

BOUWPROJECT

ZWOLSESTRAAT

DEN HAAG:

Advies op het
voorlopig ontwerp

Bureau Criminaliteitspreventie
H.J. Korthals Altes
met medewerking van
P. van Soomeren
Amsterdam, mei 1989

Inhoudsopgave

Inleiding

1. Risico-analyse	1
1.1 Algemeen	1
1.2 Preventieve aspecten van het huidige ontwerp	2
1.3 Parkeergarages	3
1.4 Binnenstraat	3
1.5 Woningen	4
1.6 Bergingen	5
2. Advies op het voorlopig ontwerp	6
2.1 Algemeen	6
2.2 Parkeergarage	6
2.3 Binnenstraat	7
2.4 Woningen	9
2.5 Bergingen	11
3. Samenvatting	15

INLEIDING

Medio april heeft Wilma Bouw b.v. aan Bureau Criminaliteitspreventie opdracht gegeven een advies te schrijven op het voorlopig ontwerp van het bouwproject aan de Zwolsestraat in Den Haag. Formeel gesproken is Wilma Bouw b.v. opdrachtgever. Waar in het volgende wordt gesproken van "opdrachtgevers", wordt naast Wilma Bouw ook woningbouwvereniging " 's Gravenhage" bedoeld.

Dit advies is opgenomen in de voorliggende conceptnotitie. Aan een advies c.q. voorstellen tot wijzigingen in het voorlopig ontwerp (hoofdstuk 2) gaat een risico-analyse vooraf (hoofdstuk 1). Hoofdstuk 3 geeft een puntsgewijze samenvatting van de eerste hoofdstukken.

Vervolgprocedure

Deze notitie zal op grond van commentaar vanuit de opdrachtgevers worden bijgesteld tot een definitieve versie, waarmee opdrachtgevers en ontwerpers uit de voeten kunnen. Later dit jaar zal het voorlopig ontwerp door de architecten zijn omgewerkt tot een definitief ontwerp. Hierop zal wederom advies worden uitgebracht door Bureau Criminaliteitspreventie.

1 RISICO-ANALYSE

1.1 Algemeen

Voordat we gaan adviseren over wijzigingen in het voorlopig ontwerp die uit preventief oogpunt wenselijk zouden zijn, gaan we in op de risico's die in zijn algemeenheid van toepassing kunnen zijn op een woongebouw. Met de term "risico" bedoelen we: de kans dat er problemen ontstaan op het gebied van veiligheid en leefbaarheid. We zetten eerst de risico's in het algemeen op een rijtje, dus los van het project Zwolsestraat. Pas daarna zullen we, aan de hand van kenmerken van het ontwerp en van de omgeving, gaan kijken welke risico's op het project Zwolsestraat van toepassing zijn.

- Inbraak in woningen: wanneer de woningen makkelijk toegankelijk zijn en de entrees uit het zicht van straat en-/of andere woningen liggen, moet rekening gehouden worden met een verhoogd inbraakrisico;
- Inbraak in bergingen: bergingen die zijn ondergebracht in een aparte laag c.q. niet direct aan woningen gekoppeld zijn, lopen in het algemeen een verhoogd inbraakrisico.
- Inbraak in auto's: auto's die geparkeerd zijn in een collectieve ruimte (garage) lopen, wanneer de garage niet afgesloten is voor onbevoegden, een verhoogd inbraakrisico.
- Vandalisme: collectieve ruimten in/om wooncomplexen waar veel jongeren wonen lopen een verhoogd risico voor vandalisme (vernietiging ruiten, liftonderdelen, bellenbord, hallofoon, brievenbussen, verlichting).
- Overlast druggebruikers: gebouwen met vrij toegankelijke semi-openbare ruimten dichtbij deal-adressen lopen een verhoogd risico voor overlast van druggebruikers (zoeken rustige en beschutte plekken op).
- Angst voor criminaliteit: bepaalde plekken kunnen zuiver door hun vorm, ligging of inrichting bij de gebruikers angst inboezemen dus los van het al dan niet optreden van criminele feiten; dit geldt met name voor ruimten die afgesloten zijn van de buitenwereld (uit het zicht van straat en-/of woningen), vooral wanneer het er donker is en men geen uitwijkmogelijkheid heeft.

Kenmerken van het gebouwoffwerp en van de omringende buurt zijn van invloed op de kans dat problemen ontstaan. Dit verschilt per probleem c.q. per aangegeven risico. Kijkend naar het gebouwoffwerp en naar de omringende buurt kunnen we een voorspelling maken: welke risico zijn groot, welke klein? We noemen onderstaand de hoofdkenmerken van het gebouwoffwerp en van de omringende buurt voor het bouwproject Zwolsestraat. Dit rijtje kenmerken gebruiken we vervolgens om aan te geven welke risico's de meeste aandacht nodig hebben.

- ligging nabij publiekstrekker (veel onbekenden --> sociale controle bemoeilijkt);

- grootschaligheid (veel gebruikers --> grote anonimiteit --> lage sociale controle);
- parkeergarage (afgesloten van buitenwereld en de woningen er boven --> geen directe visuele controle door bewoners mogelijk);
- binnenstraat (semi-openbaar gebied --> moeilijk te bepalen wie daar verantwoordelijk is en toezicht houdt);
- toegankelijkheid (groot aantal met elkaar doorverbonden toegangen tot binnenstraat en bovenstraat --> moeilijk tegelijk te controleren, veel vluchtwegen voor wie kwaad in de zin heeft);
- zichtbaarheid (groot aantal plekken die noch vanuit woningen noch vanuit de straat zichtbaar zijn, zoals parkeergarage, liften, trappenhuisen, verbindingsgangetjes, bergingruimten).

Wanneer we dit rijtje kenmerken van het project Zwolsestraat relateren aan de eerder genoemde risico's, dan kunnen we de risico's ordenen naar verwachte belangrijkheid.

Van hoog naar laag:

- angst voor criminaliteit;
- inbraak in auto's
- inbraak in bergingen;
- inbraak in woningen;
- overlast druggebruikers/rondhangende toeristen;
- vandalisme.

De twee laatstgenoemde risico's zijn op het bouwproject Zwolsestraat niet of nauwelijks van toepassing, gezien de afwezigheid van deal-adressen in de omliggende buurt respectievelijk lage percentage gezinnen met kinderen dat in het project zal komen te wonen. Ook het risico dat jonge bezoekers van de badplaats vernielingen aan het gebouw aanrichten schatten we betrekkelijk laag in.

In het volgende gaat het in de eerste plaats de angstgevoelens bij de bewoners en bezoekers van het gebouw en in de tweede plaats om inbraken in auto's, bergingen en woningen. Bij deze beide risico's gaan we in op de vraag, hoe deze in het ontwerp van het gebouw verkleind kunnen worden.

1.2 Preventieve aspecten van het huidige onderwerp

Er zijn in het huidige ontwerp uitgangspunten gehanteerd die gericht zijn op de verkleining van de beschreven risico's en die hier niet onvermeld mogen blijven.

In de eerste plaats is de scheiding van de looproutes voor toeristen respectievelijk bewoners gunstig te noemen.

Concentratie van looproutes voor de bewoners verkleint de anonimiteit op deze looproutes en vergroot de kans op sociaal contact tussen bewoners. Dit zal het niveau van sociale controle verhogen.

Een tweede gunstige uitgangspunt is de compartimentering van de bewonersparkeergarage in 7 kleinere eenheden van circa 60 auto's. Men kan er over twisten, of er niet een nog verdere opsplitsing

nodig is om het gewenste niveau van verkleinschaligheid en sociale controle te bereiken.

Een derde - met het vorige samenhangende - uitgangspunt is de directe koppeling van de woningontsluiting met de eveneens gecompartmenteerde bergingenkelder. Komend vanuit de woning kan men in de onderlaag alleen in de berging als men hiervan de sleutel heeft. Vreemden kunnen hiermee uit de berging worden geweerd, al kan men er ook hier over twisten of de compartimenten klein genoeg zijn om alle medegebruikers te leren (her-)kennen.

Naast deze drie hoofduitgangspunten zijn er nog verschillende minder belangrijke uitgangspunten die gunstig te noemen zijn vanuit preventie-oogpunt.

Deze komen ter sprake bij de afzonderlijke gebouwonderdelen in het volgende hoofdstuk.

1.3 Parkeergarage

De parkeergarage voor bewoners onder het gebouw is een grote, grotendeels van de buitenwereld afgesloten ruimte.

De risico's¹ waar we hier over praten, zijn in volgorde van belangrijkheid:

- angst voor criminaliteit;
- inbraak in auto's (waaronder ook begrepen beschadiging en diefstal van onderdelen van/vanaf auto's).

Het eerste risico kan men in het voorlopig ontwerp verkleinen door zoveel mogelijk daglicht naar binnen te halen via buitengevels en binnenstraat, de draagconstructie zo slank mogelijk te houden en een duidelijke in- en uitgang aan te geven (in rechte lijn tegenover elkaar). Ook een direct visueel contact met de straat en korte vluchtroutes indien men zich bedreigd voelt zijn belangrijk. Het tweede risico kan men verkleinen door de garages met een rolhek van de straat af te schermen en door individueel afsluitbare boxen aan te bieden. Het verder compartimenteren (in nog kleinere eenheden opsplitsen) van de garages heeft op beide risico's een gunstig effect. In paragraaf 2.2 worden deze uitgangspunten nader uitgewerkt.

1.4 Binnenstraat

Voor de binnenstraat is onze schatting dat angst voor criminaliteit het enige maar beslist niet de verwaarlozen risico is. We geven in het volgende aan hoe wij tot deze inschatting komen.

De binnenstraat is een lange, onpersoonlijke ruimte. Door het semi-openbare karakter ervan is niet duidelijk waar de binnenstraat bij hoort: is het een openbare straat die onder

¹ "Risico" betekent in het volgende steeds: de kans op problemen met betrekking tot veiligheid en leefbaarheid.

toezicht van gemeente en politie² staat, of hoort het bij de woningen en zorgen de bewoners er voor orde, rust en netheid? De woningplattegronden keren zich van de binnenstraat af (woonkamers en keukens liggen voor het merendeel aan de buitenkant). De binnenstraat lijkt bedoeld als verlengde van de openbare straat maar ligt hier los en afgeschermd van. Hier hebben we een tegenstelling te pakken die tegelijkertijd een risicofactor van belang is: onduidelijkheid over openbaar/privé trekt het niveau van sociale controle omlaag en geeft aanleiding voor angstgevoelens.

Het staat inmiddels onwrikbaar vast dat de binnenstraat openbaar zal zijn.

Wij pleiten ervoor om deze keuze duidelijker afleesbaar te maken door de binnenstraat via hellingen, trappen en doorkijkplaatsen directer en duidelijker te koppelen met het openbare maaiveld. Op de binnenstraat zijn meer woningen georiënteerd dan nu het geval is. Borstweringen van balkons en galerijen zijn zodanig uitgevoerd dat er zicht op de binnenstraat mogelijk is. De overkapping van de binnenstraat (voorzover nodig) vormt hiervoor geen belemmering. Zie voor de verdere uitwerking paragraaf 2.3.

1.5 Woningen

Bij de woningen zelf is het grootste risico: inbraak. In principe moet de inbreker drie symbolische dan wel fysieke barrières overwinnen om een woning in het Zwolsestraat- complex binnen te komen: binnenstraat, portiek en woningdeur zelf. Men moet van de eerste twee barrières niet veel verwachten: een inbreker zal geen moeite hebben de binnenstraat en het portiek binnen te komen, zelfs wanneer men deze afsluitbaar maakt. Een collectieve toegangsdeur blijft wel eens openstaan, of men glipt met een bewoner naar binnen. Het afsluiten van de portieken aan de binnenkant is een eerste goede stap, maar om het inbraakrisico van de woningen effectief te verkleinen moet men zich vooral richten op de individuele woning-entree. In de voorlopig ontwerpfase kan men dit doen door de woning-entrees in het zicht van binnenstraat en woningen te leggen.

Liefst elke entree in het zicht van de bijbehorende woning (direct zicht vanuit de woonkamer op de deur). Een tweede mogelijkheid is verkleining van het aantal vluchtwegen. Een portiek met slechts één toegang vanaf de straat is voor een inbreker onaantrekkelijk, omdat hij bij thuiskomst van bewoners geen mogelijkheid heeft om ongezien weg te komen. Bij het project Zwolsestraat bieden veel woningen de inbreker twee of meer vluchtwegen. In paragraaf 2.4 wordt ingegaan op de mogelijkheden voor beperking van het aantal vluchtwegen bij woningen.

² Nota bene: de politie surveilleert in principe niet in semi-openbare ruimten. Dat wordt overgelaten aan de bewoners en gebruikers. De surveillancepatrouilles per auto kunnen de binnenstraat niet op (trappen). Ze zullen niet snel hun auto uitkomen om een 'rondje binnenstraat' te lopen. Wellicht kan men wel met de politie afspreken, dat er voetpatrouilles regelmatig op de binnenstraat komen.

1.6 Bergingen

Bergingen in collectieve ruimten in een aparte laag onder het gebouw, uit het zicht van straat en woningen, lopen een verhoogd inbraakrisico. Wanneer de collectieve ruimten worden ontsloten door donkere gangen met dode hoeken komt hier bovendien het risico voor angstgevoelens bij.

In het Zwolsestraat-complex zijn de meeste bergingen in collectieve ruimten gelegen. Alleen de lage blokken aan de Groningsestraat hebben soms een direct aan de privé-tuin gekoppelde berging. De minst gunstig gesitueerde bergingen zijn die van de premiehuurappartementen. Deze liggen in vrij grote clusters (50 stuks) bij de parkeergarages. Hierdoor is zowel het risico voor inbraak als voor onveiligheidsgevoelens hoog te noemen. In paragraaf 2.5 worden suggesties gedaan om deze bergingsruimten kleiner en lichter te maken. De bergingen van de vijf torens aan de Groningsestraat worden ontsloten via een apart nauw gangetje evenwijdig aan de binnenstraat. Mogelijk geeft dit onveiligheidsgevoelens die vermeden kunnen worden door de ingangen aan de binnenstraat te leggen en het nauwe gangetje te laten vervallen

(zie paragraaf 2.5).

De bergingen van de woningen in de oostelijke kop van het blok liggen in clusters onder de woningen. Bij de uitwerking van het ruwe schetsontwerp moet ernaar worden gestreefd deze clusters direct te koppelen met de portiekontsluiting en van elkaar af te scheiden (geen doorsteek tussen de clusters mogelijk).

De bergingsgangen van het woningwetblok zijn in het voorlopig ontwerp vrij onoverzichtelijk (sprongetjes) en over de gehele lengte doorgekoppeld. In paragraaf 2.5 zal een mogelijkheid worden aangegeven om de overzichtelijkheid te verbeteren en de gang in twee zelfstandige delen te splitsen.

2 ADVIES OP HET VOORLOPIG ONTWERP

2.1 Algemeen

In paragraaf 1.1 is een volgorde van belangrijkheid aangegeven in de verwachte risico's³ voor verschillende vormen van criminaliteit. Als belangrijkste twee risico's zijn daarbij aangegeven:

- angst voor criminaliteit;
- inbraak in auto's, bergingen en woningen.

In het volgende worden per gebouwonderdeel uitgangspunten aangegeven om deze risico's te verkleinen. Waar het huidige ontwerp deze uitgangspunten niet volgt, zijn suggesties gedaan om dit alsnog te doen.

2.2 Parkeergarage

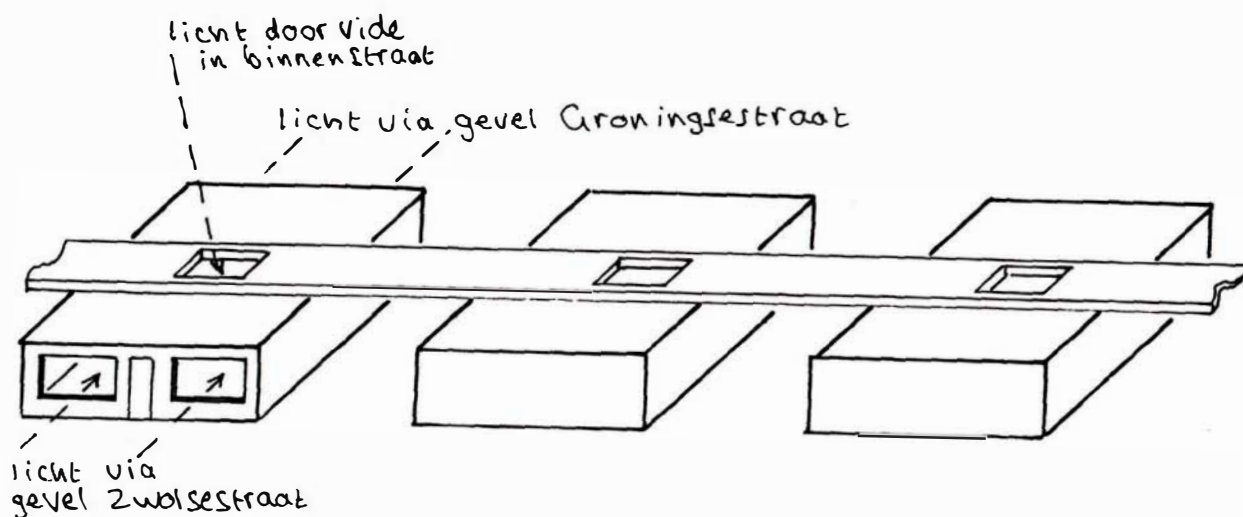
Om het risico voor angstgevoelens en auto-inbraken verder te verkleinen stellen we voor de parkeergarage de volgende ontwerp-uitgangspunten voor:

- kleine compartimenten (maximaal 20 auto's);
- daglichttoetreding vanaf Zwolsestraat, binnenstraat en Groningsestraat;
- één met rolhek afsluitbare toegang per compartiment (aan Groningsestraat);
- één vluchtdeur (aan Zwolsestraat);
- directe koppeling van elk compartiment aan binnenstraat;
- de helft van de parkeerplaatsen ook als afsluitbare parkeerbox uitvoerbaar;
- heldere (rechthoekige) hoofdvorm van elk compartiment;
- beperking van het aantal kolommen;
- kolommen zo slank mogelijk.

Het huidige ontwerp volgt een groot deel van deze uitgangspunten. Een verdere verkleining van compartimenten (streefgetal: 20 auto's) zou gunstig zijn (kleinschalig --> makkelijk controleerbaar). Belangrijker nog is de toetreding van daglicht via de Zwolsestraat/Groningsestraat en de binnenstraat. (minder afgesloten van de buitenwereld --> minder angstaanjagend). Men zou daartoe vides kunnen maken in de binnenstraat en aan de Zwolsestraat/Groningsestraat kunnen werken met een spijlenhek. Een goede mogelijkheid om aan de gestelde uitgangspunten te voldoen is het in de breedte van het gebouw leggen van de compartimenten (daglichttoetreding zowel vanaf Zwolsestraat als vanaf Groningsestraat).

³ De term "risico" betekent hier: de kans dat problemen met betrekking tot veiligheid en leefbaarheid zullen optreden.

Situering en daglichttoetreding compartimenten parkeergarage (schematisch)



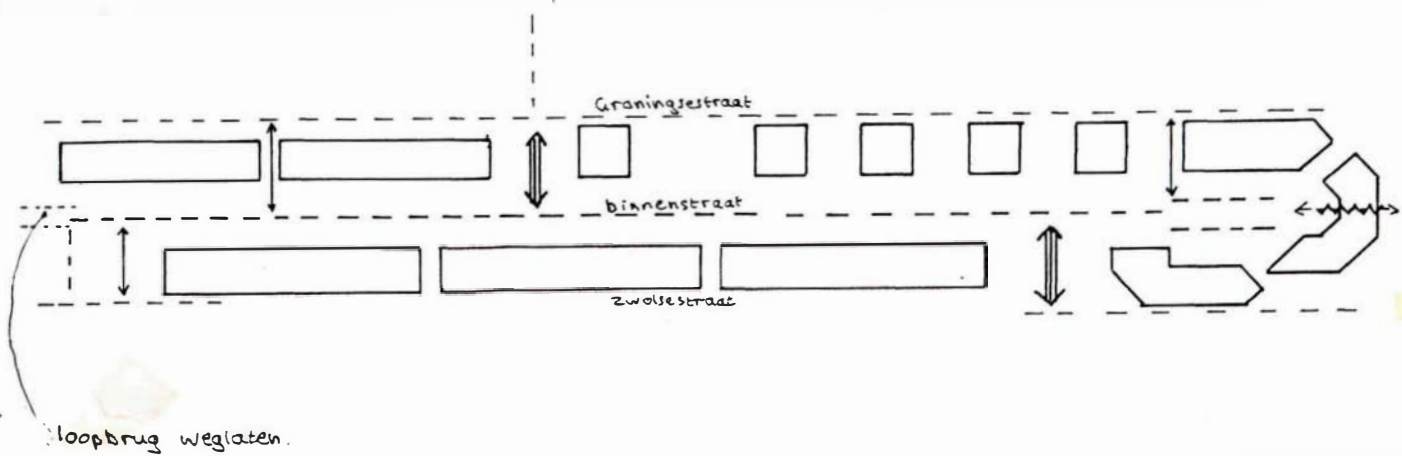
2.3 Binnenstraat

Voor de binnenstraat is in paragraaf 1.3 angst voor criminaliteit als belangrijkste risico aangegeven. Om dit risico te minimaliseren stellen we voor bij de binnenstraat de volgende ontwerpuitgangspunten te hanteren:

- openbaarheid en relatie met Zwolse-/Groningsestraat duidelijker afleesbaar maken;
- mogelijkheid openhouden om binnenstraat in de beheerfase afsluitbaar te maken;
- de helft van de woningen met keukens en/of woonkamer op de binnenstraat georiënteerd;
- galerijplaten en borstweringen van hoger gelegen woningen aan Zwolsestraat zodanig uitvoeren dat zicht vanuit woningen op binnenstraat mogelijk is;
- overkapping zodanig uitvoeren dat zicht vanuit woningen op de binnenstraat er niet door belemmerd wordt.

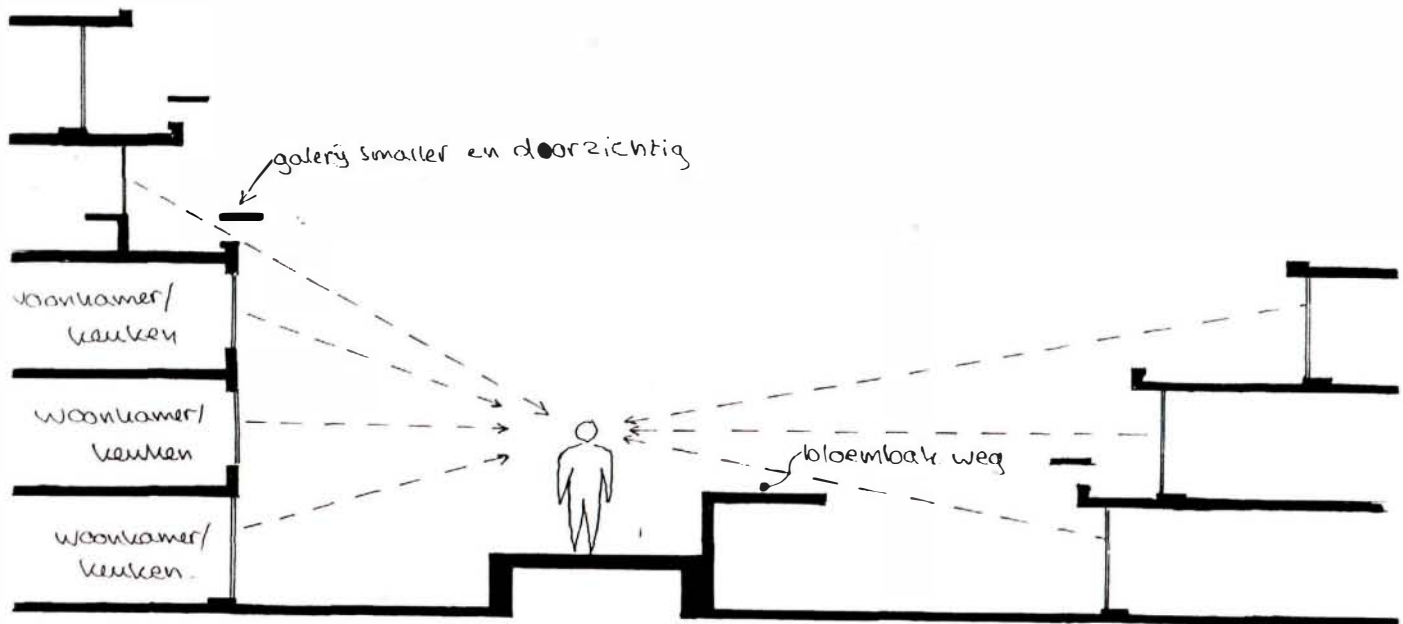
Het huidige ontwerp volgt voor een deel al deze uitgangspunten. Met name echter de duidelijkheid openbaar/privé en het zicht vanuit woonkamers op de binnenstraat zou nog verbetering behoeven.

Verduidelijking openbaarheid binnenstraat (schematisch)



- ←→ = trap naar binnenstraat lijkt voldoende duidelijk, wel in de gaten houden bij de detaillering
- ↔ = trap naar binnenstraat lijkt onduidelijk en onplezierig (weinig daglicht) → laten vervallen.
- ⇔ = onbebouwde breedte benutten voor brede, duidelijke, uitnodigende trappartij

Zicht vanuit woningen op binnenstraat (doorsnede)



2.4 Woningen

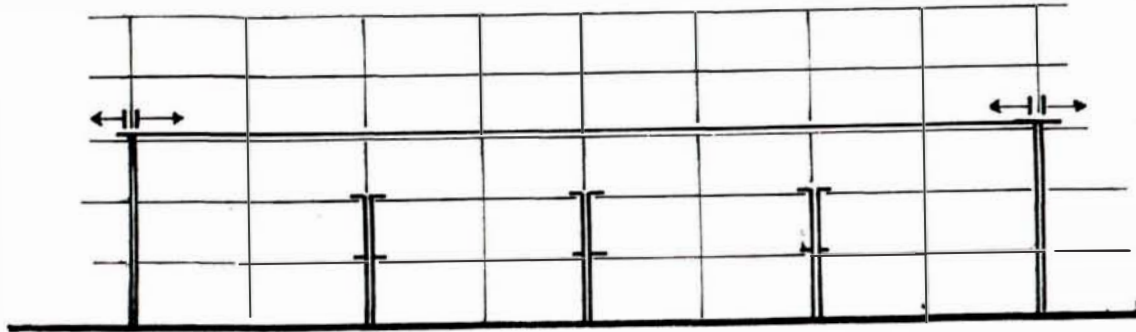
Om het inbraakrisico van de woningen te verkleinen schuiven we de volgende ontwerpuitgangspunten naar voren:

- portieken afsluitbaar maken;
- compartimenteren bovengalerij (bewoners kunnen maximaal van 2 liften gebruik maken, één aan beide einden van hun compartiment);
- woningdeuren in het zicht van de woning en van de binnenstraat;
- doorzichtige trappenhuisen (loopbewegingen zichtbaar vanuit woningen en vanaf binnenstraat).

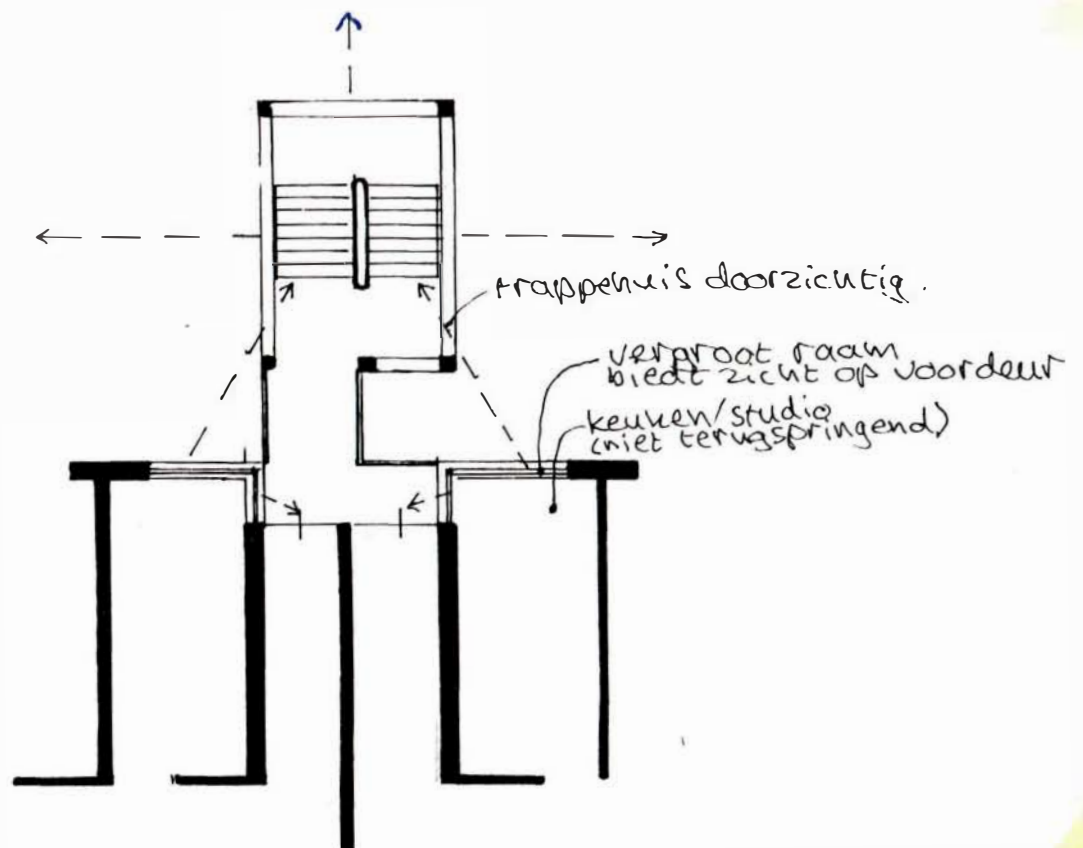
Met de afsluitbaarheid van portieken wordt thans reeds rekening gehouden. Wanneer hier het uitgangspunt van doorzichtigheid aan wordt toegevoegd, moet men in het oog houden dat deze uitgangspunten strijdig kunnen zijn. Doorzichtig mag niet betekenen: toegankelijk.

We geven in het volgende enkele suggesties voor de uitgangspunten waar nu nog het minst aan gedaan is (compartimenteren bovengalerij en overzichtelijke entreepartij).

Onafhankelijk en gecompartmenteerd ontsluitingssysteem
bovengalerij (schematisch)



Woningdeuren zichtbaar vanuit woning en vanaf binnenstraat



2.5 Bergingen

In paragraaf 1.5 zijn inbraak en angstgevoelens aangegeven als belangrijkste risico's voor de bergingen, met name voor de bergingen die in grote clusters in collectieve ruimten zijn gesitueerd.

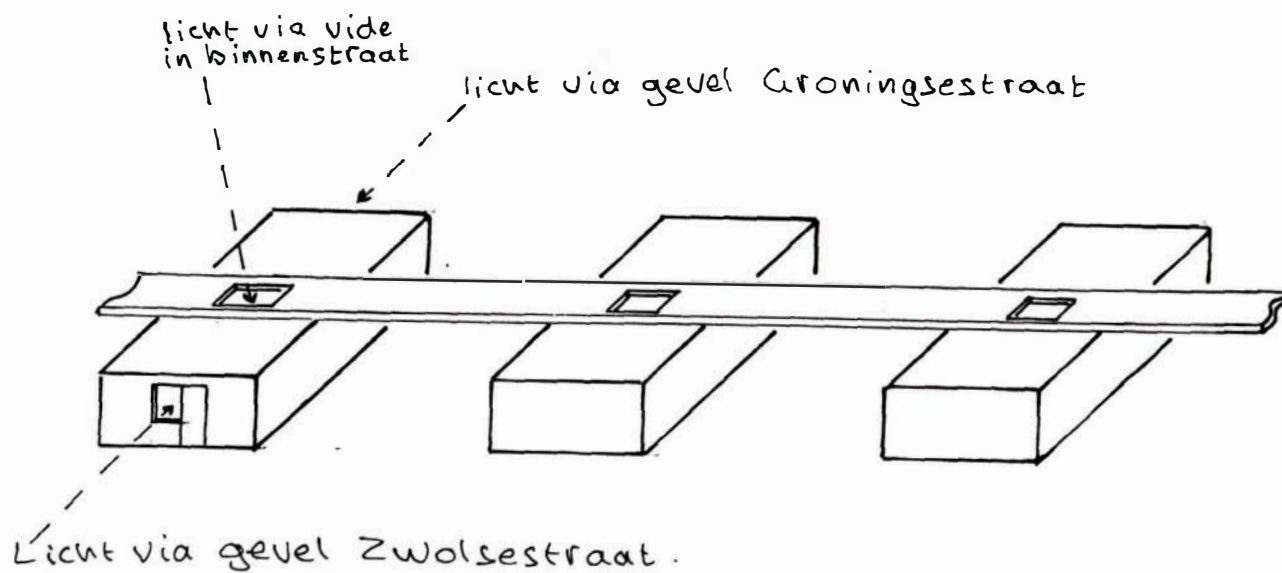
De volgende ontwerpuitgangspunten verkleinen de risico's:

- bergingen gegroepeerd in kleine clusters (maximaal 20 bergingen);
- daglichttoetreding in de collectieve bergingsruimte vanaf Zwolsestraat, Groningsestraat en binnenstraat;
- rechte ontsluitingsgang zonder zijgangen;
- één toegang per cluster (aangevuld met een vluchtdeur waar de brandweer dit vereist);
- toegang direct gekoppeld aan de Zwolse-/Groningsestraat (niet via garage of andere gang);
- clusters direct verticaal gekoppeld met betreffende woningen (korte, logische looproutes).

Een deel van de bergingen is al volgens deze uitgangspunten ontworpen. Met name de bergingen van de premiehuurappartementen (die bij de parkeergarages liggen) verdienen echter nog aandacht, vooral op het punt van daglichttoetreding (verbetering contact met buitenwereld).

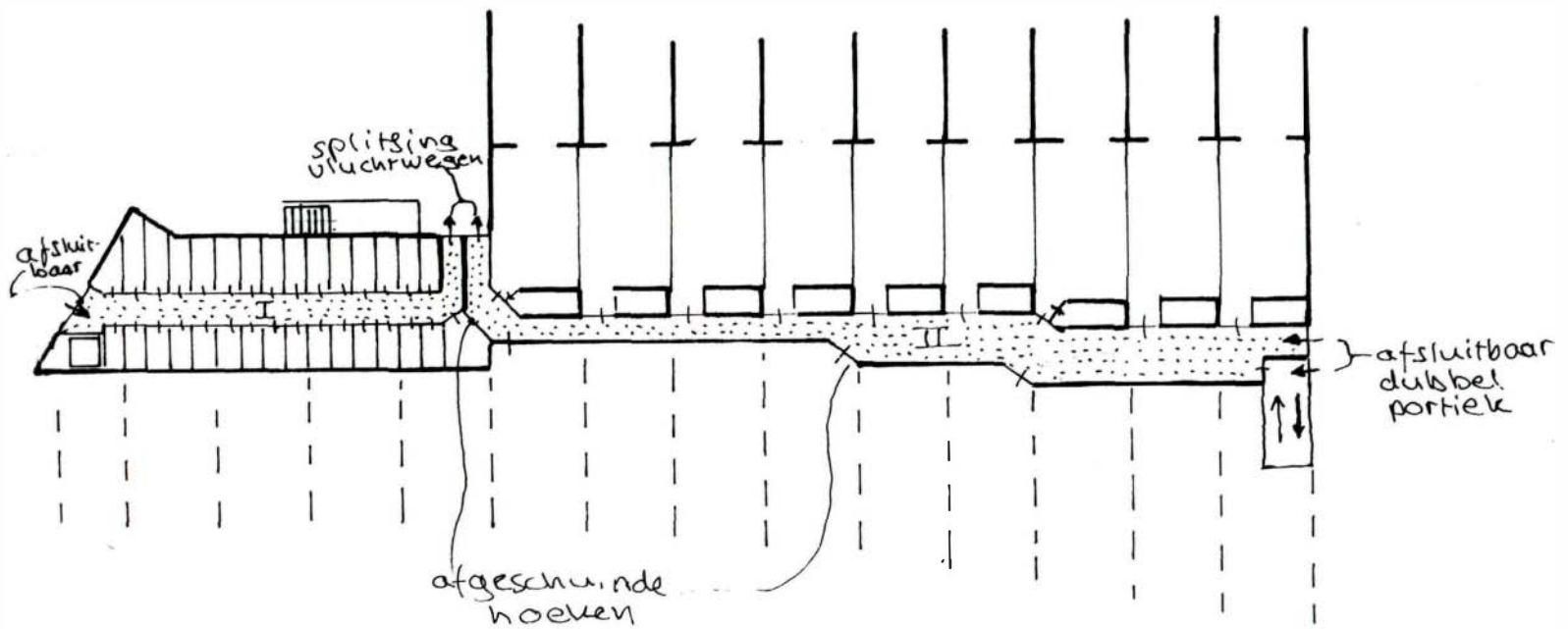
Net als bij de parkeergarage zou onderzocht kunnen worden of de bergingen in het lange blok in de breedte van het gebouw gelegd kunnen worden in plaats van in de lengte.

Compartimentering bergingen



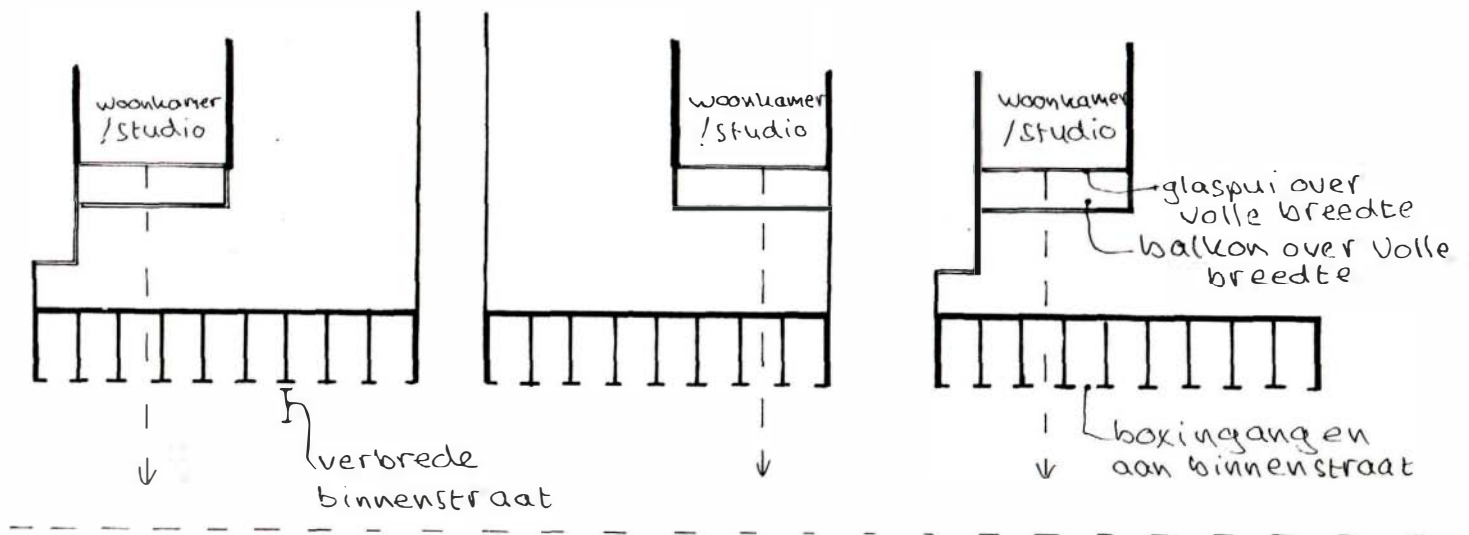
Bij het blok woningwoningen stellen we voor om in het voorlopig ontwerp een aantal wijzigingen door te voeren die de overzichtelijkheid en de controleerbaarheid vergroten.

Afgeronde en gecompartmenteerde ontsluiting bergingen
woningwetblok



De vijf torens aan de Groningse straat krijgen hun berging op het niveau van de binnenstraat. Hier kan de aparte (nauwe en slecht zichtbare) ontsluitingsgang over de hele lengte vervallen door de bergingsdeuren direct op de binnenstraat uit te laten komen. Dit vereist wel dat de bergingsdeuren naar binnen draaien. Zouden deze naar buiten draaien, dan zou het van binnen uit openen van de deur een passant kunnen verwonden. Misschien kan, om het ruimteverlies door de draaicirkel van deur te compenseren, de oppervlakte van de bergingen iets vergroot worden.

Ontsluiting bergingen torens direct vanaf binnenstraat



In deze tekening is ook aangegeven hoe men het contact tussen de torenwoningen en de binnenstraat kan verbeteren: breder raam en balkon aan zuidzijde, de vertrekken aan deze zijde bruikbaar maken als tweede woonkamer/studeerkamer.

3 SAMENVATTING

We vatten het voorgaande puntsgewijs en per gebouwonderdeel samen.

Gebouwonderdeel	Risico ⁴	Advies in hoofdlijnen
- parkeergarage.	- angst voor criminaliteit. - inbraak auto's.	- kleine compartimenten (maximaal 20 auto's) in de breedte van het lange blok. - daglichttoetreding ook vanaf binnenstraat.
- binnenstraat.	- angst voor criminaliteit	- verduidelijking openbaarheid door verduidelijking relaties maaiveld-binnenstraat. - binnenstraat aan straat-zijde achteraf afsluitbaar te maken. - binnenstraat zichtbaar vanuit woningen, 50% woningen heeft woonkamer/keuken aan binnenstraat.
- woningen.	- inbraak in woningen.	- compartimenteren bovengalerij en loskoppelen van portieken onderste drie woonlagen. - woningdeuren in het zicht van woning en binnenstraat.
- bergingen.	- inbraak in bergingen.	- kleine compartimenten (maximaal 20 bergingen) in de breedte van het lange blok. - daglichttoetreding ook vanaf binnenstraat. één toegang tot ontsluitingsgang, direct vanaf Zwolse-/Groningsstraat. - elk cluster direct verticaal gekoppeld met betreffende woningen.

⁴ De term "risico" is in de eerste twee hoofdstukken steeds gebruikt in de betekenis van "kans op het optreden van problemen met betrekking tot veiligheid en leefbaarheid".

In hoofdstuk 2 zijn sommige voorgestelde wijzigingen concreet aangegeven in het ontwerp, andere zijn nog schematisch aangegeven. In het laatste geval raken de voorgestelde wijzigingen de hoofdopzet van het gebouw.

Het op deze plaats verder uitwerken van dergelijke wijzigingen zou - behalve dat het te veel tijd kost - betekenen dat we op de stoel van de architect zouden kruipen. De bedoeling van deze notitie strekt echter minder ver. Het gaat er hier om, de opdrachtgevers op ideeën te brengen die zij vervolgens naar eigen voorkeur kunnen overdragen op de ontwerpers. Daarbij kan een negatieve ondertoon vaak niet worden vermeden. Onze opdracht is immers om te laten zien wat er mis kan gaan en wat men in de ontwerpfase kan doen om dat te voorkomen. Daardoor wordt door ons de nadruk gelegd op de risico's en niet op de leuke kanten. Ook zijn financiële en bouwkundige randvoorwaarden nog niet meegewogen. Deze weging is immers een zaak van de opdrachtgever. Daarbij kan hij zelf kiezen, welk gewicht het terugdringen van de kans op criminaliteit zal krijgen.

INHOUD

	Pagina:
Inleiding	1
Leeswijzer: kanttekeningen en waarschuwingen	1
Hoofdropzet gebouw	3
Parkeergarage	4
Bergingen	5
Waterwoning: geen contact met de straat	6
Buitenstalling voor fietsen	6
Vuilafvoer	7
Toewijzing en beheer	7
Gevaar van stigmatisering	8
Technopreventie	9
Slotwoord	10

Inleiding

In het kader van de compacte stad-gedachte zal in Amsterdam op veel plaatsen verdichtingsbouw plaatsvinden. Ook op verouderde (leeg te slopen) bedrijfsterreinen. Een van die terreinen ligt aan de Cruquiusweg, Verlengde Veelaan (locatie entrepothaven). De gemeente Amsterdam ontwikkelde hiervoor een model met een groot rechthoekig woongebouw waarbij de haven gedempt zou worden. Later besliste men die niet te dempen waardoor het grote gebouw half over het water heen zou komen te liggen, een heel ongebruikelijke (maar misschien wel spannende) situatie. Daarop togen 5 architectenbureaus aan het werk om dit thema uit te werken. Twee daarvan verwierpen het idee om met het gebouw over het water heen te gaan, de drie anderen bleven voortborduren op dit idee van de gemeente. Als idee werd de 'Slingermuur' van Atelier PRO gekozen.

De beslissing om over het water heen te bouwen houdt automatisch een probleem in: waar stop je de auto's en bergingen van de mensen die boven het water wonen. Op deze vraag is maar één antwoord mogelijk: op het land. Daardoor ontstaat op die plek een grote concentratie van parkeren en bergingen die potentieel verloederingsgevoelig is. Bureau Criminaliteitspreventie is in een vrij laat stadium (april 1988) ingeschakeld om met adviezen te komen, die de kans op verloedering in de gegeven situatie zo klein mogelijk maken.

Leeswijzer: kanttekeningen en waarschuwingen

In deze notitie geven we een aantal adviezen, waarbij we ons in hoofdzaak richten op de bergingen en parkeerkelder van de blokken 1, 2 en 3. Strikt genomen was dat ook onze opdracht en 'binnenkomer'. Ten gevolge van de (in dit stadium normale) hoge snelheid van het ontwerpproces doet zich echter het merkwaardige gegeven voor dat dit 'bergingenprobleem' na de bestuursvergadering d.d. 27 april jongstleden en de vergadering van het klein ontwerpteam d.d. 4 mei jongstleden eigenlijk al 'opgelost' is.

In zijn brief aan Bureau Criminaliteitspreventie (d.d. 9 mei 1988) merkt de architect dan ook op:

"Wij danken u voor uw inbreng in de lay out van het sociaal gevoelige onderhuis van dit bouwplan en denken dat we met elkaar de best haalbare oplossing hebben bereikt."

Het werk van Bureau Criminaliteitspreventie (dat in totaal overigens slechts enkele dagen in beslag nam) is dus merendeels onzichtbaar in het ontwerpproces meegenomen en zo hoort het ook. Deze notitie lijkt dan ook op de welbekende mosterd na de maaltijd. Toch hechten we er om twee redenen aan om onze ideeën nog een maal door de tekstverwerker te halen.

Ten eerste omdat 'de best haalbare oplossing' nog niet automatisch leidt tot een onproblematische situatie. Het is dus ten behoeve van het vervolg van het ontwerp- en beheerproces misschien nuttig om onze ideeën vast te leggen. Wie weet hebben opdrachtgever en architect er later nog iets aan.

Ten tweede omdat we (eigenwijs als we zijn) tijdens onze korte participatie bij het 'bergingenprobleem' al snel stuitten op andere mogelijke problemen die zich te zijner tijd in het gebouw **zouden kunnen** voordoen.

De woningbouwvereniging Het Westen heeft ons waarschijnlijk mede daarom verzocht ook die andere punten even kort te 'melden'. Baat het niet, dan schaadt dat ook niet, zo moet men gedacht hebben.

Op zijn/haar weg door deze notitie willen we de lezer twee belangrijke waarschuwingen meegeven:

- Het woordgebruik in deze notitie is hier en daar met opzet wat provocerend. Dit hebben we gedaan om onze stellingname duidelijker naar voren te doen springen.
- Onze invalshoek (criminaliteit, onveiligheid, verloedering. en dergelijke) is een puur negatieve. Onze taak is immers om 'advocaat van de criminele duivel' te spelen. Dat levert dus per definitie een triest en negatief verhaal op over alles wat er fout **zou kunnen** gaan. Een dergelijke invalshoek kan de sfeer rond een project natuurlijk flink verpesten waardoor de positieve vonk of vlam doodslaait. Het spreekt vanzelf dat zo iets niet mag gebeuren. De lezer is dus gewaarschuwd: men leest hier het negatieve 'rampen scenario'; de werkelijkheid pakt toch meestal wel (iets) positiever uit.

Hoofdropzet gebouw

Het is in de inleiding al gezegd: het doortrekken van een woongebouw over het water houdt het probleem al in: aan de uiteinden op het land zullen grote concentraties van bergingen en parkeerruimten ontstaan die massaal (dus anoniem) zijn en bovendien buiten het toezicht door bewoners vallen waardoor de kans op verloedering en criminaliteit groot moet worden geacht. Als extra complicatie komt daarbij dat men in de openbare ruimte parkeerplaatsen tekort komt waardoor men 41 auto's in een garage in/onder het blok weg wil zetten.

In fase 3 van het project zou de Slingermuur geheel afgebouwd moeten worden, waarbij ook weer een aantal woningen boven het water komt te liggen.

Oorspronkelijk was de gedachte van PRO dat de onderste galerij van het gebouw, op 5 meter hoogte boven het water, als een openbare straat moest fungeren.

Atelier PRO heeft die gedachte laten varen, omdat men vreest dat de galerij door de grote hoogteverschillen niet als straat gebruikt zal worden en ontwierp een alternatieve route via steigers.

Dit lijkt ons een goede oplossing, mede omdat daardoor de galerijen en de centrale entree afgesloten **kunnen** worden en er in ieder geval een duidelijker scheiding tussen het semi-openbare gebied (entree, lift/trap, galerijen) en het openbare gebied (weg, steigers) ontstaat.

Bij die galerijen blijft vanuit onze optiek overigens nog wel het probleem bestaan dat ze relatief erg lang zijn (ongeveer 35 woningen per galerij) met alle anonimiteit vandien. Omdat met de keuze voor looproute via de steigers de functionele noodzaak vervalt om het gebouw geheel over het water te laten doorlopen, zou het misschien het overwegen waard zijn om in fase 3 de wand niet (ver) over het water door te laten lopen. De noordelijke wand (fase 3) stopt in dit geval dus boven het water en sluit niet aan op het zuidelijke gebouw.

Dat heeft als voordeel, dat de galerijen minder lang en anoniem worden en dat er minder doorkoppelingen via de stijpunten ontstaan. Het geheel wordt gewoon een stuk minder grootschalig. Tevens vermijdt men dat het probleem van de concentratie bergingen en parkeerplaatsen ook aan de overzijde straks weer ontstaat. Tenslotte heeft deze oplossing vanuit onze optiek het voordeel dat de kans op negatieve imagevorming afneemt: immers, het gebouw presenteert zich niet meer als 'de golfwand' maar als twee aparte (maar wel op elkaar betrokkenen) complexen. Op het gevaar van de mogelijke negatieve imagevorming komen we later nog terug.

Parkeergarage

Een parkeergarage onder een woongebouw is in Amsterdam een groot risico en alleen verantwoord als aangetoond kan worden dat het parkeren van de auto's op maaiveldniveau, andere functies zoals speelruimte voor kinderen, absoluut in de weg staat.

Zoals de garage nu is gepland, ontstaan op het binnenterrein hoogteverschillen, waardoor de bruikbaarheid ervan afneemt.

Advies:

Probeer toch nog eens of je die 41 auto's niet in de openbare ruimte kwijt kunt, in het zicht van woningen. Daarmee is een veel betere controle vanuit de woningen op de auto's gewaarborgd. Bovendien zal het resultaat zijn dat de controle die de bezitters van de geparkeerde auto's vanuit hun woning op het openbare terrein uitoefenen met sprongen toeneemt (kijken naar de eigen heilige koe - en daarmee kijken op straat - is immers het mooiste wat er is).

Komt men uiteindelijk toch uit op de garage zoals nu getekend, dan geldt het volgende.

Aandachtspunten parkeergarage:

- Toegang met rolluikbediening door middel van magneetkaart.
- Licht in de garage via sleuf aan de noordzijde en eventueel via extra lichtkoepels in het dak.
- Gehoor/zicht contact tussen garage en centrale bergingsgang blok 2.
- Bij de parkeerboxen niet werken met muren maar met kolommen, voor beter overzicht.
- Plaats reserveren voor beheerdersruimte.

Bergingen

We hebben al eerder opgemerkt dat het 'bergingenprobleem' een direct gevolg is van het feit dat men met dit gebouw 'het water over gaat' en men de bergingen van de waterwoningen dus op het land kwijt moet.

Dit levert een dermate massale, vanuit de woningen slecht controleerbare en via de vele benodigde in- en uitgangen relatief toegankelijke concentratie van bergingen op, dat problemen ons hier bijna zeker lijken.

De problemen in dit bergingenlandschap worden nog verscherpt door de geplande parkeergarage. Het onderste niveau van het gebouw bestaat daardoor uit een enorm oppervlak van 'niet-wonen'. Controle vanuit woningen op deze onderwereld is vrijwel nergens mogelijk.

Aangezien we er vanuit moeten gaan dat aan de geschetste randvoorwaarden nauwelijks te sleutelen valt, kunnen we helaas concluderen dat elke poging om het bergingenprobleem via het ontwerp op te lossen niet veel meer is dan gepiel in de marge. De diverse gesprekken tussen opdrachtgever, architecten en Bureau Criminaliteitspreventie hebben tenslotte geleid tot een ontwerp waarbij sprake is van een redelijke mate van overzichtelijkheid (voor degene die zich in het bergingen/parkeergebied ophoudt). Daarnaast is gestreefd naar een zo groot mogelijke mate van compartimentering. In onze ogen is het huidige ontwerp nog steeds verre van optimaal, maar het is wel (binnen de gegeven randvoorwaarden) de minst slechte oplossing. Essentieel is wel dat men de volgende zaken in het verdere ontwerpproces bewaakt en overeind tracht te houden.

Aandachtspunten bergingen:

- hou de gangen recht en overzichtelijk;
- koppel bergingen voor de portieken direct aan portiektrap en zorg er bij de toewijzing van de bergingen voor dat de portiekbergingen inderdaad terecht komen bij portiekwoningen;
- zorg voor goed zicht vanuit (open) portiektrappen op centrale bergingsgang;
- zorg voor zicht vanuit ABL-kantoor op centrale gang en lift;
- wijs de bergingen clusters (de zes bergingen per zijbeukje) toe aan één stuk galerij (men kent elkaar);
- verruim waar mogelijk de centrale gang op plaatsen waar clusterdeuren uitkomen op die centrale gang;
- zorg voor zeer goede verlichting/lichtinval in bergingsgangen en garage;
- besteed extra aandacht aan de wandafwerking van de centrale bergingsgangen;
- zorg voor een zo goed mogelijke 'contact mogelijkheid' (zicht/gehoor) tussen parkeergarage en de centrale bergingsgang van gebouw 2;
- besteed veel aandacht aan materiaalgebruik en kwaliteit van deuren en hang en sluitwerk (centraal sluitsysteem);
- tracht na oplevering extra aandacht te geven aan dit gebied in het beheer (schoonmaak, reparatie, eventueel beheerder met camera's voor de parkeergarage/bergingsgang).

Waterwoningen: geen contact met de straat

Bij de boven het water geplande woningen dient men goed te beseffen wat het betekent om boven het water te wonen: je hebt onder je woning geen contact met de grond, en dus geen enkele binding met de straat. Om aan je auto of fiets te sleutelen of om op een bankje in de zon te zitten of om Marietje te laten buiten spelen, moet je een paar 100 meter afleggen voordat land in zicht is. Deze woningen zullen maar voor een beperkte doelgroep aantrekkelijk zijn, bijvoorbeeld voor alleenstaanden die bijna nooit thuis zijn en die bewust kiezen voor een fraai uitzicht en aparte woonplek in ruil voor het gemis van een binding met de straat. Jammer genoeg zijn uitgerekend in dit bouwdeel relatief veel gezinswoningen geprojecteerd! Mogelijk kunnen nog enkele woningen horizontaal gesplitst worden in twee 2-kamerwoningen.

Advies:

compenseer het gebrek aan openbare straat bij de waterwoningen door met name de grote woningen een flink terras c.q. loggia aan de voorzijde (zuidwest, dus gunstige zonligging) te geven. Deze zou voor de grote woningen minstens 4 bij 4 meter moeten zijn en half ingebouwd (voor gebruik bij minder mooi weer) half uitgebouwd (bij zonnig weer en weinig wind). Aan dit terras zou dan mooi een berging kunnen worden gekoppeld. Wil je aan je fiets sleutelen, dan rij je hem uit je berging zo op je terras. Hetzelfde geldt voor je tuinspullen, de driewieler van Marietje, etc..

Het zal duidelijk zijn, dat we pleiten voor de mogelijkheid om de fiets mee te nemen naar de woning. We spelen daarmee in op een trend die in de praktijk toch zal ontstaan. Wie zuinig is op z'n fiets zal er niet over denken om die fiets in een afgelegen, anonieme berging ver uit het zicht te gaan stallen. Met deze ontwikkeling zal men dus in ieder geval rekening moeten houden (bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat de lift tegen een stootje kan).

Buitenstalling voor fietsen

Natuurlijk zullen niet alle bewoners van waterwoningen altijd hun fiets mee de lift in naar hun woning meenemen. Wie een oude fiets heeft, of zijn fiets voor een uurtje tussen de middag weg wil zetten om er na het eten weer mee op pad te gaan, zal behoefte aan een goede buitenstalling hebben.

Advies:

Zet een paar goede fietsenrekken neer vlakbij de lift naar de waterwoningen, van het type waar je een beugelslot in kunt vastklikken. Die stalling zou half-overdekt kunnen zijn. We denken daarbij niet aan zo'n betonnen en golfplaten bouwsel als je wel eens ziet bij scholen en kleine stations, want dat verloedert snel en werkt het idee van diefstalgevoeligheid in de hand, maar aan iets dat duidelijk vormgegeven is in de stijl van het gebouw. De stalling moet goed in het zicht liggen van de woningen.

Vuilafvoer

Met name voor de bewoners van de woningen boven het water, voorzien we grote problemen bij de afvoer van huis (en grof) vuil. Zeker voor wat minder stevig gebouwde bewoners zal het nogal een klus zijn om een zware vuilniszak over de galerij tot aan de lift te zeulen.

De verleiding voor de bewoners van de waterwoningen om hun vuilnis gemakkelijk kwijt te raken door het over de galerij of het balkon te gooien, is dan ook groot.

Dat zal echter verloedering van het watergebied tot gevolg hebben. Om dit te voorkomen is een uiterst comfortabel vuilafvoersysteem nodig en/of een strenge controle op het in het water gooien van vuilnis.

Het mooiste zou zijn een vuilstortopening in elke woning die boven het water ligt.

Advies:

Bestudeer de mogelijkheden om in elke waterwoning een vuilstortopening te maken.

Indien dit onhaalbaar mocht blijken, zou men moeten streven naar een afvoermogelijkheid voor een zo klein mogelijke cluster woningen (bijvoorbeeld een stortkoker bij de trapjes naar de onder/bovenverdieping?).

Zou ook dit onhaalbaar blijken dan zit er niets anders op dan vuilcontainers bij de centrale entree te plaatsen.

Bij het niet te onderschatten probleem van de vuilafvoer nog drie opmerkingen:

- zorg ervoor dat het weggooien van de vuilniszak voor de bewoners (dus ook voor kinderen!) eenvoudig is, terwijl de afvoer door de SR ook eenvoudig haalbaar is (vroegtijdig overleg met SR);
- hou als het even kan de mogelijkheid open dat eventueel in een later stadium toch nog de individuele vuilafvoer per woning ingebouwd kan worden, als dat in eerste instantie (nog) niet haalbaar is;
- zorg dat het vuil tenslotte in een goed afgesloten container (of schuit) terecht komt (geen stank en brandstichting).

Toewijzing en beheer

Men zal ten alle tijden moeten vermijden dat door herhuisvesting in dit gebouw 'een bak geleege wordt'. De risico's zijn voor dit gebouw veel te groot.

We denken het risico voor onzorgvuldige bewoning van het golfwandcomplex te kunnen verkleinen door bij de toewijzing rekening te houden met specifieke wensen van de kandidaat bewoners: "Wilt u echt een waterwoning? Weet u wel waar u aan begint?" "Ja, mijn kinderen zijn dol op water. Ze spelen bijna nooit op straat, maar gaan met een rubberboot het water op." Naast deze noodzakelijke 'intake'-gesprekken met kandidaat bewoners is het raadzaam de burens (bewoners van een portiek of galerij) al vóór de oplevering met elkaar in contact te brengen door middel van inrichtings- en beheervergaderingen.

Daar bespreekt men met elkaar:

- hoe gaan we het binnenterrein inrichten;
- wie maakt wanneer de trap/galerij schoon;
- wie wil contactpersoon voor de huismeester zijn;
- wie wil in de redactie van het 'Golfblad';
- etc.

Zoals blijkt gaan we er graag van uit dat er een huismeester zal worden aangesteld, althans zeker voor het eerste jaar vinden wij een beheerder (wellicht niet fulltime, maar gedurende vaste uren per dag) een noodzaak.

Tijdig signaleren van vervuiling, bekladding en vandalismeschades en hieraan snel iets (laten) doen.

Als voorbeeld het mogelijke probleem met de vuilafvoer:

Ziet de huismeester vuilniszakken in het water drijven, dan vist hij die eruit, maakt ze open en zoekt een wikkel/enveloppe met het adres. De namen van deze boosdoeners worden op de zwarte lijst geschreven.

Nu zijn er twee mogelijkheden voor actie: de huismeester zoekt de boosdoeners op en geeft ze een waarschuwing of hij schakelt de reinigingspolitie in die een bekeuring geeft (circa f 60,- met elke maand een herinnering met f 5,- extra kosten; dat schijnt echt te helpen). Die laatste mogelijkheid lijkt het meest te passen bij recidivisten.

Het zal duidelijk zijn dat er in Amsterdam straks een heel nieuw beroep bij komt, uniek in Nederland: **de huismeester te water**, of te wel 'de bruismeester'.

Gevaar van stigmatisering

Door de grote maat van het gebouw bestaat het gevaar dat als er te zijner tijd ergens in het gebouw iets negatiefs gebeurt, dit door de pers flink aangedikt wordt, waardoor het **hele** gebouw een negatief stigma krijgt (vergelijk scheldwoorden als Bijlmer en Peperklip). Aangezien dit gebouw in Amsterdam al snel één bijnaam zal krijgen (Slingeraap, Golfbad, Waterorgel) lijkt ons dit gevaar zeer reëel (overal gebeurt immers wel eens wat).

Advies:

- Splits naamgeving naar straten (Cruquiusweg, Veelaan, etc.)
- Besteed aandacht aan negatieve zaken (vermijdt dat de politie aan de pers doet weten dat "wederom in de Slingeraap ...")

Technopreventie

Als laatste van de misschien enigszins hap-snap opgesomde punten willen we nog wijzen op enkele voor- en nadelen van technopreventieve voorzieningen die men als ontwerper kan inbouwen in de hoop inbraken en vandalisme te voorkomen. We betreden hiermee een vrij omvangrijk terrein. Voor meer informatie verwijzen we naar de publikaties die Bureau Criminaliteitspreventie in samenwerking met de Stichting Bouwresearch te Rotterdam uitbrengt (publikaties SBR nummer 160 en 170). Daarin is onder andere informatie over NEN-normen met betrekking tot hang- en sluitwerk tegen inbraak te vinden. In genoemde publikaties wordt ook kort ingegaan op het compartimenteren van een meergezins woongebouw door middel van afsluitbare deuren per galerij en per centrale entree. Dit probleem is ook in het onderhavige Slingermuur gebouw actueel. Wij wijzen erop dat bij afsluitbare galerij, entree deuren en bergingsgangdeuren:

- Ten eerste de detaillering zeer nauw luistert. Tegen deze regel wordt enorm veel gezondigd door ontwerpers en aannemers: een zwak slot, een ontbrekende dranger, een te grote kier, te zwakke scharnieren, of een eenvoudig in te slaan ruitje naast een zeer stevig slot. Iedereen weet dat de ketting net zo stevig is als de zwakste schakel. Helaas is onze ervaring dat de meeste stevige (en dus dure) kettingen bijna altijd ook een heel zwakke schakel ingebouwd krijgen.
- Ten tweede leveren afsluitbare galerijen, entree deuren en bergingsgangen vaak een flink aantal problemen op. De kans op problemen stijgt exponentieel als in het af te sluiten gebied kinderen wonen (grote woningen), en/of als de bewoners -c.q. enkele bewoners- afsluiten lastig vinden (en afsluiten wordt al heel snel lastig gevonden!).

Alle investeringen in sloten, deuren, halofoons en deuropeners worden in een klap waardeloos als de welbekende bakstenen, bloembakken of stukken hout 'voor het gemak' tussen de deuren gezet worden om nog maar te zwijgen over rigoreuzere oplossingen die bewoners soms toepassen ("we trekken dat deurtje d'r wel effe uit").

Het is ons vooralsnog onduidelijk hoe men dit probleem in de Slingermuur wil oplossen. Onze ervaring -alsmede diverse evaluatie-uitkomsten onder andere uit de UK (Nacro/PEP/DOE)-leert echter dat men dit probleem alleen kan oplossen (c.q. regelen) in zeer nauw overleg met de bewoners die in het desbetreffende gebouw of aan de desbetreffende galerij gehuisvest worden en dat levert bij nieuwbouw dus weer een nieuw probleem op

Slotwoord

De toon van dit advies mag opgewekt klinken, maar dit neemt niet weg dat wij over het functioneren van het Slingergebouw sceptisch zijn.

Met de parkeergarage, het grote bergingenlandschap, de woningen boven het water, de lange galerijen en de enorme maat (lengte) van het bouwblok stort de opdrachtgever zich in een behoorlijk groot risico. Een advies opgesteld door criminaliteitsdeskundigen kan dit risico wellicht iets helpen verlagen, maar nooit uitschakelen. Dit des te meer als we beseffen hoe weinig tijd er tot nu toe in een dergelijke advisering gestoken is en hoeveel zaken er nog **niet** op hun 'criminele merites' beoordeeld zijn.

Uiterste oplettendheid is de komende tijd bij alle betrokkenen dan ook geboden (opdrachtgever, architect, DRO, herhuisvesting en toekomstige bewoners). Dit geeft de meeste kans op een goede toekomst voor het complex: niet berucht maar beroemd.