestaan van straatmuziek en straatverkoop; daartoe kunnen in het ontwerp geschikte plekken worden geschapen. Dit zijn plekken langs drukbelopen routes, bij entrees van gebouwen en op drukke pleinen, echter zodanig gesitueerd, dat de activiteiten de doorstroming niet hinderen.

Voor een ander deel van de groepen zwervers en verslaafden geldt, dat hun aanwezigheid vrijwel per definitie als hinder en overlast wordt ervaren.

Voor deze groepen zijn opvangvoorzieningen ingericht in het UCP-gebied of op korte afstand daarvan, die tot doel hebben, hinderlijke aanwezigheid van deze mensen in de openbare ruimte zo veel mogelijk te beperken.

Er wordt met de inrichting van deze voorzieningen op twee manieren beoogd de overlast aan te pakken:

- meer mensen verblijven gedurende een groter deel van de dag in de opvangvoorziening (reductie van de omvang van de groep die in de openbare ruimte vertoeft);
- mensen zien er minder verloederd en opgejaagd uit wanneer zij in de openbare ruimte vertoeven, omdat zij in de opvangvoorzieningen enige rust kunnen vinden en enige verzorging kunnen genieten.

In hoofdstuk 4, 'Aanpak overlast Zwervers en verslaafden' wordt dieper ingegaan op de in te richten voorzieningen voor bijzondere doelgroepen en het pakket van projecten en zorg dat aan deze voorzieningen gekoppeld kan worden.

nA3.2. Bouw en aanleg

Zones waarin bouw- en aanlegwerkzaamheden plaatsvinden zijn duidelijk als zodanig gemarkeerd. Dergelijke zones werken niet verstorend op zones met doorstroomfunctie.

Expeditiestromen voor bouw materiaal en -materieel verlopen gescheiden van de hoofdroutes voor publiek. In het UCP is dit hoofdzakelijk het publiek van het station, de Jaarbeurs, de winkels en de kantoren.

nA3.3. Beheer en exploitatie

Zonering en beheer versterken elkaar wederzijds. Bijzondere doelgroepen zoals zwervers en verslaafden worden daar geconcentreerd waar ze het minst de reguliere verkeersstromen storen. Het beheer is hierop afgestemd. Er wordt op toegezien dat de doelgroepen zich op de aangegeven plaatsen ophouden en daar hun activiteiten ontplooiën, zoals straatverkoop of straatmuziek. Wanneer zij op deze of andere plaatsen toch overlast veroorzaken worden zij daarop door de beheerder aangesproken.

Grensgebieden waar beheerverantwoordelijkheden onduidelijk zijn ontbreken volledig. Beheerders spreken onderling af om in voorkomende gevallen voor elkaar in te springen in het beheer van de overgangzones of regelen een vorm van gemeenschappelijk beheer. Aan de rand van het UCP-gebied is de overgang naar een ander beheerregime geleidelijk en onopvallend.

2.5 Attractiviteit (nA4)

nA4.1. Ontwerp en programma

Er wordt een hoge mate van attractiviteit nagestreefd. Architectuur en vormgeving hebben uitstraling, hetgeen wordt benadrukt in het materiaal-gebruik. Met het laatste wordt tevens geanticipeerd op optimalisatie van beheer en schoonmaak (qua organisatie en kosten), alsmede preventie van vernieling (ontmoediging vandalisme, graffiti-werendheid, robuustheid, kwetsbaarheid).

De attractiviteit wordt ondersteund door een levendige ambiance. Daartoe worden openbare ruimten door talrijke functies en voorzieningen ver-

levendigd, waarbij de schaal en het type voorzieningen aansluit op de behoeften van het publiek. Ook bijzondere doelgroepen zoals zwervers en verslaafden beschikken over de benodigde voorzieningen.

Uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid is menging van publieksfuncties met de *woonfunctie* van groot belang. Het gebied kan daardoor een zeker niveau van natuurlijk toezicht krijgen. Dit is plezieriger, veiliger en goedkoper dan een situatie waarin veiligheid alleen kunstmatig, dat wil zeggen door inzet van betaalde toezichthouders te garanderen is.

Het wonen zelf moet echter ook veilig zijn; bewoners zijn geen 'waakhonden', zij moeten prettig, rustig en veilig kunnen wonen. Daartoe moet de woonfunctie ten opzicht van de publieksfunctie een 'kritische massa' bereiken. Vuistregel: 25% van het totaal en clusters van 200 - 500 woningen. Dit is een aantal, waarbij de woningen een 'buurtje' kunnen vormen. Loopafstanden naar de parkeergarages en bergingen zijn zo kort mogelijk. Entrees sluiten aan op stedelijke hoofdroutes. Woonkamers en buiten-ruimten zijn zoveel mogelijk op straat georiënteerd, voor een maximale bijdrage aan het natuurlijke toezicht. Woningen leveren de grootste bijdrage aan het toezicht op de lagere verdiepingen; vanaf de 5e laag leveren woningen nauwelijks een bijdrage aan de beleving van leefbaarheid en veiligheid op straatniveau. Wooncomplexen die aan stille openbare ruimten liggen, kunnen op de begane grond een woonfunctie huisvesten. Dit levert een goede bijdrage aan de sociale controle. Licht het wooncomplex echter aan een drukke openbare ruimte of route, dan is het aan te raden de plint een andere functie te geven dan een woonfunctie. Het nadeel van de geringe privacy voor de bewoners van de onderste woonlaag weegt dan zwaarder dan het voordeel van de grotere sociale controle.

Sterker nog dan bij de drie voorgaande criteria komt het hier aan op *detaillering* van het ontwerp. Materiaalgebruik, kleurgebruik en verlichting zijn cruciaal voor de veiligheidsbeleving. Daarnaast heeft het ontwerp invloed op de bruikbaarheid en de beheerbaarheid.

Als voorbeeld worden hier de zitbanken opgevoerd, die in de openbare ruimte geplaatst zullen worden.

Bruikbaarheid: de uitdaging ligt in de opgave de zitbanken uitnodigend te doen zijn, en ze ook bruikbaar te doen zijn voor mensen met een lichamelijke functiebeperking, maar ze tegelijkertijd *niet* uitnodigend te doen zijn als slaapbank voor zwervers.

Beheerbaarheid: makkelijk schoon te maken ruimten en makkelijk te repareren objecten (straatmeubilair, verlichting) bevorderen de leefbaarheid en veiligheid. Met dezelfde inzet wordt een schoner resultaat bereikt.

Vooral de bestrating van drukbelopen ruimten en de gevelementen in de 'stedelijke plint' (etalages, gevels en entrees langs deze routes en ruimten) verdienen grote inspanning bij de detaillering van het ontwerp.

Apart aandacht verdienen geurhinder en geluidhinder. Het ontwerp dient erin te voorzien dat geluidhinder van treinen, trams, bussen en auto's het verblijfsklimaat zo min mogelijk beïnvloedt. Het is aanmerkelijk prettiger te verblijven in een ruimte waar straatmuziek klinkt of het rustgevende geluid van een klaterende fontein dan in een ruimte waar het geluid van knarsende treinremmen of de geur van stationair draaiende busmotoren het klimaat bepalen.

Geurhinder door urine wordt tegengegaan door het gebied toe te rusten met toiletgelegenheid. Deze is zonder hoogteverschil bereikbaar of kan worden bereikt via een lift, zodat de toiletten bruikbaar zijn voor alle doelgroepen. In de hal naar de toiletten is een beheerder aanwezig, die toezicht houdt en die zorgt voor het schoonhouden van de toiletten.

Kleinschalige toiletvoorzieningen (één toilet) kunnen onbeheerd zijn, maar

dan wordt misbruik tegengegaan door deze uit te rusten met een muntautomaat die de toegankelijkheid regelt.

Maatregelen ter bevordering van de attractiviteit mogen niet in het gedrang komen met de veiligheid. Zo kan het kiezen van de boomsoort niet alleen op esthetische doelstelling berusten. Bomen zoals bijvoorbeeld kastanjes maken een donkere indruk; dit is vanuit het criterium 'zichtbaarheid' niet wenselijk. Bovendien veroorzaakt het blad in de herfst gladheid, hetgeen ongunstig is voor de verkeersveiligheid.

nA4.2. Bouw en aanleg

Zones waarin bouw- en aanlegwerkzaamheden plaatsvinden zijn zodanig georganiseerd en afgebakend dat ze de attractiviteit van de omgeving niet verstoren. Dergelijke zones worden met behulp van tijdelijke maatregelen (bijvoorbeeld een kunstproject) opgesierd.

Hekwerk van bouwplaatsen is transparant. Het publiek moet zijn nieuwsgierigheid kunnen bevredigen door er doorheen te kunnen gluren.

nA4.3. Beheer en exploitatie

Het beheer is merkbaar aanwezig, overigens zonder in de weg te lopen en straalt een hoog ambitieniveau uit. Met name is dit ook het geval voor het schoonmaken. Het publiek wordt bewust gemaakt van het ambitieniveau dat beheerders en exploitanten voor ogen staat. De opdrachtgevers van de schoonmakers controleren frequent, bijvoorbeeld wekelijks, of het afgesproken schoonmaakprogramma daadwerkelijk uitgevoerd is.

Er zijn (huis)regels opgesteld, die het publiek aanspreken eraan mee te helpen dat de ruimte netjes blijft. De huisregels worden aan het publiek gecommuniceerd, bijvoorbeeld via borden bij de hoofdentrees van het gebied. Publiek dat zich niet aan de regels houdt wordt daarop aangesproken door toezichthouders. Blijft de overtreding aanhouden dan worden de overtreders verzocht te vertrekken. Zwervers en verslaafden die overlast veroorzaken worden door de toezichthouders verwezen naar de voor hen bestemde voorzieningen.

Als meerdere partijen in een complex en/of gebied beheerverantwoordelijkheid dragen dan wordt het ambitieniveau voor de attractiviteit vastgelegd en geoperationaliseerd in gemeenschappelijk beheer. Er wordt dan nadrukkelijk een gemeenschappelijk ambitieniveau nagestreefd; er zijn qua attractiviteit geen uitzonderingsgebieden. Er worden duidelijke normen over onder meer toezicht, schoonmaken, onderhoud en herstel met elkaar afgesproken die corresponderen met het overeengekomen ambitieniveau. De verschillende partijen vangen elkaars pieken en calamiteiten op. Gemeenschappelijk beheer maakt het ook beter mogelijk om zwervers en verslaafden consequent te verwijzen naar de voor hen bestemde opvangvoorzieningen. Men voorkomt dat overlast veroorzakende groepen zich slechts hoeven te verplaatsen naar een aangrenzende zone, waar een ander beheerregime geldt. Overal worden zij geconfronteerd met hetzelfde beheerregime, zodat het gebruik van de aangeboden voorzieningen een aantrekkelijker optie wordt dan het zich steeds moeten verplaatsen.

3 Planonderdelen UCP getoetst aan criteria voor leefbaarheid en veiligheid

Vooraf

In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens de bouwkavels 1 tot en met 15 en de openbare ruimtekavels A tot en met S getoetst aan de criteria voor leefbaarheid en veiligheid.

Dit zijn zowel de criteria op algemeen niveau (hoofdstuk 2) als de uitwerking daarvan in normen naar objecttype, die in de bijlage zijn opgenomen. Elke toetsing is opgebouwd volgens dezelfde structuur:

- beschrijving van de huidige situatie;
- beschrijving van de aanpak volgens het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp en het kwaliteitsboek Kiezen en Keuren, deel I; kortweg aangeduid met: 'DSO-aanpak'.
- Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking;
- referentieprojecten.

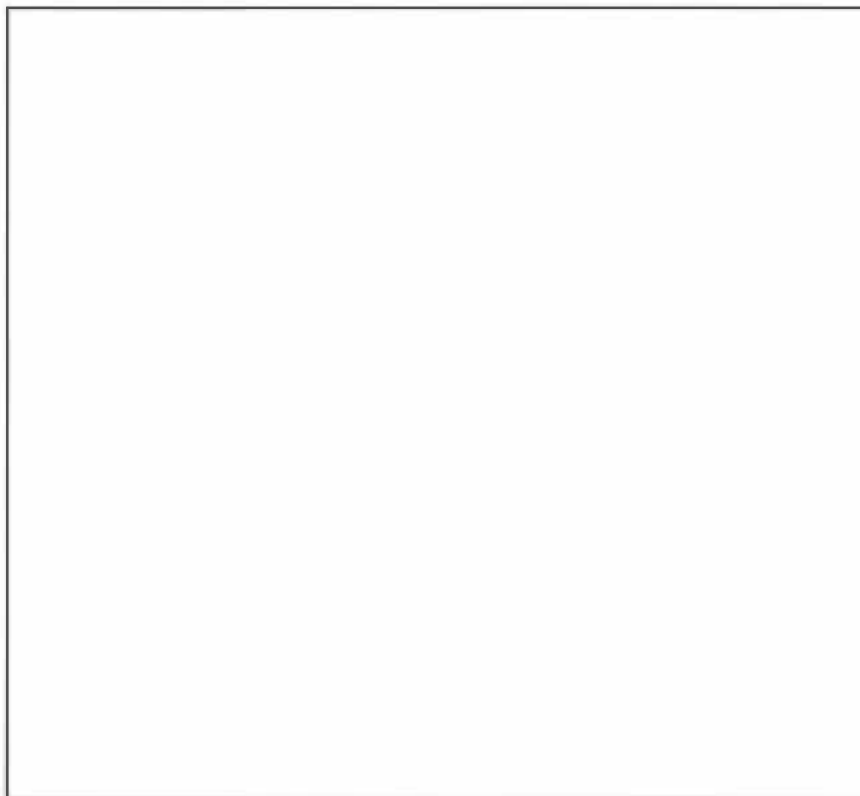
In de kantlijn staan de verwijzingen naar de normen die van toepassing zijn. Codes met de letter 'n' erin verwijzen naar de algemene normen in hoofdstuk 2, overige codes verwijzen naar de objectspecifieke normstelsels in de bijlage.

Omwille van de samenhang zijn soms beschrijvingen van planonderdelen samengevoegd. Zo zitten Clarenburg, Hoog Catharijne en Godebald in dit kwaliteitsboek in één beschrijving. Ook zijn soms een bouwkavel en de aangrenzende openbare ruimte bij elkaar genomen. De index in de inhoudsopgave maakt dit makkelijk opzoekbaar. Een voorbeeld: u bent op zoek naar openbare ruimte 'G', Corporate Plaza, de index zegt hier dat kavel 'G' is samengevoegd met kavel '8' het *bouwkavel* Corporate Plaza. U vindt in zo'n geval de informatie over de openbare ruimte bij het betreffende bouwkavel.

Kavels *bebouwing* getoetst aan criteria leefbaarheid en veiligheid

Voor de index zie de inhoudsopgave.

Vredenburg (1)



Uitgangssituatie

Het Muziekcentrum Vredenburg heeft een uitstraling die gebaseerd is op schaal en maat van het menselijke individu. Dat is voor leefbaarheid en veiligheid op zich een positief gegeven. Het gebouw is evenwel vastgeklonken aan de grootschalige uitleg van HC en stationscomplex. Voor de interne organisatie van het gebouw is dit dan ook goed geregeld; daar waar de privé-ruimte van het Muziekcentrum overgaat in semi-openbare ruimte is het gelijk problematisch: een veelvoud aan nissen en anderszins onoverzichtelijke hoeken uit de directe looproute, kasba-achtige bovenstraten hebben er voor gezorgd dat in verband met overlast door zwervers en verslaafden er delen afgesloten zijn geworden voor het publiek. Toch wordt er nog geslapen, heroïne gebruikt op plekken die voor het reguliere publiek aanstootgevend zijn. Het gebouw heeft een introverte uitstraling.

Aandachtspunten zijn:

- nA1 • de onoverzichtelijkheid van ruimten;
- nA2 • de toegankelijkheid van ruimten die niet toegankelijk zouden moeten zijn;
- nA3 • de onduidelijkheid van de zonering;
- de aanzuigende werking op overlastgevendenden/potentiële daders.

DSO-aanpak

Vooralsnog wordt uitgegaan van een bundeling van Vredenburg en Tivoli. Dit betekent een uitbreiding van het complex in oostelijke richting (de doorgang naar het Vredenburg wordt kleiner).

Op de begane grond van het complex zijn publiekgerichte voorzieningen te vinden. Hier vindt een uitwisseling tussen gebouw en openbare ruimte plaats. Publieke functies in het gebouw zullen onderdeel gaan uitmaken van de openbare ruimte.

Meer dan dat in de huidige situatie het geval is richten de gevels zich naar de overzijden en is de mate van transparantie opgevoerd.

Er is een zichtlijn die het Vredenburgplein verbindt met de Lange Viestraat. Ook naar de hoek toe wordt de Lange Viestraat voelbaar gemaakt. Dit gebeurt door een belangrijke hoek als setback uit te voeren.

Expositie geschiedt ondergronds. De entrees voor invaliden en vips liggen aan de noordzijde.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

Een grote verworvenheid is het losmaken van andere complexen. Daarmee is de overzichtelijkheid sterk vergroot. Ook het oplossen van het fietsenstallingsprobleem intern draagt bij aan de overzichtelijkheid van de directe omgeving van het gebouw.

- nA3.1, O1 In de bestaande situatie bestaat er reeds onduidelijkheid over de zonering, door de vele nissen en luifels. Het is niet duidelijk waar de algemene stedelijke ruimte ophoudt en waar het Vredenburgcomplex precies begint. In de nieuwe situatie verbetert dit niet. De wisselwerking tussen gebouw en openbare ruimte, zoals bedoeld in het Kwaliteitsboek Stedebouw, komt in de praktijk veelal neer op een onduidelijke afbakening van verantwoordelijkheid-en beheergrenzen. Een voorbeeld daarvan is de wandelroute die onder het complex doorloopt. Deze kan aanleiding geven tot rondhangen door zwervers en verslaafden, of door groepen jongeren. Gesuggereerd wordt deze route te laten vervallen en de vrijgekomen ruimte ten goede te laten komen aan de maatvoering van de doorgang naar het Vredenburg. Daar is thans al voorzien in een 'setback' (terugwijkende plint); deze kan dan vergroot worden en is voor een prettige maatverhouding liefst twee verdiepingen (circa 6 meter) hoog. Wat goed scoort is de uitstraling naar het plein toe. Het gebouw wordt echt een schouwburg/theater, badend in een zee van licht aan het plein. Een goed gevuld programma is dan ook onontbeerlijk; immers als er geen activiteiten zijn kan het gebouw naargeestig ogen.

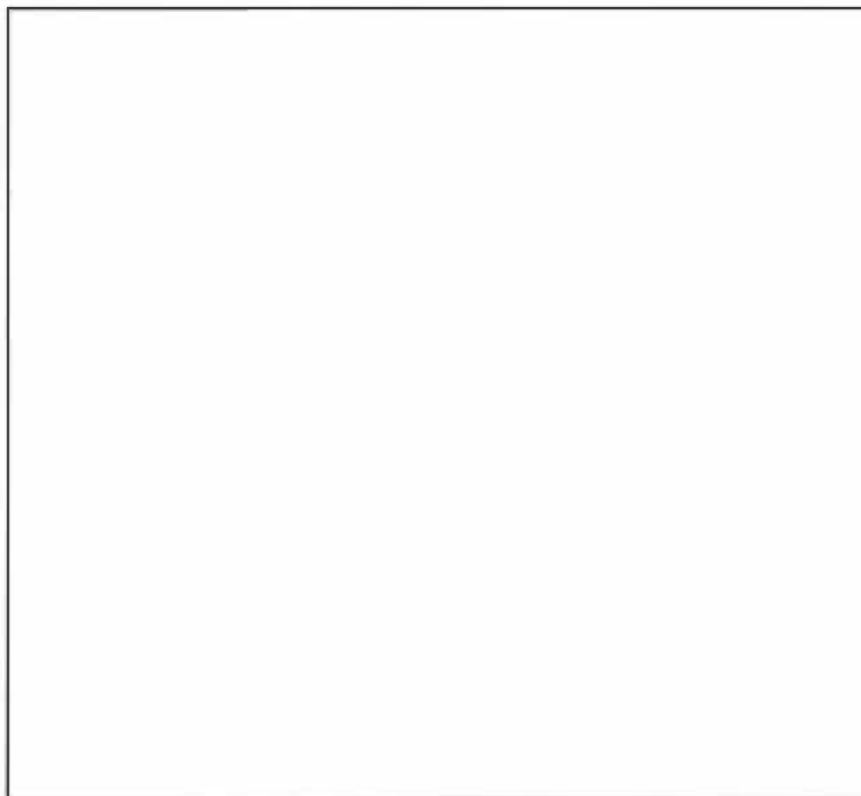
Referentie

Schouwburg

Neue Oper, Frankfurt am Main

Anti referentie: Op avond dat niet gespeeld wordt: schouwburg Witte Vrouwen-
singel, Stopera Amsterdam.

Stationsplein (2)



Uitgangssituatie

Op de plaats van dit bouwblok ligt thans het Gildenkwartier van winkelcentrum Hoog Catharijne en een deel van het huidige busstation.

Beide functies verdwijnen: Gildenkwartier wordt gesloopt om plaats te maken voor het nieuwe Stationsplein Noord alsmede het hier besproken bouwkvavel, terwijl het huidige busstation wordt opgenomen in de nieuwe O.V. terminal.

Door deze sterke ingreep (verdere beschrijving geschiedt onder het volgende kopje) is de huidige situatie niet meer het beschouwen waard; er moet worden uitgegaan van de nieuwe situatie.

DSO-aanpak

Er komt een nieuw, hellend stationsplein, dat aan drie zijden omzoomd wordt door gevels. Deze bebouwing is sterk geparcelleerd, zodat de indruk ontstaat dat deze pand voor pand ontstaan is. In de onderbouw zijn functies opgenomen, die het straatbeeld verlevendigen.

Het bouwvolume aan de zuidzijde van het plein valt onder Hoog Catharijne. Het noordelijke, meest complexe is hier aan de orde, en heet 'Stationsplein Noord'. Dit is ontworpen als een gesloten bouwkvavel, onderbroken door een straatje dat vanaf de Leidsche Rijn naar het Stationsplein voert. Dit straatje loopt geleidelijk omhoog, om het hoogteverschil te overbruggen. Er is ter plaatse van de opgang van het straatje ook een lift geprojecteerd om het hoogteverschil te overbruggen. Naast de lift is de toegang tot een grote

fietsenstalling (9.000 plaatsen) gepland. Het straatje is 8-10 meter breed en wordt vanwege de helling in het ontwerpproces aangeduid als 'Italiaanse straatje'.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

- nA1 + nA2 De creatie van een nieuw stationsplein (een 'echt' plein in de open lucht) met aan drie kanten bebouwing is een grote winst uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid. Het parcelleren van de gevel en het opnemen van verlevendigende functies in de plint daarvan versterkt dit veiligheidseffect.
- Een aandachtspunt voor de veiligheid zit in de geprojecteerde opgang vanaf de Leidsche Rijn naar het stationsplein en de toegankelijkheid van het binnenterrein tussen de bouwblokken, het 'Italiaanse straatje'. De doorgang is met 8-10 meter erg smal. Dit beperkt de zichtlijnen en kan op drukke uren een gevoel van opsluiting geven. De aparte lift is kwetsbaar voor vandalisme en zal op stille uren niet prettig en veilig aanvoelen.

De entree tot de fietsenstalling ligt uit oogpunt van veiligheid op een gunstige plaats (in het zicht van woningen), maar hier ontbreekt een 'voorraimte'. In de praktijk worden er nabij stationstoegangen ondanks het aanbod van bewaakte fietsenstallingen toch altijd fietsen neergekwakt. Dat bemoeilijkt de begaanbaarheid van de kade langs de Leidsche Rijn en de toegankelijkheid van de geprojecteerde lift.

Om de gestelde problemen te elimineren wordt als ontwerp-optimalisatie voorgesteld, het 'Italiaanse straatje' de vorm van een afsluitbare, overdekte passage te geven.

Er kan bij de ingang van die passage een voorruimte worden gemaakt, waaraan zowel de toegang tot de opgang naar het stationsplein als de ingang van de fietsenstalling gesitueerd zijn. Vanuit de fietsenstalling is zicht op de passage. Als de aparte (kwetsbare) lift nodig blijft kan daar vanuit de fietsenstalling een oogje op worden gehouden. De gesuggereerde ontwerp-optimalisatie om de ruimte overdekt te maken, geeft echter de keus om voor het overbruggen van het hoogteverschil een andere oplossing dan een lift toe te passen, bijvoorbeeld een roltrap of een 'tapis roulant'. Bij de keuze die uiteindelijk gemaakt wordt zullen niet alleen veiligheidsaspecten, maar ook toegankelijkheidsaspecten gewogen moeten worden. Het beste is een oplossing, die zowel voldoet uit oogpunt van veiligheid als uit oogpunt van gebruiksvriendelijkheid, dit laatste beslist ook voor mensen met een lichamelijke functiebeperking.

Op zeer stille uren (nacht) zou de passage afgesloten moeten worden. Het moment van sluiting en opening zou samen kunnen vallen met de openingstijden van de fietsenstalling. De omweg is beperkt tot ongeveer 250 meter, dus zeker op de zeer stille uren alleszins acceptabel.

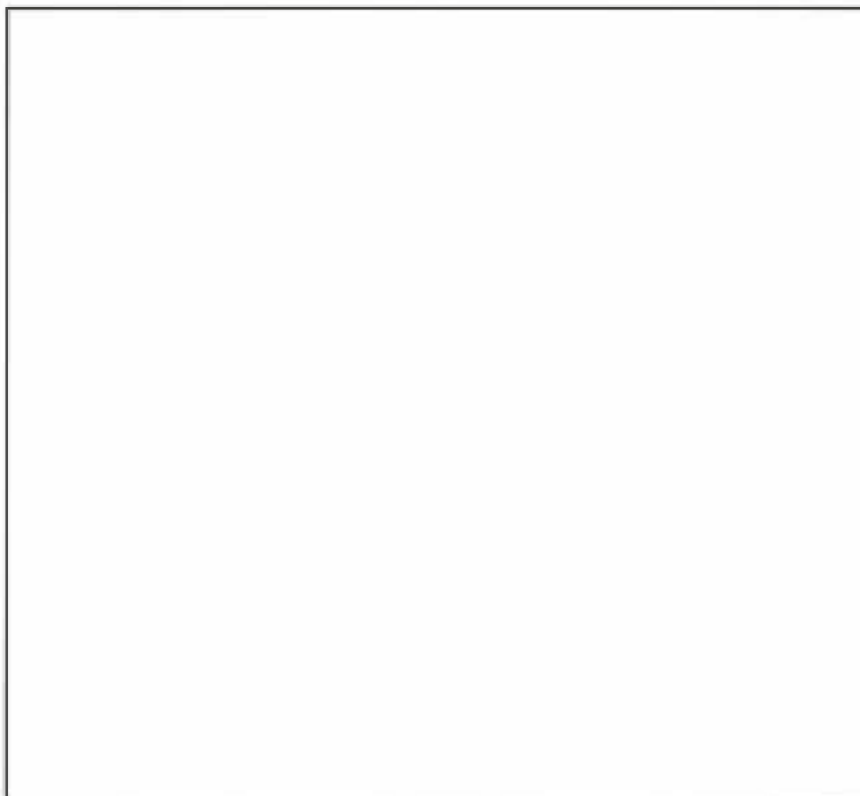
- nA3.1 Door de voorgestelde optimalisatie kan tevens beter worden gegarandeerd dat het binnenterrein een 'rustgebied' is, dat onbereikbaar is voor onbevoegden.

Referenties

Voor het effect van parcellering in nieuwbouw: JAVA eiland, Amsterdam.

Voor toepassing van een 'tapis roulant' om hoogteverschillen te overbruggen: NS-station Schiphol en Luchthaven Schiphol. Hier zijn flauwhellende, geheel vlakke roltrappen, waarop bagagekarren kunnen worden meegenomen.

OV-terminal (3-1 I)



Uitgangssituatie

Het huidige busstation, het taxiplatform en de haltes van de sneltram zullen verdwijnen. Het heeft daarom geen zin de huidige situatie (waarin problemen met leefbaarheid en veiligheid sterk aan de orde zijn) te beschrijven en analyseren. Daarom volgt afwijkend van andere planonderdelen eerst een algemene beschrijving van de functie van de OV-terminal in het geheel van het UCP.

De OV-terminal is een complex, samengesteld bouwwerk. Het vormt de spil van het UCP; het probleem van de huidige situatie is dat een dergelijke spil onvoldoende tot slecht functioneert. Het welslagen van het UCP-plan als geheel hangt dan ook in grote mate af van het welslagen van deze OV-terminal. Een algemeen probleem is de enorme publieksstromen waarmee rekening moet worden gehouden (van de huidige 57 miljoen passagiersbewegingen oplopend tot 100 miljoen per jaar in 2015). Het niveau van veiligheid (en leefbaarheid) is onlosmakelijk verbonden met de wijze waarop de publiekstroom worden afgewikkeld.

De OV-terminal is behalve een vitale schakel in het UCP-complex, ook een relatief zelfstandige 'overstapmachine' (verwachting is dat straks 60% van de passagiers alleen in de terminal is om over te stappen). Dit compliceert het veiligheidsvraagstuk. Het gaat immers niet alleen om veel publiek, maar ook om een groot aantal elkaar kruisende en deels overlappende publieksstromen.

De OV-terminal is behalve heel druk, ook heel ingewikkeld. Het is geen

regulier gebouw, maar veeleer een complexe samenstelling van verschillende bouwwerken en (semi-)openbare ruimten (treinstation, ondergronds tram/busstation, busstation op niveau, parkeergarages, twee woontorens, kantoren, winkels, en vele verblijfs- en verkeersruimtes, zoals de stationshal en -traverse, de mezzanine, maar ook expeditiestraten, perrons, 'balkons', etc.). Dit compliceert het beheer, de mogelijkheden voor oriëntatie, de effectiviteit van toezicht, etc., etc., en dus met name ook het niveau van veiligheid.

Een groot deel van de OV-terminal bezit karakteristieken van een ondergronds bouwwerk. Vanuit het oogpunt van veiligheid vragen dit soort, van de buitenruimte afgesloten bouwwerken met veel publieksruimten heel veel aandacht.

Ten slotte, de OV-terminal vraagt ook bijzondere aandacht waar het gaat om de bouw en de aanleg. Mede gelet op bovenstaande karakteristieken zal gedurende de bouw de veiligheid en de leefbaarheid, maar ook gewoon de bruikbaarheid van het UCP-gebied (in het bijzonder het station en directe omgeving) gedurende enkele jaren onder grote druk komen te staan.

DSO-aanpak

"Alles onder één dak" vat als slogan de aanpak van het UCP kort samen. De kern van de aanpak wordt echter gevormd door het nieuwe HOV-kruis (inderdaad onder dat ene dak). Behalve het treinverkeer wordt straks alle openbaar vervoer afgewikkeld langs een oost/west- en een noord/zuid-as. De eerste as bestaat uit een ondergronds tram/bus-station, de tweede uit een bovengronds twee-lagig busstation. Beide stations zijn met elkaar verbonden via de zogenaamde mezzanine.

Op soortgelijke wijze zijn de overige onderdelen van de terminal met elkaar verbonden. Zo ontstaan er vele directe verbindingen, via het 'dek', of slimme kortsluitingen zoals tussen tram/busstation en perrons van de N.S., maar ook via interne corridors, liften, etc. Al deze verbindingen moeten - samen met de nieuwe perrons voor bussen en trams - de grote stromen publiek kunnen verwerken.

Het terminal bouwwerk heeft een ruimtelijk karakter, teneinde het verblijf te optimaliseren. Nadrukkelijk wordt geprobeerd het daglicht in de omsloten ruimte te laten binnendringen.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

Het ontwerp voor de OV-terminal kan nog niet definitief worden beoordeeld. Het huidige plan is daarvoor nog te schematisch. Door alle functies onder één dak te brengen ontstaat nog niet per sé een veilige situatie (zie referentie). De intenties en de ambities van het huidige plan reiken zeker veel verder dan de huidige, beslist niet optimale situatie, maar behalve sterke verbeteringen impliceert de gekozen oplossing ook nieuwe problemen. Problemen die niet bij voorbaat onoplosbaar zijn, maar die wel continue aandacht vragen in de verdere planvorming en een zware wissel zullen trekken op het halen van de vereiste prestatieniveaus (zie normen) gedurende de verdere planvorming. Een aantal van die nieuwe problemen willen we hieronder kort aanstippen.

Kwetsbaar

- T1, T2, T3 De OV-terminal als gecompliceerde 'machine' is - juist door haar complexiteit - kwetsbaar voor calamiteiten; als een aantal schakels haperen kan de machine vastlopen. Behalve bij calamiteiten zoals brand komt de veiligheid en het reguliere gebruik vooral in gevaar op het moment dat onverhoopt

een bijzonder groot aantal passagiers moet worden verwerkt (cumulatie van verstoorde OV-diensten; voetbalsupporters, inclusief rellen; e.d.), of als bepaalde delen van het terminal-territorium worden bezet door oneigenlijke gebruikers (en de politie niet kan, mag of wil ingrijpen).

In het uitgewerkte ontwerp zullen dus alternatieve verbindingen en verblijfplaatsen moeten worden gereserveerd. Het is aanbevelenswaardig het ontworpen netwerk met behulp van mathematische modellen op congestie te onderzoeken en te testen.

Daglicht

- O2 De OV-terminal lijkt veel op een ondergronds bouwwerk. In het ontwerp is inderdaad veel gedaan aan daglichttoetreding. Maar aan de effectiviteit van dat daglicht, zeker in de lager gelegen delen, moet niet al te hoge verachting worden gesteld. De kwantiteit en de kwaliteit van het licht op veel plaatsen zal matig zijn, alleen al door de zware slagschaduwen van de hoge woontoren en de bovenzijde van het terminal-gebouw zelf. Dat valt bijvoorbeeld af te leiden uit een interpretatie van de impressie van het Plein Zuid. Met name de dieper gelegen delen, zoals het tram/busstation onder de treinsporen, alsmede diverse parkeervoorzieningen zullen daglicht nagenoeg volledig ontberen.
- O1, O2 De kwaliteit van het (kunst)licht vormt dus een bijzonder punt van aandacht. Het prestatieniveau ervan zal beduidend hoger dan gemiddeld moeten liggen.

Capaciteit

- T1, T2, T3 De doelmatige reorganisatie van het lokale en regionale openbaar vervoer en de nieuwe verbindingen tussen de verschillende onderdelen van de OV-terminal resulteren tezamen in een grotere capaciteit dan vandaag beschikbaar. De nieuwe organisatie leidt in bepaalde gevallen echter ook tot meer loopwerk, vergeleken met de huidige situatie.
- T2 Het meest opvallende in dit verband is het nieuwe tramstation. De loopafstand naar de NS-perrons wordt voor een groot deel van de passagiers inderdaad korter (overigens niet voor allen), maar alle andere looproutes, naar de bussen op de noord/zuid-as, maar ook naar HC en de rest van het Utrechtse centrum worden langer tot veel langer. Voor sommige buspassagiers geldt hetzelfde. Bovendien worden de looplijnen tussen de bussen in het nieuwe tweelagige station en het treinstation enerzijds en het Utrechtse centrum anderzijds zeker niet korter (en veel gevallen iets langer), vergeleken met de huidige niet fraaie, maar feitelijk wel veel simpelere situatie. Bovendien worden de vereiste nieuwe capaciteit van de OV-terminal. Dit stelt hoge eisen aan de nadere uitwerking van de verschillende verbindingen, waarbij gelet dient te worden op de capaciteit, de lengte, en de *beleving* van de lengte van de verbindingen.

Beheer

- T1, T2, T3 De OV-terminal is zoals gezegd heel complex, en dat geldt dus ook voor het toekomstig beheer. Zoiets impliceert risico's, met name voor de veiligheid en leefbaarheid. Een degelijke organisatie van gemeenschappelijk beheer is een conditio sine qua non voor het welslagen van het project. Voor wat betreft de OV-terminal is in ieder geval een gemeenschappelijk beheer noodzakelijk van de gehele terminal, dat wil zeggen gezamenlijk beheer van alle betrokkenen onder dat ene dak (NS-partijen, Connexxion, Gemeente, WBN- en ING-vastgoed, Politie, etc.).

Bouw en aanleg

De voorgestane realisatie-in-één-keer schept grote risico's voor tenminste ook de veiligheid. Niet alleen tijdens de uitvoering in een situatie waarin het

T1.2, T2.2, T3.2

reguliere gebruik gewoon door moeten kunnen gaan, maar ook daarna, als de OV-terminal af is. Want achteraf zal het moeilijk zijn eventuele (ontwerp)fouten te herstellen. Dit risico trekt een zware wissel op de planning c.q. de fasering van het project. Het is in ieder geval zinvol om modelmatig en scenario's-gewijs te onderzoeken wat er gebeurt als bepaalde planonderdelen onverhoopt uitvallen of slecht functioneren. Alle normen betreffend 'bouw en aanleg' zijn van toepassing.

Referenties

Station

In Nederland zijn nog geen gebouwde voorbeelden van een OV-terminal beschikbaar, die als positieve referentie kunnen dienen.

In het buitenland zijn die er wel, bijvoorbeeld Stuttgart (in ontwerp), en in Londen Broadgate bij Liverpoolstreet Station (geresaliseerd). Opvallend in deze referenties is dat zonder uitzondering de barrière-werking van het spoorwegemplacement radicaal is opgelost door òf de openbare ruimte op maaiveld onder de verhoogde sporen door door te zetten (met name in Londen), òf de sporen totaal te overbouwen (Stuttgart, München, etc.). Ten slotte de geschiedenis van het Centraal Station in Stockholm: deze geschiedenis leert dat een complexe overstapmachine met aanvullende voorzieningen ook deelprojectmatig over een langere periode kan worden gerealiseerd. Met name de recente totstandkoming van 'Cityterminalen' maakt dit duidelijk. Stockholm heeft risico's gespreid in een bottom-up benadering; Utrecht neemt risico's met een top-down gestuurd planningsproces.

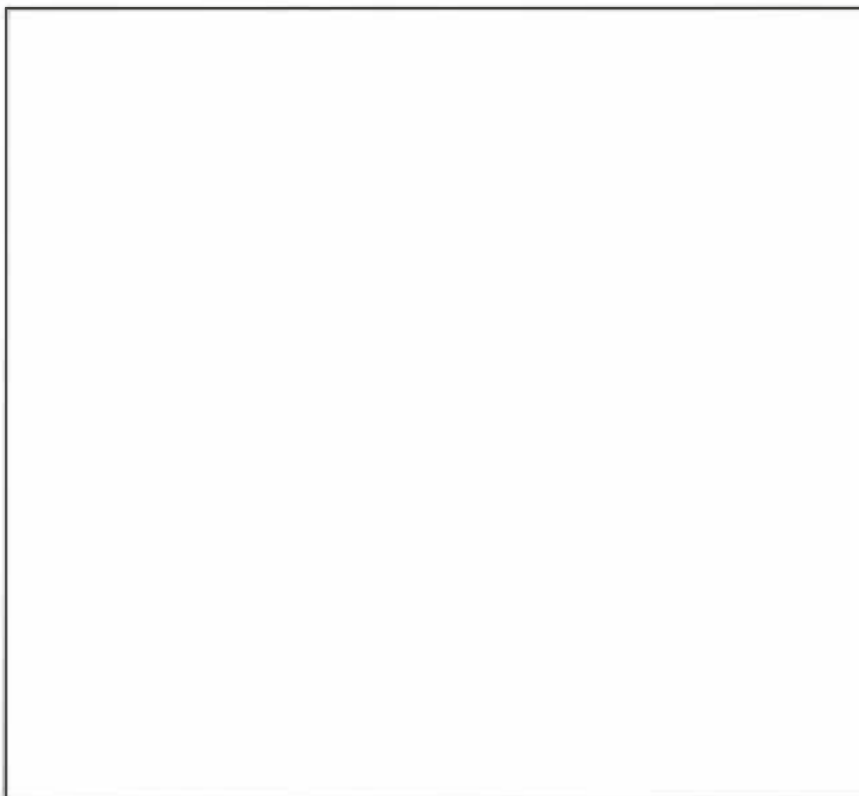
Liverpool Street Station (Londen): een mooi voorbeeld hoe een vernieuwd station is geïntegreerd in zowel de semi-publieke ruimte van nieuwe voorzieningen als de reguliere openbare ruimte van de directe omgeving. Het gerealiseerde ambitieniveau is zeer hoog. De materialisatie van het station (vormgeving, materiaalgebruik e.d.) is luxe en robuust. Het onderhoud is perfect.

Een voorbeeld van een fraai Nederlands station is Blaak. Dit station illustreert ook goed hoe omgegaan kan worden met ondergrondse situaties. Een negatieve referentie van een OV-terminal is het Haagse Centraal Station, in feite het eerste gebouwde voorbeeld in Nederland van een 'overstapmachine'. Qua veiligheid en doelmatigheid voldoet de machine echter nauwelijks. Het bus- en tramplatform ligt wel boven de sporen, maar de verbindingen tussen perrons en sporen zijn gebrekkig, waardoor lange omwegen moeten worden gemaakt en er op stille uren verlaten gebieden en routes ontstaan. Het busplatform scoort bovendien laag qua attractiviteit.

Halte

Tramhalte boven station Rotterdam Blaak; is een voorbeeld van een bovengrondse halte met transparante en hoogwaardige voorzieningen, prima geïntegreerd in de openbare ruimte, korte routes naar de omgeving en naar trein en metro. Bovendien ligt de halte goed in het zicht van omwonenden, voorbijgangers en overig verkeer.

Stationshal en overkapping (3-2 I)



Uitgangssituatie

Het is bedoeling dat de overkapping van de stationshal in architectonisch en symbolisch opzicht een markant onderdeel wordt van het UCP. Daarnaast wordt dit dak toegankelijk voor bewoners van de twee woontorens en bestaat het voornemen om een gedeelte een semi-publieke status te verlenen. Er zijn echter drie partijen in het geding voor het beheer van dit gebied.

DSO-aanpak

Programma en ontwerp zijn volgens het huidige plan nog niet uitgekristalliseerd; wel is duidelijk dat het dak méér dan alleen beschutting zal moeten bieden; het is bedoeld als multifunctioneel, er zijn verschillende functies denkbaar. Het dak loopt door over drie deelgebieden. Deze drie gebieden corresponderen met respectievelijk de volgende drie beheerders: de beheerder namens de vervoerders, de beheerder van het vastgoed, en de beheerder van HC.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

Drie beheerders van dit in bouwkundig en functioneel opzicht samenhangend geheel lijkt iets te veel van het goede. Doelmatige afstemming en samenwerking tussen de drie partijen vormt bepaald een minimum-scenario. Indien het dak geheel of gedeeltelijk een recreatieve bestemming krijgt, dient er rekening mee te worden gehouden dat het beheer van ergelijke

groengebieden in een beslist 'onnatuurlijke' setting extra krachtsinspanningen zal vergen.

- W1 Een aandachtspunt is de beveiliging van de woningen op het niveau van het dak. Er kan een situatie ontstaan waarin buitengebied dat behoort tot die woningen direct grenst aan semi-publieke buitenruimte. Dit levert potentieel een onduidelijke zonering op, die in de detaillering van het ontwerp veel aandacht moet krijgen.
- O1 Sociale controle en ook het reguliere gebruik van de ruimte op het dak kunnen tegenvallen als blijkt dat het dakgebied niet aan een doorgaande route ligt.

Referentie

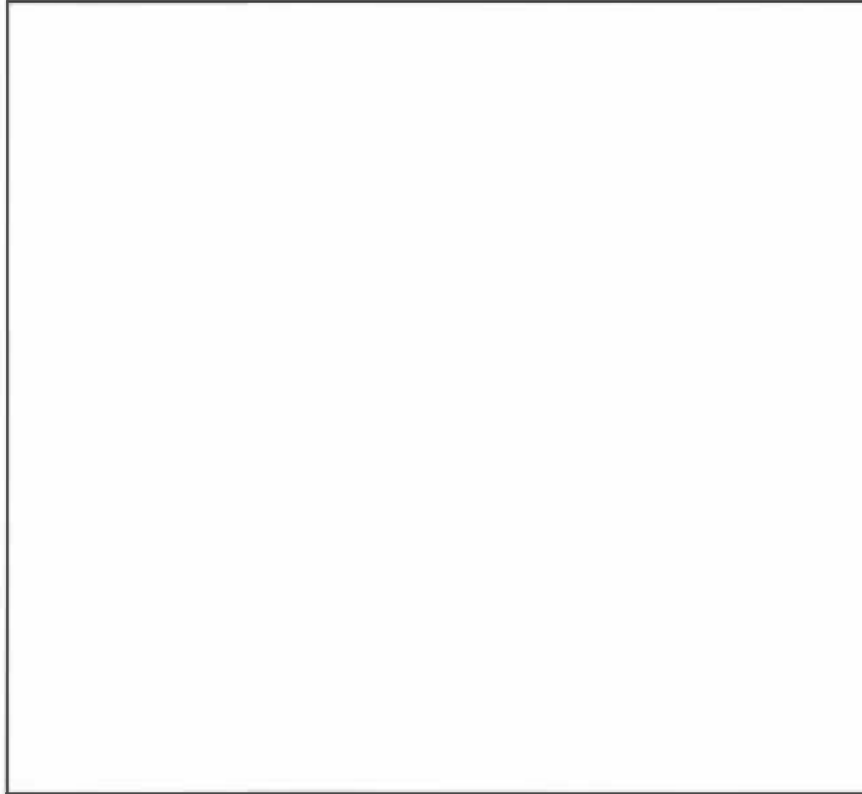
Daktuin

Enkele jaren geleden is het emplacement van Gare Montparnasse in Parijs geheel overbouwd. Op de overbouwing is een daktuin aangelegd, waarvan een deel een publieke, en een ander deel een privé status heeft. Het onderhoud vergt daar een grote krachtsinspanning, terwijl het gebruik van de tuin tegen valt.

Stationshal

De hal en de toeleidende routes van het metrostation Wilhelminaplein (Rotterdam) toont hoe het vereiste ambitieniveau met betrekking tot dit soort ruimtes - in ondergrondse ruimtes - kan worden gerealiseerd.

Leidsche Rijn en Leidsche Rijn-Oost (4E)



Uitgangssituatie

In de huidige situatie buigt de Leidsche Rijn ter hoogte van de spoortunnel en wordt 'landschappelijk' in het Smakkelaarsveld doorgezet. De continuïteit van het doorgaande langzaam verkeer wordt sterk gehinderd door kruisende verkeerswegen. Het gebied kenmerkt zich door infrastructuur met veel kantoren en in de avonduren door het gebrek aan sociale controle terwijl er vooral in deze contreien zich relatief veel zwervers en verslaafden ophouden. Aandachtspunten voor veiligheid en leefbaarheid zijn:

- nA1
 - zichtlijnen van ene kant spoor naar andere;
 - terugdringen barrières verkeer;
 - terugdringen verblijfsgeschiedenis potentiële daders uit belangrijke routing ;
- nA1
 - niveau van sociaal toezicht;
- nA3
 - afbakenen zones openbaar en privé.

DSO-aanpak

Er wordt stedelijk gebouwd in de zone tussen Smakkelaarsveld en de woon/werkblokken tegen het Stationsplein Noord. Hier verrijzen woningen die een belangrijke langzaam verkeersroute naar en van het centrum begeleiden. Bijzonder is het individuele karakter dat binnen de gekregen beperkingen verkregen kan worden; geen perceel heeft dezelfde grootte. Dit is een helder uitgangspunt dat ten dienste kan staan van oriëntatie en identiteit. Elk pand heeft ook zijn eigen woningthema.

Door het toevoegen van woningen aan weerszijden van de rechtgetrokken Leidsche Rijn ontstaan aantrekkelijke woonmilieus met de voorkanten naar het water (en de fietsverbinding) toe, hetgeen de fietser een heel eind verder de stad in en uit begeleidt. De route heeft lange zichtlijnen en kent weinig onderbrekingen. De mogelijke onderbrekingen van de route wordt van begin af aan uit de weg gegaan. De HOV-lijn is al op niveau 5.00 + op het moment dat de langzaam verkeerverbinding kruist en dat is een enorme verbetering met de gegeven situatie en de inrit van de parkeergarage is ook al ondergronds op het moment van kruisen.

De woningen hebben een asymmetrisch profiel met bruggetjes, die duidelijk een afbakening vormen tussen privé en openbaar. Er wordt gesproken van een steeg tussen Stationsplein en het Smakkelaarsveld.

Kerningreep in de infrastructuur is de al genoemde HOV lijn die de kavel Leidsche Rijn oost doorsnijdt op 5.00 + boven straatniveau.

Een tweede belangrijke ingreep is het ontsluiten van een grote parkeergarage die de OV-terminal en woningen bedient vanaf de Leidscheveertunnel. Deze garage betreft semi-openbaar gebied en wordt 's avonds afgesloten.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

- W1 Het accentueren van het bijzondere individuele karakter van de woningen - nu eens aan een voordeur, dan weer aan een binnenhof - kan ook te ver doorschieten, waarmee er het tegenovergestelde doel bereikt wordt (teveel oriëntatie betekent desoriëntatie). Dit is een punt waar zeker aandacht aan geschonken moet worden bij nadere uitwerking van het woonprogramma.

Dat de HOV hier op 5.00 + tussen het blok doorgaat is een gewaagde ingreep, die alleen goed kan uitpakken als de ruimte onder de infrastructuur helder gedefinieerd is. In gegeven situatie is een viaduct denkbaar mits afgeweken wordt van het referentiebeeld *stegen* middeleeuwse binnenstad. Idealiter is de ruimte onder de HOV geen 'gat' maar loopt de bouwmassa onder het viaduct door.

Bijzonder aandachtspunt bij de planuitwerking is de Sijpesteijntunnel.

- O2 De route kan de belangrijkste veilige avondroute worden; er zijn woningen in het programma opgenomen en de tunnel is goed verlicht. Het is zaak om het tunneltracé en de toeleidende routes aan weerszijden als één geheel te beschouwen en aan te pakken. Doet men dat niet, dan ontstaan al te gemakkelijk sterke overgangen in materiaalgebruik en verlichting. Dit soort overgangen beïnvloed de veiligheid negatief.

Referentie

HOV

Opgetilde HOV kan alleen functioneren als de openbare ruimte daaronder vergeven is of expliciet helder.

- Voorbeeld van het eerste is de geluidsgeïsoleerde en storingvrije werkruimten *Onder de Bogen* van de architecten Anke Zeinstra en Tymen Ploeg (Haarlemmerhouttuinen, Amsterdam).
- Voorbeelden van de tweede zijn de 'elevated railway' in de Docklands, de metro in de Bijlmermeer en de tram in Den Haag bij het Centraal Station. Dit zijn sierlijke betonconstructies, passend bij het gebruik door een trein of tram. Constructies voor gebruik door de bus zijn beduidend

lomper, zoals de HOV-baan bij Hoofddorp laat zien.

Anti-referentie is het viaduct van de spoorlijn Utrecht-Amersfoort in de Amsterdams straatweg. Dit vormt een naargeestige onderbreking van de continuïteit van de bebouwing.

Tunnel

Van de drie tunnels die ten noorden van het Station Utrecht CS liggen (Daalsetunnel, Leidscheveertunnel en Van Sijpesteijntunnel) biedt de Van Sijpesteijntunnel de beste referentie uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid doordat:

- het plafond voldoende hoog is;
- er een ruim voetpad naast het fietspad is;
- de wanden terugliggend zijn, waardoor de ruimtelijkheid wordt vergroot;
- het water van de Leidsche Rijn ruimtelijk meespeelt;
- het begin en het einde van de tunnel zichtbaar zijn;
- de verlichting helder oogt;
- het tegelmateriaal prettig oogt en graffiti-vrij is.

Ook bij station Woerden is een positieve referentie van een fiets/voetgangerstunnel. Deze heeft als extra voordeel dat er daglicht toetreedt doordat de infrastructuur die ondertunneld wordt geen aaneengesloten bundel vormt.

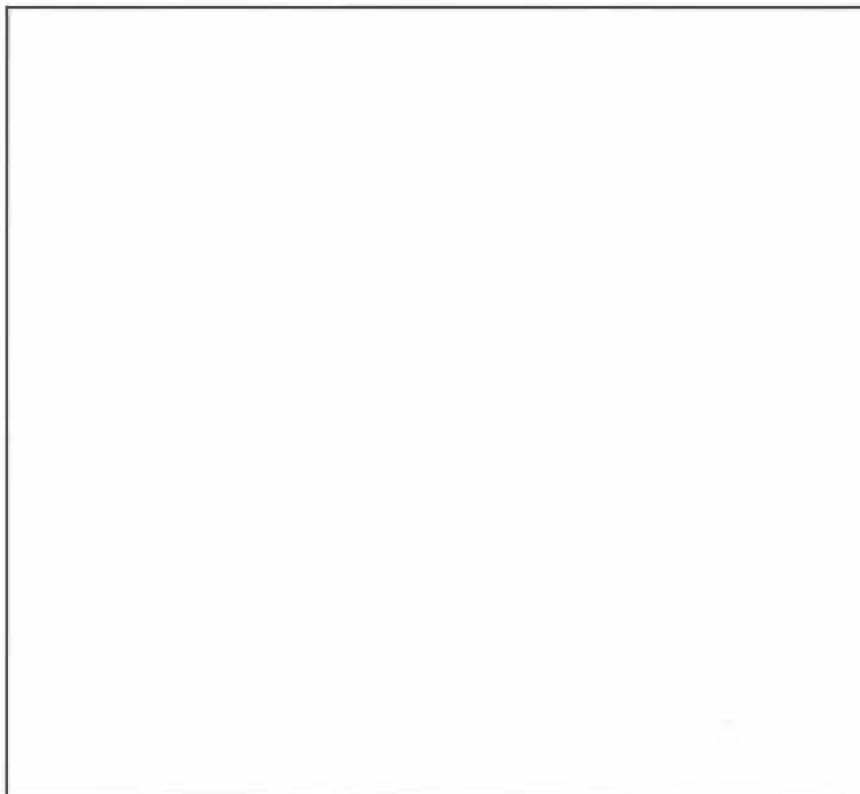
Langzaam verkeerverbindingen

Goede oplossingen van lineaire langzaam verkeerverbindingen langs waterlopen met woningen -de architectuur buiten beschouwing gelaten- zijn te vinden in een aantal Zoetermeerse nieuwbouwwijken.

Woningbouw

Koningshof, een nieuwbouwproject gebouwd onder 'Politiekeurmerk Veilig Wonen' in de Haagse binnenstad (Schilderswijk).

Clarenburg, Hoog Catharijne, Godebald (5/6/7)



Uitgangssituatie

De kavels Clarenburg, Hoog Catharijne en Godebald vormen samen het grote overdekte winkelcentrum dat bij het publiek bekend is onder de verzamelnaam 'Hoog Catharijne'. Het is een stelsel van vloeiend in elkaar overlopende winkelpassages en -fora op het niveau van de stationshal (niveau één).

- nA1 Deze uitgangssituatie kenschetst meteen het aspect waar de aandacht in belangrijke mate naar uit dient te gaan: een veilige invulling van de openbare ruimte op de begane grond. Het huidige Hoog Catharijne kent op maaiveld verschillende niet prettige en onveilige plaatsen; tunnel-achtige situaties, blinde wanden, kaal beton, talrijke nissen en hoeken.
- O2 Daarnaast vraagt de krappe maatvoering van de winkelpassages de aandacht, met name de maatvoering van de Radboudtraverse. Op drukke winkeltijden ontstaat congestie.
- nA2 Het derde aandachtspunt wordt gevormd door het aantal entrees: dit is in de huidige situatie zo groot (er zijn 15 hoofdentrees) dat het object zeer moeilijk bewaakbaar en beheersbaar is. Ook zijn lang niet alle entrees buiten winkelopeningstijden afsluitbaar, aangezien de doorloop tussen station en stadscentrum open moet blijven.
- W1 De woonfunctie is in dit deel van het plangebied wel aanwezig, maar ongeschikt aan de winkelfunctie.

DSO-aanpak

Het concept van een 'opgetild' en overdekt winkelcentrum blijft gehandhaafd. Winkelpassages (in het bijzonder de Radboudtraverse) worden verbreed. Het aantal entrees wordt verminderd van 15 naar 5. Alle entrees worden afsluitbaar. De toegankelijkheid van het station is niet langer meer onlosmakelijk verbonden met die van het winkelcentrum. Er komt een korte, alternatieve route via het nieuwe Stationsplein Noord, waardoor het winkelcentrum op stille uren afgesloten kan zijn.

Er is aandacht voor verlevendiging van het maaiveld. Op een aantal plaatsen, zoals de onderdoorgang van de Catharijnesingel onder de verbrede Radboudtraverse, worden functies aangegeven die daarvoor kunnen zorgen. Tunnel-achtige situaties verdwijnen voor het overige grotendeels.

De woonfunctie wordt aangevuld met 63 woningen (25 stuks bovenop het winkelvolumen in Clarenburg en 38 stuks in een woontoren op de hoek van de Catharijnesingel en Godebald. Voor de situering van de parkeergarages voor de woningen worden verschillende mogelijkheden gegeven. Het programma stelt voor de entrees tot de nieuwe woningen in Godebald nabij de entree van het winkelgebied te situeren. De entrees tot het winkelgebied zullen ook buiten winkeltijden als 'bakens' verlicht zijn.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

- nA2.1 + V2.1 Een grote winst voor de veiligheid in het 'inwendige' van het winkelgebied is de beperking van het aantal entrees en de introductie van volledige afsluitbaarheid daarvan. Voorwaarde is dat de route-alternatieven veilig zijn. Dat hangt sterk af van de inrichting van de passage tussen stationshal en Stationsplein Noord. Het programma doet daarvoor voorstellen, die in de richting gaan dat hier een overzichtelijk en levendig milieu ontstaat. Aan het stationsplein Noord zal een kleinschalig verkaveld winkelfront ontstaan, dat een gezicht naar buiten heeft. Door het omleggen van de route is het winkelcentrum afsluitbaar. Dit komt de veiligheid ten goede.

- W1 De woonfunctie, die in de huidige situatie sterk ondervertegenwoordigd is in dit deel van het plangebied, wordt volgens het programma weliswaar aangevuld, maar blijft onvoldoende om de 'kritische massa' te halen die nodig is om enigermate een 'buurtgevoel' bij bewoners te kunnen doen ontstaan.

- V2.1 Het mengen van entreezones van winkelgebied en woonvolumes is uit oogpunt van veiligheid niet gunstig. Een duidelijk gemarkeerde, gescheiden entreezone geeft meer privacy en is makkelijker controleerbaar. Dit is voor de leefbaarheid en veiligheid gunstiger. Situering van de entree van de nieuwe woontoren in Godebald aan de Catharijnesingel heeft bovendien een gunstig effect op de levendigheid van de Catharijnesingel. Dit ontsluitingsprincipe sluit niet uit dat de woningen ook een ontsluiting direct vanaf de winkelpassage hebben. Dit moet dan echter niet de hoofdentree zijn, gezien de afsluitbaarheid van het winkelgebied.

- P1.1 Parkeerplaatsen en bergingen voor bewoners dienen in garages zo dicht mogelijk bij of onder de woningen te liggen, met een minimum aan loopafstanden en zo veel mogelijk in een eigen compartiment. Voor de woningen in Clarenburg is aparte aandacht voor de situering van de buitenruimte nuttig. Deze wordt bij voorkeur zo vormgegeven dat er uitzicht vanuit de woonkamers en vanuit de buitenruimte op de straat is.

- V2.1 Winkelentrees zijn volgens het programma buiten winkeltijden ook verlicht. Dit kan verwarring wekken. Voor de veiligheid is het gunstiger deze entrees buiten winkeltijden flauw verlicht te laten. Dan is duidelijk dat de entree buiten bedrijf is. De aandacht dient gevangen te worden door entrees die op dat moment wél in bedrijf zijn. Aan de zijde van het Moreelsepark zijn

dat bijvoorbeeld de monding van de Zuidtraverse en de opgang naar Plein Zuid.

- nA2.1 De wijze waarop de hoogteverschillen bij de entrees van het winkelgebied worden opgelost, is nog niet expliciet gemaakt in het programma. Bij alle 5 de (nieuwe) entrees tot het winkelgebied moet expliciet aangegeven worden hoe dit aspect geregeld is, waarbij het uitgangspunt is, dat alle entrees bruikbaar zijn voor mensen met een lichamelijke functiebeperking. Bij de verdere uitwerking is aandacht noodzakelijk voor het ontwerp van de entrees tot het winkelgebied (overzichtelijkheid, toegankelijkheid), het verlichtingsplan van de entrees en de invulling van de begane grond.

Referenties

Winkelgebied

- Groot Gelderlandplein (Amsterdam, Buitenveldert): een groot deel van dit winkelcomplex ligt zichtbaar ten opzichte van de woningen in de omgeving. Intern is de als gevolg van de heldere opzet de zichtbaarheid maximaal gegarandeerd. Aldus is ook binnen de overdekte ruimten van het complex het natuurlijke toezicht gegarandeerd. De kwaliteit van het licht (kleur, vormgeving armaturen etc.) is hoog en kwantitatief in orde. Dit is een voorbeeld van een winkelcomplex dat gefaseerd in gebruik werd genomen, ondanks bouw- en aanlegwerkzaamheden kon het (nieuwe) centrum toch al goed functioneren. Toegankelijkheid is zeer goed georganiseerd. Delen van het complex hebben een aantal collectieve entrees en kunnen desgewenst worden afgesloten (bijvoorbeeld 's-nachts), andere voorzieningen hebben een eigen entree aan de reguliere openbare ruimte.
- Beurspleinpassage in Rotterdam: een attractief project met een hoog gemeenschappelijk ambitieniveau in het beheer. Geen overgangen tussen deelgebieden merkbaar.
- Schiphol Plaza.
- Neue Mitte te Oberhausen in Duitsland.
- Winkelcentrum aan de Kennedyplatz te Essen (vanwege vloeiende overbrugging hoogteverschillen).
- Winkelcentrum Blue Water London, UK
- Winkelcentrum Colombo, Porto, Portugal

Parkeergarage

- De parkeergarage onder het Laakhavengebied in Den Haag: dit is een zeer groot, ondergronds parkeergebouw (enkele honderden meters lang; twee verdiepingen; twee auto-entrees; acht entrees voor voetgangers). Doordat het bouwwerk is geconstrueerd als tunnel is de ruimte toch prettig en overzichtelijk. De beide hoofdentrees zijn alle twee vanuit toezichtsruidtes controleerbaar en de toegankelijkheid is met behulp van elektronische kaartlezers beveiligd.
- De parkeergarage bij het Katholieke Ziekenhuis Nijmegen is een in alle opzichten geslaagde ondergrondse parkeergarage. Hij telt vier verdiepingen, één auto entree en twee voetgangerentrees. Door een anderhalve meter brede schacht is de daglicht toetreding gewaarborgd. De schacht werkt tevens positief op het binnenklimaat.
- Parkeergarage onder Museumplein Amsterdam. Zeer duidelijke, prettige en veilige voetgangersontsluiting.

Woningbouw

De eerder genoemde referentie, 'Groot Gelderlandplein' laat ook een goede integratie met de woonfunctie zien.

Corporate Plaza (8G)



Uitgangssituatie

Het gebied tussen spooremlacement en Jaarbeursterrein heeft op dit moment geen aantrekkelijke uitstraling. Dit geldt zeker voor het gebied aan de noordzijde van het Jaarbeursplein; voor een groot deel wordt de aanblik daarvan bepaald door een parkeergarage.

Grootste aandachtspunt is het verbeteren van de belevingswaarde van de bebouwing langs de druk gebruikte route tussen station en jaarbeursgebouwen. Het volgende aandachtspunt hangt met de drukte op die route samen: de doorstroming mag op geen enkele wijze in gevaar worden gebracht door kruisende verkeersbewegingen of laad- en losverkeer.

Tegelijkertijd mogen die laad- en losplekken niet 'weggestopt' zijn op een plek waar personeel zich onveilig voelt, en die mogelijk drugsverslaafden en zwervers zou aantrekken op dezelfde wijze als nu de expeditiestraat onder Hoog Catharijne doet.

DSO-aanpak

Het bouwkwavel, dat ongeveer 200 x 200 meter meet, zal uiteenvallen in 5 blokken, gegroepeerd rondom de Plaza, een semi-openbare binnenruimte, die 's nachts zal worden afgesloten. De hoofdentrees tot de kantoren liggen hoofdzakelijk aan de Plaza, maar in de plint zullen ondersteunende publieksfuncties en commerciële functies komen met een entree direct aan de openbare ruimte, met name aan de Jaarbeurspleinkant.

Het programma wordt gedomineerd door de kantoorfunctie. Er zijn wel

woningen in het complex opgenomen, maar die maken slechts 10-20% van het totale vloeroppervlak uit.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

nA4

Het plan biedt voor het hoofd-aandachtspunt, de onaantrekkelijke uitstraling van het gebied, een wezenlijke verbetering. Meer dan driekwart van de gevellengte aan het Jaarbeursplein wordt vernieuwd en krijgt uitstraling naar het plein.

Minder duidelijk is de oplossing van de verkeersproblemen. Het kruisen van de hoofdroute station <-> jaarbeurs met autoverkeer en laad-/losactiviteiten is weliswaar uitgesloten, maar het is een aandachtspunt dat de toevoerroutes leefbaar en veilig zullen worden. Deze routes liggen voor, achter en onder het gebouwencomplex, meestal in de vorm van expeditiestraten, gedeeltelijk ondergronds, gedeeltelijk met de status van 'achterstraat'.

W1, nA1

Bij de planuitwerking dient in de gaten te worden gehouden dat de woonfunctie overeind blijft en dat de publieksfuncties en commerciële functies zodanig hun beslag krijgen dat zij ook in de avonduren bijdragen aan de uitstraling en levendigheid van de openbare ruimte rond de plaza. Deze functies moeten voor een basisoniveau van levendigheid en sociale controle zorgen, gezien het geringe aandeel van de woonfunctie (zeker in aanmerking genomen dat het grootste deel van de woningen op de hogere lagen -in woontorens- gelegen is).

nA3.1

Het afsluitbaar maken van de plaza en de toegangen is uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid een goede keuze; de kwaliteit van de afsluiting uit oogpunt van uitstraling naar de openbare ruimte zal hetzelfde hoge ambitieniveau moeten kennen als dat voor de gebouwen zelf als uitgangspunt genomen is.

P1

In 'Kiezen en Keuren I' zijn geen uitgangspunten voor de parkeergarages neergelegd. Hier zullen uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid de gebruikelijke normen gelden, waarbij de situering van de voetgangers- in en uitgang nauw luistert. Gezien het uitgangspunt dat de plaza-ruimte 's avonds afsluitbaar is, zullen de voetgangersin- en uitgangen die op de plazaruimte uitkomen, 's avonds niet bruikbaar zijn. Dat zal dus duidelijk moeten worden aangegeven, al *in* de garage, en er zullen -even veilige- alternatieven beschikbaar moeten zijn die wél direct aansluiten op de openbare ruimte. Dit tenzij de parkeergarages 's avonds ook niet toegankelijk zijn, maar dat zou niet passen bij de strategische ligging van de lokatie nabij station en publiekstrekkers.

Referenties

Stationsgebied

Stationsgebied Den Haag Centraal, waar een semi-openbaar gebied aansluit op het station (VROM-gebouw), dit gebied is echter niet afsluitbaar vanwege de doorgaande route die erin ligt

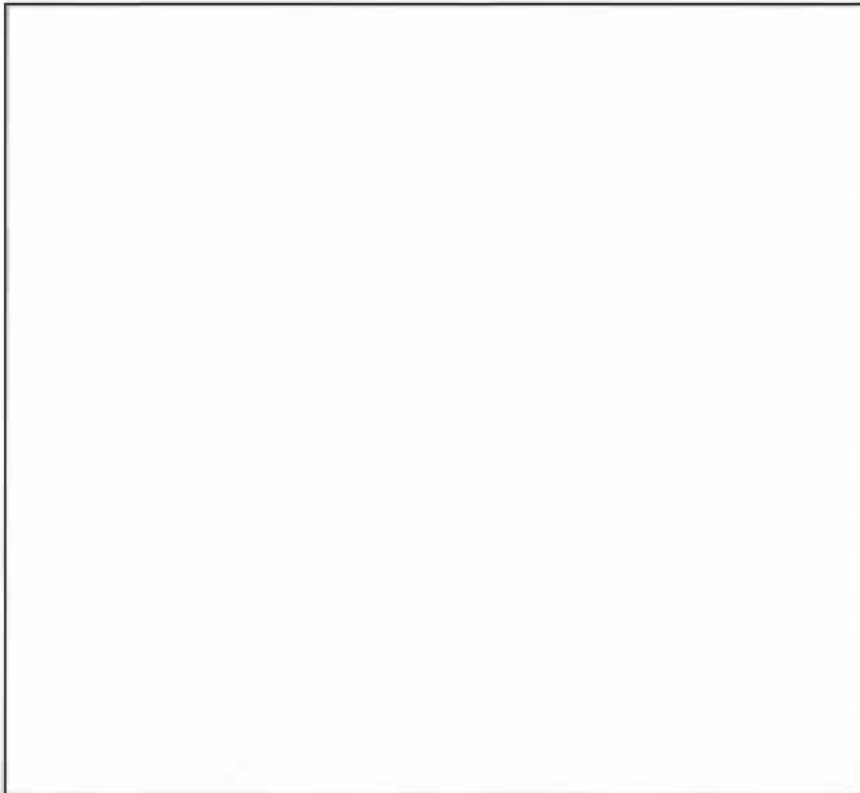
Kantoren

Merkenbureau Benelux (Den Haag), architect: Herman Herzberger. Mooi kantoor, maximaal zicht op omgeving en op kantoor zelf (glazen pui langs eenzijdig gebruikte interne corridor. Toegankelijkheid zeer duidelijk: één centraal gesitueerde en geprononceerd vormgegeven hoofdentree.

Negatieve referenties: Nieuw Babylon (Den Haag), in pandige ontsluitingsstructuur, geen relaties met omgeving; Ministerie van Sociale Zaken en

Werkgelegenheid (Den Haag), voorbeeld van een nauwelijks te beveiligen kantoorgebouw.

Beatrixgebouw (9)



Uitgangssituatie

Het Beatrixgebouw is een goed functionerend, in geheel Nederland bekend multifunctioneel gebouw met kantoren, vergaderzalen, een theater, een expositieruimte en een trade markt. Het heeft echter naar de omgeving weinig uitstraling (het oogt kaal, massief en gesloten). Het zal in de verdichtings- en renovatieplannen voor de Jaarbeurszijde van het UCP gehandhaafd blijven en 'ingepakt' worden met nieuwe bebouwing, waarbij de huidige expeditiemogelijkheden behouden dienen te blijven. Ook tijdens de bouw van de aanvullende bebouwing zal het gebouw door moeten kunnen blijven functioneren.

DSO-aanpak

Aan de stationszijde van het gebouw worden bouwvolumes toegevoegd met een kantoorbestemming, op 3 lagen parkeren. De nieuwe volumes worden ontsloten vanaf een verhoogde straat (zie bij 'Westflank', K).

Deze straat zal een aftakking krijgen die langs de zuidgevel van het Beatrixgebouw komt te lopen en daarbij de huidige, te handhaven expeditieroute kruist. De helling vanaf het maaiveld naar de verhoogde straat Westflank verloopt langs de gevels van de nieuwe aanbouw. Deze route zal een duidelijk utilitair karakter krijgen. De (nieuwe) publieksfuncties die de plint van het Beatrixgebouw uitstraling dienen te geven komen aan de zijden waar het meeste publiek loopt, het Jaarbeursplein en de Croeselaan.

Het programma voorziet optioneel in gebruik van het dak van het Beatrixge-

bouw als horecavoorziening.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

Door de UCP-ingreep zal de uitstraling van het Beatrixgebouw naar het Jaarbeursplein en de Croeselaan aanzienlijk verbeteren. Aan de zuidzijde ontstaat echter geen veilige route doordat hier het karakter van de gevel van het Beatrixgebouw een utilitair karakter draagt en er weinig publiek is.

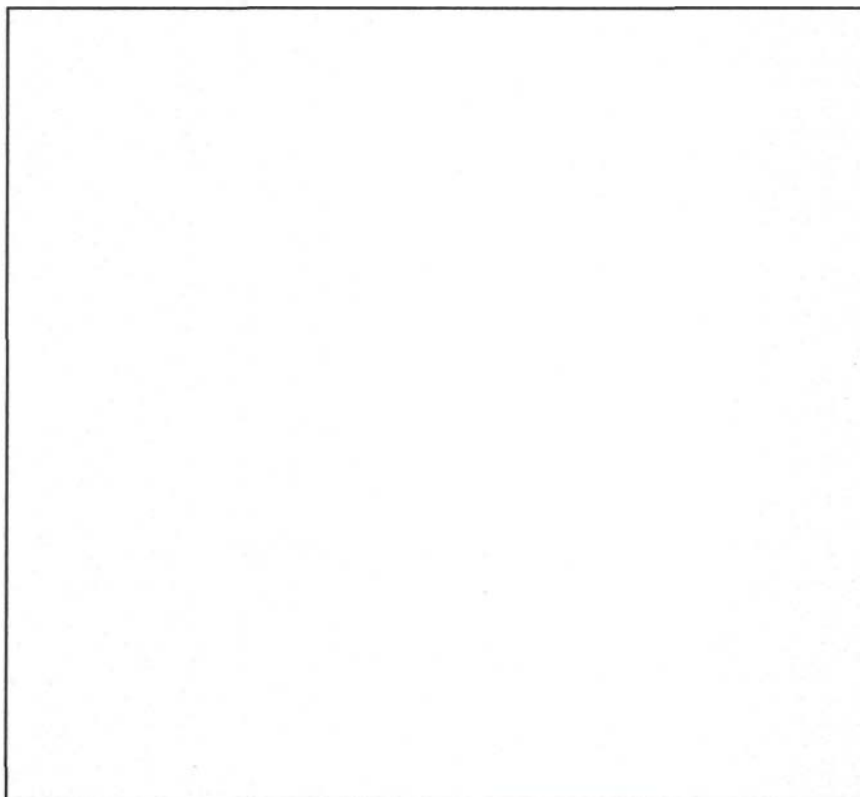
- nA1 + nA4 Zwakste punt in de route is het 'gat' in de gevel van het Beatrixgebouw ter plaatse van de expeditieroute. Dit zou dan een naargeestig en bovendien uit oogpunt van verkeersveiligheid gevaarlijk punt gaan vormen. Dit des te meer omdat het programma laat zien dat op die plek tevens de aanzet van de helling naar het niveau van de Westflank ligt. Uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid is een ontwerp-optimalisatie op dit punt noodzakelijk. Gezien de verkeersonveilige situatie op drukke laad- en lostijden en de verlatenheid op de stille uren is medegebruik van de expeditie route door langzaam verkeer gedurende het grootste deel van de dag en de nacht ongunstig. De ontwerp-optimalisaties zouden dit medegebruik dus moeten ontmoedigen of zelfs onmogelijk maken. Te denken valt aan het invoeren van afsluitbare expeditiestraten (semi-private ruimte). Tijdens drukke laad- en lostijden staat de toegang eventueel permanent open. Tijdens stille uren is het expeditiegebied afgesloten en kan men zich alleen via pasjes of intercom toegang tot het gebied verschaffen.
- nA2 Het voordeel daarvan is dat de openbare ruimte beter beheerbaar wordt (vergelijk de afsluitbaarheid van het Nieuwe Hoog Catharijne) en dat routes op tijden dat daar geen aanvaardbaar veiligheidsniveau geboden kan worden op die tijden buiten gebruik gesteld zijn.
- nA2.1 Een tweede voordeel is dat het expeditieverkeer onafhankelijk wordt van de publieksroutes voor voetgangers en fietsers; dit vergroot de verkeersveiligheid.
- nA1 Het gereed maken van het dak van het Beatrixgebouw zal een grote impuls aan de bekendheid en levendigheid van het gebied geven en zou uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid nadrukkelijker in het programma opgenomen kunnen worden. Het kan een grote publiekstrekker worden, die een spectaculaire ontsluiting zou kunnen krijgen (grote glazen lift in uitbouw). Die ontsluiting zou op een strategische plek kunnen komen, bijvoorbeeld op de zuidhoek, waar het programma op dit moment nog niet in een verlevendigende functie voorziet; echter wel zodanig, dat de publieksstroom van en naar het dak geen hinder of gevaar van expeditieverkeer ondervindt.

Referenties

Gebruik dak voor horeca

New Metropolis in Amsterdam. Dit dakterras is door zijn unieke ligging op een spectaculair gebouw, het uitzicht dat men er over de stad heeft en de unieke ontsluiting via een 'terrastrap' een bekend rustpunt en ontmoetingspunt geworden. Vergelijkbaar, maar verder weg: dak van World Trade Centre en Empire State Building in New York.

Trade Center en Westflank (10K)



Uitgangssituatie

'Westflank' is een thans nog niet als zodanig bestaande verbindingsstraat evenwijdig aan het spoortracé, met het Jaarbeursplein als centraal punt. De voornaamste functie ervan is een aantal bouwvolumes te ontsluiten die aan weerszijden van het Jaarbeursplein liggen, waaronder delen van Corporate Plaza (zie G8) en -hier tevens aan de orde- het nieuwe 'Trade Center'. De Westflank is van belang om het Jaarbeursplein te ontsluiten voor hulpdiensten en taxi's. De straat is 15 meter breed en ligt tussen hoge bouwvolumes (tot 45 meter).

Aangezien het Jaarbeursplein verhoogd ligt (+ 6 meter), moeten hoogteverschillen worden overbrugd.

De straat zal een aantrekkelijk karakter moeten krijgen (beslist niet dat van een 'achterstraat', zoals de huidige Mineurslaan), maar dat is gezien de hoogteverschillen, het smalle profiel en de ligging tussen hoge gebouwen een lastige opgave.

DSO-aanpak

Om de straat aantrekkelijk te maken worden publieksfuncties langs de route geprogrammeerd. De bouwvolumes langs de routes worden opgedeeld in kleinere blokken, waardoor zonlicht toe kan treden. De bouwvolumes van het Trade Center zullen horizontaal worden geleed: een transparante onderbouw waarin publieksfuncties en katoorentrees zijn opgenomen en daarboven de kantoren. Het programma laat vrij om het noordelijk deel van

de Westflank eventueel te overkappen.
 Hoogteverschillen worden geleidelijk en in gedeelten opgevangen.
 Het Trade Center en een aantal gebouwen in het Corporate Plaza worden voor voetgangers direct vanaf de Westflank ontsloten.
 Taxiverkeer wordt gemengd met voetgangersverkeer. Onder 'taxi's zijn hier ook te verstaan: particulieren, die een passagier tot aan de ingang van het kantoor of de OV terminal brengen en daarna meteen doorrijden.
 Aan de Westflank liggen de toegangen tot twee fietsenstallingen: één aan de noordzijde (3000 plaatsen), ingepast in de bebouwing van het Corporate Plaza, en één aan de zuidzijde (1600 plaatsen), opgenomen in de bebouwing van het Trade Center en tevens gekoppeld aan de zuidelijke stationstraverse (zie bij C).

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

De UCP-aanpak lost een aantal potentiële veiligheidsproblemen programma-tisch op. Door het geleidelijk laten verlopen van hoogteverschillen zal de toegankelijkheid geen probleem vormen. De publieksfuncties en de ge-bouwentrees aan de route zorgen voor levendigheid, althans overdag. De menging van voetgangersverkeer met taxiverkeer kan echter uit oogpunt van verkeersveiligheid en beleving (stank, lawaai) de leefbaarheid negatief beïnvloeden.

Overkapping van het noordelijk deel zou de herkenbaarheid van de route als één geheel verloren doen gaan. Er zou dan een duidelijk onderscheid tussen Westflank Noord en Westflank Zuid ontstaan.

nA2.1 's Avonds zou het overdekte deel (Westflank Noord) moeilijk te beheren zijn, en zou afsluiting voor de hand liggen; echter daarmee zou de toegan-kelijkheid van het gebied en de bruikbaarheid van de route verslechteren, wat voor veiligheid en leefbaarheid evenmin wenselijk is. Wanneer tot een dergelijke ingreep in het ontwerp besloten wordt, moet overwogen worden het ontwerp voor het zuidelijk deel van de Westflank, dat wil zeggen de route langs het Trade Center, in dezelfde geest aan te pakken. Dit zou dan óók afsluitbaar kunnen worden gemaakt. Taxi's en hulpdiensten zouden dan een route onder het dek toegemeten krijgen of direct vanaf de Croeselaan het Jaarbeursplein op rijden. In beide gevallen wordt het ver-keersveiligheids- en belevingsprobleem opgelost.

O2 Bij introductie van een ondergrondse taxiroute kan echter een nieuw veiligheidsprobleem ontstaan: het is niet prettig wachten op een taxi in een ondergrondse ruimte. Er zou bij keuze voor die optie een vide in het dek van het Jaarbeursplein gemaakt moeten worden om een voldoende veiligheidsniveau te bereiken, of de taxiroute zou even bovengronds moeten komen. Zie voor nadere evaluatie van dit probleem ook bij letter 'J' (Jaarbeursplein).

nA1.1, nA2.1, O1 Voor de twee *fietsenstallingen* die aan de Westflank gekoppeld zijn, geldt dat een veilige toegangsroute gewaarborgd moet zijn. Bij uitvoering van de Westflank als geheel openbare straat levert dit geen direct veiligheidsrisico op. Wordt gekozen voor overkapping en afsluitbaarheid dan is van belang om te bewaken, dat de toegang tot de stallingen aan een doorgangsroute ligt en niet op een plek, waar 's avonds een doodlopende situatie ontstaat.

Referenties

Geleidelijk opvangen van hoogteverschillen

Winkelcentrum Oosterhof, Rotterdam.

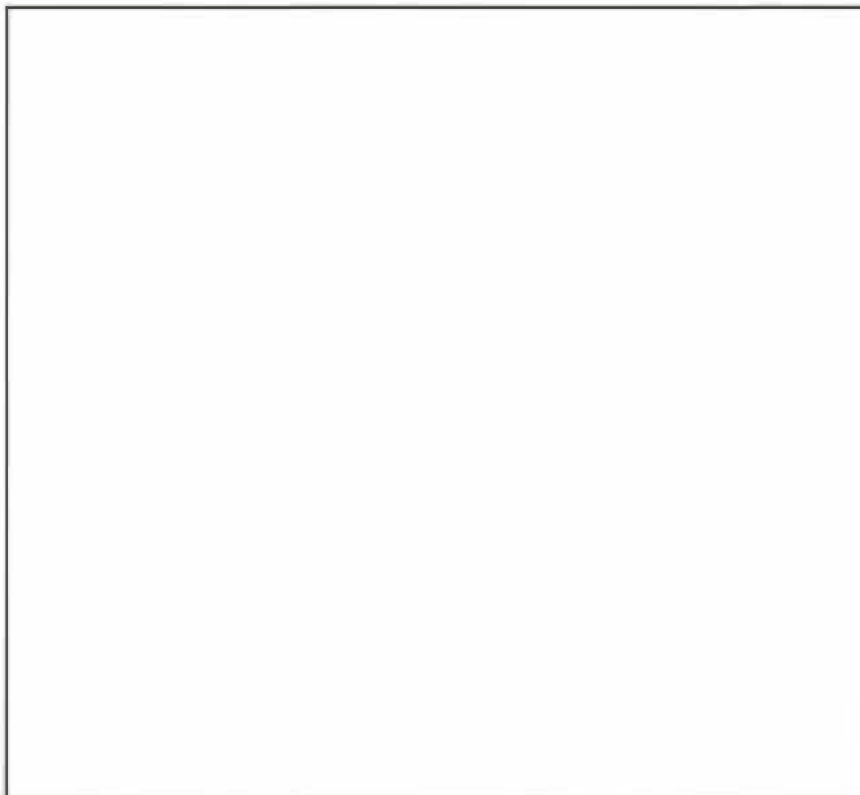
Bouwvolume

Horizontaal geled bouwvolume (onderste laag transparant, daarboven geslotener): kantoren en woningen boven winkels en showrooms aan de Europaboulevard, Zoetermeer.

Binnenruimte

Antireferentie van een moeilijk beheerbare binnenruimte: Cityplaza, Nieuwegein.

Kruisvaart en REMU-terrein (11/12)



Uitgangssituatie

De bebouwing zuidelijk van het Beatrixgebouw heeft thans een brokkelig en weinig urbaan karakter; de samenhang met de woonbebouwing in de aangrenzende 'Dichterswijk' is bovendien vèr te zoeken.

Door het extensieve ruimtegebruik, de afwezigheid van een woonfunctie en de brokkelige ruimtelijke structuur zijn bovendien de voorwaarden voor sociale veiligheid ongunstig.

DSO-aanpak

Het gebied is een 'inbreidingslokatie' voor een woon- en kantoorfunctie. Door het invullen van vrije en vrijkomende ruimte wordt de ruimtelijke samenhang in het gebied verbeterd, gaat de dichtheid omhoog (stedelijker karakter) en komt er een woonfunctie in het gebied.

Er komen twee bouwvolumes: Kruisvaart (kantoren) en REMU-terrein (woningen). De lokatie Kruisvaart ligt tegen het spoortracé aan. Er komt een nieuwe verbindingsweg met een brug over de Kruisvaart aan de zuidzijde. Dit is de route die ook voor langzaam verkeer bruikbaar is en die een alternatief biedt om vanuit de Dichterswijk naar de Zuidtraverse en verder naar de binnenstad te gaan. Er zal ook, aan de noordzijde, een ontsluiting via het Zuidertunneltracé komen, maar die is alleen bestemd voor autoverkeer. De geprojecteerde woonbebouwing, het REMU-terrein, heeft een U-vorm dat een semi-openbaar binnenterrein omsluit. Dit terrein ligt volgens de doorsnede in 'Kiezen en Keuren I' half verhoogd, bovenop het dak van een

half verdiepte parkeergarage.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

- W1 De nieuwe bouwvolumes beslaan slechts een gering deel van het totale gebied tussen Beatrixgebouw en Dichterswijk (ongeveer 20%). De brokkelige ruimtelijke structuur en de lage dichtheid worden dus maar gedeeltelijk 'gerepareerd'. Het aandeel van de nieuwe woonbebouwing is bescheiden. De 'kritische massa' om een nieuw buurtje te doen ontstaan wordt niet gehaald. De nieuwe fietsroute met brug over de Kruisvaart loopt maar voor een klein deel (rond 20%) langs de nieuwe woonbebouwing en voor het overige langs kantoren. 's Avonds kan hier niet voldaan worden aan het geambieerde veiligheidsniveau.
- nA3.1 Een U-vormig bouwblok met een semi-openbaar binnenterrein is moeilijker beheerbaar dan een gesloten bouwblok. Aan de tuinzijde geeft de vrije betreedbaarheid bewoners weinig privacy. Dit aspect vraagt eens te meer aandacht, wanneer in ogenschouw wordt genomen dat de woningentrees voor een deel aan de binnenkant van het blok geprojecteerd zijn. Het blok is daardoor moeilijk afsluitbaar te maken, ook niet wanneer dat achteraf wenselijk zou blijken.

Uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid is een ontwerp-aanpassing wenselijk: geen U-vormig, maar een gesloten bouwblok, met alle entrees aan de buitenzijde gelegen, en eventueel een 'verlengstuk' over de Kruisvaart heen, zodat een langer deel van de nieuwe fietsroute begeleid wordt door woonbebouwing. Indien deze variant onhaalbaar of om andere redenen onwenselijk zou blijken, is het zaak de tuin op de parkeergarage vrijwel geheel vlak, dus zonder opgaande beplanting uit te voeren. Dan kan een overzichtelijke ruimte ontstaan.

Referentie

Woonbebouwing

Oeverpad Amsterdam (halfverdiepte parkeergarage met tuin, vrijwel zonder opgaande beplanting, in L vormig blok).

Jaarbeursterrein (13S)



Uitgangssituatie

In de huidige situatie is het Jaarbeursterrein een beurs- en congresgebied waar mensen bijna dagelijks samenkomen en waar in de avonden op de meeste avonden relatief weinig mensen aanwezig zijn. Omdat er dan geen mensen te verwachten zijn is er niet in een afsluitbaarheid van het terrein voorzien. De huidige situatie is met inzet van particuliere beveiligingsdiensten beheersbaar.

Het terrein zelf is ingericht op het verwerken van grote publieksstromen en daar is de inrichting ook op afgestemd.

Een aspect dat sterk de aandacht vraagt uit oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid is het enorme aantal mensen dat de Croeselaan moet oversteken wanneer zij van en naar het station lopen.

DSO-aanpak

Om de DSO-aanpak te beschrijven is allereerst een korte historische schets zinvol. De Jaarbeurs was van oudsher een evenement (een jaarlijkse beurs) dat plaatsvond in de open lucht, in het stadscentrum. Door schaalvergroting van de beursactiviteiten werd op zeker moment verplaatsing naar de overzijde van het spooreplacement noodzakelijk. Daarmee werd de verbondenheid van de beursactiviteit met het stadscentrum verbroken. Met de UCP-aanpak wordt onder meer beoogd, de verbondenheid die er van oudsher was weer zo veel mogelijk te herstellen. Tevens wordt als belangrijk doel gesteld een volwaardige uitbreiding van het stadscentrum te creëren.

In het Kwaliteitsboek Kiezen en kleuren wordt nog weinig stil gestaan bij de ruimtelijke ontwikkelingen op het Jaarbeursterrein. Grosso modo komt de visie op het gebied neer op een uitbreiding van activiteiten. Er is gekozen het gebied een gecombineerd karakter te geven van uitgaansgebied enerzijds en beurs- en congresgebied anderzijds. De uitgaansfuncties krijgt gestalte in een breed scala van voorzieningen. Er komt onder meer een multiplexbioscoop, een casino, een muziektheater en een 'food court'.

Daarmee wordt een verlevendiging van het gebied beoogd, die met name aan de Croeselaan tot uitdrukking komt en die de Croeselaan ook uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid op een hoger niveau brengt. Voor de publiekstoegankelijke ruimte is nog weinig vastgelegd. De intentie is dat het publiek, nadat het 't hoogteverschil vanaf de OV-terminal naar het Jaarbeursplein heeft overbrugd, met een brede voetgangersverbinding over de (verlaagde) Croeselaan getild wordt en er twee nieuwe pleinen bij de hernieuwde entrees voor de Jaarbeurshal ontstaan. De route wordt als droogloop uitgevoerd, dat wil zeggen het publiek heeft naargelang de weersomstandigheden keuze om in de open lucht dan wel onder een overkapping te lopen.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

Op zich draagt de geschetste aanpak bij aan de levendigheid en de uitstraling van het gebied. Ook worden uit oogpunt van veiligheid goede voorstellen gedaan om de voetgangersstroom zonder congestieproblemen af te wikkelen. Een brede, gestrekte as die zich uitstrekt van de stationshal tot de entrees op het Jaarbeursterrein zorgt daarvoor. De ongelijkvloerse oversteek van de Croeselaan verkort de psychologische afstand en voorkomt congestie. De beleving van de sociale veiligheid is daarmee gebaat, terwijl de ongelijkvloersheid uiteraard ook een sterke winst voor de verkeersveiligheid betekent. De loopbrug zou uit oogpunt van sociale veiligheid idealiter nog wat breder en gestrekter kunnen zijn, zodat het ideaal van een plein dat zich uitstrekt vanaf de gevel van het station tot de gevel van de Jaarbeurs, zo dicht mogelijk wordt benaderd.

Naast deze positieve punten levert een evaluatie uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid ook een tweetal punten op die enige zorg behoeven.

- Door te stellen dat er een aanzienlijke uitbreiding van centrumactiviteiten zal plaatsvinden valt ook te voorzien dat er een publieksstroom op gang komt tussen het uitgaanscentrum aan de Jaarbeurszijde en de uitgaansgelegenheden in de binnenstad. Die stroom trekt door het hart van het UCP-gebied. Er moet op het ontstaan van dit soort trekbewegingen geanticipeerd worden. De stationshal bijvoorbeeld, zal tot in de kleine uurtjes een onderdeel vormen van een route voor uitgaanspubliek. Daar moet bij de inrichting van de ruimte en de organisatie van het toezicht rekening mee worden gehouden.
- De traverse is een droogloop die het grotendeels zonder ondersteunende functies moet stellen (zoals bij de route tussen AMC en metrostation Holendrecht in Amsterdam). Idealiter zou de traverse over de volle lengte ondersteund worden door functies. Thans zou reeds verkend kunnen worden, in hoeverre dit een haalbare kaart is, welke functies zich voor een ligging aan de droogloop lenen en hoe deze over de lengte van de route verdeeld kunnen worden.

Referenties

Leisure centers

In Nederland zijn er nog nauwelijks voorbeelden van uitgaanscentra zoals voorzien op het Jaarbeursterrein. De meest vergelijkbare is de Arenaboulevard in Amsterdam Zuidoost met een gigantisch sportcomplex annex poppodium en bioscoop.

Enkele Engelse voorbeelden van 'leisure centers':

Trocadero/Segaworld nabij Picadilly Circus met attracties als Virtual reality, amusementshallen, horeca en shopping mall.

Finchley Park is in een Londense deelgemeente gesitueerd en heeft een stedelijke uitstraling voor de regio.

Food Courts

Eten en drinken is een vast onderdeel van de formule voor een uitgaanscentrum. Daarvan zijn (alweer nog uitsluitend buitenlandse) voorbeelden:

Food Court bij winkelcentrum Neuw Mitte, Oberhausen

Food Stops langs snelwegen in Engeland

De Verenigde Staten hebben al een wat langere traditie op het gebied van 'Food Courts'. Van de vele voorbeelden die uit de VS zouden kunnen worden aangehaald, wordt volstaan met twee voorbeelden uit de stad Washington: *Union Station* en *The Old Post Office*. In Union Station is het Food Court gelegen in een grote, hoge voorhal van het klassicistisch ontworpen station.

Het andere voorbeeld betreft eveneens hergebruik van een voormalig gebouw met een hoge hal. De vergelijkbaarheid met de Jaarbeurs in Utrecht zit in de opgave om het Food Court zodanig in te richten dat men zich in een grote ruimte toch op zijn gemak kan voelen.

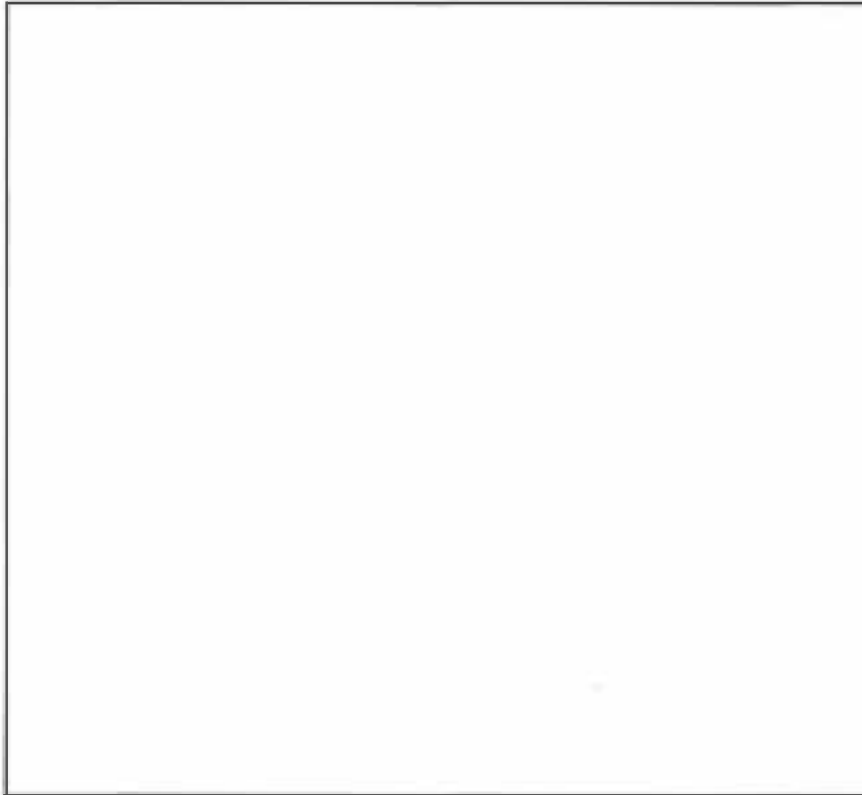
Beheer

Wanneer men naar het beheer kijkt komen andere voorbeelden in beeld. Een misschien onverwachte, maar wel aannemelijk te maken vergelijking is de Efteling of Disneyworld. Deze centra kennen een zeer verfijnde organisatie voor toezicht. Men kent de risicogroepen en hun bezoektijden en men heeft een protocol voor een zo veel mogelijk de-escalerende handelwijze om deze groepen rustig door het park te loodsen. Dit voorbeeld is vooral bruikbaar voor het beheer van het toekomstige Urban Entertainment Center.

Loopbrug Croeselaan

Het is van belang dat aandacht gegeven wordt aan de effecten van de loopbrug op de leefbaarheid en veiligheid van de fiets- en looproutes die door deze nieuwe brug overkluisd worden. Dit aandachtspunt wordt in de paragraaf over de Croeselaan (N) uitgewerkt.

Leidse Kade (14)



Uitgangssituatie

De Leidsche Rijn kent momenteel een versnipperd karakter. Het landschappelijke karakter dat de Leidsche Rijn in de buitenwijken kent raakt naar de binnenstad toe meer en meer verdrongen. De verkeersmachinerie neemt het over van de landschappelijke lijn. Komend langs de Leidsche Rijn neemt op dat punt ook de geluidshinder toe. Voor langzaam verkeer komend langs de Leidsche Rijn is de oriëntatie op het vervolgtraject moeilijk.

DSO-aanpak

Er wordt voorzien in het bijplaatsen van een woningbouwblok langs de Leidsche Rijn. In de onderbouw komen (deels) winkels. De bebouwing schermt een deel van Lombok af van het geluid van de Croeselaan.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

- nA1 + W1 De woningen boven winkels, ontsloten vanaf de Leidse Kade zorgen ervoor dat de belangrijke langzaamverkeerroute naar en van de binnenstad over een groter deel van het traject begeleid wordt met informele controle. Idealiter zou de bebouwing over de Damstraat doorgezet worden. Daarmee begeleidt woningbouw de fietsroute langs een dood punt op de route. Tevens wordt een markant punt op de as van de Croeselaan gecreëerd. Nu neemt de nieuwbouw op de Kop van Lombok het begeleiden over, maar

aan de andere zijde van de vaart. Omdat er vervolgens tot de Van Sijpesteijntunnel geen woningen aan de route mogelijk zijn moet het mogelijk zijn eenvoudigerwijs 's avonds een alternatieve route (over een kleine honderdvftig meter) langs de woningen aan de overzijde van de Leidsche Rijn te nemen.

Referenties

Woningbouw

Voor de overbouwing en voortzetting van woningbouw is een ontwerp uit het begin van de jaren negentig in Parijs (architect Christian de Portzamparc) een goed voorbeeld.

Kop van Lombok (15Q)



Uitgangssituatie

De Kop van Lombok kent een vrij traditionele verkaveling met lange doorgaande smalle straten. De wijk heeft steeds meer een multi-cultureel karakter gekregen. Naar de Kanonstraat/het Westplein toe is in de afgelopen decennia de bebouwing teruggedrongen ten gunste van de afwikkeling van het autoverkeer.

De openbare ruimte van de Kop van Lombok kenmerkt zich door een overgedimensioneerde verkeersinfrastructuur. Op dit punt komen twee belangrijke vervoersstromen bij elkaar: de Croeselaan en de Graadt van Roggenweg.

Door deze overdimensionering is de ruimte die de voetgangers en de fietsers krijgen ook toegenomen, maar de oversteekbaarheid en de oriëntatie op vervolgrouting is moeizaam.

DSO-aanpak

De bebouwing keert terug in de vorm van 125 woningen met ruimte voor multi-functionele ruimten in de onderbouw. De woningen worden uitgevoerd als gesloten bouwblok en ontsloten via portieken. Ook zijn er maisonnettes gedacht. Er wordt tegemoet gekomen aan het multi-culturele karakter van de wijk door het plannen van een moskee op een plein tussen de bouwblokken.

De moskee is iets hoger dan de omringende wijk. Tevens wordt voorzien in een hogere bouwhoogte aan de Westpleinzijde, nodig om het geluid van de

spoorbanen en autowegen te reduceren.

Door de bebouwing wordt Lombok dichterbij de overzijde en daarmee de binnenstad gebracht. In de openbare ruimte wordt voorzien in een heldere doorzetting van het hoofdnet fiets. Ook komen er brede voetpaden. De oversteekbaarheid van de autoroute wordt verbeterd doordat deze wordt versmald.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

W1

Het toevoegen van gesloten bouwblokken is uit oogpunt van veiligheid gunstig. Deze bouwvorm is het minst criminaliteitsgevoelig (70% van de inbraken in woningen vindt aan de achterzijde plaats) en geeft een goede begeleiding van de openbare ruimte, hetgeen de sociale controle versterkt. Opname van een moskee in de bebouwing lijkt op deze locatie een goede maatregel, daar betrokkenheid vanuit de buurt bij gebedshuis en omgeving te verwachten valt.

- nA1.1 Het terugdringen van het verkeersgeweld verhoogt de leefbaarheid van de bestaande wijk Lombok. Door het toevoegen van woningen wordt de structuur van de wijk hersteld. Voor de veiligheid is het een winstpunt dat het hoofdnet fiets verrijkt wordt met informeel toezicht, waardoor de route naar en van de binnenstad aantrekkelijk gemaakt wordt als avondroute.

Niet alleen het terugbrengen van de wegbreedte, ook het hoger bouwen aan de Westpleinzijde zorgt ervoor dat het decibellage verkleind wordt. Dit komt de leefbaarheid van het hele buurtje ten goede.

De oversteekbaarheid van het Westplein wordt door het reduceren van de infrastructuur verbeterd. Ook dat komt de leefbaarheid ten goede.

Voorwaarde is dat goed naar het verkeersontwerp wordt gekeken: de oversteek moet ook werkelijk veiliger worden.

Het gehele netwerk van langzaam veerroutes rond het Westplein moet systematisch op dit criterium worden doorgelicht.

Referenties

Geluidsscherm

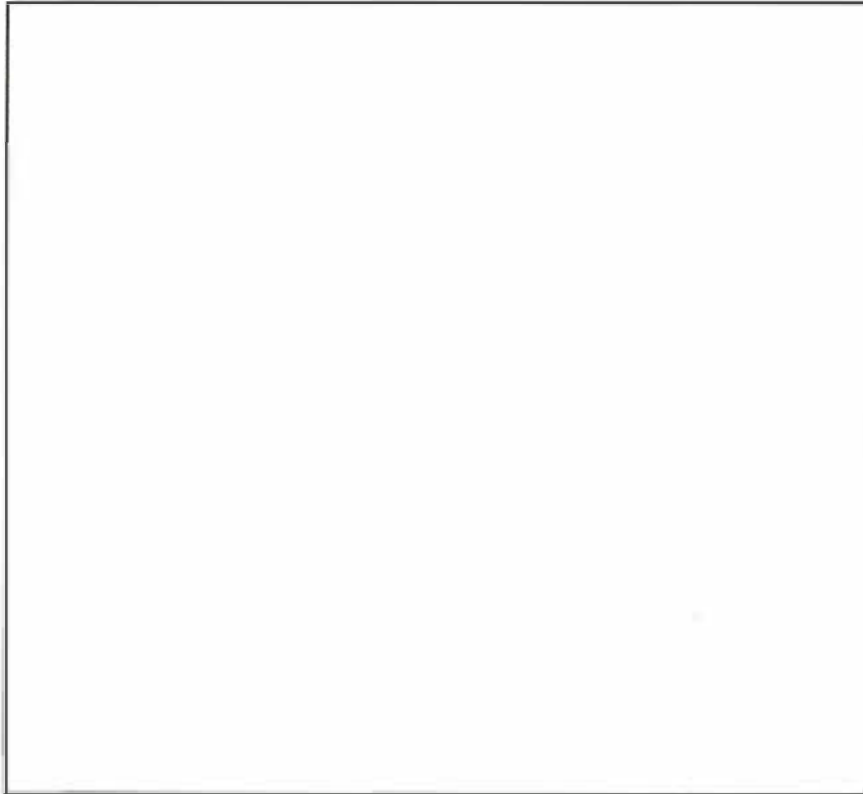
Voorbeelden van een gebouw dat tevens als geluidsscherm dient zijn die van de Pi de Bruyn van de Architectencie in Rotterdam (tegenover de Erasmus-universiteit) en van Rudy Uytenhaak aan de Droogbak te Amsterdam.

Deze gebouwen hebben echter een gesloten aanzien vanaf de straat waarvan zij het lawaai moeten tegenhouden. De gebouwen aan de Wibautstraat en Amsterdam (ook van Rudy Uytenhaak) zijn in dat opzicht betere voorbeelden, terwijl die ook geluidwerende kwaliteiten bezitten.

Kavels *openbare ruimte* getoetst aan criteria leefbaarheid en veiligheid

Voor index zie inhoudsopgave.

Vredenburg (A)



Uitgangssituatie

Het Vredenburg is momenteel weliswaar overzichtelijk, maar zeer tijdgebonden ingericht plein met verdiepte onderdelen en speciale zitjes rond bomen.

De grote maat en de beheerbaarheid van de bijzondere onderdelen kan problemen opleveren. Door de grote schaal is er allerlei min of meer ambulante handel op het plein gekomen (fietsenstalling, poffertjestent), die de uitstraling van de openbare ruimte schaden en eerder bijdragen aan anonimiteit dan aan een prettig leefklimaat.

De oriëntatie en daarmee de routing naar de belangrijkste ingangen op Hoog Catharijne is niet duidelijk. Wanneer er markt er wordt gehouden is deze oriëntatie helemaal ver te zoeken.

De overgangssituatie naar het middeleeuwse stegengebied en de semi openbare ruimten van het Vredenburg kan tot ongewenst gebruikt leiden (slapende en ook gebruikende verslaafden). Het huidige plein kent ongewenst gebruik onder meer doordat de meubilering gelegenheid tot verblijf biedt.

Na een bepaald tijdstip wordt de route over het plein naar het station in de avonden mede door de slechte uitstraling, onvoldoende verlichting en het rondhangen van zwervers als onprettig ervaren.

- Aandachtspunten voor veiligheid en leefbaarheid zijn:
- O1 • beheerbaarheid van het plein;
 - nA1 • routing naar belangrijkste ingangen van Hoog Catharijne;
 - nA2 • voorkomen ongewenst gebruik;
 - O1.1 • verbeteren verlichting.

DSO-aanpak

Bij de herinrichting van de openbare ruimte van Vredenburg wordt ingezet op het publieke karakter en het belang van de doorkruisbaarheid. Er is een moment op Vredenburg waar de passanten kiezen tussen een goed verlichte route naar het Stationsplein in de open lucht en een drukke overdekte route via Clarenburg.

De laatste, de 'remweg' heeft een ingang aan de zijkant van het gebouw genaamd Clarenburg. De eerste route, de 'renweg', wordt door een circa 20 meter brede brug naar het westelijk van Vredenburg gelegen Stationsplein geleid.

Er is sprake van een minimaal 29 meter brede toelooproute naar de 'renweg', waarbij geen obstakels te vinden zijn op de route. Bij de 'remweg' zijn winkels aan weerszijden van de route (vandaar 'remweg'), maar er blijft genoeg ruimte om te lopen.

Het plein bij Vredenburg wordt helder en open gehouden. De belangrijkste voetgangersstromen worden in een afwijkende bestrating aangegeven (o.a. om de zichtas naar La Vie te accentueren). Archeologische elementen, in de huidige situatie vaak opgevat als rommelige relictten worden op minder storende wijze zichtbaar gemaakt.

Door het continueren van de weekmarkt wordt de levendigheid van het Vredenburg behouden. Extra levendigheid is mogelijk door het opnemen van een aanlegplaats voor een boot in de Catharijnesingel.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

Het station is vanuit Vredenburg te zien door een minimaal 29 meter doorgang. Dat is breed genoeg, mits het lukt om de zichtlijn naar het station vrij te houden.

Bij Vredenburg kan men kiezen tussen de ren-weg en de rem-weg naar het station. In beide gevallen moet in een vroeg stadium duidelijk zijn welke route men moet hebben. Vanuit het zuidelijke deel van het Vredenburg is het station niet te zien. De voor de hand liggende keuze voor een route naar het station zou dus via het overkapte winkelgedeelte zijn omdat deze route duidelijk zichtbaar is. De 'renweg', dat wil zeggen het alternatief via het Stationsplein Noord, moet echter in de aandacht van het publiek worden gebracht. Door de route aan te geven in de bestrating en door het vrij houden van het doorzicht kan duidelijk worden aangegeven dat er -naast de remweg- nog een tweede route bestaat.

De wijze waarop het plein wordt vernieuwd geeft het vertrouwen dat het ambitieniveau zal worden gehaald. Het hoge ambitieniveau van het ontwerp correspondeert met dat van het beheer.

- O1.3 Het zo leeg mogelijk maken van de openbare ruimte is een loflijk streven, maar het is wel van belang de functionaliteit van bijvoorbeeld afvalbakken te onderkennen. Anders zal er zich snel zwerfvuil ophopen. In de regel zijn afvalbakken om de 25 à 30 meter gewenst.

- nA1.1 Bovenliggende vraag is of de weekmarkt in zijn geheel terug moet keren op het plein. Het is evident dat er meer vervoersstromen komen, dat het reizigerspubliek een duidelijke keuze tussen 'remweg' en 'renweg' moet maken, dat er een goede zichtlijn is en dat er dan ook ruimte moet zijn om te bewegen. Een voorplein, vanwaar de ruimte overzien kan worden is een voorwaarde om tegemoet te komen aan een goede oriëntatie. Gesuggereerd wordt de markt in de nieuwe situatie kleiner te maken, zodat een bredere doorloop en een beter doorzicht ontstaat.
- nA1 + nA3 De overdaad aan ambulante handel op het plein wordt bestreden; de poffertjeskraam krijgt een vaste plek op het plein en de fietsenstalling geschiedt ondergronds. Dit komt de uitstraling van de openbare ruimte ten goede. Een duidelijke markering voor de terrassen (uiterste grens uitstalling) is noodzakelijk.
- nA1.1 De kiosk en het stijgpunt naar de fietsenkelder mag de zichtlijn over het plein niet belemmeren en geen nissen creëren.
- nA3.1 De heldere bestratingsrichting kan versterkt worden door het materiaal van de middeleeuwse stegen nog even op het plein door te zetten; daarmee wordt duidelijk dat de hoofdroute naar de binnenstad elders ligt.
- nA2.1 Zichtbaar beheer in de avonduren draagt bij aan het veilig ervaren van een route. Dit geldt vooral voor de route door Clarenburg. Na de winkelsluiting blijft de route door Hoog Catharijne mogelijk nog enige tijd open. De levendigheid en de informele sociale controle valt dan grotendeels weg. Het is van belang dat het publiek dan ervaart, dat het toezicht door professionals wordt overgenomen.
- nA2.1 Extra surveillance politie (op de fiets) is in de avonduren wenselijk (zeker daar een belangrijke fietslijn en een voetgangersverbinding elkaar kruisen bij de Catharijnesingel).

Referenties

Bestrating

Een fraai voorbeeld van het richting geven van voetgangersstromen door bestratingsmateriaal is de wijze waarop de Brink/de Telgen in Hengelo (O) (Landschapsarchitect Juurlink en Geluk/Rotterdam). Een brede baan van bijzondere materiaal (terrazzo) geeft het immense plein een hoofdrichting. Archeologische elementen op een weinig storende wijze in het ontwerp meenemen heeft goed uitpakkt in Den Haag. In het kader van de plannen voor De Kern Gezond (DKG) is een voormalige kelder door het bestratingsvlak heen zichtbaar gelaten.

Ondergrondse fietsenstalling

Een fraai voorbeeld van een ondergrondse fietsenstalling op een plein is die aan de Heuvel in Tilburg, waar op het plein een stalling is voor f 0.50 per avond (open tot 0.400 uur). Beheerd door stadswachten/toezichthouders.

Beheer

Bij het Integraal Buurtkwaliteitsplan Openbare Ruimte (IBOR) Rembrandtpleinbuurt te Amsterdam (DSP in opdracht van De Binnenstad Sector Openbare Ruimte; Amsterdam 1999) zijn ambitieniveau's voor de inrichting onlosmakelijk gekoppeld aan beheereisen.

Scheiding terrassen

Er kan een goede scheiding tussen terrassen en publiek domein komen door zitbanken aan terrassen te koppelen (stadserf voor dierentuin Gemeente Emmen).

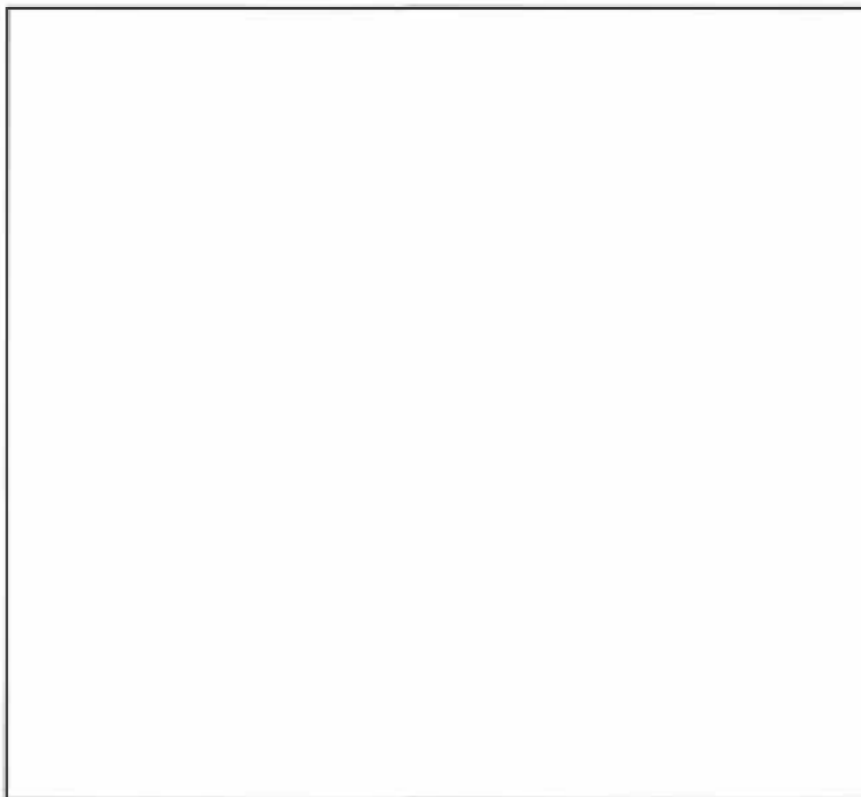
Watertaxi

Wensbeeld voor een aanmeerpunt voor een watertaxi is de locatie Stopera: een prettige plek om te wachten, mede door het situeren langs een veelgebruikt fietspad.

Straatmeubilair

Anti-referentie op het onderdeel straatmeubilair is de Kerkbrink in Hilversum, waar de ontwerpers zo zijn opgegaan in het vrijhouden van de openbare ruimte van objecten dat de afvalbakken weggemoffeld zijn aan de randen van het plein. Daar loopt dus niemand naar toe om afval weg te werpen (uit de looplijn).

Stationsplein Noord (B)



Uitgangssituatie

Het stationsplein Noord is gelegen op de situatie van het huidige Gildenkwartier, een situatie die niet te vergelijken is met de nieuwe plansituatie. In plaats van de winkelpassage met onoverzichtelijke entrees voor kantoren ontstaat hier het nieuwe stationsplein aan de stadszijde, met goede aansluitingen het Plein Zuid van de OV-terminal, de mezzanine en Hoog Catharijne.

Aandachtspunten voor veiligheid en leefbaarheid zijn:

- nA2 • toezicht op stille uren (op piekbelasting gedimensioneerde ruimten en routes maken dan een extra verlaten indruk);
- overbrugging van de hoogteverschillen;
- nA2 • vindbaarheid van de verschillende ingangen naar station en HC;
- verkeersveiligheid (kruisende lijnen van langzaam verkeer en taxi's);
- nA1 • dichtslibben van de 'renweg' met ambulante handel en andere kioskachtige verkooppunten.

DSO-aanpak

In de planvorming is dit plein opgevat als belangrijke toegang naar de sporen, een route, die als 'renweg' wordt aangemerkt. De route over het plein krijgt een grote stroom reizigers te verwerken. Als extra toevoeging is voorzien in een taxistandplaats, centraal 'in' het plein. Dit laatste heeft betrekking op de verzonken inrit. Daardoor ontstaan op het Stationsplein twee lagen met entrees naar Mezzanine op 3.6 + en kantoren op 9.3 +.

Het plein voorziet in veel manieren om de hoogteverschillen op te lossen: trappen, liften, hellingbanen en roltrappen zijn beeldbepalende elementen op het plein.

Het plein is toegankelijk voor fietsers, die de stalling (2000 plaatsen) bezoeken, voetgangers en taxi's. Het is mogelijk op de Catharijnesingel met personenauto's te komen (Kiss & ride).

Er worden woningen boven winkels en kantoren aan het plein toegevoegd.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

- nA1 Het is voor de sociale veiligheid een geruststellende gedachte dat er woningen boven een deel van de winkels komen. Van belang is dat de mensen die aan het stationsplein wonen ook veilig naar hun huizen kunnen komen. De taxistandplaats kan een bijdrage leveren aan het dag en nacht toevoegen van informele controle: het is een locatie die een groot deel van de dag bemenst zal zijn en er is goed zicht op de lift.
- nW1 De woningen worden idealiter ontsloten op twee portieken met elk max. 8 postadressen. Wellicht dat een leefruimte aan de achterzijde nog mogelijk is. De woningen boven Clarenburg/Catharijnesingelzijde zouden ook een bijdrage kunnen leveren aan sociale controle. Dan dienen er wel ramen aan de westzijde van het complex te komen (uitzicht op voetgangersbrug en over de noordzijde van het Stationsplein).
- nA1 Er zijn goede zichtlijnen naar de drie verschillende entrees. Bij de detaillering zal hier, anders dan door middel van bebording nog aandacht aan geschonken moeten worden.
- nA2.1 De fietsroute loopt deels over het plein. Net als bij het Vredenburg is de fiets te gast op het plein. Dit schept gevaarlijke precedents. Temeer daar de taxi ook te gast is op het plein. Er is voorzien in een fietsenstalling in de onderbouw van kantoren op het plein waardoor fietsers het plein moeten oversteken.
- P3 Te overwegen is om de fietsenstalling op deze plek op te heffen en samen te voegen met de grote fietsenstalling (9000 plaatsen) die vlak naast deze kleinere geprojecteerd is.
- nA1 Het dichtslippen van de 'renweg' met kiosken en andere objecten is vooralsnog een bedreiging. Op veel stations in het land is dit zichtbaar: Voor sociale veiligheid kan dit de volgende consequenties hebben.
- nA1 • De zichtlijnen zijn onderbroken, waardoor overzicht ontbreekt
- O1.1 • De doorstroomruimte is versmald, waarmee vrij baan wordt gegeven aan zakkenrollers;
- nA2 • Vaak komen de kiosken in de 'middenberm'. Daardoor ontstaan onoverzichtelijke hoeken en een veelheid aan vluchtwegen voor zakkenrollers.
- nA2.1 Naast trappen en liften is voorzien in een geleidelijke overgang door middel van een hellingbaan. Dit komt de echte gejaagden ten goede. De opstelruimte voor de lift zou aan de zijde van de taxistandplaats moeten komen. De lift is bij voorkeur aan de bovenkant transparant en aan de onderkant ondoorzichtig.
- De helderheid van de openbare ruimte spreekt duidelijk uit het gegeven programma. De beoogde lineaire opstelling van het straatmeubilair draagt daartoe bij.

- nA1.1 Belangrijk is een geleidelijke overgang tussen binnen en buiten (pas op voor stroef buiten en glad binnen). Gebruik materiaal, dat geschikt is voor pleinen en gehaast lopen.
- O1.1 Zorg voor een geleidelijke overgang tussen de verlichtingsniveaus.

Referenties

Wonen boven winkelcentrum

Een goed voorbeeld van wonen boven een winkelcentrum met een leefruimte aan de achterzijde is het werk van atelier PRO voor Velserbroek (gemeente Velsen).

Fietsenstalling

Een alternatieve manier om op een plein op een uitnodigende manier te voorzien in stallingsmogelijkheid zonder de attractiviteit te schaden, is de transparante doos op het Rotterdamse Westblaak (West 8 landscape-architects). Wanneer opheffen en verplaatsen van de stalling van 2000 plaatsen niet overwogen kan worden, zou dit alternatief wellicht in aanmerking kunnen komen.

Openbare ruimte

Een beeld van hoe de ruimte open gehouden kan worden is Schiphol Plaza. Ruimte blijft daar ruimte om te lopen. Kiosken verschijnen daar uitsluitend als lineair element haaks op de belangrijkste looplijnen (lamellenstructuur).

Hellingbaan

Een anti-referentie van een hellingbaan zijn de hellingbanen in de Beurspleinpassage in Rotterdam. Ouderen zeggen niet lekker te lopen over de hellingbanen. Direct naast de hellingbaan bevindt zich ook een trappartij, maar die is ook niet ideaal. Ouderen en mensen met een lichamelijke functiebeperking zijn daardoor op de lift aangewezen. Die is er wel (transparant, veilig, goed aangesloten op de omringende openbare ruimte) maar het was beter geweest wanneer de hellingbanen voor alle doelgroepen bruikbaar waren geweest.

Plein Zuid (en Zuidtraverse) (C)



Uitgangssituatie

Zowel het zuidelijke stationsplein (Plein Zuid) als de zuidtraverse vormen een onderdeel van de OV terminal. De zuidtraverse vormt bovendien een belangrijke Oost-Westverbinding in de stad Utrecht, los van het gegeven dat hij een toe- en afvoerfunctie voor de OV terminal heeft. Samengevat komt het erop neer dat beide planonderdelen enorme stromen voetgangers en fietsers te verwerken zullen krijgen. Voor het Plein Zuid is bovendien een functie als taxiplatform geprogrammeerd.

Aandachtspunten voor veiligheid en leefbaarheid zijn:

- nA2 • toezicht op stille uren (op piekbelasting gedimensioneerde ruimten en routes maken dan een extra verlaten indruk);
- O1 • overbrugging van de hoogteverschillen;
- O1 • vindbaarheid van de traverse-ingangen en de stationstoegang;
- verkeersveiligheid (kruisende lijnen van langzaam verkeer en taxi's);
- nA1.1 • overgang van de binnenruimte in de terminal naar het Plein Zuid;
- nA1 + nA4 • veilige inrichting van de ruimte onder het verhoogde plein.

DSO-aanpak

De traverse over het stationsemplacement (zuidtraverse) is 10 meter breed en ligt recht in de as van de route. Vanuit de stad komend is de ingang van de traverse al van verre zichtbaar. Het hoogteverschil kan op twee manieren overbrugd worden (keuzemogelijkheid).

Er is niet voorzien in aftakkingen naar de perrons.

Aan de Jaarbeurskant verloopt de hoogte-overbrugging met een Z-bocht via een stijgpunt, dat als integraal onderdeel van een gebouw ontworpen wordt. De ingang daarvan ligt niet in het verlengde van de aanlooproutes. Het zuidelijke stationsplein ligt één verdieping boven maaiveld. Onder het plein ligt een fietsenstalling en op de twee ondergrondse lagen daaronder parkeergarages. Aan het plein liggen woningen en kantoren. Deze zullen een 'unieke woon- en werklokatie' gaan vormen. De plint is bestemd als 'gemeenschappelijke voorzieningen voor wonen en kantoren'. Hoofdentrees van de kantoren- en woonvolumes worden gesitueerd op het maaiveld (Moreelsepark) en in het overdekte gedeelte van de OV-terminal. Er zijn in 'Kiezen en Keuren I' varianten aangegeven voor de grootte van het plein, de grootte van de fietsenstalling en de positie van de woontoren.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

Het ambitieniveau op het gebied van veiligheid en leefbaarheid zal gehaald worden wanneer in de verdere uitwerking van het ontwerp veel aandacht geschonken wordt aan de criteria voor leefbaarheid en veiligheid.

Voor de traverse worden de volgende optimalisatie-suggesties gedaan:

- verbinding van de traverse met de perrons (daarmee wordt zowel het congestieprobleem op de perrons als het veiligheidsprobleem in de traverse minstens voor een deel opgelost);
- nA1.1 • in de as van de aanlooproutes leggen van de traversemonnd aan de Jaarbeurszijde (eventueel afzien van integratie van het stijgpunt met het aangrenzende bouwvolume);
- loskoppelen van de toerit tot het taxiplatform en het hoofdstijgpunt van de traverse aan de stadszijde (deze verkeersstromen kruisen elkaar bij voorkeur niet).

Ten aanzien van de uitwerking van het programma van Plein Zuid gelden de volgende aandachtspunten:

- functies in de plint (aard en openingstijden);
- nA1.1 • plaats van de hoofdentree;
- nA1.1 • overgangen in lichtniveau van binnen naar buiten;
- beheer van de overgang tussen binnen- en buiten (i.v.m. inwaaiend zwerfvuil, transparantie, vormgeving en uitvoering van puien);
- nA1.1 + W1 • zichtrelatie tussen geplande woningen en openbaar gebied, in het bijzonder de traversemonnd;
- verkeerstechnische uitwerking van de taxitoerit (vermijden dat kruisende lijnen met langzaam verkeer ontstaan);
- nA4.1 • materiaalgebruik voor bestrating en straatmeubilair;
- nA1.1 • ligging en inrichting van de entree tot de fietsenstalling.

Het Plein Zuid biedt potenties voor een levendige ruimte: perfecte zonligging ter plaatse van het bouwvolume dat aan Hoog Catharijne grenst, dus potenties voor horeca en terrassen. Voor een levendig karakter is toepassing van de volgende ontwerpregels aanbevelenswaardig (alle algemene prestatienormen zijn van toepassing):

- goede bezonning;
- ruimte beschikbaar naast de noodzakelijk loopruimte voor reizigers;
- comfortabele en gemakkelijke overbrugging van het hoogteverschil naar het maaiveld;
- publiekstrekkende functies in de plint;
- sfeervolle aankleding.

De DSO-variant voldoet van de vier varianten die 'Kiezen en Keuren I' schetst het best aan deze eisen. Het plein is in de DSO variant een echt buitenplein, groot genoeg en goed op de zon. Door de woontoren zo noor-

delijk mogelijk te plaatsen heeft de bezonning van het plein het minst van de slagschaduw te lijden.

- nA1.1 Vergroting van het Moreelsepark (ten koste van het plein) is uit oogpunt van veiligheid geen aantrekkelijke optie omdat dan de goede oriëntatie (directe zichtlijn) op de fietsroute van de Mariaplaats naar de Zuidtraverse zou vervallen.

De grootte van de fietsenstalling zoals die in het DSO is bepaald (5000 plaatsen) is uit oogpunt van veiligheid positief te beoordelen. Hoe groter, hoe levendiger de verkeersbewegingen over de fietsroute tussen Mariaplaats en Zuidtraverse. Maar ook weer niet té groot, want dan zou te veel concurrentie met de hoofdfietsenstalling bij het noordelijk stationsplein (9000) plaatsen ontstaan.

In het beheer van het zuidelijk stationsplein zou een ruimhartige omgang met regels over terrassen, straatmuziek, straattoneel en straatverkoop de levendigheid ten goede komen. Wanneer van het Plein Zuid een 'regelluw' gebied gemaakt wordt, waar heel veel mogelijk is op het gebied van straatmuziek, straattoneel en straatverkoop, kan een kleurrijke stedelijke cultuur op het plein ontstaan.

Referenties

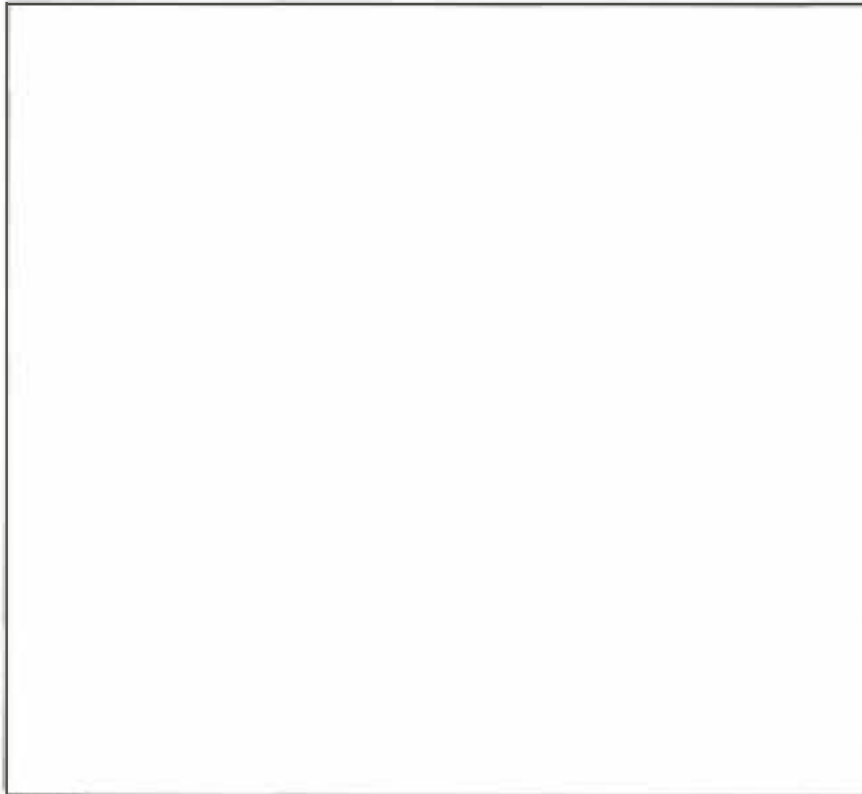
Traverse

De traverse bij station Zoetermeer is een uitstekend voorbeeld van een ruime, transparante en aantrekkelijke traverse. De uitwerking van de stijgpunten naar de perrons is echter anti-referentie vanwege de Z-bocht die daarin zit; daar is het doorzicht ernstig belemmerd.

Plein Zuid

Zij-plein Centre Pompidou Parijs, waar veel levendigheid en een informele sfeer heerst. Anti-referentie: Voorplein en routes station RAI Amsterdam. Op het plein en langs de toeleidende routes zit geen enkele verlevendigende functie.

Het Moreelse Park (D)



Uitgangssituatie

Het Moreelse park is een groengebied met vrij oude bomen, die het parkkarakter versterken. Een deel van de bomen is zwaar schaduwgevend (Vleugelnoot) en ook zijn er veel oude taxussen. Toch is de status van park misleidend omdat er een substantieel deel kantoren/school in gevestigd is. Behalve door gebouwen is het gebied erg versnipperd door infrastructuur. Een belangrijke busverbinding loopt momenteel tussen de kantoren door.

Aandachtspunten voor veiligheid en leefbaarheid zijn:

- nA3 • de overgangen tussen privé ruimte kantoren en park;
- nA3 • de overgang tussen park en stad;
- nA1 • de zichtlijnen en zichtbaarheid in het park;
- nA4 • geluidshinder, hetgeen het verblijfsgevoel kan verkleinen.

DSO-aanpak

Er wordt in de planvorming aandacht besteed aan de oplossing van de gesignaleerde problematiek.

Zo komen er geen privé tuinen rond de kantoorgebouwen en hebben de kantoren één adres en zijn alleen bereikbaar vanaf één entree vanaf de Catharijnesingel. Verder is het park niet toegankelijk vanaf de omringende infrastructuur.

Het bestaande groengebied wordt van een verknipt aantal plantsoenen omgevormd tot één aaneengesloten parkgebied. Ook kan kantoorpersoneel

in de pauzes in het luwe verblijfsgebied vertoeven. De overgang tussen park en stad wordt vormgegeven door een speciaal ontworpen hek, waarbij de vijf entrees uitgespaard worden. Er is niet voorzien in horeca functies in het park. Wel is er gelegenheid tot het houden van evenementen.

Er loopt een fietsroute door het park, die van een goede verlichting wordt voorzien.

De zichtlijnen worden verbeterd: het hoofdbestanddeel van het park wordt gevormd door gras met (bestaande) bomen. Dit komt de overzichtelijkheid ten goede komt.

De busroute onder de kantoorgebouwen door verdwijnt. De HOV-route naar het centrum wordt langs het Zuidplein gelegd. Hiermee verdwijnt een deel van de geluidshinder. Verder krijgt het verkeer op de Catharijnesingel een lagere intensiteit, hetgeen ook een winstpunt is voor de geluidsbeperking.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

nA3.1

Het is op zich gunstig dat er een aaneengesloten groengebied komt rondom de kantoren, maar de kans dat het toch een semi-privé-karakter krijgt is volop aanwezig door de prominente aanwezigheid van kantoren. De ontsluiting voor expeditie van de kantoren en de daarmee samenhangende materialisering luistert nauw (klinkers, parelgrind, schelpen). Wil het parkkarakter kunnen prevaleren dan zullen de kantoren zeer beperkt voor auto's toegankelijk gemaakt moeten worden. Anders wordt het niet meer dan een sjeke kantoortuin. Dit uitgangspunt moet wel verenigbaar blijven met het uitgangspunt 'toegankelijkheid voor iedereen'. Dit houdt onder meer in: invalidenparkeerplaatsen nabij de hoofdentree van gebouwen in het plan opnemen.

nA3.1

Het parkhek vormt een zekere drempel voor groepen, die in het park niet als hoofdgebruiker wilt hebben. Gezien de semi-openbare uitstraling, die de kantoren met zich meebrengen moet het voor potentieel parkpubliek wel duidelijk zijn dat het openbaar terrein is. Het toevoegen van een horecafunctie in de onderbouw van één van de kantoren kan hieraan bijdragen.

A2.1

Idealiter gaat het park 's avonds op slot (parkwachten/stadstoezicht). Hierdoor wordt de schijnveiligheid voorkomen. Eén parkentree (Catharijnesingel) heeft een draaihek, waarmee kantoorpersoneel in de avonduren het complex verlaten kan. Deze entree heeft ook een sleuteltoegang.

Door het park 's avonds af te sluiten loopt de doorgaande fietsroute dan niet door het park maar over de Catharijnesingel. Daarmee wordt voorkomen dat in de avonduren een moeilijk beheersbaar terrein wordt betreden.

Aan het park zou een fontein toegevoegd kunnen worden. Een fontein werkt rustgevend en neemt het geluid van wegen en spoorbanen weg.

Bij het uitwerken van het park wordt nog een tweetal suggesties aangereikt:

- Banken in het park dienen zo gemaakt te worden dat zwervers en verslaafden hier niet op zullen slapen (Model frietrooster of met tussenleuningen).
- Parkwachten kunnen samen met politie opgestelde gedragsregels voor bezoekers naleven. 'Keep moving' beleid zonder zwervers en daklozen echt op te jagen.

Referenties

Afsluiting park

Afsluiting conform park in het Oude Westen in Rotterdam met speciaal ontworpen hek van Ove Arup & Partners.

In Utrecht zelf, de afsluiting van de kloostertuin aan de Mariaplaats zoals die vanaf 1999 is gerealiseerd.

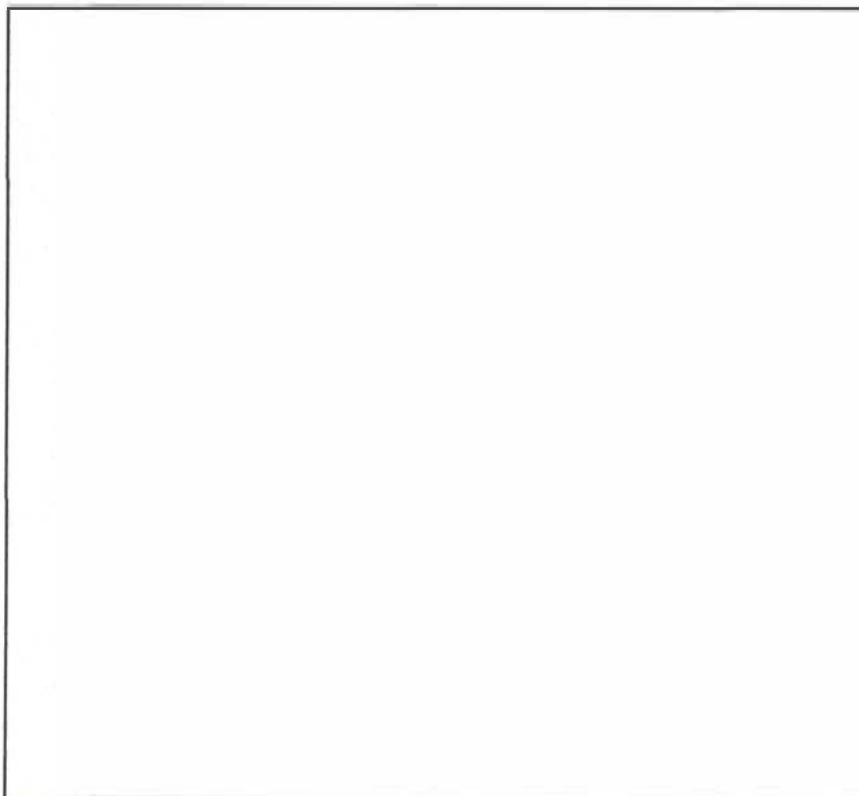
Fontein

Een goed voorbeeld van hoe op een kleine oppervlakte een fontein een nuttige functie kan hebben is de locatie Frederiksplein in Amsterdam. Een goed vergelijkbare situatie omdat ook hier de zelfde zware bomen staan (Vleugelnoot) en het verkeer er langs raast.

Een stedelijker fonteinvariant is het stadhuisplein in Tilburg, waar een reeks fonteinen geluidshinder van auto's én van de skaters en andere rondhangenden weghaalt.

.

Smakkelaarsveld (F)



Uitgangssituatie

Het Smakkelaarsveld is momenteel op te vatten als een opgewaardeerde singelpartij. De Leidsche Rijn is hierin opgenomen en er zijn kunstwerken geplaatst. Het gebied kenmerkt zich door openheid en overzicht daar er geen ondoorzichtige struikpartijen zijn opgenomen. Het Smakkelaarsveld is ingeklemd tussen belangrijke OV infrastructuur aan drie zijden en een bankgebouw aan de noordzijde. Een doorgaande belangrijke fietsroute loopt net buiten het plangebied.

Overdag wordt er gelopen langs de randen van de waterpartij en wordt er in de pauzes geluncht. Ook zwervers en daklozen maken van het park gebruik, temeer daar ze hier anderen niet tot overlast zijn. De negatieve uitstraling komt nu vooral door de aanwezigheid van zwervers en verslaafden in de nabijgelegen expeditiestraat van Hoog Catharijne.

Aandachtspunten ter verbetering zijn:

- maken goede langzaamverkeersverbinding tussen Kop van Lombok en het centrum;
- nA1 • goede zichtbaarheid;
- nA3 • duidelijke zonering;
- nA1 • handhaven overzichtelijkheid parkgebied;
- opnieuw bewerkstelligen van rustige plek op dynamische locatie.

DSO-aanpak

Door de toevoeging van woningbouw wordt het Smakkelaarsveld sterk verkleind. Daarnaast wordt de groene ruimte doorsneden doordat er een entree naar een grote parkeergarage komt en er een oprit van de HOV (op het niveau 5.00 +).

De woningen kijken uit op een doorgaande fiets-voetverbinding langs de Leidsche Rijn, die via de bestaande Sijpensteijn- tunnel met de Kop van Lombok in verbinding staat.

Een tweede fiets-voetverbinding loopt achter de nieuwe woningen, langs de plint van de bestaande 'Smakkelaarsburcht'.

Op het verkleinde Smakkelaarsveld wordt een groot deel van de bomen gespaard. Vooralsnog ziet het er naar uit dat er weinig ontwerpvoorstellen gedaan worden, die het zicht belemmeren.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

- nA1.1 Vanuit de optiek van veiligheid is het toevoegen van woningen, al gaat dit ten koste van het Smakkelaarsveld, positief. De doorgaande langzaamverkeersroute is hier uit oogpunt van sociale controle bij gebaat. De langzaamverkeersroute over het Smakkelaarsveld echter heeft geen kwaliteiten als veilige avondroute. Het moet ruim van te voren duidelijk zijn dat de fietser/voetganger 's avonds de route langs de Leidsche Rijn moet hebben.
- W.1. De woningen krijgen idealiter een erfscheidingsconstructie, die in de architectuur wordt meegenomen. Dat maakt de duidelijkheid van de privézone nog scherper.

Een belangrijke aanrijroute van de HOV snijdt het toch al aanzienlijk verkleinde parkgebied door midden. Daarmee ontstaan twee kleine plantsoenen. Van een park kan niet echt meer gesproken worden.

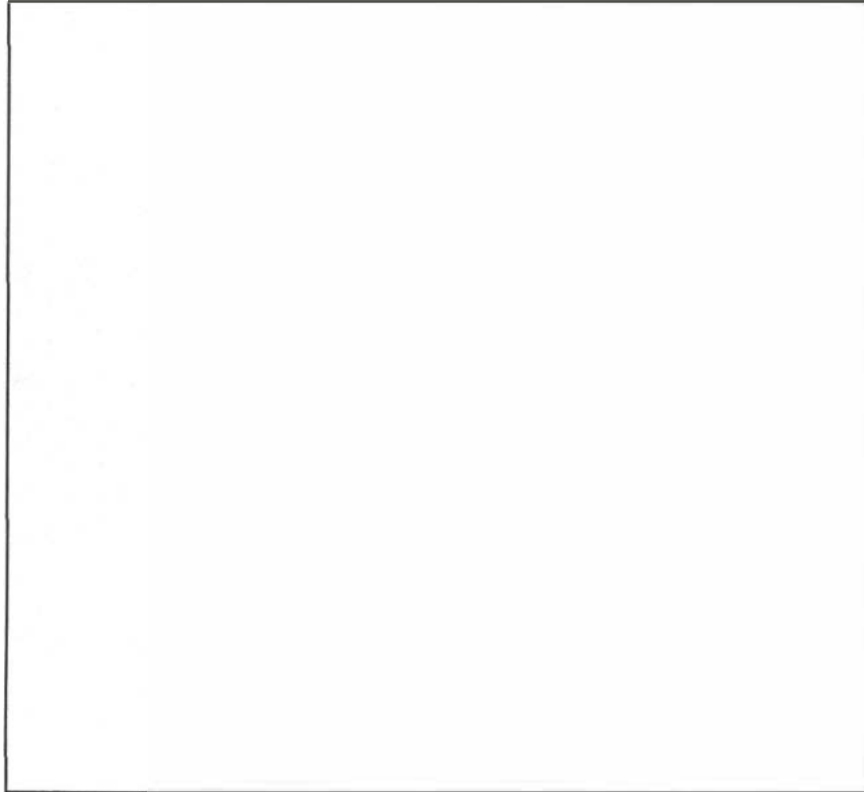
Het kleinste van de twee (het plantsoen tussen HOV en spoor) heeft geen waarde als openbaar groengebied. Het valt te overwegen deze strook uit te geven aan de woningen, dan wel deze ruimte alsnog te bestemmen tot bedrijfsbebouwing.

Referenties

Erfscheidingen

Een goed voorbeeld van erfscheidingen in een dergelijke achterkantsituatie valt te vinden bij onderdeel K1 en K5 van het Politiekeurmerk Veilig Wonen Nieuwbouw.

Mariaplaats (H)



Uitgangssituatie

De Mariaplaats is een belangrijke aanvoerroute van het station NS. Het huidige profiel is stenig en vrijwel geheel ingericht op autoverkeer en parkeren. Doordat een deel in haaksparkeren is uitgevoerd zijn de zichtlijnen naar het station ernstig gefrustreerd. Ook is het contact met de belendende historische semi-openbare oude kloostertuinen moeilijk.

DSO-aanpak

Het autoverkeer wordt gereduceerd tot een zone voor bestemmingsverkeer annex taxistroom van maximaal 7 meter. De voetganger krijgt alle ruimte (ongeveer 10 meter) en kan zich makkelijk oriënteren op de Dom enerzijds en Godebaldtoren en Plein Zuid anderzijds. Het inrichtingsniveau is hoogwaardig en vergelijkbaar met dat van de binnenstad.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

- | | |
|-----------|--|
| nA1 + nA4 | Er ontstaat een interessante route, met goede zichtlijnen en oriëntatie op elementen op weg naar het station. Tevens komen kwalitatief hoogwaardige pleinen aan deze belangrijke langzaamverkeersroute tussen station en binnenstad te liggen (tuinen Mariaplaats, Moreelse park). |
| nA4 | Het verlichtingsniveau en de toe te passen armaturen bepalen mede de hoogwaardigheid van de inrichting. |

- nA3 Om te voorkomen dat er ander verkeer dan bestemmingsverkeer en taxi's het plein op komt moet er een systeem met flexibele wegafsluitingen in overweging genomen worden.

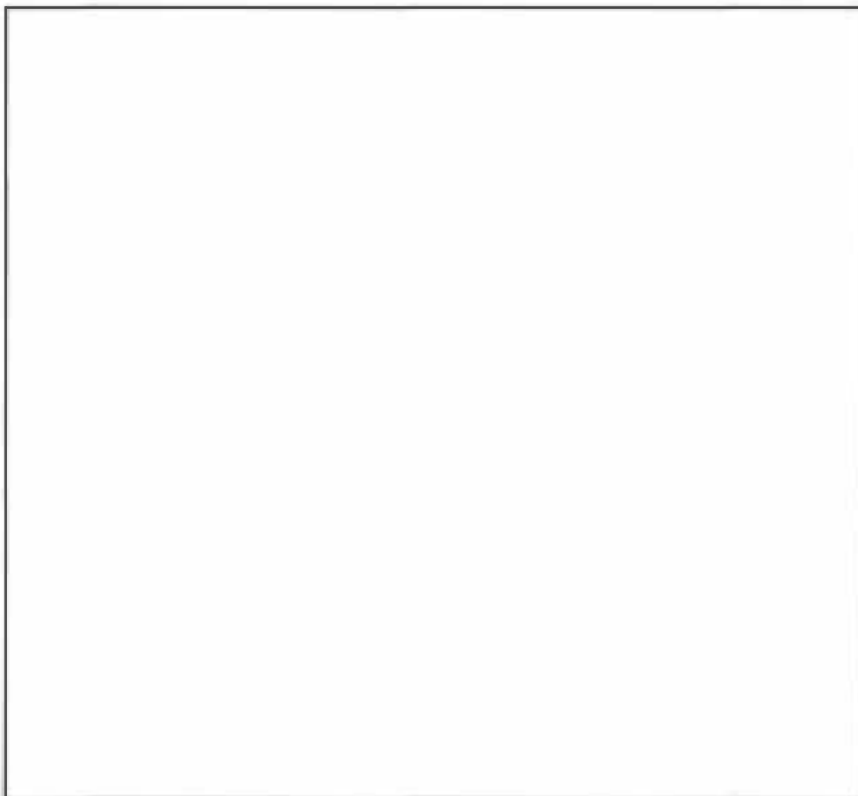
Referenties

Flexibele wegafsluiting

De masterplan De Kern Gezond in de Haagse binnenstad (1990-heden) is een positief voorbeeld voor flexibele wegafsluiting. Dit geschiedt met behulp van roestvrijstalen 'pollers' (palen die op elektronisch commando in de grond kunnen zakken).

Recent is de Heuvel in Tilburg van flexibele afsluiting voorzien. Dit is een pleingebed waar nu bussen en taxi's binnengelaten worden door een systeem met pollers. Ook in de binnenstad van Nijmegen is een dergelijk systeem in bedrijf.

Jaarbeursplein (J)



Uitgangssituatie

Het Jaarbeursplein is een cruciaal onderdeel van het UCP door zijn centrale ligging in het plangebied en zijn verbindende functie met belangrijke planonderdelen. Het Jaarbeursplein is tussen het station en de Jaarbeurs gesitueerd. Overdag is het doorgaans een druk bezocht plein. In de avonduren neemt het af, doordat de Jaarbeurs dan weinig activiteiten heeft. Momenteel wordt de Jaarbeurszijde als 'achterkant'situatie ervaren. Het Beatrixgebouw en de parkeergarage op de locatie, waar in de plannen het Corporate Plaza komt, takken erop aan.

Aandachtspunten voor veiligheid en leefbaarheid zijn:

- nA2 • toezicht in de avonduren;
- congestie in de spits;
- nA1.1 • zichtlijnen op de route;
- overbrugging hoogteverschillen.

DSO-aanpak

Het Jaarbeursplein is en blijft een belangrijk onderdeel van de oost-westas door het plangebied. Er valt een grote doorstroom van reizigers en bezoekers voor de Jaarbeurs en de daar toe te voegen functies te verwachten (toename van 3 miljoen naar 9 miljoen bezoekers per jaar). Het plan voorziet in het ruimtelijk doortrekken van de zichtlijn en looplijn vanuit de OV terminal naar de Jaarbeurs. Eerst lopen de reizigers op het niveau van de terminal, vervolgens wordt 6 meter naar beneden overbrugd en gaat de stroom naar

een geknikte brug (waarbij weer enkele meters omhoog moet) over de plaatselijk te verlagen Croeselaan. Er worden vier manieren aangeboden om het hoogte verschil te overbruggen: helling, trappen, roltrappen en lift.

Het plein kent verschillende *drop off en kiss & ride* voorzieningen: de eerste voor het Beatrixgebouw, het hotel en het casino. De Kiss and ride-plek wordt door middel van een hellingbaan op het niveau van het verhoogde bordes gebracht. Het plein kent een ruime breedte en is overzichtelijk vormgegeven. Er komt een paviljoen, centraal op het plein. Er wordt gelegenheid geboden voor terrassen aan de zonzijde.

De *verlichting* van het plein wordt met behulp van veelkleurige neonverlichting aan de gebouwen van de Jaarbeurs en het Corporate Plaza gerealiseerd.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

- Verblijffuncties op het plein verbeteren de sociale controle.
- nA3.1 Belangrijk is dat de terrasjes een begrenzing hebben en de route naar de Jaarbeurs niet belemmeren.
 - nA1.1 De sociale controle op deze route is met name na zonsondergang van cruciaal belang omdat dan een lagere frequentie gebruikers wordt verwacht dan overdag. De sociale controle vindt bij donker uitsluitend plaats door medegebruikers en door vertoevende mensen. De kans op semi-formele controle door (balie-)medewerkers van het casino en hotel is vergroot door het situeren van de balies met zichtlijnen op het Jaarbeursplein.
 - W1.1 Op het plein is gesloten blokbebouwing wenselijk om geen vooruitspringende gevels, nissen of gangen te creëren. De toegankelijkheid wordt verbeterd door het toevoegen van een helling. Het paviljoen wordt zodanig in het stijgpunt opgenomen dat de zichtbaarheid niet belemmerd wordt.
 - O1.1 Het omhoogbrengen van de taxi's en kiss and ride door het ontwerpen van een hellingbaan tot niveau 6.00+ is uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid ongunstig, omdat zowel het verblijfsklimaat als de verkeersveiligheid sterk beïnvloed wordt door deze keuze in de verkeersafwikkeling. Hier is nadere studie gewenst naar een minder complexe oplossing, waarbij de taxi's dicht bij het maaiveldniveau blijven en minder verstorend werken op de verblijfsruimte en de routes voor voetgangers.
 - nA3.1
 - nA1.1 Het is aan te bevelen te onderzoeken of de voetgangersstroom met een maat van 20 meter zoals die bij de brug over de Croeselaan naar het Jaarbeursterrein maatgevend is, doorgezet kan worden vanaf de mond van de OV terminal. Uitgevoerd in een luchtige uitvoering met de nodige stijpunten, verkrijgt men een autonome rechtdoorgaande traverse, die niet onnodig daalt om vervolgens weer te moeten stijgen.
Als de geschetste optie niet wordt overgenomen is het zaak de toegankelijkheid ter hoogte van de brug over de Croeselaan te verbeteren op zodanige wijze, dat bij grote aantallen passanten de knik en de versmalling geen congestie kunnen opleveren.
 - O1.1 Extra verlichting verhoogt in de regel de leefbaarheid en de veiligheid. Van belang is dat deze verlichting de kleurherkenning ten goede komt. De overgangen tussen de gedeeltes van het Jaarbeursplein die bijzonder verlicht zijn en de normaal verlichte gedeeltes is uitermate belangrijk. Om verblinding of onverwacht donkere gaten te voorkomen moeten de overgangen in lichtniveau geleidelijk zijn.
 - nA1 In een andere belangrijkste prestatie-eis te weten de oriëntatie op de stationstoegang is voorzien. Door de grote breedte van het langwerpige

- plein kan het publiek zich oriënteren op het - in het oostelijke gedeelte - oprijzende stijgpunt.
- nA1.1 Het personeel (van de informatiestand) van het paviljoen in het stijgpunt draagt door semi-formeel toezicht aan de sociale controle van de directe omgeving van het stijgpunt bij. Dit is vooral na zonsondergang van belang. Door dit toezicht is de sociale controle over de liften en de toegang tot de nieuwe parkeergarage gewaarborgd.
- Er zal over de nadere inrichting van het stijgpunt ook met de gehandicaptenorganisaties moeten worden overlegd. Daarmee wordt bereikt dat het ontwerp van deze belangrijke schakel in het UCP niet alleen uit oogpunt van veiligheid, maar ook vanuit toegankelijkheid wordt geoptimaliseerd.

Referenties

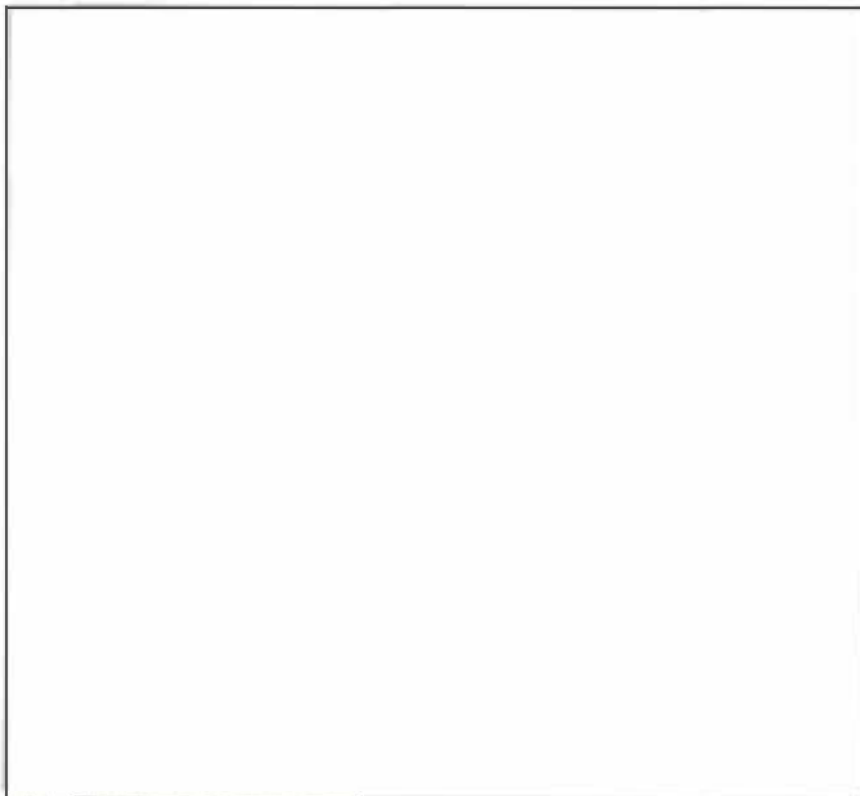
Traverse

Het doortrekken van een brede traverse kan op luchtige wijze geschieden. Voorbeelden hiervan zijn de bruggen van de Spaanse architect Calatrava voor o.a. Barcelona en Sevilla. Een tweede voorbeeld dicht bij huis is de slanke, elegante langzaamverkeersbrug die het Centraal station in Amsterdam verbindt met de pier van New Metropolis.

Plein

Het verfraaien van het grote plein (relatie omgeving Corporate Plaza) kan aangepast worden met ontwerpmiddelen, zoals die onlangs bij de Potsdamerplatz in Berlijn zijn gebruikt. Daar is het stijgpunt tussen verschillende niveaus zeer transparant en als 'lichtkunstwerk' uitgevoerd. Overdag valt daglicht naar binnen en 's avonds straalt het kunstlicht naar buiten, waardoor de zichtbaarheid in de openbare ruimte eromheen verbetert.

Rabobank-Plaza (L)



Uitgangssituatie

Het hoofdkantoor van de RABO-bank is een enorme bouwmassa, die nog extra indrukwekkend is door toepassing van spiegelende vliesgevel over het gehele geveloppervlak. Het gebouw vangt alle visuele aandacht, de openbare ruimte valt nauwelijks op en er is aan het ontwerp en de aankleding daarvan op dit moment niet uitvoerig aandacht besteed. De voetganger en fietser voelt zich daardoor op het terrein alsook op de Croeselaan ter plaatse van dit gebouw een nietig wezen. Dit gevoel klein en weerloos te zijn in een grote anonieme ruimte nabij een gebouw "waaruit geen antwoord komt" zet de leefbaarheid en veiligheid onder druk.

DSO-aanpak

De wigvormige openbare ruimte tussen de twee bouwmassa's van het RABO-kantoor aan weerszijden van de inrit vanuit de Croeselaan zal groen worden ingericht op zodanige wijze, dat aansluiting wordt gevonden op het eveneens sterk met groen te verbeteren profiel van de Croeselaan. Aan de ontsluitingsstructuur wordt niets veranderd: het blijft een in- en uitrit aansluitend op de Croeselaan, geheel gelijkvloers (dus zonder stijgen/dalen naar parkeervoorzieningen).

Evaluatie volgens DSP

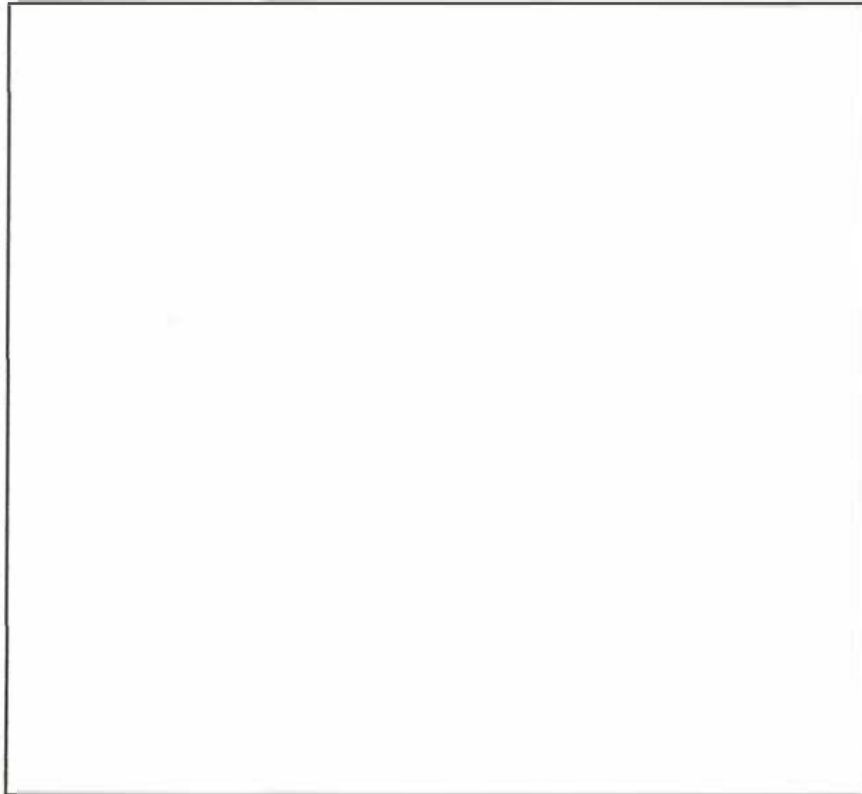
- nA4 De voorgestelde ingreep zal bijdragen aan de beleving en het veiligheidsgevoel van voetgangers en fietsers langs de Croeselaan. De gebouwen blijven weliswaar imposant en anoniem, maar de openbare ruimte krijgt maat, schaal en aankleding.
- Ook qua verkeersveiligheid valt de toets positief uit. Uitrijdende fietsers respectievelijk auto's krijgen gescheiden routes aangeboden. Fietsers die vanuit de uitrit de Croeselaan over (willen) steken ondervinden daardoor vrijwel geen hinder en gevaar van auto's die rechtsaf slaan de Croeselaan op.

Referenties

Bouwmassa

De ziekenhuisgebouwen AZU terrein en de Uithof te Utrecht zijn qua volume vergelijkbaar met de RABO-gebouwen, zij het dat de gevels van het AZU minder de anonimiteit benadrukken dan die van de RABO. De openbare ruimte is hier nadrukkelijk ingericht op verblijven tijdens lunchpauzes. Er is een verhoogd terras, een omzoomde tuin, zitbanken, grasvlakten en er zijn kunstwerken die de aandacht vangen. Het fietsverkeer heeft een eigen, veilige plaats in deze parkachtige ruimten.

Catharijnesingel/Catharijnebaan (M)



Uitgangssituatie

De Catharijnesingel/Catharijnebaan vormen momenteel een belangrijk onderdeel van de verkeersstructuur om het verkeer van en naar het centrum in goede banen te leiden. De verkeersafwikkeling geschiedt in twee lagen. De tunnel (Catharijnebaan) voorziet in het doorsluizen van het doorgaand verkeer; de Catharijnesingel verzorgt binnen het plangebied verbindingen met station en kantoorlocaties.

De verkeersstructuur is momenteel uiterst complex en onoverzichtelijk. Om de voorrijroute naar het station te vinden moet men tussen de gebouwen door sluipen. Bovendien kruisen twee belangrijke langzaam verkeersverbindingssassen met de binnenstad de Catharijnesingel. De traverse creëert een donkere zone op maaiveld, mede verhevigd door de zware kolommen.

Het gebied is dag en nacht onaantrekkelijk als doorgangsgebied en als verblijfsgebied. Vooral op momenten dat er zwervers en verslaafden rondhangen wordt dit als beangstigend ervaren. Dit geldt voor de route parallel aan de Catharijnesingel, de stijpunten naar het winkelniveau en de bushalte onder de traverse (achterzijde V&D).

Er worden momenteel geen woningen ontsloten vanaf belangrijke routes in de stedelijke hoofdstructuur, zoals de Catharijnesingel. Bewoners en bezoekers moeten langs onbetekenende en onbestemde plekken en routes een adres zien te vinden. Dit is erg ongunstig voor de oriëntatie en de veiligheidsbeleving.

- Aandachtspunten voor veiligheid en leefbaarheid zijn:
- nA1 • duidelijke routing vooral bij de voorrijroute naar het station en de langzaam verkeersverbindingssassen met de binnenstad;
 - nA4 • betere attractiviteit van het gebied vooral aan de route parallel aan de Catherijnesingel;
 - W1 • oriëntatie bij de woonbebouwing;
 - nA1 • voorkomen van zones zonder inzicht.

DSO-aanpak

Binnen het UCP wordt een aanzienlijke bebouwingsmassa toegevoegd. Het omvormen van de Catharijnebaan tot singel is één van de grotere projecten die in de openbare ruimte plaats zal plaatsvinden. Met deze rigoureuze ingreep wordt een aantal knelpunten aangepakt.

De Catharijnesingel ontsluit direct het Stationsplein Noord en in iets minder directe zin Stationsplein Zuid. Daardoor is de vindbaarheid van Stationsplein Noord verbeterd en zijn de genoemde kruip-door-sluip-door routes verdwenen. De singel is een overzichtelijke lineaire structuur geworden met hieraan verschillende pleinen en andere openbare ruimten met een in potentie sterke identiteit; Vredenburg(plein), Stationsplein, Stationsplein Zuid, Moreelse Park. Vooral het direct aan de singel situeren van het Stationsplein en de entrees van meerdere parkeergarages kunnen hiertoe bijdragen.

De Catharijnesingel krijgt een aantal entrees van woningen, waarmee een bijdrage aan de identiteit verleend zou kunnen worden.

Deze entrees liggen verspreid langs de singel. Een deel van de woningen wordt ontsloten vanaf een andere openbare ruimte.

Er is in de doorsneden ruimte geschapen om het groene profiel in de vorm van taluds door te zetten tot in het water, zoals dat bij de zuidelijke Catharijnesingel het geval is.

Door afwikkelen van het verkeer op maaiveld levert dit een bijdrage aan het verbeteren van het tegengaan van de anonimiteit.

De aan weerszijden van het water lopende vier meter brede fietspaden worden dé belangrijkste verbinding tussen zuid en noord en krijgen in het plan alle ruimte.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

- W1 De Catharijnesingel krijgt een allure, die evenwel nog veel meer als woonsingel gestalte zou kunnen krijgen. Door de adressen, zowel individuele als collectieve, in het UCP-gebied zoveel mogelijk op de singel te oriënteren wordt het veel duidelijker waar het wonen zich concentreert. Hoewel er in de UCP-voorstellen woningen toegevoegd worden wordt de kritische massa niet gehaald. Kritische massa betekent hier dat er genoeg mensen wonen om een buurtje te vormen. In die zin is verspreiding van entrees ongunstig. Het zou de oriëntatie sterk ten goede komen als alle woonadressen aan de Catharijnesingel komen te liggen: zoveel mogelijk individuele entrees en in het geval van gestapeld wonen, ruime gemeenschappelijke portalen met brievenbussen, een heldere architectuur, een duidelijke opzet van lift en trappenhuis. Levendigheid en heldere definiëring van de hoofdfunctie is daardoor gewaarborgd; dit draagt ertoe

bij, dat het langs de Catharijnesingel straks prettig en veilig wandelen is. Spelbreker in de opwaardering van de Catharijnesingel is de Radboudttraverse, die drie keer zo breed wordt als in de huidige situatie. De maat en massa van deze overkluizing kan teruggebracht worden door:

- verjongen kolommen;
- toevoegen lichtschachten in traverse;
- toevoegen functies in de onderbouw, waardoor de ruimte aan de straatzijde meer wordt dan een achterkant;
- stijgpunten tussen winkels en parkeergarage opnemen, die een uitstraling hebben naar de openbare ruimte.

Daarnaast kan het opnemen van een verlichtingskunstwerk (zie ook bij 'referenties') de ruimte onder de overkluizing prettiger en veiliger kunnen maken.

- nA4.1 De singel krijgt een krachtig profiel. De royale aanwezigheid van bomen en groen draagt bij aan de attractiviteit van de route. Aandachtspunt is de soortkeuze van de bomen. Kastanjes zijn fraaie bomen, maar het is de vraag of je in een situatie waar doorzicht gewenst is, de donkerst denkbare bomen moet plaatsen. Daarnaast vormen de bladeren van kastanjes een bron van gladheid in de herfst. Dit nadeel weegt extra zwaar omdat de Catharijnesingel zo'n belangrijke fietsroute zal worden. Suggestie: zoek naar bomen van de eerste grootte, die een minder sterke schaduwwerking hebben, waarvan bladeren minder blijven liggen (zelfreinigend vermogen, dus juist *niet* al te fors blad) en die goed bij de singelstructuur aansluiten (essen, wilgen).
- O1.1 Van de twee fietsverbindingen zal er in ieder geval één ook 's avonds een veilige moeten zijn. De route aan de stadszijde leent zich vooralsnog als meest veilige route. Deze route voert dicht langs woonbebouwing in de gebieden die aan het UCP grenzen. In het UCP-gebied zelf voeren geen van beide routes langs woonbebouwing en maakt de ligging dus niets uit. Zodra men het UCP-gebied uit is (zowel aan de noordkant als aan de zuidkant) is er dus wél verschil en is de route aan de stadszijde duidelijk veiliger.

Referenties

Catharijnesingel

Voor het profiel van de Catharijnesingel dient allereerst het gedeelte van de Catharijnesingel als referentie, dat in oorspronkelijke toestand bewaard is gebleven (het gedeelte tussen Moreelse Park en Ledig Erf); kanttekening: de gevelwanden zullen ter hoogte van het UCP hoger en massiever zijn.

Maliebaan, Utrecht

Een zeer voorname allee waar het prettig lopen en fietsen is. Kanttekening: de kantoorfunctie is de woonfunctie hier sterk gaan domineren waardoor de sociale veiligheid 's avonds aanmerkelijk heeft ingeboet.

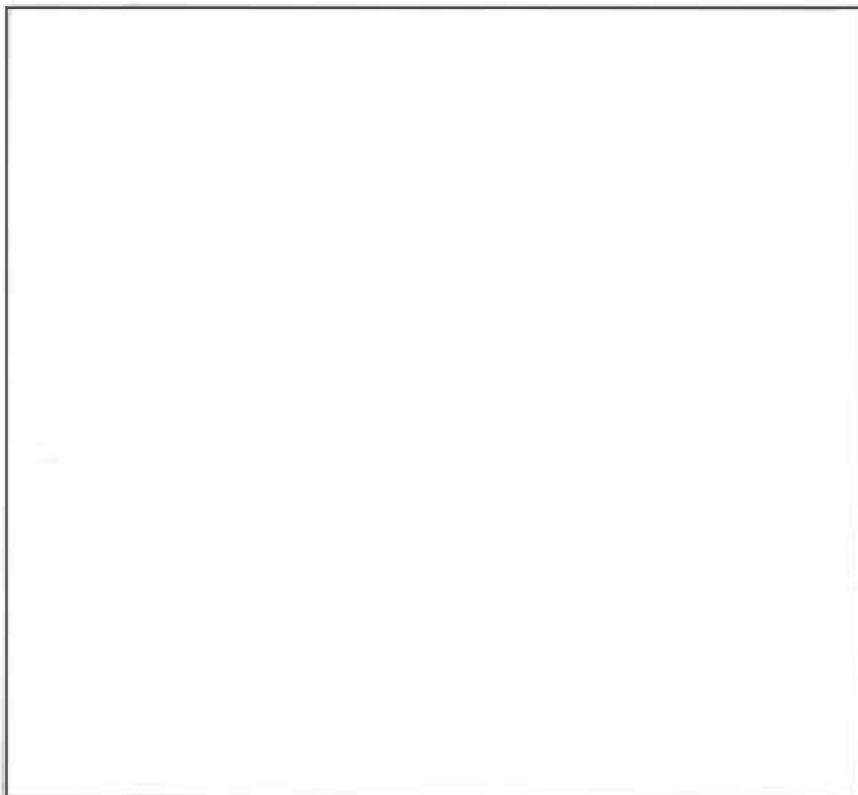
Nederlands Architectuur Instituut, Rotterdam

Kantoorgebouw KPN, Den Haag

Deze gebouwen dienen als referentie voor het toepassen van verlichting als kunstwerk, waarmee de attractiviteit van het gebied bij duisternis gebaat is.

Aan toepassing van dit type 'lichtkunstwerken' valt te denken aan de Catharijnesingel ter plaatse van de Radboudtraverse.

Croeselaan (N)



Uitgangssituatie

De Croeselaan is een over het hele plangebied lopende moeilijk oversteekbare verkeersmachinerie, waar fiets en voetganger ondergeschikt zijn.

De overzichtelijkheid van de infrastructuur is goed, maar de immense schaal en anonimiteit leveren geen prettige langzaamverkeersverbinding op tussen zuidelijke en noordelijke wijken.

DSO-aanpak

Aan het punt oversteekbaarheid van de Croeselaan wordt ruim aandacht besteed. Door de weg plaatselijk te verdiepen is het mogelijk de traverse in een licht hellende uitvoering over de weg te laten lopen. Niet alleen de autoweg wordt plaatselijk verdiept, ook de beide fietsroutes zakken onder maaiveld. De HOV busbaan is ter hoogte van het Jaarbeursplein al verdiept en overkluisd.

Het terugdringen van de anonimiteit en de schaalvergroting wordt op volgende aspecten aangepakt.

- Het brede profiel wordt zo groen mogelijk uitgevoerd; er is in ieder geval ruimte voor drie rijen bomen.
- Het meubilair en verharding worden conform de inrichting van de binnenstad gemaakt.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

- nA1 Het is voor fietsers ongunstig wanneer ze in een verdiepte gleuf komen te rijden. Dat worden snel onprettige ondergrondse ruimten. Dat heeft ook te maken met het gegeven dat er nergens zicht is op de fietsers (en wandelaars) in de tunnel. Een afwikkeling op maaiveld heeft veruit de voorkeur. Bij het onderdeel Jaarbeursplein (G en 8) worden voorstellen gedaan, die uitgaan van een maaiveldsituatie en een vloeiendere afwikkeling van de voetgangersstromen naar en van de Jaarbeurs.
- nA2.1 Indien het langzaamverkeer uiteindelijk toch verdiept moet dan gaan snelverkeer en langzaam verkeer idealiter door een zelfde tunnel, fysiek gescheiden door een borstwering, maar met behoud van zichtcontact.
- nA1.1 + O1.1 De verlichting luistert nauw. Van de kant van de Rabobank valt weinig te verwachten qua autonome lichtuitstraling. Vandaar dat de onderbouw van de Jaarbeurs, die de langzaamverkeersroute over enige honderden meters begeleidt, een belangrijke bijdrage zou moeten leveren aan het aanlichten van de langzaamverkeersroute. Het is uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid wenselijk dat in de onderbouw entrees naar het entertainmentcentrum opgenomen worden.
- nA1.1 In het Kwaliteitsboek Kiezen en Keuren 1 (Stedenbouw) wordt gesproken van een zo groen mogelijke inrichting; dat kan verwarring opleveren bij nadere uitwerking. Een middenberm met hoge struiken moet het niet worden. 'Zo groen mogelijk' wordt bij leefbaarheid en veiligheid vertaald naar transparant en ruimtelijk. Een inrichting met gras en bomen verdient daartoe de voorkeur.
- nA4.1 Door de verharding en de keuze van het straatmeubilair aan te laten sluiten op de materialisering van de binnenstad wordt bereikt dat er een mate van eenheid optreedt tussen de beide zijden van het spoor en wordt getoond dat er aandacht is voor een hoog ambitieniveau voor de uitstraling van de openbare ruimte.

Referenties

Profiel

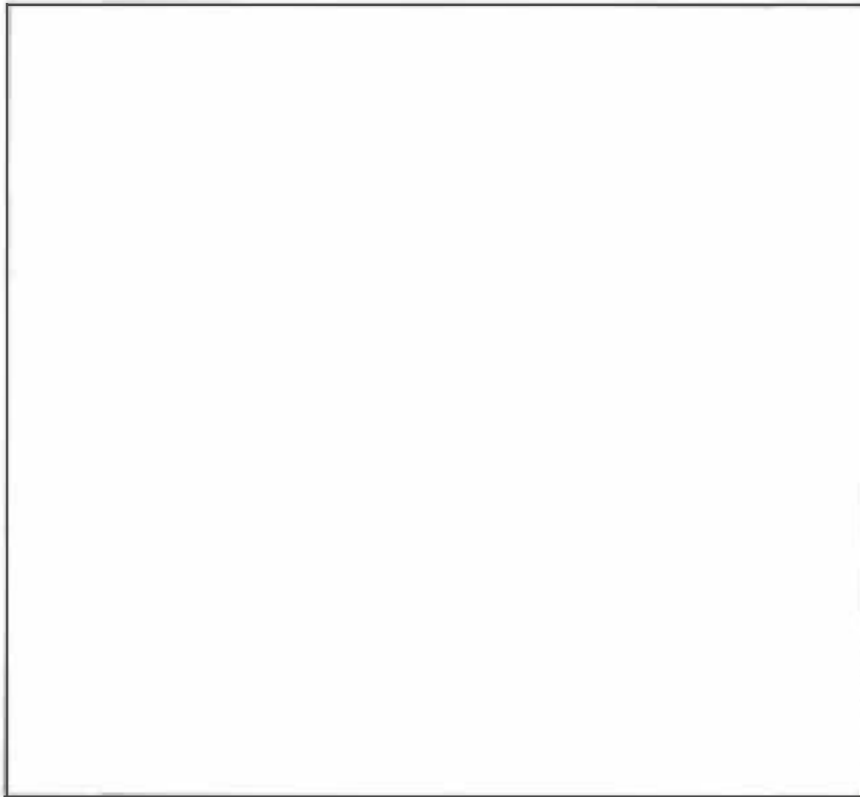
Traject Rubenslaan-Venuslaan, Utrecht.

Traject 't Goylaan - Kanaleneiland, Utrecht.

Tunnel/overkluizing

Aan de overzijde van het Merwedekanaal is een loopbrug gemaakt vanuit de aldaar gelegen parkeergarage naar de nevenentree van de Jaarbeurs. Deze loopbrug overkluist ook de fietsroute die langs het kanaal loopt. Deze overkluizing vormt uit oogpunt van veiligheidsbeleving geen wezenlijk probleem: de fietsroute blijft overzichtelijk en breed en de overkluizing is niet lang (ca 20 meter), zodat de fietser niet het gevoel heeft een tunnel in te gaan. Wanneer de situatie aan de Croeselaan daarmee vergelijkbaar zou worden, dan ontstaat, mits voorzien wordt in een goede wandafwerking, verlichting en lichtkoepels, een uit oogpunt van sociale veiligheid acceptabele oplossing.

Westplein (O)



Uitgangssituatie

Net als de aansluitende ontwerponderdelen kenmerkt het Westplein - overigens een straatvormige ruimte- zich door de overdaad aan op auto's ingerichte infrastructuur waardoor het langzaamverkeer een ondergeschikte rol krijgt toebedeeld.

De schaal van de openbare ruimte is groot, waardoor de menselijke maat naar de achtergrond is gedrongen. Dit heeft ook te maken met de losse ensembles bebouwing die langs het traject zijn verschenen (er is geen duidelijke rooilijn in de straat te herkennen).

DSO-aanpak

Ook hier wordt, net als bij de verkeersafwikkeling van de Croeselaan en de Leidse Kade, ruim baan gemaakt voor fietser en voetganger. Er is sprake van het ontwikkelen van een 'fietsboulevard' aan weerszijden van het Westplein. Net als dat bij de Croeselaan het geval is wordt ook hier een zo groen mogelijke inrichting beoogd, hetgeen een bijdrage kan leveren aan schaal en leefbaarheid van de straat.

Inrichting en materiaalgebruik zijn conform de normen voor de binnenstad.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

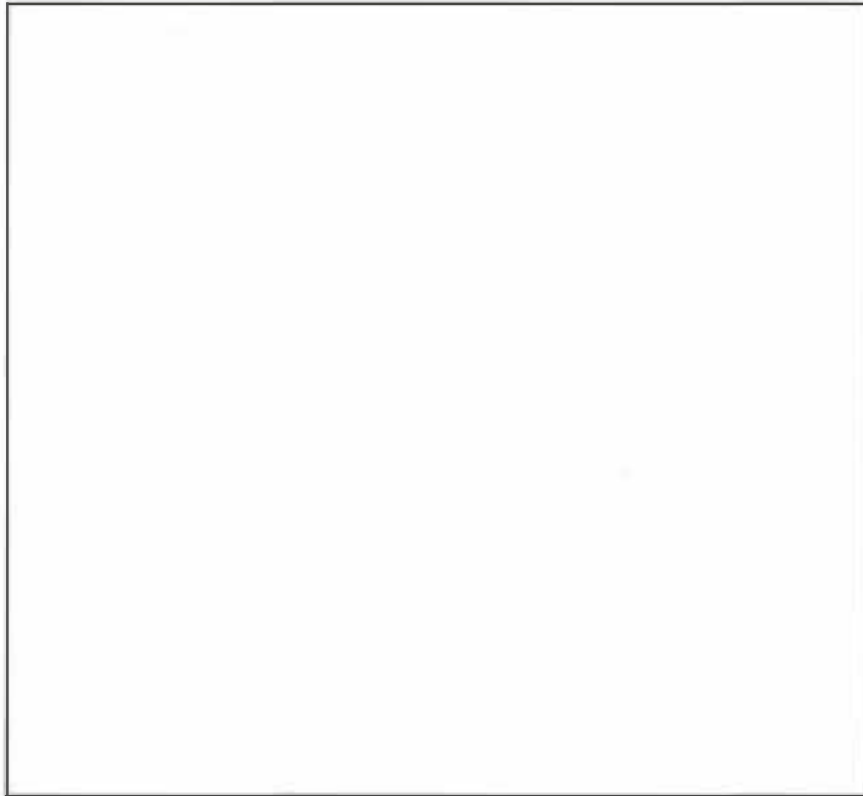
- nA3 Ondanks het terugdringen van de infrastructuur blijft het Westplein een grootschalige ruimte. Gesuggereerd wordt de grote ruimte verder onder te verdelen, waarbij als afscheiding tussen rijweg en langzaamverkeerroute aan de westzijde (Lombokzijde) hagen ingezet kunnen worden. Hierdoor krijgt deze zijde meer een menselijke maat. Een verdergaande suggestie is het kruispunt met de Vleutenseweg en de Daalsetunnel uit te voeren als rotonde, met in het midden een fontein.
- nA4 Bij het ambitieniveau van materialisering van straatmeubilair en verharding is het wenselijk het ambitieniveau van het beheer hieraan gelijk te stellen.

Referenties

Hofplein, Rotterdam

Hier is een drukke verkeerssituatie gecombineerd met stedelijk wonen. De fontein neutraliseert voor een deel het verkeerslawaaï en maakt de plek aantrekkelijk en herkenbaar.

Catharijnesingel t.h.v. Daalse tunnel (P)



Uitgangssituatie

De Daalse tunnel is momenteel een racebaan, die de binnenstad van de noordelijke wijken afsnijdt. Voor langzaam verkeer is dit een ongunstige situatie, temeer daar fietsers komend vanaf de Weerdsingel geneigd zijn de 'verkeerde' kant van de straat te nemen om over te steken (hetgeen bij congestie irritaties en in het ernstigste geval ongelukken veroorzaakt).

DSO-aanpak

De Daalse tunnel vormt de belangrijkste tunnel voor autoverkeer in de reeks tunnels in het plangebied. Het traject maakt onderdeel uit van de Stadsboulevard en tevens van de singelstructuur. Net als aan de zuidzijde van het UCP gebied wordt voorzien in een profiel met drie rijen bomen (kastanjelaan).

In het singelprofiel van de Catharijnesingel worden brede voetpaden opgenomen en er komt een fietspad met tweerichtingsverkeer aan de westzijde van de rijbanen.

Het traject Daalsetunnel voorziet in een asymmetrische rijweg (2 om 1) en fiets en wandelroutes aan beide zijden met een brede boomrijke middenberm.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

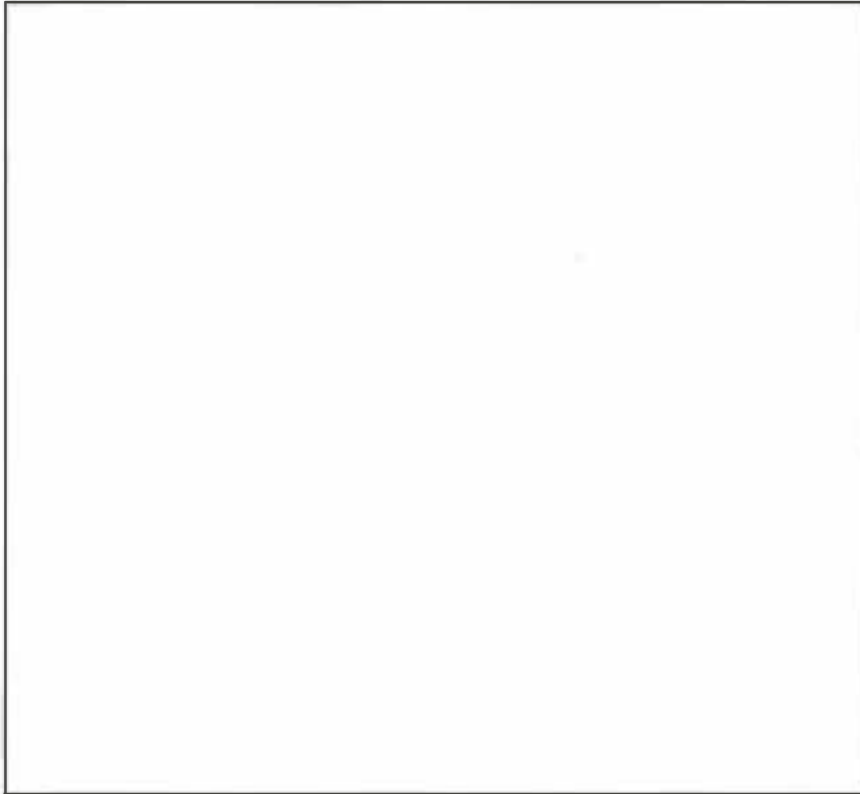
- nA1 Door het doorzetten van het profiel van de Catharijnesingel wordt de immense verkeersruimte teruggedrongen en een uniform profiel voor zowel de watergang als de Daalse tunnel aangeboden. De continuïteit en de oriëntatie zijn daarbij gebaat.
- nA1 + nA4 Langzaamverkeerverbindingen zijn nu voor het overgrote deel overzichtelijker en prettiger qua maat. Aandachtspunt vormt het traject langs de Catharijnesingel tussen Leidsche kade en Daalsetunnel. Op dat traject worden de fietsers op een tweezijdig fietspad aan de minst aantrekkelijke gevelzijde geleid. Aan de oostzijde van de Singel is niet voorzien in een fietspad. Het verdient aanbeveling het fietspad aan de oostzijde door te laten lopen over het gehele traject, tot de afslag naar de Daalse tunnel.

Referentie

Fietspad Catharijnsingel

Beeld van het laatst voorgestelde profiel, ook qua beplanting, is de Marnixkade in Amsterdam ter hoogte van Europarking.

Zuidertunnel (R)



Uitgangssituatie en DSO-aanpak

Het spoortracé vormt in Utrecht een grote barrière. Het routenetwerk is verre van ideaal. Er is grote behoefte aan het vergroten van het aantal dwarsverbindingen. De Zuidertunnel is één van die extra verbindingen. Het gaat daarbij om een route die bestemd is voor autoverkeer en eventueel stadsbussen. Gezien de verwachte veiligheidsproblemen wordt niet aan medegebruik door langzaam verkeer gedacht. Voor langzaam verkeer komt een nieuwe dwarsverbinding 200 meter noordelijker (de Zuidtraverse). Er zijn verschillende tracévarianten bestudeerd. De aansluiting aan de westzijde ligt inmiddels vast: aansluitend op de Van Zijstweg.

Aan de oostzijde zijn op dit moment twee varianten in studie: door het Moreelsepark en langs Sterrenburg/Puntenburg. Keuzecriteria zijn: stedenbouwkundige inpassing, financiën en inspraakprocedures. Veiligheid speelt in de afweging geen rol. Aan aspecten van fysieke veiligheid (brand- en rampenbestrijding) zal hoe dan ook voldaan worden; de tracékeuze zal op de daarvoor benodigde maatregelen en investering nauwelijks invloed hebben. Sociale aspecten van veiligheid spelen in de tunnel zelf geen rol, aangezien deze alleen voor autoverkeer bestemd is. Bij de tunnelmonden is dit anders: daar ontstaan verkeerskundige constructies en kruisingssituaties waar de zichtbaarheid, de toegankelijkheid en de attractiviteit in het geding kunnen zijn.

Bij de westelijke tunnelmond levert dit geen specifiek aandachtspunt op, daar deze in een gebied ligt, waar fietsers en voetgangers niets te zoeken hebben.

nA1, nA2, nA3, nA4

Bij de oostelijke tunnelmond echter kan de veiligheid en leefbaarheid onder druk komen te staan, als daar in de verdere planuitwerking geen aandacht aan zou worden besteed. Dat geldt voor beide varianten die nog in studie zijn. Komt de tunnelmond in het Moreelsepark dan heeft dit negatieve invloed op het verblijfsklimaat van dit groengebied. Komt de tunnelmond in de smalle straat voor Puntenburg/Sterrenburg uit dan zal de loop- en fietsruimte voor de woningen smal worden, zullen bewoners zich afkeren van de straat (meer op de achterzijde gaan richten) en zal het verblijfsklimaat lijden onder de uitlaatgassen van de wachtende auto's voor de aansluiting met de Catharijnesingel.

Leefbaarheid en veiligheid in de verdere planuitwerking

Het programma levert geen structurele belemmeringen op voor het behalen van het gewenste niveau van (sociale) veiligheid en leefbaarheid. Wel dient aan deze aspecten bij de verdere planuitwerking aandacht te worden geschonken. Vooral de oostelijke tunnelmond (waar die ook komt) verdient extra aandacht en begeleiding op genoemde aspecten.

Referenties

Tunnel

Koningstunnel Den Haag (bij Koekamp en Centraal Station).

4 Aanpak overlast zwervers en verslaafden

4.1 Ambities en doelstellingen

In het UCP-gebied, hoofdzakelijk aan de stadskant, zijn zwervers en verslaafden op vele tijdstippen van de dag en de nacht opvallend aanwezig. In voorgaande hoofdstukken van dit kwaliteitsboek is dit probleem al op verschillende plaatsen aangeroerd. Vanwege de grote invloed van de aanwezigheid van deze bijzondere doelgroepen op de leefbaarheid en veiligheid is het gewenst in een apart hoofdstuk dieper in te gaan op het probleem en aan te geven wat de UCP-partners aan de oplossing ervan kunnen bijdragen.

Het probleem zit allereerst in de omvang van de bijzondere doelgroepen. Het aantal personen, dat regelmatig bivakkeert in het gebied, wordt geschat op 800-1000.

Een deel daarvan is dakloos, en kiest noodgedwongen een plek in het gebied als slaapplek, omdat er op dit moment nog niet voldoende nachtopvangplaatsen zijn in de gemeente.

's Avonds, wanneer de winkels in Hoog Catharijne dicht gaan, en het stiller wordt in het gebied, wordt de aanwezigheid van zwervers en verslaafden het sterkst voelbaar en is de invloed op de overlastbeleving het sterkst. De zwervers en verslaafden bepalen de sfeer, komen verloederd en bedreigend over, zijn in de weer met drugs en andere naar men als bezoeker vermoedt duistere activiteiten. Dit veroorzaakt bij die bezoeker angstgevoelens en overlast.

Overdag, bij drukte, is de overlast en angstbeleving minder een probleem. Het gebied neemt deze bijzondere doelgroepen op, ze verdwijnen in de massa. De overlast en angstbeleving is dan vooral merkbaar op bepaalde plekken, waar zich op dat moment groepen verslaafden concentreren. Ook stoort het publiek zich zo nu en dan aan psychiatrisch gestoorden, die met hun gedrag en hun verloederde aanzien de aandacht op zich vestigen op een drukke plaats in het gebied.

Al deze problemen hebben op dit moment nog een negatief effect op het imago van het gebied.

De UCP partners hebben echter voor de nieuwe situatie een hoog ambitieniveau. De ambities zijn, vertaald in doelstellingen:

- sterker beheersbaar maken van de problematiek;
- terugdringen van overlast en onveiligheidsgevoelens;
- vergroting van de acceptatie bij het publiek;
- bijdragen aan de kwaliteit van de opvang.

Voor het realiseren van de eerste twee doelstellingen zijn de UCP-partners afhankelijk van het stedelijk kader. De stad koestert in grote lijnen hetzelfde hoge ambitieniveau als de UCP-partners.

Eerste pijler in dit stedelijk kader is een aanmerkelijke vermindering van de nu bij tientallen, soms bij honderdtallen in het gebied verblijvende zwervers en verslaafden.

Daarvoor zijn voorzieningen voorzieningen nodig: dagopvang, nachtopvang en 24-uurs opvang.

Het regelen van deze voorzieningen is een stedelijke taak, die ligt bij de gemeente Utrecht en andere stedelijk werkende partijen.

De bijdrage van de UCP-partners aan de aanpak van de overlast zal binnen dit stedelijke kader passen. De volgende paragraaf geeft een beknopte schets van dit stedelijke kader.

4.2 Stedelijk kader

De gemeente heeft een overkoepelend plan voor de opvang en reïntegratie van daklozen; in alle wijken behalve het centrum zullen er in de komende jaren voorzieningen bijkomen, vooral nachtopvang en 24-uurs opvang voor verslaafden in zogenaamde 'hostels'.

De private UCP partners (WBN, Jaarbeurs, NS Vastgoed) hebben geen directe invloed op het totaalplan voor deze voorzieningen. Wel hebben zij een aandeel in het realiseren van voorzieningen voor dagopvang, die in het UCP-gebied zelf gewenst zijn; dit wordt in de volgende paragraaf verder uitgewerkt.

Een deel van de zwervers en verslaafden die zich thans in het UCP gebied ophouden zal van de voorzieningen die in het stedelijke kader geboden worden, gebruik gaan maken.

Deze voorzieningen zijn bestemd voor structurele opvang. Dat betekent: mensen krijgen daar voor langere tijd plaats aangeboden waar zij regelmatig kunnen verblijven, en waar een hulpverleningsaanbod wordt gedaan, dat niet alleen de nood lenigt, maar ook de terugkeer naar een normale woon- en leefsituatie bevordert. Het doel van het overkoepelende gemeentelijke plan is niet alleen opvang bieden, maar ook hulp, teneinde uitstroom uit de bijzondere doelgroepen te bevorderen. Het uiteindelijke doel is zoveel mogelijk mensen te reïntegreren in de samenleving.

De voorzieningen zullen echter alleen al gezien de omvang van de doelgroep slechts een verhoudingsgewijs gering deel van de doelgroep 'van de straat houden'. Er zal echter altijd een deel zal overblijven, dat niet van de voorzieningen gebruik maakt, en dat zich in de openbare ruimten in het UCP gebied zal blijven ophouden.

Dit gegeven leidt ertoe dat de UCP-partners uitspreken om, binnen het kader dat daarvoor op stedelijk niveau ingericht wordt, een bijdrage te leveren aan de aanpak van de overlast.

De ambitie van de UCP-partners is om, ook overdag, de thans nog prominente aanwezigheid van overlast veroorzakende doelgroepen beheersbaar te kunnen maken en het beeld van hun aanwezigheid minder storend voor het publiek te laten zijn. Om die ambitie te bereiken, zijn naast de voorzieningen in de wijken ook in het UCP-gebied voorzieningen nodig. Deze zijn dan bestemd voor eerste opvang, dus niet voor structurele opvang, zoals de voorzieningen in de wijken.

Voorbeelden daarvan in de huidige situatie zijn het inloopcentrum en de tussenbus.

Met deze voorzieningen wordt in elk geval bereikt, dat de druk op doelgroep verlicht wordt. Dat resulteert in een merkbaar positiever gedrag van de doelgroep: minder opgejaagd, minder verloederd; en daardoor: minder overlastgevend. Een tweede gunstig effect is de toegenomen armslag van beheerders en toezichthouders om in te grijpen bij excessen van overlastgevend gedrag. Een ruime aanwezigheid van opvangvoorzieningen betekent voor toezichthouders, dat men overlast veroorzakers met recht kan verwijzen naar speciaal voor hen ingerichte voorzieningen.

De verwachting is, dat dit in een groot aantal gevallen de effectiviteit van het optreden van toezichthouders zal vergroten.

4.3 Uitwerking kader voor UCP-gebied

De doelgroepen onderscheiden

Zwervers en verslaafden vormen beslist geen homogene groep. Er zijn grote verschillen tussen deelgroepen. De mate van overlast die zij veroorzaken verschilt, en ook de behoefte aan opvangvoorzieningen. Onderstaand worden de drie onderscheiden groepen kort beschreven en wordt per groep aangegeven wat de ambities van de UCP-partners zijn om zelf maatregelen te nemen, dan wel bij te dragen aan maatregelen die in het stedelijk kader worden genomen.

Groep 1: dolers.

Dit zijn zwervers en daklozen die weinig overlast veroorzaken. Zij zijn er wel, maar vertonen geen hinderlijk of crimineel gedrag, en zien er niet verloederd uit; integendeel, als straatnieuwsverkoper of straatmuzikant dragen zij zelfs bij aan de veelkleurige cultuur die bij de grote stad hoort. Wanneer straks de nachtopvang uitgebreid is, zullen zij de eersten zijn om zich daarvoor te melden, en zullen zij zich minder vaak in het UCP gebied ophouden. De positieve aspecten van de aanwezigheid van bijzondere doelgroepen zullen dan de overhand kunnen krijgen. Daar wordt door het optuigen van *projecten* meer mee gedaan. Voorbeelden van dergelijke projecten (verder uitgewerkt in paragraaf 4.5) zijn de verkoop van Straatnieuws en een klussenproject, waarbij zwervers zich inzetten voor het beheer van het gebied. Het imago van de totale doelgroep kan daarmee op een hoger plan worden gebracht. Dit zal bijdragen aan de acceptatie van het publiek van het onvermijdelijke gegeven dat een gebied zoals het UCP dit type bijzondere doelgroepen aantrekt.

Buiten dit type projecten zijn voor deze groep geen voorzieningen nodig in het UCP gebied. De projecten worden ondergebracht in het stedelijk kader, waarna de UCP-partners in overleg met de betrokken stedelijke partners overeenkomen wat de concrete bijdrage van de UCP-partners aan de projecten zal zijn.

Groep 2: psychisch gestoorden.

Vertonen hinderlijk of angstaanjagend gedrag, zijn slecht of raar gekleed; vestigen daardoor in negatieve zin de aandacht op zich. Willen eigenlijk niets liever dan rust, maar kunnen anderzijds die rust ook niet aan, dus zoeken drukke plaatsen waar zij zich in de anonimiteit kunnen begeven. Zijn veelal dakloos, na ontslag uit psychiatrische inrichting. Zijn nauwelijks aanspreekbaar voor hulpverleners. Zijn moeilijk te bewegen om van nachtopvang gebruik te maken, ook al zal deze straks uitgebreid zijn. Voor deze groep is er in UCP gebied thans reeds een voorziening: de '*tussenbus*'. Deze staat in de vroege ochtenduren en in de avonduren ter beschikking voor hen die de nacht buiten hebben doorgebracht, zich willen warmen, iets willen drinken en nog wat verder willen slapen. De ambitie van de UCP partners ten aanzien van overlastreductie en voorkoming imagoschade indiceert *handhaving* van deze voorziening in het nieuwe UCP en het toegroeien naar een *vaste vorm* voor deze voorziening (geen bus, maar een ruimte in een gebouw) alsmede *verruiming van de openingstijden* tot delen van de dag. Daardoor worden op regelmatige tijdstippen verspreid over het etmaal rustpunten aangeboden voor deze groep, die daar sterk behoefte aan heeft. Verruiming van de openingstijden vergroot tevens de toegankelijkheid van deze groep voor hulpverleners. Ook dat draagt bij aan de overlastreductie. Hulpverleners zorgen ervoor dat deze mensen ergens een plaats krijgen, zich beter verzorgen, en zich minder vaak in het UCP gebied ophouden. Voorzieningen voor deze doelgroep is des te meer urgent, aangezien verwacht wordt dat de omvang van de doelgroep gezien het structurele ontslagbeleid van psychiatrische inrichtingen landelijk gezien zal toenemen. De inrichtingen gaan ervan uit, dat mensen na behandeling thuis beter af zijn dan in een inrichting. Voor een deel van de patiënten blijkt dit waar te zijn, maar een ander deel redt het niet en gaat zwerven. In

hoeverre dit merkbaar zal worden in het UCP-gebied valt niet te voorspellen, maar een toenemende druk vanuit deze doelgroep mag niet worden uitgesloten.

Groep 3: drugsverslaafden.

Grootste en meest opvallende groep. Deze mensen vertonen hinderlijk, angstaanjagend en crimineel gedrag, bijvoorbeeld drugs dealen en gebruiken, handel in gestolen waar, plantenbakken overhoop halen en stoeptegels oplichten op zoek naar drugs. Zien er veelal zeer verloederd, jachtig en opgejaagd uit; het aanzien alleen al roept een aanmerkelijk schrik-effect op bij een passant. Zijn onder meer aan het UCP-gebied gebonden omdat ze daar hun dealers treffen. Deel van de groep heeft een thuis, ander deel is dakloos. Thans aanwezige voorziening: inloopcentrum. Dit biedt eerste opvang voor dag en avond, echter niet 's nachts. Het inloopcentrum zit aan de grens van zijn capaciteit. Bovendien betekent de beperking tot één inloopcentrum, dat mensen die zich in de specifieke sfeer die daar is niet thuis voelen, in feite aangewezen zijn op de straat. Druggebruik en -handel is in het bestaande inloopcentrum strikt verboden. Dit gebeurt op straat, hetgeen de hoofdoorzaak is van de ervaren overlast. Drugsverslaafden hebben echter grote behoefte aan een ruimte om rustig drugs te gebruiken.

De ambitie van de UCP partners ten aanzien van overlastreductie en voorkoming imagoschade is erop gericht om de dagopvang voor drugsverslaafden zodanig uit te breiden, dat deze in overeenstemming is met de behoefte. Dit geldt zowel voor het aantal centra als het aantal plaatsen in die centra. De huidige behoefte indiceert de inrichting van een *tweede en eventueel een derde dagopvangvoorziening* voor drugsverslaafden in het gebied. De ambitie is om ten minste één van deze voorzieningen in te richten op een wat langer verblijf. Meer het karakter van een 'soos' dan van een inloopcentrum, want bij een inloopcentrum is de situatie dat mensen, zoals de naam al zegt, voortdurend in- en uitlopen. Hoe beslotener het karakter (regulering van de toegang door middel van pasjes behoort tot de mogelijkheden) hoe groter de kans dat de doelgroep van de voorziening gebruik zal gaan maken. Dit omdat geldt: hoe beslotener, hoe minder bezwaarlijk het is om de opvangvoorziening uit te rusten met een ruimte, waar drugs gebruikt kunnen worden. Daar ligt, zoals aangegeven, een van de grootste behoeften van deze doelgroep. Daarnaast geldt: hoe beslotener, hoe stabiel de populatie en hoe rustiger de sfeer, des te effectiever kunnen de hulpverleners werken. De dagopvangvoorzieningen kunnen geleidelijk het ambitieniveau van eerste opvang overstijgen, en zich gaan meten met het niveau van de voorzieningen in de wijken; dit alles ter versterking van het effect op de overlast.

Met de uitgesproken ambitie om een tweede en eventueel derde inloopcentrum te realiseren is vervanging van het huidige inloopcentrum, dat volgens planning in 2006 gesloopt wordt, ook meteen geregeld.

4.4 Criteria voor lokatie en uitrusting voorzieningen

Concrete lokaties, waar het verwachte effect op de overlastreductie het grootst is, worden in dit kwaliteitsboek niet aangewezen. Dat is een zaak van de gemeente, in overleg met de beheerorganisatie UCP, die partijen gezamenlijk op zullen tuigen (zie daarvoor paragraaf 4.6). Betrokken partijen zullen een procedure afspreken om tot lokatiekeuze, ontwerp en realisatie te komen. Belangrijkste criterium is: voorzieningen voor verschillende doelgroepen spreiden over het gehele gebied en buiten de hoofdstromen van publiek houden. Thans liggen alle voorzieningen aan de oostzijde.

Gezien de behoefte aan spreiding valt te overwegen in de nieuwe situatie ook voorzieningen aan de westzijde onder te brengen. De centrale ligging van de balies van de toezichthoudende diensten (spoorwegpolitie, reguliere politie, beveiligingsdienst Hoog Catharijne) maakt het mogelijk de 'zwerfstromen' die door verspreide ligging zullen ontstaan, beheersbaar te houden. De toezichthouders kunnen naar beide kanten uitrukken en zowel aan de oost- als aan de westzijde even snel ter plaatse zijn.

Tweede belangrijke punt is de lokatie voor de nieuwe voorzieningen zodanig te kiezen dat deze niet meer behoeven te verhuizen. Plekken in of net buiten het UCP die niet op de schop gaan (grijs ingekleurd op de DSO-kaart) komen dan voor selectie in aanmerking.

De vervangende voorziening voor het huidige inloopcentrum kan een plaats krijgen in een nieuw bouwvolume (oranje ingekleurd op de DSO-kaart). Volumes, die vóór 2006 opgeleverd worden, komen voor selectie in aanmerking om aan deze nieuwe voorziening huisvesting te bieden. Niet genoeg kan benadrukt worden dat een voorziening niet alleen een ruimte is, maar dat hier *ook activiteiten en zorg* aangeboden worden. 'Kwaliteit' zit bij deze voorzieningen niet in de ruimte op zich, maar in de ruimte *plus*.

Hoe meer op zorg geïnvesteerd wordt, hoe groter het verwachte effect op de overlast. Het zorgaanbod draagt bij tot de 'uitstroom' uit de bijzondere doelgroepen naar reguliere huisvesting, werk, en het oplossen van geldproblemen en verslavingsproblemen. Het draagt er ook toe bij dat mensen zich beter gaan verzorgen, meer op hun gemak gaan voelen, minder gejaagd zijn. Dat alleen al verhoogt de acceptatie van de doelgroepen bij het publiek.

In de binnenstad is op dit moment al een zorgcoördinator werkzaam, die in samenwerking met 'outreaching' werkende hulpverleners zoveel mogelijk individueel en persoonlijk tracht een aanbod te doen dat tot uitstroom bijdraagt. Deze werkwijze kan bij gebleken effectiviteit ook voor het UCP-gebied overwogen worden. Dan ontstaat aansluiting tussen de aanpak van de overlast in het UCP-gebied en de aanpak in het omringende stedelijk gebied.

De zorgfuncties kunnen tot een onderdeel van het *beheersplan* worden gemaakt. Voor alle lokaties waar voorzieningen voor bijzondere doelgroepen komen, wordt een beheersplan opgesteld, dat het totale pakket van maatregelen beschrijft in de sfeer van toezicht en zorg, die ervoor zorgen dat het effect van de voorzieningen op de uitstroom en overlastreductie maximaal is, en de hinder voor direct omwonenden minimaal.

Een beheersplan zoals hier omschreven komt er ook voor de voorzieningen in het UCP-gebied, waarbij de beheerorganisatie UCP (zie paragraaf 4.6) het voortouw zal nemen.

4.5 Projecten

Projecten gericht op het verbeteren van de levensomstandigheden en het imago van de bijzondere doelgroepen versterken het effect van gebouwde voorzieningen. Het gaat dan niet alleen om zorgprojecten, maar om concrete voorbeelden zoals het 'veegproject' rond het 'Snurkhuis', dat in de binnenstad gevestigd is. Bezoekers van deze voorziening helpen mee de omgeving schoon te houden. Dit project kan uitgroeien tot een klussenproject. Thans zijn vanuit de doelgroepen zelf initiatieven genomen om een uitzendbureau voor dit type klussen op te richten, met als veelzeggende naam 'Klien', onder supervisie van de 'Tussenvoorziening', dat is de stichting die de 'Tussenbus' exploiteert. 'Klien' is een typisch voorbeeld van een project waarin de UCP-partners een aandeel kunnen en willen hebben. De beheerorganisatie UCP (zie paragraaf 4.6) zal met de

organisatoren van het project in overleg treden om na te gaan of er beheertaken liggen in het UCP gebied, die door 'Klien' kunnen worden uitgevoerd.

Andere voorbeelden zijn het 'eettafelproject', waarbij warme maaltijden zwervers verlokken al op een vroeg tijdstip naar de voorziening te gaan, en het 'maatjesproject', waarbij vrijwilligers een tijdje optrekken met een zwerver. De UCP-partners zullen sponsoring van dit type projecten overwegen, waar een effect op de overlast en het imago aannemelijk gemaakt kan worden.

Het vlaggeschip binnen de verzameling projecten voor deze doelgroep is de redactie, druk en distributie van 'Straatnieuws'.

Ook dit project kan door de UCP-partners omarmd worden en voor een deel ook fysiek een plaats krijgen in het UCP-gebied. Concreet voorbeeld is het distributie- en redactiekantoor van 'Straatnieuws'. Dit is thans in een veel te krappe ruimte gehuisvest aan het Jansveld. Herhuisvesting in een grotere, meer in de publieksstroom gelegen ruimte heeft twee gunstige effecten: oplossing van het ruimteprobleem en bijdrage aan een positief imago van de groep.

Dit effect kan nog versterkt worden door bundeling met het genoemde initiatief 'Klien'.

De ruimte wordt dan Redactie en Uitzendbureau in één.

Het UCP-gebied is een ideale lokatie, vanwege de centrale ligging in de stad, de nabijheid van de doelgroep en de grote publieksstromen die erlangs en erdoor gaan.

4.6 Organisatie

De UCP partners zullen voor het beheer van het gebied een gemeenschappelijke organisatie oprichten, die structureel overleg over beheer en monitoring daarvan regelt (zie ook hoofdstuk 5 van dit kwaliteitsboek). Deze organisatie kan tevens de realisering van de geplande gebouwde voorzieningen voor de bijzondere doelgroepen begeleiden en projecten steunen, die specifiek passen binnen de functies van het UCP gebied en die het effect van de nieuwe opvangruimtes op de overlast versterken.

De gemeenschappelijke beheerorganisatie, in het bijzonder de secretaris daarvan, krijgt een belangrijke coördinerende rol toegemeten. Dit secretariaat fungeert gedurende de gehele bouwfase, en mogelijk ook daarna, als spil tussen de partijen. Het houdt de UCP-partners op het vlak van beheer bij elkaar, is aanspreekpunt voor stedelijk werkende partijen die een rol vervullen in het vormgeven van het stedelijk kader voor zwervers en verslaafden en het vangt klachten op van het publiek over beheerzaken; overlast van de bouwactiviteit, overlast van zwervers en verslaafden, klachten over schoonmaak, klachten over veiligheid.

Tot op het moment dat de oprichting van de beheerorganisatie een feit is heeft de werkgroep Leefbaarheid en Veiligheid, die de totstandkoming van dit kwaliteitsboek begeleidt, zich voorgenomen om een begin te maken met de opgave om binnen het kader, dat in dit hoofdstuk geschetst is, te komen tot operationele plannen. Daarbij gaat het om plannen voor de realisering van voorzieningen *plus*. De ambitie is om niet alleen te voorzien in een ruimte, maar ook te zorgen voor het complete beheersplan daaromheen, dat zorgaanbod, activiteiten, projecten en toezicht regelt.

Een apart aandachtspunt is de *communicatie*. De bijdrage vanuit het UCP aan voorzieningen voor de opvang van de bijzondere doelgroepen, zal actief naar het publiek gecommuniceerd worden. Het publiek raakt daardoor op de hoogte van de getroffen opvangvoorzieningen en de lopende projecten voor deze doelgroepen. De ambitie is om te allen tijde minstens één project te

kunnen laten zien, waar de UCP-partners wezenlijk aan bijdragen. Dat geeft het publiek vertrouwen en vergroot de acceptatie van de overlast, die na de ingebruikstelling van de opvangvoorzieningen eventueel nog resteert.

De voorlichting zal verlopen via het informatiecentrum, waarvan de opening in de loop van het jaar 2000 gepland is. De vervaardiging van voorlichtingsmiddelen zal geschieden op aanwijzing van de medewerkers van het projectbureau, die verantwoordelijk zijn voor het voorlichtingscentrum. Als voorlichtingsmiddelen worden overwogen: de UCP-internetpagina, een brochure die het algemene kader verwoordt van waaruit de UCP-partners bijdragen aan voorzieningen, alsmede en een video over specifieke projecten.

'Communicatie' is pas echt 'communicatie' wanneer er ook communicatie is met de doelgroepen waar het om gaat. Zij worden geraadpleegd bij het maken van keuzes over de lokatie, de inrichting en het beheer van opvangvoorzieningen. Zij krijgen een actieve rol in het bedenken en runnen van de projecten voor hun doelgroep. Dat is in ieders belang, en verhoogt de kans dat de voorzieningen en projecten aan hun doel zullen beantwoorden. De UCP-partners hebben met elkaar een hoog ambitieniveau afgesproken voor het gebied. Het ambitieniveau is nog niet gehaald wanneer de UCP-partners en het publiek dat vinden, maar pas wanneer de zwervers en verslaafden daar óók zo over denken.

5 Vervolg

5.1 Suggesties voor de ontwerpfase

De planonderdelen van het UCP, die besproken zijn in het vorige hoofdstuk, voldoen voor een deel al geheel aan de normen die uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid aan het ontwerp gesteld worden. Bij het overige deel wordt niet aan alle criteria voldaan. Dit blijkt dan uit de beschrijving onder het kopje 'aandachtspunten voor verdere planuitwerking'. Onder dat kopje worden waar mogelijk en nuttig suggesties gedaan voor ontwerp-optimalisaties. Deze optimalisatievoorstellen hebben steeds betrekking op een bepaald deelproject (bouwproject of inrichting openbare ruimte). Al deze deelprojecten komen een keer aan de orde in het kwaliteitsteam (zie paragraaf 1.4). In het kwaliteitsteam heeft een woordvoerder voor het thema 'Leefbaarheid en Veiligheid' zitting. Deze toetst voor het betreffende project de 'Veiligheidsvisie', die de indiener bij het bureau Kwaliteitsborging tegelijkertijd met het schetsplan moet meeleveren. In deze Veiligheidsvisie zal nader op de ontwerp-optimalisaties worden ingegaan, die in dit kwaliteitsboek zijn voorgesteld. De suggesties in dit kwaliteitsboek vormen niet de ultieme oplossing voor de gestelde problemen uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid; evenmin is gegarandeerd, dat alle eventuele problemen erdoor worden afgedekt. Het planproces is dynamisch, vanuit vele disciplines worden suggesties voor optimalisatie van het ontwerp gedaan. Daarbij kunnen variant-plannen ontstaan, die nieuwe veiligheidsproblemen introduceren. Daarop kan in dit kwaliteitsboek niet worden geanticipeerd, dat komt in de Veiligheidsvisies aan de orde. Het grootste deel van de projecten in het UCP-gebied is in dit kwaliteitsboek apart beschreven. Dan kan de veiligheidsvisie daarop voortborduren. Voor een aantal projecten moet de veiligheidsvisie bij 'nul' beginnen. Dit geldt in de eerste plaats voor de *tijdelijke functies*: het tijdelijk winkelcentrum, het tijdelijk busstation en eventueel ook het tijdelijk casino. Al zijn deze voorzieningen tijdelijk, zij zullen gedurende een aantal jaren (zeg: 10 jaar) aan hun doel moeten beantwoorden, en dat doel is óók dat het er leefbaar en veilig is. Een veiligheidsvisie is voor tijdelijke functies dus net zo goed nuttig als voor permanente functies. Daarnaast zou het kunnen gebeuren dat er *geheel nieuwe projecten* voorgedragen worden, die ingepast moeten worden in het UCP-gebied. Het initiatief dat de gemeente genomen heeft om de haalbaarheid van een Ondergronds Logistiek Systeem (OLS) te onderzoeken, zou zo'n nieuw project kunnen opleveren. Een nieuw project, of het nu een OLS is of een ander project, heeft bijna altijd consequenties voor de veiligheid. Omdat over deze nieuwe projecten in dit kwaliteitsboek evenmin iets gezegd als over de tijdelijke functies. Ook bij de nieuw aangedragen projecten is het het (laten) opstellen van een Veiligheidsvisie van groot belang. Het projectbureau UCP zal bewaken dat het traject voor de veiligheidsvisie tijdig in gang gezet wordt.

5.2 Suggesties voor de bouwfase

In hoofdstuk 2, de algemene criteria, alsmede in de bijlage waarin die criteria uitgewerkt worden naar objecttype, zijn onder een apart kopje steeds ook criteria voor leefbaarheid en veiligheid in de *bouwfase* opgenomen.

De UCP-partners achten naleving daarvan van groot belang. Zij koesteren de ambitie om niet alleen na oplevering van de projecten, maar ook in het aanlooptraject (de bouwfase) een leefbare en veilige situatie te doen ontstaan. Derhalve zal er nauwlettend op worden toegezien dat bouwopdrachtgevers en aannemers de criteria die voor de bouwfase gegeven zijn (zie hoofdstuk 2) na zullen leven. Dit in aanvulling op de wettelijke bepaling, dat een VGM (Veiligheid-Gezondheid-Milieu) plan moet worden opgesteld (ARBO-wet en ARBO-procesbesluit). De criteria voor de bouwfase zoals opgenomen in dit kwaliteitsboek kunnen in zo'n geval in het VGM-plan worden opgenomen. Dit geldt ook voor eventuele aanvullende milieu-eisen, die vanuit het kwaliteitsboek 'Duurzaamheid en Milieu' nog als extra aan de bouwfase van projecten worden opgelegd. Met het toevoegen van de specifieke criteria en vereisten uit de kwaliteitsboeken zal voorkomen worden, dat er een standaard VGM-plan uit de kast wordt getrokken. Een standaardplan is niet voldoende: opdrachtgever en uitvoerder moeten aan kunnen tonen dat zij naar de specifieke situatie van hun project en met de specifieke criteria uit dit kwaliteitsboek hebben gewerkt bij het opstellen van hun plan. Er moet bijvoorbeeld uit blijken dat fietsroutes op elegante wijze worden omgeleid, dat er intensief aan vuilafvoer wordt gewerkt, dat er gewerkt wordt aan een gunstig aanzien van de bouwplaats, dat de verlichting van de bouwplaats de omgeving niet hindert, en dat er een goede bewegwijzering is.

Het VGM-plan is geen dode letter, maar een naslagwerk dat steeds op het bureau blijft liggen, voortdurend wordt nageslagen en waar nodig op de actuele situatie wordt geactualiseerd.

Een bijzonder punt van zorg in de bouwfase is de bereikbaarheid van het station, het tijdelijke winkelcentrum en het tijdelijk busstation. Elk plan zal moeten laten zien, hoe deze bereikbaarheid gegarandeerd is. Looppaden zullen breed genoeg moeten zijn om de verwachte publieksstroom te verwerken zonder dat opstoppen ontstaat, het loopoppervlak zal begaanbaar moeten zijn en de hoogteverschillen zullen geleidelijk moeten worden overbrugd, zodat ook mensen met een lichamelijke functiebeperking er kunnen komen.

Daarnaast is een bijzonder punt van zorg, dat er ook in de bouwfase al voorzieningen zijn voor zwervers en verslaafden, die op zodanige wijze geplaatst worden, dat de routes van zwervers en verslaafden niet verstorend werken op de hoofd-publieksstromen.

De UCP-partners zullen daartoe structureel overleg (blijven) voeren met gemeente, politie en GG&GD. Per bouwfase wordt bekeken, hoe de hoofd-publieksstromen komen te lopen en wat dit betekent voor de (ver)plaatsing van de voorzieningen voor zwervers en verslaafden. De planning die Bureau MACE heeft gemaakt voor het bouwproces geeft de fasering stap voor stap aan, zodat er tijdig op veranderingen in de publieksstromen kan worden ingesprongen.

5.3 Suggesties voor de beheerfase

In de 'veiligheidssessies', die ter voorbereiding op de productie van dit kwaliteitsboek zijn georganiseerd (mei 1999), zijn reeds vèrgaande uitspraken gedaan over de aanpak van het beheer. Deze gaan in de richting van het instellen van een organisatie voor gemeenschappelijk beheer. De UCP-partners en de overige aanwezigen op de sessies waren in grote meerderheid overtuigd van de meerwaarde van gemeenschappelijk *afstemmen* van het totale beheer en daar waar beheerwerkzaamheden zich ertoe lenen ook gemeenschappelijk *uitvoeren* van beheer. Van Utrecht Centrum Project gaat het geleidelijk naar **Utrecht Centrum Beheer**.

Dit houdt onder meer in: gezamenlijk maatstaven vaststellen waaraan het beheer moet voldoen, gezamenlijk metingen uitvoeren om te bepalen of de maatstaven gehaald worden en gezamenlijk bepalen welke aanvullende maatregelen zullen worden genomen wanneer het ambitieniveau niet (overal) gehaald wordt.

Het houdt ook in: onderling vergelijken van kosten die voor beheer gemaakt worden, bekijken waarop bespaard kan worden door eventueel werkzaamheden gezamenlijk uit te besteden, of waar voor dezelfde kosten een hoger ambitieniveau kan worden gehaald door over te stappen op andere werkmethoden.

Een belangrijke taak in het beheer is het onderling afstemmen van de organisatie van het toezicht. Door samenwerking zullen de toezichthoudende diensten die de partners in werking stellen elkaar versterken. De politie coördineert het totaalplaatje. Met de opening van de politiepost centraal in Hoog Catharijne is de eerste stap in die coördinerende rol al gezet. Instelling van structureel overleg geeft verder gestalte aan de samenwerking op het gebied van toezicht.

Een bijzonder, voor het UCP specifiek onderwerp van beheer is het begeleiden van de realisering van opvangvoorzieningen voor zwervers en verslaafden in het UCP-gebied, en het bijdragen aan de projecten daaromheen (zie het vorige hoofdstuk). Ook dit onderwerp leent zich ertoe om te worden ondergebracht in het gemeenschappelijk beheer.

De UCP-partners hebben sterk de intentie een formele organisatie in te stellen die het gemeenschappelijk beheer gaat uitwerken en aansturen. Dit bureau, hierna genoemd 'Utrecht Centrum Beheer' coördineert, onderhoudt de communicatie met het publiek (vangt bijvoorbeeld de klachten over bouwoverlast op), registreert en voert een klein aantal taken zelf uit. Het bureau zal een helder onderscheid te hanteren naar strategisch niveau respectievelijk operationeel niveau.

Op strategisch niveau wordt bepaald welke beheer-activiteiten zich lenen voor gemeenschappelijke aanpak, welke maatregelen worden genomen en hoe de resultaten daarvan worden gemeten.

Op operationeel niveau wordt het vastgestelde beleid verfijnd en uitgevoerd, voor een klein deel door het bureau zelf, voor het overgrote deel door organisaties, die daar vanuit hun taakomschrijving mee belast zijn.

De coördinatietaken van het bureau betreffen organisatie van structureel overleg tussen de partners over beheerzaken, en daarnaast het onderhouden van contact met bouwopdrachtgevers en aannemers over het opstellen en naleven van hun VGM-plannen (zie paragraaf 5.2). Een voorname taak van het bureau is het bevorderen dat de UCP-partners en andere betrokken partijen hun 'incident management' goed op orde hebben. Daartoe kan het bureau het initiatief nemen om een calamiteitenoefening te organiseren in het UCP-gebied. Alleen door ermee te oefenen kan blijken of het draaiboek voor incidentmanagement in de praktijk zal werken, wanneer zich daadwerkelijk een calamiteit voor zou doen.

5.4 Bewaking van de kwaliteit in bouw- en beheerfase

Voor de eerste fase, de ontwerpfase, is kwaliteitsborging geregeld door het instellen van een 'kwaliteitsteam' (zie paragraaf 1.4).

Dit team beperkt zich tot de toetsing van het ontwerp.

Voor de bouw- en beheerfase wordt geen aparte bewakingsfunctie nodig geacht. De UCP-partners zijn immers verenigd in een gemeenschappelijke organisatie voor beheer, inclusief het (incident)management tijdens de bouwfase. Zij zullen elkaar daardoor voortdurend kunnen aanspreken op de geleverde prestaties en de bereikte resultaten. De gemeenschappelijke

organisatie is zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit van het beheer tijdens de bouwfase, en daarna. Volstaan kan worden met de beschrijving van het ambitieniveau, waarvoor in dit kwaliteitsboek de grondslag is gelegd.

Kwaliteitsboek `Kiezen en Keuren in het UCP`

Deel 2: `Leefbaarheid en Veiligheid` BIJLAGEN

Bijlage I Object-gebonden prestatie eisen en normen

Voor de verdere uitwerking en toetsing voor plannen in het UCP zullen op een gegeven moment de algemene criteria in hoofdstuk 2 niet meer voldoen en zal er vooral behoefte zijn aan specifieke eisen en normen voor dat betreffende objecttype.

In deze bijlage is voor de belangrijkste objecttypen die in het UCP voorkomen een uitwerking gemaakt van de algemene criteria in hoofdstuk 2. Daarbij is per objecttype ook weer de indeling gevolgd naar de drie fasen 'ontwerp en exploitatie', bouw en aanleg' en 'beheer'.

De volgende objecttype zijn uitgewerkt;

- O1 Openbaar Domein, buitenruimte;
- O2 Openbaar Domein, binnenruimte;
- O3 Openbaar Domein, tunnels;
- T1 Openbaar Vervoersvoorzieningen, treinstation;
- T2 Openbaar Vervoersvoorzieningen, tram-/busstation;
- T3 Openbaar Vervoersvoorzieningen, hal, traverse;
- P1 Parkeervoorzieningen, gebouwen en terreinen;
- P2 Parkeervoorzieningen, openbare ruimte;
- P3 Parkeervoorzieningen, fietsenstalling;
- V2 Winkelvoorzieningen;
- W1 woningen;
- R1 Voorzieningen bijzondere doelgroepen;
- K1 Kantoren.

- 01 - Openbaar Domein; buitenruimte (plein, straat, etc.)

Het UCP versterkt een groot deel van de openbare ruimte, zowel in het UCP-gebied zelf als in de relatie met de omgeving. Zo zijn er in de buitenruimten nieuwe looproutes, straten, pleinen en zelfs nieuwe grachten voorzien.

Een veilig en leefbare UCP wordt dus in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van de openbare buitenruimte. Deze prestatie-norm heeft hierop betrekking. De norm is van toepassing op alle publiekstoegankelijke buitenruimte zoals omschreven in het Kwaliteitsboek Stedenbouw.

01.1. Ontwerp en programma

In het algemeen staan ontwerp en programma een veilige en schone openbare ruimte voor. Dit betekent dat voor alle in de buitenruimte openbaar toegankelijke woon- en winkelgebieden, inclusief parkeerplaatsen, straten en pleinen, binnenterreinen, (brom)fietspaden, voetpaden, etc. reeds in het ontwerp wordt gunstige condities worden gecreëerd voor doelmatig onderhoud, alsmede een overzichtelijke ruimtelijke en functionele structuur.

Het materiaalgebruik en het straatmeubilair geeft geen aanleiding tot vandalisme, graffiti of overlast. In de openbare ruimte van het UCP-gebied is daarom luxe, makkelijk te reinigen materiaal voorzien, terwijl het straatmeubilair spaarzaam is toegepast, dat wil zeggen alleen op plaatsen waar dit kan worden gemotiveerd door verwacht gebruik. Bovendien worden kleine voorzieningen zoals een brievenbus, een telefooncel, abri, zitbank en afvalbak zoveel mogelijk gecombineerd. Deze kleine voorzieningen liggen in het zicht van woningen en of grote voorzieningen (winkels, kantoren e.d.). Een zitbank staat in principe minimaal 15 meter van een (voor)gevel af, zodat de directe overlast beperkt blijft als een bank als hangplek wordt gebruikt. Banken zijn het meest op hun plaats op pleinen, in plantsoenen en langs routes.

Ten slotte is het straatmeubilair zodanig geplaatst dat de bereikbaarheid van gebouwen voor voertuigen van brandweer (mede in relatie met de openbare bluswatervoorziening), ambulance, vuilophaaldienst etc. gegarandeerd blijft.

Voor het overige wordt verwezen naar het Handboek Procedurebepalingen en inrichtingsvoorwaarden Inrichtingswerken in de openbare ruimte, Dienst Stadsbeheer Gemeente Utrecht, juni 1999 (concept), hoofdstuk 21.

De openbare ruimte sluit aan op de omgeving. Belangrijke routes lopen zoveel mogelijk door in de omringende stedelijke structuur. Waar in het stedelijk patroon een hoofdrichting aanwezig is, wordt waar mogelijk deze in het openbare gebied doorgezet. Routes in de hoofdrichting zijn in dit geval 1,5 maal zo breed als in de nevenrichting.

Het stelsel van openbare ruimten bevordert de oriëntatie en de werking van zichtlijnen. Het zicht mag niet worden beperkt. In situering van gebouwde objecten en bosschages e.d. wordt hiermee rekening gehouden (bijvoorbeeld: objecten in zichtlijnen zijn niet hoger dan 1,2 meter en alleen die bomen worden toegepast waarvan de kroon zichtlijnen niet (zal gaan!) hinderen.

Belangrijke routes van het langzaam verkeer worden gebundeld. Daarnaast is ook voorzien in alternatieve routes. Hoogteverschillen zijn voor alle gebruikers overbrugbaar, conform de eisen die het Handboek voor

Toegankelijkheid daaraan stelt. Er is in ieder geval altijd een begaanbaar alternatief (bijvoorbeeld hellingbaan of lift).

Indien noodzakelijk is het mogelijk in delen van de openbare ruimte af te sluiten.

De breedte van routes is afhankelijk van de bebouwing. Minimale breedte is 6 meter. Deze norm is gebaseerd op een gewenste passeerafstand tussen personen onderling van 4 meter en een gewenste afstand van deze personen tot de muur van 1 meter. De minimale hoogte/breedte verhouding van een ruimte is 1:1,6 (hoogte : breedte). Een 6 meter brede gang is dan 3,75 meter hoog. Bij een cilindervormige ruimte is 3,75 meter de minimale hoogtemaat, dat wil zeggen naar de randen toe mag het lager worden. De ruimtevorming is sterk afhankelijk van het type passage. Bij een winkelpassage, waar veel mensen lopen en waar een royale daglichttoetreding gewenst is, zal met een ruimere norm moeten worden gewerkt om een bevredigende ruimteverhouding te verkrijgen. Bij tunnels daarentegen, is realisering van de gestelde norm zelden mogelijk. Een tunnel hoger maken dan verkeerstechnisch strikt noodzakelijk (bij voetgangers- en fietserstunnels is een hoogte van 2,80 meter technisch voldoende) levert aanmerkelijke meerkosten op. De norm zal dan veelal niet haalbaar zijn, ook al zou men dit uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid nog zo graag willen.

Het openbare gebied is bij duisternis helder, niet verblindend en gelijkmatig verlicht. Uitgangspunt is dat personen op een afstand van minimaal 4 meter te herkennen zijn. De plaatsing van lichtmasten is afgestemd op het eventueel aanwezige openbaar groen en met name op de (straat-)bomen. De kronen belemmeren de verlichtingsarmaturen niet (richtlijn afstand van armatuur tot stam minimaal 8 meter). De openbare verlichting voldoet aan de zogenaamde 16K-norm, RA-waarde > 25 (prestatie A), of 17K, dan wel 16L met een RA-waarde > 60 (prestatie B). Dus:

A)

- De horizontale gemiddelde verlichtingssterkte is minimaal 3 lux.
- De gelijkmatigheid bedraagt ten minste 0.3 Uh (als volgt berekend:
$$Uh (\text{gelijkmatigheid}) = \frac{E_{\text{min}} (\text{horizontale verlichtingssterkte})}{E_{\text{gem}} (\text{gemiddelde horizontale verlichtingssterkte})}$$
- De RA-waarde (volgens opgave fabrikant) is minimaal 25.

of

B)

- De horizontale verlichtingssterkte is minimaal 2 lux met een gelijkmatigheid van ten minste 0.3 Uh (17K) of is minimaal 3 lux met een gelijkmatigheid van ten minste 0.2 Uh (16L).
- De RA-waarde is minimaal 60. Ten behoeve van de attentiewaarde voor verkeer is het toegestaan op kruisingen van (hoofd)ontsluitingswegen een andere kleur licht toe te passen. De RA-waarde is in dit geval minimaal 25.

Bovenstaande prestatie-eisen zijn gebaseerd op de Aanbevelingen voor Openbare Verlichting 1990 van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde februari 1990, geheel herziene uitgave.

Bovenstaande geldt als een ondergrens. Voor de openbare ruimte van het UCP wordt een hoger ambitieniveau nagestreefd.

Voor eisen te stellen aan plaatsing en uitvoering van lichtmasten wordt

verder verwezen naar het Handboek Procedurebepalingen en inrichtingsvoorwaarden Inrichtingswerken in de openbare ruimte, Dienst Stadsbeheer Gemeente Utrecht, juni 1999 (concept), hoofdstuk 21.

O1.2. Bouw en aanleg

Tijdens de aanleg en de inrichting van de openbare ruimte wordt zo min mogelijk het niveau van veiligheid en schoonheid aangetast. Alternatieve veilige openbare routes en verblijfplaatsen blijven gegarandeerd. Aanvullende beheermaatregelen worden genomen om overlast e.d. te beperken. Indien noodzakelijk krijgt de ruimte tijdelijk een niet-openbare status.

O1.3. Beheer en exploitatie

Het beheer en het onderhoud van de openbare ruimte in de directe omgeving is kwalitatief in overeenstemming met het beheer en het onderhoud van de situatie c.q. het object zelf.

Het beheer van openbare ruimte is vastgelegd in een of meerdere beheerplannen waarvan veiligheid een integraal onderdeel uitmaakt. In dit beheerplan staan afspraken over de wijze waarop wordt zorg gedragen voor een blijvend schone, hele en veilige woonomgeving.

Er wordt daarbij onder meer rekening gehouden met de volgende aspecten van het onderhoud:

- Reparaties en schoonmaak aan bestrating, muren, straatmeubilair, verlichting en ander openbaar bezit worden binnen 24 uur na melding uitgevoerd en er is controle op dit herstel.
- Het groen wordt zodanig structureel onderhouden dat belangrijk zicht niet wordt belemmerd en de (openbare) verlichting niet wordt gehinderd.
- Maatregelen worden getroffen om de overlast van hondenpoep tegen te gaan (bijvoorbeeld door het inrichten van hondenuitlaatplaatsen).
- Er vinden regelmatige controles plaats op vervuiling, vernieling en graffiti. De geconstateerde vervuiling, vernieling of graffiti wordt liefst meteen, maar uiterlijk binnen 24 uur na de controle schoongemaakt of verwijderd.

Het plan voorziet verder in procedures voor samenwerking en communicatie met bewoners en andere betrokkenen. Informeel en semi-formeel toezicht wordt door winkeliers, bewoners en andere betrokkenen gestimuleerd en zo nodig ondersteund door betaald toezichthouderschap, door bijvoorbeeld een buurtconciërge of huismeester.

- 02 - Openbaar Domein; binnenruimte (overdekt, ondergronds, etc.)

Het UCP wordt gekarakteriseerd door het grote areaal aan publiekstoegankelijke binnenruimte. Het (te verbouwen) HC is in wezen niets minder dan een 'mall', in de vorm van een groot winkelgebouw. De belangrijkste passages voor het winkelend publiek liggen - ook na de verbouwing - binnen het gebouw. Bovendien is de belangrijkste route naar het station, en verder ook door het station in de richting van de Jaarbeurs, inpandig.

De veiligheid en leefbaarheid van het gehele complex is dus onlosmakelijk verbonden met de kwaliteit van de openbare binnenruimte. Deze prestatienorm is gebaseerd op onderzoek naar de problematiek van het zogenaamde 'ondergrondse bouwen'. De norm is van toepassing op alle publiekelijk toegankelijke binnenruimte zoals omschreven in het Kwaliteitsboek Stedebouw.

In principe gelden voor publieke binnenruimten ook de prestaties conform O1. Voor de onderdelen zichtbaarheid (o.a. kunstlicht en zichtlijnen), toegankelijkheid, zonering/markering en attractiviteit zijn echter aanvullende prestaties in het geding. Deze worden in het volgende beknopt weergegeven en zijn uitgewerkt in de reeks 'veiligheid in ondergrondse bouwwerken 'fysieke- en sociale aspecten'. Centrum Ondergronds Bouwen, juni 1998.

Gezien de grote waarde die toetreding van daglicht en het kunnen waarnemen van actuele weersomstandigheden heeft voor de veiligheidsbeleving, wordt voorgesteld hier de (vrij zware) arbo-norm over te nemen als streefnorm: daglichtopeningen > 5% van het vloeroppervlak.

Voor het gebruiken van kunstlicht gelden de volgende normen.

- De horizontale gemiddelde verlichtingssterkte is minimaal 100 lux.
- Voorkoming accommodatieproblemen bij het bewegen van de ene ruimte naar de andere: verlichtingssterken in aan elkaar grenzende ruimten < factor 20 verschil.
- De gelijkmatigheid bedraagt ten minste 0.75 U_h (als volgt berekend: U_h (gelijkmatigheid) = E_{min} (horizontale verlichtingssterkte) : E_{gem} (gemiddelde horizontale verlichtingssterkte)).
- De RA-waarde (volgens opgave fabrikant) is minimaal 80.
- Plaatsing verlichting: minimaal 3 meter vanaf de vloer, indien lager: verzonken in wand of plafond (= moeilijk bereikbaar voor vandalisme).

Gangen en tunnels volgen de richtingen van het assenstelsel in de omringende stedelijke structuur. Indien dit een gridstructuur is, wordt het grid ondergronds voortgezet. Geen flauwe bochten of hoeken. Hoeken zijn 90 graden; waar een diagonaal zinvol is kunnen hoeken van 45 graden toegepast worden.

Waar in het stedelijke patroon een hoofdrichting te onderscheiden is, wordt deze in het ondergrondse stelsel doorgezet. Gangen in de hoofdrichting zijn in dat geval 1,5 maal zo breed als in de nevenrichting.

Onderdeel: breedte ontsluitingsgangen/routes (schaalniveau: ontwerp)

Minimale breedte bij normale materialen voor wandbekleding: 6 meter.

Deze norm is gebaseerd op een gewenste passeerafstand tussen personen onderling van 4 meter en een gewenste afstand van deze personen tot de muur van 1 meter.

Bij toepassing van transparante wandbekledingsmaterialen kan de afstand 5

meter zijn (de ruimte lijkt dan breder, men kan dichters langs de wand lopen zonder zich onprettig te voelen).

De ideale hoogte/breedte verhouding voor een (ondergrondse) gang of ruimte is 1:1,6 (hoogte : breedte). Een 6m brede gang is dan 3,75m hoog. Bij een cilindervormige ruimte is 3,75m de hoogste maat, d.w.z. naar de randen toe mag het lager worden.

De nagalmtijd in tunnels is < 1,5 seconde en in de hal: < 3 seconde. Omgevingsgeluiden zijn kleiner dan 65 db(A).

Helderheid van kleuren wand- vloer- en plafondoppervlakken is groter dan 60 op ACC schaal (ACC = een veel gebruikte kleurorderingsschaal, gebaseerd op de Sikkens Colour Collection 3031). Voor decoratievlakken < 1 vierkante meter geldt deze beperking niet.

De toevoer van frisse lucht per kubieke meter per uur is:

- In tunnels voor gemotoriseerd verkeer: 120 m³/h.
- In ruimten waar gerookt wordt: 60 m³/h.
- In overige situaties: 1,5 m³/h.

De luchtbeweging is kleiner dan 0,25 m/sec.

De openbare ruimte is erop ingericht het publiek in beweging te houden. Aanleidingen om te gaan zitten of hangen zijn afwezig. Zitgelegenheid is geconcentreerd op terrassen die onder de bevoegdheid van een horeca-onderneming vallen. De terrassen zijn afgeschermd door bijvoorbeeld een 'muur' van plantenbakken van 1 meter hoog en 1 meter breed. Deze 'muur' is zodanig ontworpen dat erop hangen of zitten zo goed als uitgesloten is.

Toegangsdeuren tot kwetsbare bergingen en dienstruimten liggen niet direct aan het openbare gebied, er zit minimaal 1 sluis tussen waar een beperkte groep toe geautoriseerd is. Er kunnen uitzonderingen gemaakt worden waar dit uit logistiek oogpunt noodzakelijk is.

02.3 Beheer en exploitatie

In principe gelden voor publieke binnenruimten ook de prestaties conform O1.3. Voor de onderdelen onderhoud verlichting en toezicht zijn echter aanvullende prestaties in het geding.

Inspectie van de verlichting vindt elke werkdag plaats. Bij melding/ontdekking defecte verlichting wordt binnen 2 uur actie (= start reparatie) ondernomen.

Instelling van professioneel toezicht in het bouwwerk (al dan niet via cameramonitoring) is afhankelijk van de vraag of het bouwwerk uit oogpunt van sociale veiligheid een 'veilige plaats' is. In het eerder genoemde voorbeeld van de voetgangers-/fietserstunnel is dit het geval wanneer de tunnel te overzien is vanuit woningen en/of de passantenstroom zo groot is dat er continu mensen in het bouwwerk zijn, ook op stille uren en op de openbare plaatsen buiten de hoofdroutes.

Norm: aantal passanten > 3 per minuut tijdens openingsuren.

Bij continue openstelling geldt als meetperiode:

- op werkdagen tussen 6.00 en 01.00 uur;
- in het weekend tussen 8.00 en 01.00 uur.

Daarbuiten mag het stiller zijn, tenzij de continue openstelling aanzienlijke veiligheidsrisico's met zich mee brengt; dan moet regulering van de

openingstijden overwogen worden, hetgeen impliceert dat er een alternatieve route aanwezig moet zijn.

Een alternatief is:

- In zijn geheel een veilige plaats, of toegerust met zodanige voorzieningen dat vanuit elk punt binnen 30 meter contact gemaakt kan worden met hulpverlening.
- Maximaal 1,5 maal zo lang als via de kortste route.

Bij storing van het systeem of delen daarvan binnen 2 uur actie (= start reparatie).

- 03 - Openbaar Domein; tunnel (voetgangers en (brom)fietzers)

In het UCP-gebied bevinden zich een aantal tunnels, onderdoorgangen en poorten voor voetgangers en fietsers. Deze onderdelen vormen doorgaans cruciale schakels in het netwerk van stedelijke routing. Als een schakel zwak is, dan beïnvloedt dat de veiligheid en leefbaarheid van het gehele plan in negatieve zin. Daarom is het buitengewoon belangrijk dat die schakels straks een hoog kwaliteitsniveau bezitten, hetgeen een aparte prestatienorm meer dan rechtvaardigt.

De norm is van toepassing op alle planonderdelen zoals omschreven in het Kwaliteitsboek Stedebouw waarin tunnels e.d. voorkomen.

Voor tunnels gelden de betreffende normen conform het Politiekeurmerk Veilig Wonen.

Verschillende soorten verkeer gebruiken de tunnel of doorgang. Het fietspad, voetpad en de rijweg liggen op gelijke hoogte en in het zicht van elkaar.

of

Als gekozen wordt voor een aparte tunnel of onderdoorgang voor langzaam verkeer dan is de breedte minimaal 5 meter en de hoogte minimaal 3 meter.

en

Daarnaast voldoen tunnels en onderdoorgangen aan de volgende specificaties.

- Aan- en afvoer via een rechtstand, met een zichtlijn door de tunnel of onderdoorgang heen.
- Er is zicht op (de toegangen van) de tunnel en de onderdoorgang vanuit omringende bebouwing. Er zijn geen zichtbelemmerende obstakels, zoals hoge beplantingen.
- De verlichting is gelijkmatig, over de gehele lengte en aan beide zijden van de tunnel en onderdoorgangen aangebracht, verzonken in de constructie (slagvast, vandalismebestendig).
- De horizontale verlichtingssterkte bedraagt minimaal 15 Lux met een gelijkmatigheid van 0.3 U_h.
- Muren en andere bereikbare constructiedelen zijn voorzien van verfraaiingen, lichte kleuren, graffiti-werkende coating of een eenvoudig te reinigen materiaal.
- De wanden van de tunnel of onderdoorgang zijn vlak; er zijn geen nissen of inspringingen.
- Bij poortwoningen ontbreken woningentrees en bergingsdeuren in de onderdoorgangen.
- De tunnel of onderdoorgang heeft snelle vluchtwegen voor voetgangers en fietsers door flauwe hellingen en het ontbreken van trappen. Hoe groter het hoogteverschil, des te flauwer de hellingshoek. Richtsnoer is dat maximaal 1 meter hoogte : 10 meter lengte niveauverschil (1:10) te overbruggen is. Vanaf een bepaalde lengte zijn liften boven hellingen te prefereren.

Een fietsbrug heeft uit veiligheidsoverwegingen de voorkeur boven een tunnel. Optimaal is als de weg iets verdiept ligt en de fietsbrug daardoor minder hoogte hoeft te overbruggen.

03.2. Bouw en aanleg

Tijdens de aanleg en de inrichting van tunnel, onderdoorgangen en poorten wordt zo min mogelijk het niveau van veiligheid en schoonheid aangetast. Alternatieve veilige openbare routes blijven gegarandeerd. Aanvullende beheermaatregelen worden genomen om overlast e.d. te beperken. Indien noodzakelijk krijgt de tunnel tijdelijk een niet-openbare status.

03.3. Beheer en exploitatie

Het beheer en het onderhoud van de tunnel, onderdoorgang of poort in de directe omgeving is kwalitatief in overeenstemming met het beheer en het onderhoud van de situatie c.q. het object zelf.

Het beheer van openbare ruimte is vastgelegd in een of meerdere beheerplannen waarvan veiligheid een integraal onderdeel uitmaakt. In dit beheerplan staan afspraken over de wijze waarop wordt zorg gedragen voor een blijvend schone, hele en veilige openbare ruimte.

- 04 - Openbaar Domein; park en plantsoen

In de Utrechtse City is ruimte om te creëren en draagt het openbaar groen bij aan een attractief en overzichtelijk gebied. Reizigers en bewoner kunnen in gelijke mate van het openbaar groen gebruik maken. Groengebieden zijn onder meer het Moreelsepark en het Smakkelaarsveld.

04.1 Ontwerp en programma

Veiligheid wordt bereikt door vormgeving en inrichting. Een park mag niet afhankelijk zijn van afsluitbaarheid en parkbeheerders. Daarvoor zijn volgende criteria van toepassing.

- langgerekt (zodat er geen middengebied is dat ver weg ligt van bebouwd gebied);
- woningen langs de rand;
- kwetsbare plekken en voorwerpen in zicht van de woningen of op een eilandje in een waterpartij;
- overzichtelijke aanleg, ruime open plekken.

Voor het overige wordt verwezen naar het Handboek Procedurebepalingen en inrichtingsvoorwaarden Inrichtingswerken in de openbare ruimte, Dienst Stadsbeheer Gemeente Utrecht, juni 1999 (concept), hoofdstuk 17 en 18.

04.2. Bouw en aanleg

Tijdens aanlegwerkzaamheden en (her)inrichting van parken en plantsoen wordt zo min mogelijk het niveau van veiligheid en schoonheid aangetast. Alternatieve veilige routes door parken en langs plantsoenen blijven gegarandeerd.

Aanvullende beheermaatregelen worden genomen om overlast e.d. te beperken. Het publiek wordt voor- en ingelicht over de voortgang en de aard van de werkzaamheden. Indien noodzakelijk krijgt het park tijdelijk een niet-openbare status.

04.3. Beheer en exploitatie

Het beheer en het onderhoud van het park of plantsoen in de directe omgeving is kwalitatief in overeenstemming met het beheer en het onderhoud van de situatie c.q. het object zelf. Parken en plantsoenen mogen nooit verwaarloosd worden.

Het beheer van het park is vastgelegd in een of meerdere beheerplannen waarvan veiligheid een integraal onderdeel uitmaakt. In dit beheerplan staan afspraken over de wijze waarop wordt zorg gedragen voor een blijvend schone, hele en veilige parkomgeving.

Het plan voorziet verder in procedures voor samenwerking en communicatie met omwonenden en andere betrokkenen. Informeel en semi-formeel toezicht wordt gestimuleerd en zo nodig ondersteund door betaald toezichthouderschap, door bijvoorbeeld een buurtconciërge of parkmeester.

- T1 - Openbaar Vervoersvoorzieningen (treinstation)

Het Centraal Station in Utrecht vormt het hart van het UCP en tevens fungeert als zeer belangrijke toe- en afvoer van publieksstromen. Samen met T2 en T3 heeft de norm in het bijzonder betrekking op hetgeen in het Kwaliteitsboek Stedebouw wordt aangeduid als de OV-Terminal.

T1.1. Ontwerp en programma

Op elk publiekstoegankelijk onderdeel van het station is toezicht mogelijk. De inrichting van de stationsruimten is hierop ingericht. Elke ruimte is overzichtelijk. Een 'zichtlijnen-plan' vormt hiertoe een onlosmakelijk deel van ontwerp en programma. Dit plan heeft betrekking op het ontwerp van samenhangend en doelmatig stelsel van zichtlijnen en voorziet daarnaast zowel in het optimaliseren van informeel toezicht door het publiek als (semi-)formeel toezicht door stationsbeambten en politie.

Ter ondersteuning van het toezicht wordt in het station camera-monitoring toegepast; daartoe wordt een Closed Circuit Television systeem (CCTV) aangelegd.

Het verlichtingsniveau is in overeenstemming met dat van openbare binnenruimten (zie O2).

Entrees van het station zijn duidelijk als zodanig gemarkeerd. Er zijn voorzieningen ten behoeve van eventuele toegangscontrole. Het station is geheel, maar ook gedeeltelijk afsluitbaar; het laatste betekent: de drukgebruikte toegangen blijven open, de stille worden gesloten. Het publiek wordt daardoor gebundeld op een beperktere ruimte, hetgeen een grotere veiligheid oplevert.

Het publiek kan zich goed oriënteren. Van buiten komend zijn de entrees als zodanig herkenbaar. Van binnenuit geldt hetzelfde; bovendien is het interieur zodanig opgezet en vormgegeven dat op elke plek oriëntatie op een entree mogelijk is. Zowel de interne als externe oriëntatie wordt ondersteund door een eenduidig, fraai en ergonomisch verantwoord vormgegeven stelsel van bewegwijzering. De inrichting van het station maakt een snel en doelmatig optreden van politie mogelijk. In dit verband moet een afweging plaats tussen het te minimaliseren aantal vluchtwegen (liefst zo min mogelijk maar altijd minimaal 2 stuks) en het aantal dat voor het publiek noodzakelijk is (liefst zoveel mogelijk).

Binnen het stationscomplex zijn verschillende zones voor respectievelijk snelle doorstroming, verblijven/wachten, commerciële activiteiten, etc. duidelijk van elkaar gescheiden of als zodanig gemarkeerd.

Levendigheid wordt versterkt door langs looproutes naar en direct in het station functies met elkaar te mengen. Het station is attractief; het heeft een luxe uitstraling, hetgeen wordt onderstreept in het architectonisch ontwerp.

T1.2. Bouw en aanleg

Tijdens aanlegwerkzaamheden en (her)inrichting van het station wordt zo min mogelijk het niveau van veiligheid en schoonheid aangetast. Alternatieve veilige routes van het station naar buiten blijven gegarandeerd.

Aanvullende beheermaatregelen worden genomen om overlast e.d. te beperken. Het publiek wordt voor- en ingelicht over de voortgang en de aard

van de werkzaamheden.

T1.3. Beheer en exploitatie

Toezicht is aanwezig op alle tijden dat het station (of het betreffende stationsonderdeel) in gebruik is. Naast de sociale controle van het aanwezige publiek is echter formeel toezicht noodzakelijk. Stationsbeheer en de werkzaamheden van politie en eventuele beveiligingsdiensten zijn op elkaar afgestemd. Een vergelijkbare samenwerking/afstemming bestaat ook tussen genoemde partijen en andere vervoersbeheerders in de directe omgeving van het station.

Het onderhoud en gebruik van CCTV is geïntegreerd in het reguliere beheer en toezicht (bijvoorbeeld de taak die bestaat uit het in het oog houden van de monitoren wordt afgewisseld met toezichtswerkzaamheden en/of het verrichten van klein onderhoud).

Het station is in principe openbaar toegankelijk. Bij de entrees wordt voor het publiek echter duidelijk (bijvoorbeeld met behulp van pictogrammen) dat het station onder ander beheer en verantwoordelijkheid valt dan de reguliere openbare ruimte of eventuele andere semi-publieksruimte rond het station. Op dezelfde plaats wordt het publiek ook op de hoogte gesteld van de huisregels in het station.

Het beheer is van zodanige kwaliteit dat alle stationsruimtes brandschoon blijven. Als vuistregel geldt dat alle schade en rommel (bijvoorbeeld als gevolg van vernieling, of vervuiling) binnen 24 uur is hersteld, dan wel verwijderd.

Bepaalde zones in het stationscomplex worden qua gebruik en beheer toegewezen aan winkeliers of andere uitbaters.

Teneinde in het algemeen de attractiviteit van het station te kunnen blijven garanderen wordt een algemeen beheerplan opgesteld. In dit plan wordt in ieder geval een samenwerkingsverband geregeld tussen plaatselijke politie en stationsbeheerder, maar bij voorkeur ook met andere exploitanten van binnen het UCP. Afspraken worden vastgelegd; er wordt regelmatig overlegd. Desgewenst kan de politie worden gevraagd mee te werken aan het realiseren van een leefbare en sociale veilige stationsomgeving. Vergelijkbare afspraken worden gemaakt met gemeentelijke diensten en andere relevante partijen.

- T2 - Openbaar Vervoersvoorzieningen (tram/busstation)

In het UCP bevinden zich een groot aantal voorzieningen voor tram en bus. Dwars onder de NS-sporen ligt een gecombineerd tram/busstation. Parallel aan de sporen ligt een bovengronds, twee-lagig busstation. Beide stations zijn verbonden via de zogenaamde mezzanine. De kwaliteit van deze voorzieningen draagt in hoge mate bij aan de kwaliteit van veiligheid en leefbaarheid van het UCP als geheel; immers 60% van alle bezoekers blijven binnen het stelsel van openbaar vervoersvoorzieningen, in het bijzonder de overstap van NS op regionaal en lokaal openbaar vervoer. Samen met T1 en T3 heeft de norm in het bijzonder betrekking op hetgeen in het Kwaliteitsboek Stedebouw wordt aangeduid als de OV-Terminal.

T2.1 Ontwerp en programma

Voor een tram/busstation gelden in principe dezelfde regels en prestaties als voor een treinstation (zie T1). Op een aantal punten is echter aanscherping noodzakelijk.

Het verlichtingsniveau is in overeenstemming met dat van openbare binnenruimten (zie O2). In ondergrondse en inpandige ruimtes - met name perrons - wordt met behulp van licht de in- en uitgangen gemarkeerd, dat wil zeggen extra aangelicht.

Voorzieningen ten behoeve van eventuele toegangscontrole worden gecombineerd met fysieke barrières (bijvoorbeeld tourniquettes) teneinde een volledig gesloten systeem mogelijk te maken.

Er worden binnen het station zelf geen ruimtes gereserveerd voor zwervers en daklozen. Dit ontslaat de stationsbeheerder c.q. exploitant van het openbaar vervoer niet van de plicht indien noodzakelijk elders ruimte ter beschikking te stellen.

Het station is niet openbaar toegankelijk.

Buiten de zones van commerciële voorzieningen is roken, eten en drinken altijd verboden.

Voor reguliere bovengrondse voorzieningen (zoalsabri's bij haltes, taxistan-dplaatsen, etc.) geldt ze in het zicht liggen van de omringende bebouwing. En het zicht op de voorziening wordt niet belemmerd door beplantingen of andere obstakels. Bovendien zijn de voorzieningen zodanig transparant en verlicht dat wachtenden vanuit de omringende bebouwing gezien kunnen worden. Een verlichte poster aan één zijde en/of een stadsplattegrond in deabri zijn echter toegestaan.

Vanuit de omgeving zijn sociaal veilige looproutes naar de haltes voor openbaar vervoer wenselijk. Dit kan bijvoorbeeld door de realisatie van korte routes in het zicht van woningen en ander verkeer.

T2.2 Bouw en aanleg

Zie T1.2

T2.3 Beheer en exploitatie

Zie T1.2

- T3 - Openbaar Vervoersvoorzieningen (hal, traverse, etc.)

In het UCP bevinden zich binnen de voorzieningen voor het openbaar vervoer een groot aantal verbindende ruimtes, zoals de stationshal, de stationstraverse, de zogenaamde mezzanine, etc. De kwaliteit van deze ruimtes draagt in hoge mate bij aan de kwaliteit van veiligheid en leefbaarheid van het UCP als geheel; immers 60% van alle bezoekers blijven binnen het stelsel van openbaar vervoersvoorzieningen, in het bijzonder de overstap van NS op regionaal en lokaal openbaar vervoer.

Samen met T1 en T2 heeft de norm in het bijzonder betrekking op hetgeen in het Kwaliteitsboek Stedebouw wordt aangeduid als de OV-Terminal.

Voor een hal, een traverse en vergelijkbare ruimtes in openbaar vervoersvoorzieningen gelden dezelfde regels en prestaties als voor een openbare binnenruimten (zie O2).

T2.2 Bouw en aanleg

Zie T1.2

T2.3 Beheer en exploitatie

Zie T1.2

- P1 - Parkeervoorzieningen (gebouwen en terreinen)

Het UCP-plan voorziet in veel parkeervoorzieningen. Een meerderheid van de in het Kwaliteitsboek

Stedenbouw genoemde plan-onderdelen bevat dergelijke voorzieningen. Zo zijn drietal parkeergarages geprojecteerd onder de OV-terminal, één onder de Caterijnesingel, één onder het Stationsplein en bestaande parkeergarages onder de winkels van Hoog Catharijne. Verder zijn onder meer parkeervoorzieningen gepland nabij of onder woningen en kantoren. En ook voor de Jaarbeurs en Hoog Catharijne is de parkeerfunctie heel belangrijk.

Voor leefbaarheid en veiligheid is de kwaliteit van deze parkeervoorzieningen van belang, niet alleen omdat in het UCP dit programmaonderdeel zo'n eminente plaats inneemt, maar ook omdat in het algemeen (ondergrondse) parkeergarages qua beleving en gebruik voor de meeste mensen problematisch zijn.

P1.1. Ontwerp en programma

Voor parkeergarages (als vrijstaande gebouwen, ondergronds of bovengronds, etc.) wordt een prestatieniveau nagestreefd zoals dat is vastgelegd in de inventarisatielijst van de European Standard Parking Award. In zoverre relevant gelden de prestaties uit deze lijst ook voor publieke parkeerterreinen.

In het kader van het UCP moet bij het ontwerp van parkeercomplexen bijzondere aandacht worden besteed aan projecten waarbinnen meerdere garages met elkaar (via ondergrondse ruimtes) worden (door)verbonden, zoals bijvoorbeeld in de OV-terminal het geval is. Als vuistregel geldt hier dat elke (deel)garage ook op zich veilig en beheerbaar moet zijn. Voor de verbindende routes is O1 van toepassing (voor bovengrondse situaties), of O2 (voor ondergrondse situaties).

Parkeerplaatsen voor bewoners dienen in garages zo dicht mogelijk bij of onder de woningen te liggen, met een minimum aan loopafstanden en zo veel mogelijk in een eigen compartiment.

Enkele minimale richtlijnen:

- doorrijhoogte is minimaal 1,9 meter;
- goed doorzicht met weinig kolommen en weinig dode hoeken (eventueel aanwezige dode hoeken worden opgelost met slagvaste spiegels);
- een goede identificatie van de parkeerplekken (verdieping, rijen, vakken);
- binnen en buiten de parkeergarage is een goede bewegwijzering;
- doorzicht vanuit de lift en het trappenhuis naar de hal/parkeervloer;
- goede afsluiting na sluitingstijd en een afscherming van alle buitenopeningen;
- helder, doorzichtig (draad)glas in alle deuren van de ruimten die voor het publiek toegankelijk zijn.

De verlichting voldoet minimaal aan de in O2 genoemde waarden. Voor garages zijn verder nog de volgende richtlijnen van toepassing:

- inrit, uitrit, kassa's en betaalautomaten (slagboom/kaartautomaat): minstens 175 lux op 1 m hoogte;
- lift, trappenhuis: minstens 75 lux op de vloer;

- rijstroken: minstens 40 lux op de vloer;
- parkeervakken: minstens 40 lux op de vloer;
- RA-waarde van de toegepaste verlichting is minimaal 60.

Op parkeerterreinen zijn tussen de geparkeerde auto's geen visuele obstakels. Als richtlijn gaat dat afgrenzingen, bijvoorbeeld met beplanting, niet hoger zijn dan 0,5 meter.

De terreinen waarvoor deze norm geldt zijn alle weliswaar publiekstoegankelijk, maar vormen feitelijk geen onderdeel van het formeel openbare domein. Voor parkeerterreinen die wel integraal deel vormen van de openbare ruimte geldt de norm P2.

P1.2. Bouw en aanleg

Tijdens de bouw van parkeervoorzieningen worden de veiligheid en leefbaarheid van de directe omgeving zo min mogelijk aangetast. Het zicht op de bouwplaats en zijn omgeving blijft gewaarborgd. De toegankelijkheid en beveiliging van omringende ruimtes en bebouwing komt niet in gevaar. Waar nodig worden zones nabij de bouw gemarkeerd of tijdelijk afgesloten. De attractiviteit van het gebied blijft op aanvaardbaar niveau. De bouwplaats zelf wordt adequaat afgesloten en beveiligd. Met name worden maatregelen genomen om ongewenste concentraties van zwervers en verslaafden tegen te gaan.

P1.3. Beheer en exploitatie

De eerder genoemde lijst van de European Standard Parking Award is ook richtinggevend voor beheer en exploitatie van parkeervoorzieningen. Voor het UCP is het verder wenselijk dat in het beheer van parkeergarages expliciet wordt rekening gehouden met het tegengaan van concentraties van zwervers en verslaafden. Indien een garage of terrein is gesitueerd op een overgangszone dan is het beheer ervan afgestemd op dat van de burens (en omgekeerd). Dat geldt met name als verschillende parkeervoorzieningen aan elkaar grenzen of met elkaar zijn (door)verbonden.

- P2 - Parkeervoorzieningen (openbare ruimte)

Behalve in garages en op terreinen (zie P1) wordt binnen het UCP-gebied ook geparkeerd in openbare ruimte. Ook deze parkeervoorziening zijn van invloed op het niveau van leefbaarheid en veiligheid.

In principe geldt voor het territorium waarbinnen wordt geparkeerd de prestatie-norm voor openbare buitenruimte (O1). Maar daarnaast zijn voor het parkeren nog een aantal specifieke richtlijnen relevant.

Als algemene richtlijn geldt dat er voldoende parkeergelegenheid is voor bezoekers en bewoners in de nabijheid van de bestemmingen in het UCP-gebied. De parkeergelegenheid is veilig door een goed zicht op de geparkeerde auto's vanuit de omgeving (bijvoorbeeld vanuit woningen, winkelvoorzieningen en kantoren).

Het Politiekeurmerk Veilig Wonen parafraserend kan deze algemene richtlijn naar keuze volgens vier opties worden uitgewerkt.

- *Optie 1:* Gebruikers van een bestemming in het UCP-gebied kunnen op eigen erf parkeren; bewoners kunnen dat eveneens, evenwel met behoud van voortuin. Parkeerplaatsen voor bezoekers zijn in de nabijheid en in het zicht van de directe omgeving (dus woningen en andere aanwezige bestemmingen).
- *Optie 2:* Gebruikers kunnen hun auto parkeren op korte afstand van de bestemming, of eigen woning. Vanuit de omringende bebouwing is goed zicht op elke parkeerplaats.
- *Optie 3:* Er zijn overzichtelijke parkeerterreintjes van maximaal 20 plaatsen. Elk terreintje ligt in het zicht van enkele belangrijke vertrekken van de bestemming waartoe het parkeerterreintje behoort.
- *Optie 4:* Er zijn grotere parkeerterreinen voor gebruikers, bezoekers en bewoners bij voorzieningen woongebouwen of andere aanwezige bestemmingen. Deze terreinen zijn sociaal veilig, overzichtelijk en goed verlicht. Dat wil zeggen dat het terrein gecompartmenteerd is in aparte, herkenbare, kleinere eenheden met ieder maximaal 20 plaatsen. En dat er zicht is op het terrein vanuit meerdere belangrijke ruimtes in de aanwezige voorzieningen en eventuele andere bestemmingen (zoals woningen). Verder mogen er geen obstakels het zicht op het terrein belemmeren. Ten slotte is de RA-waarde van de toegepaste verlichting minimaal 60, teneinde de (kleur)herkenbaarheid van personen en auto's te vergroten.

P2.2 Bouw en aanleg

Zie P1.2

P2.3 Beheer en exploitatie

Zie P1.2

- P3 - Parkeervoorzieningen (fietsenstalling)

De fiets is voor het reizen per trein het belangrijkste middel van transport. Ongeveer 40% van alle reizigers komen op de fiets naar het station. In het UCP-gebied bevinden zich een twee grote en meerdere kleine fietsenstallingen.

P3.1 Ontwerp en programma

De eerste keuze die men moet maken, is of men bewaakte stallingen wil aanbieden. Dit is in het UCP-gebied grotendeels het geval. Tevens moeten er in de openbare ruimte -met name voor kortparkeerders- onbewaakte voorzieningen worden gerealiseerd. De bewaakte fietsenstalling is altijd boven een onbewaakte stalling (ook stallingen met automatisch toegangssysteem en camera-bewaking) te verkiezen.

Het aantal stallingsplaatsen -bewaakte en onbewaakte- is in overeenstemming met het aantal reizigers dan wel met het aantal bewoners en bezoekers.

Als geschikte stallingen worden aangemerkt:

- buurtstallingen;
- collectieve fietskluizen (aanvullend op en niet binnen een straal van 150 meter van de buurtstallingen);
- fietsenrekken of andere meeneembeperkende maatregelen. Om het gewenste aantal stallingsplaatsen te bereiken worden aanvullend op de beveiligde stallingsvoorzieningen fietsenrekken geplaatst;
- Vanuit de omringende bebouwing is zicht mogelijk op de stallingsruimte of -plaats. Zichtbelemmerende obstakels worden aangepast of verwijderd.

De stalling voldoet voor wat betreft deuren, ramen en verlichting aan algemene prestatie-eisen voor binnenruimten conform het Politiekeurmerk Veilig Wonen G4 (toegangsdeuren gemeenschappelijke ruimten), G5 (verlichting gemeenschappelijke ruimten) en G9 (berging, raam).

Niet-bewaakte fietsenstallingen bestaan hoofdzakelijk uit (onoverdekte) fietsparkeersystemen (standaards en rekken). Overdekte fietsparkeersystemen bieden de fietser meer comfort.

Voor fietsenrekken gelden de volgende normen:

- voldoende bescherming bieden tegen diefstal;
- gemakkelijk zijn in het gebruik;
- qua ontwerp passen in de openbare ruimte.

Er moet rekening mee worden gehouden, dat tenminste een deel van de fietsparkeerplaatsen breed genoeg is om fietsen met een breed stuur en fietsen met uitstekende tassen, kinderzitjes etc te stallen.

De onbewaakte fietsenstallingen bij het station voldoen aan de betreffende eisen van de checklist 'Met de Fiets naar de trein, voorwaarden die de Rijksoverheid stelt aan fietsenstallingen bij spoorwegstations' (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, april 1998).

Bewaakte fietsen stallingen

Een bewaakte fietsenstalling kan gevestigd zijn in een afgesloten ruimte maar kan ook bestaan uit een met hekken afgezet terrein in de open lucht, waarbij er voor de bewaker een droge en warme wachtruimte is.

Bij bewaakte stallingen zijn de volgende factoren van invloed op leefbaarheid en veiligheid.

- Ligging. De locatie ligt gunstig ten opzichte van de fietsroutes.
- Toegankelijkheid. De fietsenstalling moet makkelijk toegankelijk zijn (geen trap of steile hellingbaan) maar wel met een sluis waar het personeel controle op de bezoekers heeft. De fietsparkeervoorzieningen liggen dicht bij de (hoofd)ingang van het station of het gebouw dan de parkeergelegenheid voor auto's.
- Situering van de entree. De entree ligt in het zicht van de openbare ruimte.
- Situering van de 'bewaker'. De bewaker is zodanig geplaatst dat hij zicht op de hele stalling heeft en tevens de openbare ruimte in kan lijken.
- Bewegwijzering. De bewaakte fietsenstalling is optimaal bewegwijzerd.
- Bekendheid van de locatie. Het is gunstig als de stalling wordt gevestigd op een bekende locatie; bijvoorbeeld op een centraal plein of bij/in een belangrijk gebouw. Uiteraard moet de stalling aan de buitenzijde goed herkenbaar zijn.
- Openingstijden. Optimaal voor de gebruiker is een 24 uur openstelling van de fietsenstalling. Indien dit het geval is moeten extra veiligheidsmaatregelen tegen overval worden getroffen.
- Elektronische beveiliging. Een aanvullende elektronische beveiliging met CCTV is zinvol als de fietsenstalling meer dan 1.000 fietsen kan herbergen.
- De stalling dient overzichtelijk en goed verlicht te zijn. Ook de route naar de stalling toe moet voldoende verlicht zijn.
- Compartimentering. De fietsenstalling kan worden gecompartmenteerd, bijvoorbeeld in een compartiment voor medewerkers (van de NS of de winkels) en in een compartiment voor bezoekers.

De bewaakte fietsenstallingen bij het station voldoen aan de betreffende eisen van de checklist 'Met de Fiets naar de trein, voorwaarden die de Rijksoverheid stelt aan fietsenstallingen bij spoorwegstations' (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, april 1998).

P3.2 Bouw en aanleg

Zie P1.2

P3.3 Beheer en exploitatie

De manier waarop fietsenstallingen worden beheerd, is in belangrijke mate bepalend voor de kosten, de opbrengsten en het succes van de stalling.

Hogere veiligheid (en de extra werkgelegenheid) die een bewaakte stalling oplevert (in vergelijking tot andere fietsparkeervoorzieningen) wegen op tegen de hoge kosten. De keuze of de stalling kostendekkend moet worden geëxploiteerd heeft uiteraard consequenties voor het tarief dat fietsparkeersders zullen betalen. Bewaakte fietsenstallingen zijn vanuit het oogpunt veiligheid en leefbaarheid te verkiezen boven onbewaakte stallingen. Een lage tarief voor het stallen van de fietsen bevordert het gebruik van de

bewaakte stalling.

De bepaling van de capaciteit van fietsparkeervoorzieningen moet voor het Utrechtse Centrum Project nader worden onderzocht. Duidelijk is dat er nu al te weinig capaciteit voor het parkeren van fietsen is. Met oog op het te verwachten bezoekerstroom moeten er dus nog mogelijkheden om fietsen te stallen bij worden geplaatst.

Hinderlijk geplaatste fietsen, fietsenwrakken en zwerffietsen worden regelmatig opgeruimd.

Het moet duidelijk zijn wie verantwoordelijk is voor de stalling en wie er, indien nodig, handelend optreedt.

- V2 - Winkelvoorzieningen (complex; HC)

Het winkelgebied van de Utrechtse City wordt een trekker voor publiek uit Utrecht en geheel Nederland. Het grootste gedeelte van de winkels zijn in een overkapte shopping mall in Nieuw Hoog Catharijne geconcentreerd. Tevens heeft deze shopping mall de functie van een schakel tussen nationaal en lokaal vervoer en de buitenruimte. Er leidt dus een belangrijke route door het winkelgebied.

Een veilige en leefbare Utrecht City wordt dus in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van het winkelgebied. Deze prestatie-norm heeft hierop betrekking. De norm is van toepassing op het overkapte winkelgebied Nieuw Hoog Catharijne zoals omschreven in het Kwaliteitsboek Stedenbouw.

V2.1 Ontwerp en programma

Voor het ontwerp en het programma wordt een prestatieniveau nagestreefd zoals dat is vastgelegd in het handboek 'Preventief inrichten van winkelgebieden'. Naast de in het volgende genoemde normen zijn in Nieuw Hoog Catharijne ook de normen voor ondergrondse binnenruimte van toepassing. Zie hiervoor O2 (openbaar domein, binnenruimte, overdekt, ondergronds).

De openbare ruimte is erop ingericht om het publiek in beweging te houden, dat wil zeggen dat typische voor verveelde jeugd, zwervers of gebruikers aantrekkelijke 'hangplekken' ontbreken. De routes zijn gebundeld en worden frequent door het publiek gebruikt. Bij voorkeur leidt één route door het gebied. Voorwaarde is dat er veilige route-alternatieven zijn. Nevenroutes of gesplitste routes worden zoveel mogelijk vermeden. Doodlopende gangen ontbreken. Het aantal ingangen is tot het minimum gereduceerd. Er zijn zo min mogelijk blinde muren zonder winkeletalages of dergelijke functies.

Het inbandige winkelgebied is bij voorkeur afsluitbaar. Voorwaarden is dat er voor het doorstromend publiek een alternatieve veilige route wordt aangeboden die men na sluiting van het winkelgebied kan gebruiken.

Het winkelcentrum is overzichtelijk wat betreft het stratenplan en de rooilijnen. Het winkelgebied is zeer goed verlicht en er kan overal daglicht toetreden. Voor de verlichtingsnorm zie O1.1. Er is een duidelijk gescheiden entreezone tussen het winkelgebied en woonvolumes. De woningen en kantoren in Nieuw Hoog Catharijne zijn bij voorkeur vanuit de straat ontsloten. Mocht dit niet mogelijk zijn, liggen de entrees op een goed zichtbare plek aan de hoofroute door het winkelcentrum.

Winkelentrees zijn buiten de winkeltijden flauw verlicht om duidelijk te maken dat de entree buiten bedrijf is. Als er een deel van de winkels wél in bedrijf is in verband met andere openstelling dient de aandacht hierop gericht te worden (blikvangers).

Blinde gevels ontbreken of zijn uit het zicht van publieksruimten en -routes gehouden. Rolluiken zijn zo spaarzaam mogelijk toegepast, en waar toegepast, van een transparant type.

Ten aanzien van de overgang tussen openbaar en privé geldt dat er afspraken zijn gemaakt over het toegestane gebruik van een overgangszone als uitstalruimte voor winkeliers, en is de overgangszone met ruimtelijk middelen of in de bestrating is aangegeven.

Vuistregel: maximaal 1,5 meter buiten de gevel.

De zitgelegenheden zijn geconcentreerd op terrassen, die onder de hoede van horeca-ondernemers vallen.

Het winkelgebied is op de menselijke maat ontworpen. Gangen, stegen en andere loopruimten hebben een plezierige maatverhouding. Ook bij congestie ontstaat geen te grote drukte omdat de gangen ruim genoeg zijn om een groot hoeveelheid publiek ruimte te bieden.

Berging van afval en fust vindt buiten het gezichtsveld van het winkelend publiek plaats. Straten voor de afvoer van de vuilnis en bevoorradingsstraten zijn afgesloten en voor onbevoegden niet toegankelijk.

Er zijn maatregelen genomen om potentiële doelwitten die fysiek kwetsbaar zijn te beschermen:

- Verlichting hangt buiten het bereik van potentiële vandalen.
- Luifels hangen hoog, zodat ze moeilijk beklimbaar zijn.
- Het aanwezige straatmeubilair is vandalismebestendig.
- De winkelpuien van juweliers zijn onbereikbaar voor auto's.

V2.2 Bouw en aanleg

Tijdens de aanleg van het Nieuw Hoog Catharijne zijn de winkels verplaatst naar een tijdelijk winkelcentrum en is het gebied voor het publiek afgesloten. Er zijn alternatieve veilige routes tussen de haltes van het openbaar vervoer en het NS-station aangewezen en door geplaatste borden goed te vinden. Ook tijdens de bouw en aanleg ontstaan geen doodlopende gangen als er tijdens de aanleg gedeeltes van het inpandige winkelcentrum (weer, of nog steeds) in gebruik zijn.

V2.3 Beheer en exploitatie

Het winkelgebied kent formeel toezicht door de politie, stadswacht of/en door een bewakingsdienst.

Voor het Nieuw Hoog Catharijne wordt naar een gezamenlijk beheer gestreefd. Dit ligt in de hand van één bedrijf. Naast de continue schoonmaakwerkzaamheden is er een mobiele schoonmaakkploeg verantwoordelijk voor ad hoc-acties. Deze 24-uur schoonmaakkploeg is aan de beurt zodra meteen iets moet worden verholpen. Schade door vandalisme wordt binnen 24 uur hersteld en kan eventueel door de mobiele schoonmaakkploeg worden verholpen.

De winkeliersvereniging wordt gestimuleerd. Deze organiseert -eventueel met behulp van de gemeente- regelmatig gezamenlijke activiteiten.

- W1 - Woningen

In het UCP-plan vormt woningbouw een prominent onderdeel. Een meerderheid van de in het Kwaliteitsboek Stedenbouw genoemde plan-onderdelen bevat woningen. Zo zijn nieuwe woningen geprojecteerd zowel op en nabij het stationsgebied, als ook aan de randen, bijvoorbeeld Leidsche Rijn-Oost. In totaal worden volgens de huidige plannen 1400 woningen gerealiseerd in het UCP-gebied (1800 woningen indien de 'EKP-lokatie' wordt meegeteld).

W1.1. Ontwerp en programma

Voor het ontwerp en het programma wordt een prestatieniveau nagestreefd zoals dat is vastgelegd in de beide handboeken van het Politiekeurmerk Veilig Wonen, respectievelijk voor nieuwbouw en bestaande bouw. Waar het keurmerk de nadruk legt op de algehele kwaliteit van woningen, daar moet in het kader van het UCP met name door woningen goed worden gepresteerd op de bijdrage aan het UCP als geheel. Dit betekent dat woningen in het UCP-gebied met name de informele controle (zicht en toezicht) op de (semi-)openbare ruimte moeten vergroten.

Meer concreet gaat het erom dat de intensief gebruikte woonruimten zo veel mogelijk worden georiënteerd op de omgeving. Hierbij moet overigens worden aangetekend dat woonvertrekken van appartementen op de 5e woonlaag en hoger nauwelijks effect meer sorteren op het niveau van betrokkenheid en controle op de openbare ruimte. Verder moet worden aangetekend dat bij ligging van woningen op de begane grond aan een drukke openbare ruimte, het voordeel van de grotere sociale controle niet opweegt tegen het nadeel van de geringe privacy. Op de begane grond zijn in die gevallen andere verlevendigende functies aangewezen, bijvoorbeeld winkels of werkruimten. Slechts in het uiterste geval mag worden gekozen voor een blinde wand op begane grond niveau.

De ontsluiting van woningen vindt plaats aan de openbare (straat)zijde van het bouwwerk. Dit impliceert dat zoveel mogelijk woningen een individuele ontsluiting (eigen voordeur, met eigen adresaanduiding) op straatniveau krijgen geboden. Collectieve inpandige ontsluitingssystemen worden bij voorkeur niet toegepast, of het moet zijn als extra ontsluiting. De hoofdentree ligt echter aan de straat.

Aldus kunnen woningen die qua zicht en ontsluiting sterk op het openbare zijn betrokken een bijdrage leveren aan de totstandkoming van levendigheid in het UCP-gebied. Voorwaarde hiervoor is dat de woningen een bepaald percentage van het totaalgebied beslaan. De zogenoemde 'kritische massa' om een nieuw buurtje te doen ontstaan is ongeveer 25% van het totale bouwvolume en een totaal aantal woningen van 200 tot 500 per cluster. Het realiseren van woningtypen met een eigen voordeur aan de straat in gestapelde bouw moet niet tot geforceerde oplossingen leiden, die ten koste gaan van de woonkwaliteit, bijvoorbeeld het ontstaan van een zeer smalle woning. Dan geldt: beter een goed bruikbare woning met een collectieve entree dan een slecht bruikbare woning met een eigen voordeur aan de straat.

De berging van woningen is zo dicht mogelijk bij de woning gelegen of in de woning ondergebracht. Indien de berging geheel of gedeeltelijk in een collectieve parkeergarage worden ondergebracht, vormen deze zo veel mogelijk een eigen, klein en overzichtelijk compartiment. Loopafstanden naar de bergingen en de parkeerplaats voor de auto zijn zo kort mogelijk. De bergingcompartimenten zijn liefst direct aan de trappenhuisen gekoppeld (men hoeft dan niet een eind de garage door te lopen).

De ontsluiting van de bergingcompartimenten is liefst onafhankelijk van de ontsluiting van de garage.

Wanneer de toegankelijkheid naar de bergingen niet via de parkeergarage loopt (dat is dus het voorkeursmodel) hebben de bergingcompartimenten via een flauwhellende trap of via een lift waar een fiets in past een ontsluiting naar de straat. Deze komt op een plezierige plek boven, dus niet in een nis, maar ook niet middenin een drukke publieksstroom.

Bij woningen, die een afgelegen bergruimte bezitten, is het aan te raden de bergruimte in de woning te vergroten. Bewoners hoeven dan minder vaak de lange, niet zo plezierige gang naar de afgelegen berging te maken.

Te overwegen valt, de mogelijkheid te scheppen de fiets in de lift mee naar de woning te kunnen nemen. De lift moet dan groot genoeg zijn voor een fiets.

W1.2. Bouw en aanleg

Tijdens de bouw van woningen worden de veiligheid en leefbaarheid van de directe omgeving zo min mogelijk aangetast. Het zicht op de bouwplaats en zijn omgeving blijft gewaarborgd. De toegankelijkheid en beveiliging van omringende ruimtes en bebouwing komt niet in gevaar.

Waar nodig worden zones nabij de bouw gemarkeerd of tijdelijk afgesloten. De attractiviteit van het gebied blijft op aanvaardbaar niveau.

De bouwplaats zelf wordt adequaat afgesloten en beveiligd. Met name worden maatregelen genomen om ongewenste concentraties van zwervers en verslaafden tegen te gaan.

W1.3. Beheer en exploitatie

Het Politiekeurmerk Veilig Wonen is ook richtinggevend voor beheer en exploitatie van woningen en wooncomplexen. Voor het UCP is het verder wenselijk dat in het beheer van wooncomplexen expliciet wordt rekening gehouden met het tegengaan van concentraties van zwervers en verslaafden. Indien een wooncomplex is gesitueerd op een overgangszone dan is het beheer van het complex afgestemd op dat van de burens (en omgekeerd).

- K1 - Kantoren

In het UCP-plan vormt kantoorbebouwing een prominent onderdeel. Een meerderheid van de in het Kwaliteitsboek Stedebouw genoemde planonderdelen bevat kantoren. Zo zijn nieuwe kantoren geprojecteerd zowel op en nabij het stationsgebied, als ook aan de randen, onder meer in de Westflank.

K1.1. Ontwerp en programma

Voor het ontwerp en het programma wordt een prestatieniveau nagestreefd zoals dat is vastgelegd in deel 4 van de SBR-serie Beveiliging van gebouwen (kantoren). Dit handboek legt de nadruk op de beveiliging en het beheer van het individuele kantoor(gebouw).

De plint aan de straatkant bevat zoveel mogelijk verlevendigende functies (winkels, copyshop, horeca, showroom).

De ontsluiting van kantoren vindt plaats aan de openbare (straat)zijde van het bouwwerk. Dit impliceert dat zoveel mogelijk kantoren een collectieve ontsluiting op straatniveau krijgen geboden. Hoe minder entrees, hoe minder plaatsen in de gaten gehouden moeten worden en hoe beter het overzicht daarover kan zijn. Wanneer er sprake is van een kantoor waar 'klanten' het personeel vaak agressief benaderen om iets gedaan te krijgen (Sociale Dienst, GG&GD, woningcorporaties en dergelijke) moet er een gescheiden toegang voor het publiek en het personeel komen.

De looproutes naar de parkeervoorzieningen zijn zo kort mogelijk. De bewegwijzering is optimaal, zeker in het geval een deel van de voetgangers in- en uitgangen na kantoortijd afgesloten worden. Dan moet in één oogopslag duidelijk zijn welke route nog wel beschikbaar is.

K1.2. Bouw en aanleg

Tijdens de bouw van kantoren worden de veiligheid en leefbaarheid van de directe omgeving zo min mogelijk aangetast. Het zicht op de bouwplaats en zijn omgeving blijft gewaarborgd. De toegankelijkheid en beveiliging van omringende ruimtes en bebouwing komt niet in gevaar.

Waar nodig worden zones nabij de bouw gemarkeerd of tijdelijk afgesloten. De attractiviteit van het gebied blijft op aanvaardbaar niveau.

De bouwplaats zelf wordt adequaat afgesloten en beveiligd. Met name worden maatregelen genomen om ongewenste concentraties van zwervers en verslaafden tegen te gaan.

K1.3. Beheer en exploitatie

Het handboek van de SBR is ook richtinggevend voor beheer en exploitatie van kantoren. Voor het UCP is het verder wenselijk dat in het beheer van kantoren expliciet wordt rekening gehouden met het tegengaan van concentraties van zwervers en verslaafden. Indien een kantoorcomplex is gesitueerd op een overgangszone dan is het beheer van het complex afgestemd op dat van de burens (en omgekeerd).

- R1 - Voorzieningen bijzondere doelgroepen

Ten aanzien van bijzondere doelgroepen zoals zwervers en verslaafden is integratie en acceptatie door de totale samenleving zo veel mogelijk het uitgangspunt. Voor die deelgroepen, welke geen overlast veroorzaken, valt te denken valt aan het toestaan van straatmuziek en straatverkoop; daartoe kunnen in het ontwerp geschikte plekken worden geschapen. Dit zijn plekken langs drukbelopen routes, bij entrees van gebouwen en op drukke pleinen, echter zodanig gesitueerd, dat de activiteiten de doorstroming niet hinderen.

Voor het deel van de groepen zwervers en verslaafden, waarvan de aanwezigheid vrijwel per definitie als hinder en overlast wordt ervaren, worden opvangvoorzieningen ingericht in het gebied zelf of op korte afstand daarvan, die tot doel hebben, hinderlijke aanwezigheid van deze mensen in de openbare ruimte zo veel mogelijk te beperken.

Er wordt met de inrichting van deze voorzieningen op twee manieren beoogd de overlast aan te pakken:

- meer mensen verblijven gedurende een groter deel van de dag in de opvangvoorziening (reductie van de omvang van de groep die in de openbare ruimte vertoeft);
- mensen zien er minder verloederd en opgejaagd uit wanneer zij in de openbare ruimte vertoeven, omdat zij in de opvangvoorzieningen enige rust kunnen vinden en enige verzorging kunnen genieten.

In hoofdstuk 4, 'Aanpak overlast Zwervers en verslaafden' wordt specifiek voor het UCP ingegaan op de in te richten voorzieningen voor bijzondere doelgroepen en het pakket van projecten en zorg dat aan deze voorzieningen gekoppeld kan worden.

Bijlage II Overzicht referentieprojecten

Planonderdeel gebouw	Referentieproject
Vredenburg (1)	+ Neue Oper, Frankfurt - schouwbuurg Witte Vrouwensingel, Utrecht - Stopera Amsterdam
Stationsplein (2)	+ KNSM eiland, Amsterdam
OV-Terminal (3-1)	+ Broadgate en Liverpool Street Station, London + overbouwing van de sporen: Stuttgart en München + Centraal station, Stockholm + Station Blaak, Rotterdam - Haagse Centraal Station, Den Haag
Stationshal en overkapping (3-2)	+ Metrostation Wilhelminaplein, Rotterdam - Gare Montparnasse, Parijs
Leidsche Rijn en Leidsche Rijn-Oost (4)	+ werkruimten Onder de Bogen, Haarlemmerhouttuinen (Amsterdam) + 'elevated railway', Docklands in London + Daalsetunnel, Leidscheveertunnel en Sijpesteijntunnel, Utrecht + Zoetermeerlijn
Clarenburg, HC, Godebald (5/6/7)	+ Groot Gelderlandplein, Amsterdam Buitenveldert + Beurspleinpassage (koopgroot), Rotterdam + Schiphol Plaza + Neue Mitte in Oberhausen + Kennedyplatz, Essen + Parkeergarage onder het Laakhavengebied, Den Haag + Parkeergarage Katholieke Ziekenhuis Nijmegen + Parkeergarage onder het Museumplein, Amsterdam + Winkelcomplex Bluewater bij London
Corporate Plaza (8G)	- stationsgebied Den Haag Centraal - stationsgebied Rotterdam CS (het NN gebouw) + Merkenbureau Benelux, Den Haag - Nieuw Babylon, Den Haag - Ministerie van Sociale Zaken, Den Haag
Beatrixgebouw (9)	+ New Metropolis, Amsterdam + World Trade Centre en Empire State Building, New York
Trade Center en Westflank (10K)	+ winkelcentrum Oosterhof, Rotterdam + Europaboulevard, Zoetermeer - Cityplaza, Nieuwegein
Kruisvaart en REMU-terrein (11/12)	+ Oeverpad Amsterdam, Amsterdam
Jaarbeursterrein (13S)	+ Arenaboulevard, Amsterdam Zuidoost + Disneyworld, Florida + Trocadero/Segaworld, London + Finchley Park, London + De Efteling, Kaatsheuvel
Leidse Kade (14)	+ woningbouw door de architect Christian Portzamparc, Parijs
Kop van Lombok (15Q)	+ Architectencie, Rotterdam + Droogbak, Amsterdam

Planonderdeel openbare ruimte	Referentie
Vredenburg (A)	+ Brink/de Telgen, Hengelo + De kern Gezond, Den Haag + fietsenstalling Aan de Heuvel, Tilburg + Buurtkwaliteitsplan Openbare ruimte (IBOR), Rembrandtplein, Amsterdam + stadserf voor dierentuin, gemeente Emmen + aanmeerpunt Stopera, Amsterdam - straatmeubilair, Kerkbrink, Hilversum
Stationsplein Noord (B)	+ Atelier PRO, gemeente Velsen + fietsenstalling, Rotterdam Westblaak + extra: gestapelde fietsenstalling kantoor Osdorp + Schiphol Plaza - Beurspleinpassage, Rotterdam
Plein-Zuid en Zuidtraverse (C)	+ traverse bij station Zoetermeer + zijkant Beaubourg /Centre Pompidou, Parijs + station RAI, Amsterdam
Het Moreelsepark (D)	+ hek in park, Oude Westen, Rotterdam + afsluiting kloostertuin Mariaplaats, Utrecht + fontein op Frederiksplein, Amsterdam + fontein op stadshuisplein, Tilburg
Leidsche Rijn (E)	zie 4E
Smakkelaarsveld (F)	+ Politiekeurmerk Veilig Wonen, nieuwbouw, onderdeel K1 en K5
Coporate Plaza (8G)	zie 8G
Mariaplaats (H)	+ flexibele afsluiting masterplan De Kern Gezond, Den Haag + pleingebied de Heuvel, Tilburg
Jaarbeursplein (J)	+ bruggen Calatrava in Barcelona en Sevilla + loopbrug sciencecenter Heureka, Helsinki (Heikinen en Komonen) + kwaliteit openbare ruimte: Potsdammer platz Berlijn + lift doorzichtig
Westflank (K)	zie 10K
Rabobank-Plaza (L)	+ ziekenhuisgebouwen AZU terrein en de Uithof, Utrecht
Catharijnesingel/ Catharijnebaan (M)	+ Maliebaan, Utrecht
Croeselaan (N)	+ Rubenslaan-Venuslaan, Utrecht + 't Goylaan, kanaleiland, Utrecht
Westplein (O)	- Hoofdplein, Rotterdam
Catharijnesingel t.h.v./ Daalse tunnel (P)	- fietspad Catharijnesingel, Utrecht
Kop van Lombok (15Q)	zie 15Q
Zuidertunnel (R)	+ Koningstunnel, Den Haag
Jaarbeursterrein (13S)	zie 13S

Bijlage III Literatuurlijst

UCP documentatie

Kwaliteitsboek kiezen en keuren in het UCP, deel 1. Gemeente Utrecht, Winkel Beleggingen Nederland, Jaarbeurs Utrecht, NS Vastgoed. Utrecht, 1999.

UCP, definitief stedenbouwkundig ontwerp. BVR. Utrecht, 1997.

Utrecht Centrum Project, op weg naar een dynamisch centrumgebied. Projectbureau Utrecht Centrum Project. Utrecht, 1999.

Kiezen en Keuren, kwaliteitsbewaking in het Utrecht Centrum Project. Folder.

Bestaande handboeken/normenstelsel

Beveiliging van gebouwen deel 7, winkelcentra. SBR. Rotterdam, 1995.

Beveiliging van gebouwen deel 4, kantoren. SBR. Rotterdam, 1995.

Handboek voor toegankelijkheid (3e druk). Elsevier. Doetinchem, 1998.

Inventarisatielijst Parkeergarages ter toetsing op kwaliteit en veiligheid t.b.v. European Standard Parking Award. VEXPAN (Vereniging van Exploitanten van Parkeeraccommodaties Nederland). Eindhoven, 1995.

Ondergrondse bouwwerken. Beveiligingsmaatregelen en -voorzieningen voor ondergrondse bouwwerken. Eindrapportage van de taakgroep beveiligingsmaatregelen en -voorzieningen. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Centrum Ondergronds Bouwen. Den Haag, 1998.

Ondergrondse bouwwerken. Fysieke- en sociale aspecten. Eindrapportages van de taakgroepen normering fysieke aspecten van de veiligheid en normering sociale aspecten. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Centrum Ondergronds Bouwen. Den Haag, 1998.

Plaats maken voor de fiets. Leidraad voor parkeren en stallen. C.R.O.W., Stichting Centrum voor regelgeving en onderzoek in de grond-, water- en wegebouw en de verkeerstechniek. Ede, 1998.

Met de Fiets naar de trein, voorwaarden die de Rijksoverheid stelt aan fietsenstallingen bij spoorwegstations, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, april 1998

Handboek Procedurebepalingen en inrichtingsvoorwaarden Inrichtingswerken in de openbare ruimte, Dienst Stadsbeheer Gemeente Utrecht, juni 1999 (concept)

Politiekeurmerk Veilig Wonen. Nieuwbouw. Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting (SEV)/Servicepunt Veilig Wonen. Zoetermeer, 1998.

Preventief inrichten van winkelgebieden, brochure en checklist. Van Dijk, Van Soomeren en partners. Amsterdam, 1993.

Sociale veiligheid in het Utrechts Centrumgebied. Bureau Zijaanzicht, Wageningen, 1995.

Bijlage IV Participanten

Onderstaand is aangegeven welke organisaties met welke personen hebben geparticipeerd in de totstandkoming van dit kwaliteitsboek.

Er waren drie participatiemogelijkheden:

W = Werkgroep Leefbaarheid en Veiligheid

V = Veiligheidssessie

I = Interview

Tussen haakjes is steeds vermeld, op welke manier(en) de betreffende persoon heeft geparticipeerd.

Jaarbeurs Utrecht

- de heer Van Bienen (I)
- de heer Nyst (W,V,I)
- de heer Den Uyl (I)

Winkelbeleggingen Nederland

- de heer Ten Hacken (W, V, I)
- mevrouw Kievit (V,I)

NS Vastgoed

- de heer Bourée (I)
- de heer van der Kleij (W,I)
- mevrouw Tevel (V)
- mevrouw Kersten (V)
- de heer Segeren (V,I)

NS Stations

- de heer Bosch (W, I)
- de heer Koch (I)
- de heer Schulte (V,I)

Gemeente Utrecht

- mevrouw Brandes, Dienst Stadsontwikkeling (I)
- de heer Van der Burg, Dienst Stadsbeheer (I)
- de heer Eerden, Wijkbureau ZuidWest (V)
- de heer Hulhorst, Dienst Stadsontwikkeling (I)
- mevrouw Hulshoff Poll, Woon Advies Commissie (W)
- mevrouw Kemp (V,I)
- de heer Van Leeuwen, Algemene Zaken (W,V,I)
- de heer Loozen, Dienst Stadsbeheer (I)
- de heer Reuser, Algemene Zaken (W,V,I)
- de heer Ronhaar, Dienst Maatschappelijke Ontwikkelingen (I)
- de heer Samkalden, projectbureau UCP/Twijnstra Gudde (V)
- de heer Segaar, Dienst Stadsbeheer (I)
- de heer Smits (W,V,I)
- de heer Veenhuizen, Reinigings- en Havendienst (V)
- de heer Veira, Reinigings- en Havendienst (V)
- de heer Westerhout, Dienst Stadsbeheer (W)

Brandweer Utrecht

- de heer Meulendijk (V)
- de heer Stolker (V)

Politie Utrecht

- de heer Van der Berg (W,I)
- de heer Brink (I)
- de heer Van der Kamp (I)
- de heer Rookhuizen (W,I)
- de heer Sporter (I)

GG&GD Utrecht

- de heer Diepersloot (V,I)
- mevrouw Van Loon (W,V)

Bureau MACE

- de heer Cretton (I)
- de heer Pickerill (I)
- de heer Schraven (I)

Communicatie Adviesbureaus

- mevrouw Kuperus (V)
- de heer Lintmeijer, Berenschot Communicatie (W,V,I)
- mevrouw De Wit (W,V)

Overigen

- de heer Ten Cate, Redactie Straatnieuws (I)
- de heer Garvelink, Holland Rail Consult (I)
- de heer Genot, Planbureau Midnet/GVU (I)
- de heer Hokken, Ingenieursbureau DHV (V)
- mevrouw Jongman, ING Vastgoed (V)
- de heer Mostaart, Wegwijswinkel Geestelijke Gezondheidszorg (I)
- mevrouw Outman, Wegwijswinkel Geestelijke Gezondheidszorg (I)
- mevrouw Venemans, Nachtopvang In Zelfbeheer (I)
- de heer Vermeulen, Winkel Property Management (W,V,I)
- de heer Vermeij, Multivastgoed (I)

Bewonersvertegenwoordigers

- de heer Van de Bunt, bewonerscomité Dichterswijk (V)
- de heer Overvoorde, Vereniging van Eigenaren Croeselaan e.o. (V)