

Advies
Sociale Veiligheid
Koppelgebied Zeist, fase 2

Amsterdam, mei 1991
H.J. Korthals Altes

Inleiding

Eind april 1991 heeft de Gemeente Zeist aan BCP de opdracht gegeven het Voorlopig Ontwerp voor het Koppelgebied (fase 2), vervaardigd door Atelier PRO in Den Haag, te beoordelen op Sociale Veiligheid en waar mogelijk advies te geven om de veiligheid in het Voorlopig Ontwerp te optimaliseren. In eerste instantie betreft dit alleen de aspecten die samenhangen met de *hoofdropzet* van het plan. Zaken die in het Definitief Ontwerp nog bestudeerd en aangepast zouden kunnen worden, komen slechts terloops aan bod in dit advies.

Om de implementatie van preventieve maatregelen in het Definitief Ontwerp te bevorderen, blijkt in de praktijk een andere weg dan het schriftelijk, eenmalig advies verkieselijk. Het meest effectief is een structurele inbreng bij de totstandkoming van het Definitief Ontwerp, door het meedraaien van de 'veiligheidsadviseur' in planteamen en het leveren van een directe mondelinge reactie op planvoorstellen daarin. Een en ander is echter ter beoordeling van de instantie(s), die straks het opdrachtgeverschap van de gemeente overnemen. Tot het moment dat één of meer projektontwikkelaars het opdrachtgeverschap op zich nemen, is de Gemeente Zeist opdrachtgever voor de planontwikkeling. Doel van het voorliggende advies is, om aanpassingen van het plan (waar partijen deze wenselijk vinden) te kunnen doorvoeren vóórdat onderhandelingen met projektontwikkelaar(s) starten.

Bij de planbeoordeling is door BCP gebruik gemaakt van het volgende materiaal, vervaardigd door Atelier PRO:

- plantoelichting maart 1991;
- plantekeningen per bouwlaag (van sousterrain tot en met de 4e woonlaag, totaal 6 tekeningen, schaal 1:200);
- situatieschets 1:500.

Het plan is door BCP beoordeeld op de volgende criteria:

- Planconcept: algemene indruk van de stedenbouwkundige ingreep, met name qua inpasbaarheid in Zeister context;
- Schaal van bouwmassa's en openbare ruimten;
- Menging van functies naar aard en schaal;
- Oriëntatie en vindbaarheid van langzaam verkeer routes;
- Winkelgebied: toegankelijkheid en sfeer zowel binnen als buiten winkeltijden;
- Duidelijkheid van onderscheid voorkant <-> achterkant bouwmassa's;
- Parkeergarages: schaal, toegankelijkheid, wijze van gebruik;
- Woningontsluiting: schaal, routing, toegankelijkheid, zichtbaarheid;
- Bergingen: schaal, routing, toegankelijkheid, zichtbaarheid;
- Openbare fietsenstallingen: vindbaarheid, ontsluiting, zichtbaarheid;
- Aanzien en duurzaamheid toegepaste materialen.

Planconcept

De stedenbouwkundige ingreep is een duidelijk gebaar, met name door het ovale bouwblok in het midden van het plangebied, dat (ook door de daarin opgenomen 'shopper hal') letterlijk en figuurlijk de draaischijf van het planconcept vormt.

Positief is ook het "inpakken" van de logge, anonieme bouwmassa van V&D door een vriendelijke, telbare wand van woonbebouwing.

De arcades, die doorlopen in elk volgend bouwblok vormen op de schaal van de voetganger een duidelijke verbinding, waardoor ruimtelijke samenhang in het gebied ontstaat en bovendien het comfort vergroot wordt.

Het plan is uitgesproken stedelijk van sfeer en vormt daardoor een concrete uitdrukking van het streven om Zeist door te laten groeien tot stad van regionale betekenis.

Voor de sociale veiligheid betekent dit dat er een gebied kan ontstaan waar veel mensen op afkomen en waarmee zowel bewoners als bezoekers zich kunnen identificeren; een positief effect derhalve.

Schaal

De bouwmassa's zijn zeker niet groot en massaal te noemen. In vergelijking met de formaten van omringende blokken zijn ze eerder aan de kleine kant. Door deze kleinschalige opzet ontstaat er geen anonieme sfeer, maar wordt bijgedragen aan een grotere betrokkenheid van bewoners en gebruikers.

In samenhang met het vrij kleine formaat van de blokken ontstaat er in het gebied een fijnmazig netwerk van kleinschalige openbare ruimten. De hoogte-breedte verhouding van deze ruimten is goed gekozen en draagt bij aan de genoemde stedelijke sfeer. Ook dit kan bijdragen aan de betrokkenheid.

Voor de sociale veiligheid is de conclusie op dit punt dus evenzeer positief als bij het voorgaande punt.

Menging van funkties

In het plan zijn woon- en winkelfunkties gemengd. Deze menging is kleinschalig: in elk bouwblok is zowel de woon- als de winkelfunctie vertegenwoordigd. Wonen en winkelen kunnen elkaar goed verdragen en zelfs versterken, zeker binnen winkeltijden. Tegen mogelijke lawaaioverlast worden afdoende maatregelen voorzien, zoals het overkappen van expeditiehoven en het dichtzetten van galerijen met glas. Binnen winkeltijden scoort het plan op dit punt dus positief. Buiten winkeltijden kan dit in het tegendeel verkeren, bijvoorbeeld wanneer geen enkele winkel langer open blijft dan de normale tijd en etalages met rolluiken worden afgesloten. Dan kan vooral de smalle winkelstraat ("Promenade") een verlaten, ietwat benauwende en naargeestige doorgang worden.

Het is te overwegen de vestiging van horeca-voorzieningen in het gebied toe te staan of zelfs te stimuleren. Deze voorzieningen zijn 's avonds en in het weekend langer geopend, waardoor het gebied buiten winkeltijden minder uitgestorven zal zijn. Dit type voorzieningen kan echter ook overlast en onveiligheid in de hand werken; de toewijzing naar aard en plaats luistert hier dus zeer nauw. Vestiging van een snackbar op het Koppelplein of aan de Promenade is ongewenst: dit brengt het gevaar met zich mee, dat brommerjeugd over het loopdek gaat rondscheuren, met als gevolg enorme lawaaioverlast (het geluid kan niet weg en wordt evenmin geabsorbeerd door beplanting).

Vestiging van een eethuis aan de Weeshuislaanzijde kan juist wel een positief effect op de veiligheid hebben; met name de hoeken van het corridorblok zijn in dit opzicht strategische punten.

Samenvattend: de menging van funkties werkt zowel naar aard als naar schaal zeker binnen winkeltijden positief op de sociale veiligheid; buiten winkeltijden werkt de menging naar aard niet bij voorbaat positief, maar ook niet negatief; een en ander is sterk afhankelijk van het type winkels, de noodzaak van rolluiken en de vestiging naar aard en plaats van aanvullende horecavoorzieningen in het gebied.

Langzaam verkeer routes

Uit de toelichting op het plan blijkt, dat oriëntatie en vindbaarheid van routes voor het langzame verkeer een belangrijk uitgangspunt is geweest bij de planontwikkeling. Dit is in het resultaat ook duidelijk zichtbaar, zoals in het volgende zal blijken.

Looproutes

De looproutes tussen Slotlaan, Voorheuvel en Hogeweg verlopen vloeiend en vanzelfsprekend. Hetzelfde geldt voor de doorverbinding tussen Antonlaan en Hogeweg. De enige looproute die op dit punt minder goed scoort is de route Torenlaan-Hogeweg (van alle genoemde routes overigens de minst belangrijke). De onduidelijkheid wordt in de hand gewerkt doordat de doorgang tussen Ovaal en Corridorblok smal is, door de aanwezigheid van een uitrit van de parkeergarage op die plek. Bovendien bevindt zich op dit punt de wellicht wat verwarrende toegang (met trap) tot de loopbrug naar het dek aan de overzijde van de Weeshuislaan.

Deze loopbrug is een suggestie uit het plan voor de Heuvel, een aantal woningcomplexen die ontsloten worden vanaf een loopdek boven een grote parkeergarage. Uitvoering van deze loopbrug vanuit het winkelgebied naar dit loopdek zou een toename van de voetgangersstroom op het loopdek tot gevolg hebben. Er zal immers winkelend publiek de loopbrug oversteken, al dan niet met de duidelijke bedoeling om door te steken naar bijvoorbeeld de Voorheuvel. Het uitoefenen van sociale controle door bewoners van de Heuvel wordt daarmee bemoeilijkt (het gebied wordt anoniemer). Voor de sociale veiligheid zou het derhalve beter zijn wanneer de loopbrug in het ontwerp zou worden geschrapt.

Advies:

Schrap de loopbrug tussen Koppelgebied en Heuvel en gebruik de vrijkomende ruimte o.a. ter verbreding van de ruimte tussen Ovaal en Corridorblok, zodanig dat de vindbaarheid van de looproute Hogeweg - Torenlaan vergroot wordt.

Fietsroutes

De fietsroutes zijn voor het overgrote deel evenzeer goed qua vindbaarheid en oriëntatie. In het algemeen volgen deze de autoroutes; de scheiding van het echte voetgangersgebied is duidelijk, als gevolg van het niveauverschil. Allen de fietsroute tussen Weeshuislaan en Hogeweg is onduidelijk, door de bochten en doordat de route wegduikt onder het dek door; om deze laatste reden is het ook geen plezierige fietsroute. Zeker 's avonds, als het stil is in de parkeergarage, is deze route aan de onveilige kant. Wanneer deze route zou vervallen, bijvoorbeeld doordat de uitrit van de parkeergarage aan de Weeshuislaan komt te vervallen, zou dit qua sociale veiligheid winst betekenen. De fietsroute wordt dan iets langer, maar niet zodanig veel langer dat fietsers dit als een bezwaar zullen voelen.

Mogelijk neemt de overlast van fietsers en voetgangers op het loopdek iets toe, wanneer genoemde route zou vervallen; doch ook mét fietsroute door de parkeergarage zal men niet kunnen voorkomen, dat er nu en dan over het dek gefietst zal worden. Bij een vergelijkbare situatie in Bilthoven (Winkelcentrum de Kwinkelier) kan met dit nu al waarnemen. Voor de Zeister situatie moet met hopen dat het mechanisme van de sociale correctie zijn werk doet, en meer nog, dat de politie hier regelmatig surveilleert en boetes uitdeelt aan overtreders.

Winkelgebied

In zijn algemeenheid geldt voor winkelgebieden, dat de hoeveelheid publiek binnen resp. buiten winkeltijden enorme verschillen vertoont.

Op drukke winkeldagen kan het een dichte menigte zijn die voetje voor voetje langs kramen en etalages schuifelt, buiten winkeltijden kan het uitgestorven zijn. Wanneer het winkelgebied ontworpen is als openbaar (niet afsluitbaar) gebied, zal de bebouwing dus zowel voor zeer drukke als voor zeer stille momenten een geschikt 'décor' moeten vormen. Het Koppelplein en de Roosweg zullen op dit punt weinig problemen te zien geven: deze openbare ruimten zijn ruim gedimensioneerd en goed controleerbaar vanuit woningen.

Evenmin zijn in het Ovaal problemen te verwachten, omdat de shopper hal buiten winkeltijden effectief kan worden afgesloten.

Blijft over: de Promenade. Bij deze winkelstraat plaatsen wij enkele opmerkingen.

Promenade op drukke winkeltijden:

Op marktdagen is het onder de arcade's echt dringen geblazen als het druk is (zie afbeelding 1 in de bijlage voor de geplande marktopstelling). Ook doordat men onder de arcades moet blijven lopen, kan men zich hier opgesloten voelen en komen mensen vaker met elkaar in botsing (denk aan Hoog Catharijne op een drukke zaterdag). Daarnaast maakt de geplande marktopstelling de Promenade tot een ideaal werkgebied voor zakkenrollers.

De middenstrook voor laden en lossen is echter zodanig ruim gedimensioneerd, dat de loopruimte voor het publiek vergroot kan worden met een strook die buiten de arcade, dus in de openlucht ligt.

Het vrij laten van deze strook op bepaalde tijden is een punt van overleg tussen gemeente en marktlieden. Deze opmerking achten wij op deze plaats van belang, ondanks het feit dat deze geen consequenties voor het Voorlopig Ontwerp zal hoeven te hebben.

Promenade buiten winkeltijden:

Wanneer na sluitingstijd de rolluiken voor de etalages naar beneden ratelen, zal de Promenade een wat naargeestig karakter krijgen waardoor men deze straat gaat mijden en men liever over de (bredere) Weeshuislaan loopt. Met het gevolg dat het op de Promenade nog stiller, dus gevoelsmatig nog onveiliger wordt.

Het aanbrengen van rolluiken blijkt in de praktijk een moeilijk door gemeentelijk beleid te beïnvloeden, sterk door winkeliers en verzekeringsmaatschappijen bevorderde ontwikkeling. Er zijn slechts een paar gemeenten, die er prat op kunnen gaan hier echt grip op te hebben. Een voorbeeld is Amersfoort. Elke nieuwe eigenaar/huurder van een winkelpand ontvangt hier van de gemeente een brochure, waarin de regels voor ontwerp en reclame van de winkelpui worden toegelicht. Deze regels stellen paal en perk aan dichte stalen rolluiken, alsmede aan al te modieuze pui-verbouwingen en schreeuwerige reclame-uitingen.

Een goed voorbeeld van een integrale aanpak, waarbij eisen van veiligheid en belevingswaarde samensmelten. Ook in het centrum van Zeist kan voor deze aanpak gekozen worden; het is hier nog niet te laat: de ontwikkeling is nog niet zo ver voortgeschreden dat, zoals in de grote steden, bijna alle winkels al van een rolluik voorzien zijn.

Ook voor deze opmerking geldt: essentieel, maar geen consequenties voor het Voorlopig Ontwerp.

Voorkant en achterkant bouwmassa's

In het voorliggende plan lijkt een duidelijk onderscheid tussen voorkant en achterkant een belangrijk uitgangspunt te zijn geweest; het resultaat is dan ook positief. Steeds is duidelijk de voorkant van het blok naar de voetgangersroute gekeerd en de achterkant (indien van toepassing) naar het binnenhof c.q. expeditiehof. Het corridorblok en het ovaal hebben geen onderscheiden voor- en achterkant, wél een binnenkant. Bij het ovaal is deze duidelijk openbaar, bij het corridorblok duidelijk privé.

De enige openbare, niet afsluitbare ruimte die omringd is door achterkanten, is het dakterras bij het Diagonaalblok. De openbaarheid is beperkt, doordat de ene toegang openbaar is en de andere privé (afsluitbaar). Doorloop is dus niet mogelijk; de openbaarheid heeft een ietwat halfslachtig karakter.

De duidelijkheid van voorkant en achterkant, c.q. van openbaar en privé, zou hier vergroot kunnen worden door hetzij het terras aan twee zijden openbaar toegankelijk te maken, hetzij het terras in zijn geheel te privatiseren (alle toegangen afsluitbaar).

Advies:

Geef een duidelijke bepaling van het gebied aan de achterzijde van het Diagonaalblok:

- openbaar, maar dan wel aan twee zijden openbaar toegankelijk;
- privé, maar dan wel aan twee zijden afsluitbaar.

Onder het kopje 'woningontsluiting' komen we op de toegankelijkheid van het dakterras nog terug.

Parkeergarage

Er zit één vrij grote (ruim 200 plaatsen) parkeergarage in het plan.

Deze kan zowel worden gebruikt door bezoekers als door bewoners van het centrumgebied (bewoners voorzover in het bezit van een parkeervergunning, bezoekers tegen betaling van parkeergeld).

Het Voorlopig ontwerp geeft aan, dat de garage buiten winkeltijden met een rolhek zal worden afgesloten voor bezoekers, maar voor bewoners van Ovaal en Diagonaal/Dwarsblok toegankelijk is met behulp van een sleutelkaart of ander bedieningsmechaniek waarmee het rolhek geopend kan worden.

Voor de veiligheid is de mogelijkheid tot afsluiten voor bezoekers zonder meer een goed uitgangspunt. Het rolhek zou daartoe nog wat dicht bij de in/uitrit van de garage kunnen worden gesitueerd (kleinere restruimten).

Belangrijker is echter, dat er voor bezoekers in een aparte, eveneens afsluitbare voetgangerstoegang zou moeten komen. Een dergelijke toegang is reeds voorzien in de Supermarkt onder het Diagonaal; een tweede toegang zou dan gesitueerd moeten worden aan de *buitenzijde* van het Ovaal. Dan wordt tevens de vindbaarheid verbeterd t.o.v. de thans voorziene inpandige situering in het Ovaal.

Consequentie van de afsluitbaarheid voor bezoekers buiten winkeltijden is, dat de garage op die momenten stil en verlaten van sfeer is. Dit kan angstgevoelens versterken bij bewoners die hier 's avonds doorheen moeten. Hier kan op het Voorlopig Ontwerp op worden ingespeeld door de voetgangersontsluiting voor bewoners op goed zichtbare, niet al te afgelegen plekken te situeren. Voor het Ovaal is aan deze wens in het huidige ontwerp reeds voldaan, voor Diagonaal- en Dwarsblok echter nog in mindere mate (zie afbeelding 2 voor een suggestie). Veel zal verder afhangen van het afwerkingsniveau van de garage zelf (afdekking en kleurstelling van vloeren, wanden, kolommen; plaatsing en soort verlichting), dat echter pas in het Definitief Ontwerp vast zal komen te staan.

Advies:

Geef bewoners resp. bezoekers elk een eigen voetgangersontsluiting van/naar de parkeergarage. Situeer de (afsluitbare) bewonersontsluiting op goed zichtbare, niet te afgelegen plekken in de garage. Situeer de (afsluitbare) ontsluiting voor bezoekers die voorzien is in het Ovaal op een goed zichtbare plek aan de buitengevel, of beperk het aantal toegangen tot één, te weten inpandig in de Supermarkt.

Woningontsluiting

Algemeen: de overheersende ontsluitingsvorm in het plan is de galerij aan de achtergevel, bereikbaar via trap en lifthuizen op de koppen van de blokken. In dit systeem zijn vele woningen via één en dezelfde entree bereikbaar, waardoor deze anoniem is en bewoners er zich nauwelijks verantwoordelijk voor voelen. In winkelgebieden is dit een uit veiligheidsoogpunt ongewenst, maar helaas vaak onvermijdelijk gegeven. Het betekent wel dat er qua compartimenterbaarheid, toegankelijkheid, routing en zichtbaarheid hoge eisen mogen worden gesteld ter compensatie van de geringe aanleiding tot betrokkenheid.

Gezien de verschillen tussen de blokken op deze punten gaan we hier op elk blok apart in. We vergelijken daartoe elk blok met het 'ideaal' van een ontsluiting. Dit 'ideaal' heeft de volgende eigenschappen:

- afsluitbare entreehal (bellenbord, hallofoon en postkasten aan buitenzijde);
- entree direct aan de voorgevel (niet inpandig);
- wachtruimte voor lift in het zicht van de straat;
- trappehuis aan de gevel (daglicht, zichtcontact met buitenwereld);
- korte, vloeiende looplijnen (overzichtelijk);
- compartimenterbare galerijen (afsluitbare deur aan begin en eind van elke galerij, alleen door bewoners van die galerij te openen).

Rugblok: in potentie wordt hier het geschetste ideaal dicht benaderd.

Indien de ruimte naast de hoofdentree niet als winkel wordt verhuurd maar bij de entree getrokken wordt, ontstaat er een ruime entreehal grenzend aan openbaar gebied, zodat doorwerppostkasten kunnen worden toegepast (geen openbare voorhal t.b.v. postbezorging en belkenbord nodig). De routing naar trap en lift verloopt via rechte, logische lijnen. De lift is zelfs direct vanaf straat zichtbaar. De trap is vanaf de eerste verdieping direct aan de gevel gelegen (goede daglichttoetreding). De galerij bestaat uit twee gedeelten, die door de aanwezigheid van een noodtrap aan elk uiteinde per gedeelte gecompartmenteerd kunnen worden (extra afsluitbare toegang). Op de galerijen kan doordaar de betrokkenheid gestimuleerd worden.

Corridorblok: is per galerij te compartimenteren. Entreehal is aan de kleine kant zodat een openbare voorhal onontkoombaar wordt. De routing verloopt minder vloeiend en de lift is minder goed zichtbaar dan bij het rugblok.

Advies: *vergroot de entreehal, plaats de lift in het zicht van de straat, maak looplijnen in het trappehuis vloeiender (overzichtelijker). Compartimenter de galerijen (afsluitbare deur aan begin en eind van elke galerij).*

Diagonaalblok en dwarsblok: ontsluiting is aan de omslachtige kant (verloopt voor het grootste deel van de woningen via dakterras aan achterkant blok). De sociale controlemogelijkheid is aan de toegangszijde gering. De hoofdentree is afsluitbaar (met uitzondering van een openbare voorhal), de nevenontsluiting (bij de muziekkoepe) is echter openbaar toegankelijk en achteraf bijna niet afsluitbaar te maken; een passant is daar bovendien moeilijk zichtbaar. Dit geldt nog sterker voor de maisonettes in het dwarsblok: de entree is hier vrijwel niet zichtbaar vanuit woningen (verhoogde inbraakgevoeligheid). De sociale veiligheid van de ontsluiting laat bij deze blokken nog wel wat te wensen over! Een oplossing ligt echter niet meteen voor de hand, gezien de complexiteit van de ontwerpogave. Welke maatregelen in aanmerking komen hangt ook samen met de mate van openbaarheid, die men met het dakterras beoogt (zie het

advies onder het kopje 'Voor- en achterkanten'). Het hier gegeven advies is derhalve een relatief 'makkelijke' minimum-optie, die in de richting gaat van privatisering van het dakterras.

Advies: *tref voorzieningen om afsluiting van de neventoegang tot het dakterras achteraf op eenvoudige wijze te kunnen realiseren, wanneer bewoners dit zouden wensen. Trek een deel van de winkel naast de hoofdentree bij de entreehal, zodat geen openbare voorhal voor de postkasten nodig is (zie tekening 3 in de bijlage). Vergroot de hal in het hoofdtrappehuis zodanig, dat de toegangen tot de maisonnettes in het dwarsblok aangesloten zijn op het (niet-openbare) hoofdtrappehuis, dus niet direct vanaf het (openbare) dakterras (zie tekening 4 in bijlage).*

Ovaal: in het voorlopig ontwerp is het trappehuis openbaar gedacht; de eerste fysieke barrière tot de woningtoegang is de galerijdeur (hier zouden ook de postkasten komen). Dit wijkt af van de ontsluiting van de andere blokken, waar de eerste barrière op maaiveld gesitueerd is (voor de veiligheid gunstiger).

Advies: *tracht bij het Ovaal, evenals bij andere blokken, te komen tot een volkomen afsluitbaar ontsluitingssysteem, waarbij de afsluitbare toegangsdeur op maaiveld en direct aan de gevel ligt (liefst met doorwerppostkasten aan de buitenzijde).*

Bergingen

Algemeen: in vele plannen blijken de bergingen het kwetsbaarst uit oogpunt van sociale veiligheid. Situering in donkere kelder, lange looplijnen, doodlopende slurven en grote aantallen bergingen op één entree blijken vaak moeilijk te vermijden, vooral wanneer het projekt grootschalig is en er ook een parkeergarage in moet. Het wekt daarom geen verwondering dat deze opmerking voor een complexe ontwerpogave zoals het koppelgebied ook van toepassing blijkt. We beschouwen ook hier de bergings situatie per blok.

Diagonaalblok/dwarsblok: de bergingen liggen ver weg (lange looplijnen). Wellicht kan hier, net als overwogen wordt voor het Corridorblok, gedacht worden aan vergroting van de berging in de woning zelf, zodat met een gemeenschappelijke (maar afsluitbare en liefst aan het hoofdtrappehuis gekoppelde) fietsenkelder of met kleinere bergingen kan worden volstaan. De gangen worden dan korter en er zijn geen doodlopende zijgangen meer nodig (overzichtelijker). Als aanvullende maatregel, gericht op verhoging van de betrokkenheid, kan gedacht worden aan het splitsen van de kelder in twee compartimenten (voor dwarsblok resp. diagonaalblok een 'eigen' compartiment). Dan liefst in elk compartiment een rechte gang met een fietstrap (tevens vluchtmogelijkheid) duidelijk zichtbaar aan het andere eind van de gang. Belangrijk is daarbij de afsluitbare toegang tot de fietstrap op maaiveldniveau zit (anders ontstaat een 'enge' openbare trap naar beneden waarin zich zwerf vuil verzamelt en dat uitnodigt om als 'pishoek' te dienen). Zie voor toelichting afbeelding 5 in bijlage.

Advies: *tracht in de bergingskelder het gangenstelsel zo kort en overzichtelijk mogelijk te maken. Tracht het stelsel te splitsen in 2 compartimenten. Voorzie elke gang van een zichtbare vluchtmogelijkheid (eventueel annex fietstrap).*

Ovaal: de bergingen liggen in een diepe kelder (sous-souterrain). Dat betekent lang in het donker lopen met de fiets aan de hand. De fietsentrap komt namelijk in een (openbaar toegankelijk) deel van de parkeergarage uit. Een mogelijke maatregel is het verplaatsen van de fietstrap zodanig dat de toegang in het bereik van daglicht komt te liggen en de route sterk verkort wordt (zie afbeelding 6 in bijlage). Een ingrijpender optie is het geheel of gedeeltelijk opofferen van het (inbraakgevoelige!) souterrain van de winkels ten behoeve van bergingen/fietsenkelder t.b.v. de woningen in het Ovaal.

Advies: *tracht de looplijnen in het bergingsstelsel van het Ovaal te verkorten door het verleggen van de fietstrap in de richting van het daglicht en eventueel de bergingen niet op een extra diepe laag, maar in het souterrain dat bestemd was voor de winkels te situeren.*

Corridorblok: hier zijn de massaliteit, de doodlopende zijgangen, de hoekige looproutes en de gedeeltelijke combinatie van de fietstrap met de noodtrap van de aangrenzende fietsenkelder mogelijke veiligheidsknelpunten. Men overweegt hier om de bergingen te vervangen door een gemeenschappelijke fietsenkelder, gezien de doelgroep (55-plussers) van deze woningen. Dit zal gunstig zijn voor de veiligheid, indien enkele aandachtspunten worden meegenomen die ook bij het diagonaalblok genoemd zijn: compartimentering en overzichtelijkheid (rechte gang/zichtlijn van de voetgangerstrap annex hoofdtrappehuis naar de fietstrap annex vluchtmogelijkheid).

Advies: *analoog aan advies bij Diagonaalblok/Dwarsblok.*

Rugblok: dit benadert aardig het 'ideaal' van een optimaal veilig bergingsstelsel, doordat hier een rechte gang voorzien is met een trap aan elke kant. Deze situatie kan geoptimaliseerd worden door de fietstrap direct in het verlengde van de gang te situeren; daarmee wordt bovendien de eventuele afsluiting van het expeditiehof achter het Rugblok veiliger (kortere doodlopende 'slurf'). Ook hier geldt onverkort, dat de afsluitbare deur van de fietstrap op maaiveldniveau moet liggen. Zie afbeelding 7 in bijlage.

Advies: *situeer de fietstrap in het verlengde van de bergingsgang en voorzie deze op maaiveldniveau van een afsluitbare toegangsdeur.*

Openbare fietsenstallingen

In veel centrumplannen lijkt men een goede stallingsmogelijkheid voor de fietsen van winkelbezoekers in Zeist te zijn vergeten. Het plan voor het Koppelgebied vormt hierop een gunstige uitzondering. Door een overzichtelijke, goed vanuit woningen zichtbare fietsenstalling zoals aan de Roosweg kan het risico voor fietsendiefstal verkleind worden. Een bewaakte stalling zoals voorzien aan de Weeshuislaan onder het corridorblok is wat dit betreft nog beter. Mogelijk kan de situatie hier qua veiligheid er nog op vooruit gaan door het combineren van de fiets- in/uitgang met de voetgangers in/uitgang. Zoals het plan nu aangeeft liggen deze ver uit elkaar, waardoor het toezicht bemoeilijkt wordt. Bovendien is de voetgangers in/uitgang in het voorliggende plan gedeeltelijk gecombineerd met de ontsluiting van de bergingen behorend bij de woningen, waardoor een gedeelte hiervan noodgedwongen een openbaar karakter zal moeten krijgen, terwijl de zichtbaarheid slecht is.

Mocht de fietsenkelder komen te vervallen, dan is een bewaakte stalling in de openlucht een goed alternatief. Daartoe zou een laag hekje om de stalling kunnen worden gezet, met één ingang waarbij de cabine van de toezichthouder gesitueerd is. Een goed voorbeeld daarvan vindt men in Tilburg (Heuvelgebied).

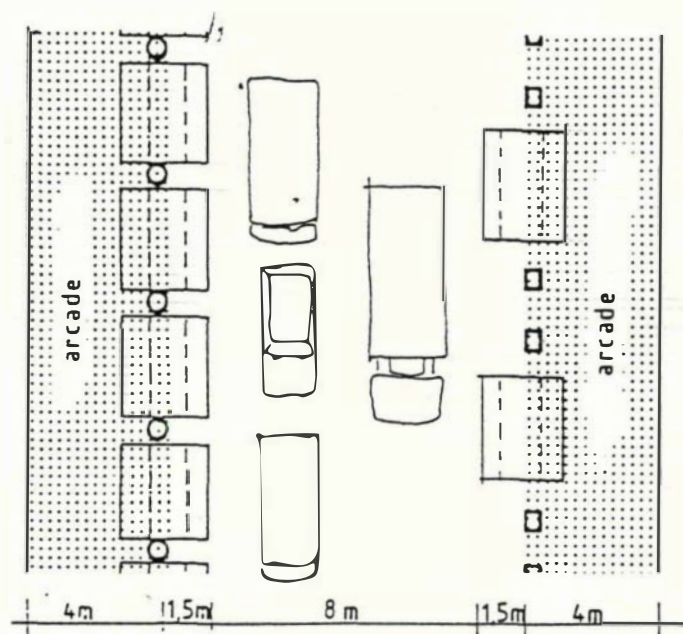
Aanzien en duurzaamheid materiaal

De plantoelichting geeft reeds zeer veel invulling aan de gewenste materiaalkeuze op diverse kwetsbare of anderszins voor de veiligheid belangrijke plekken in het plan. Zo is de ruime toepassing van glazen bouwstenen in de ontsluitingskoker in het Ovaal gunstig, omdat de verspreiding van dag- en kunstlicht verbeterd wordt. Dit is maar één van de vele voorbeelden, die veiligheid bevordert. Het is mogelijk dat bepaalde materiaaltoepassingen als gevolg van veelal onvermijdelijke bezuinigingsronden nog veranderen in minder veilige toepassingen, maar het netto resultaat zal waarschijnlijk ook dan nog als een stimulans van de veiligheid kunnen worden beschouwd.

Bijlage: afbeeldingen

Afbeelding 1

Ontworpen marktopstelling Promenade

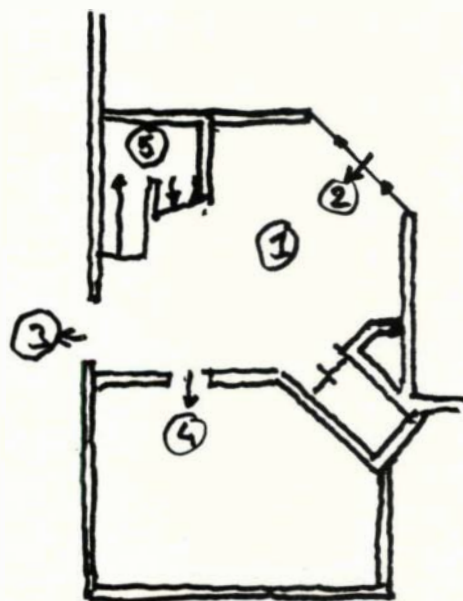
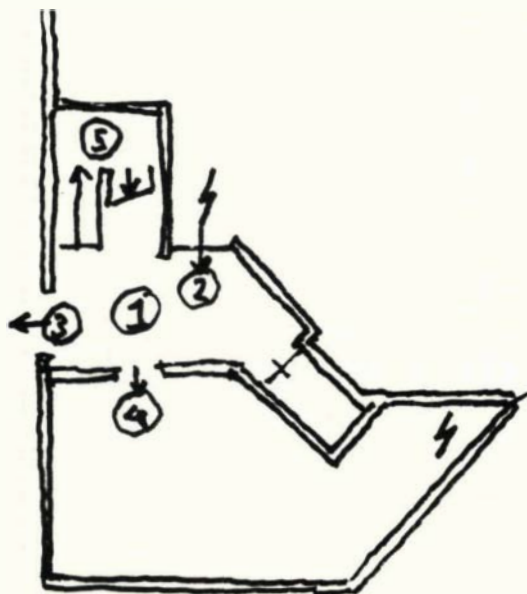


Afbeelding 2

Vergroting zichtbaarheid woningontsluiting vanuit garage.

Ontworpen:

Suggestie:

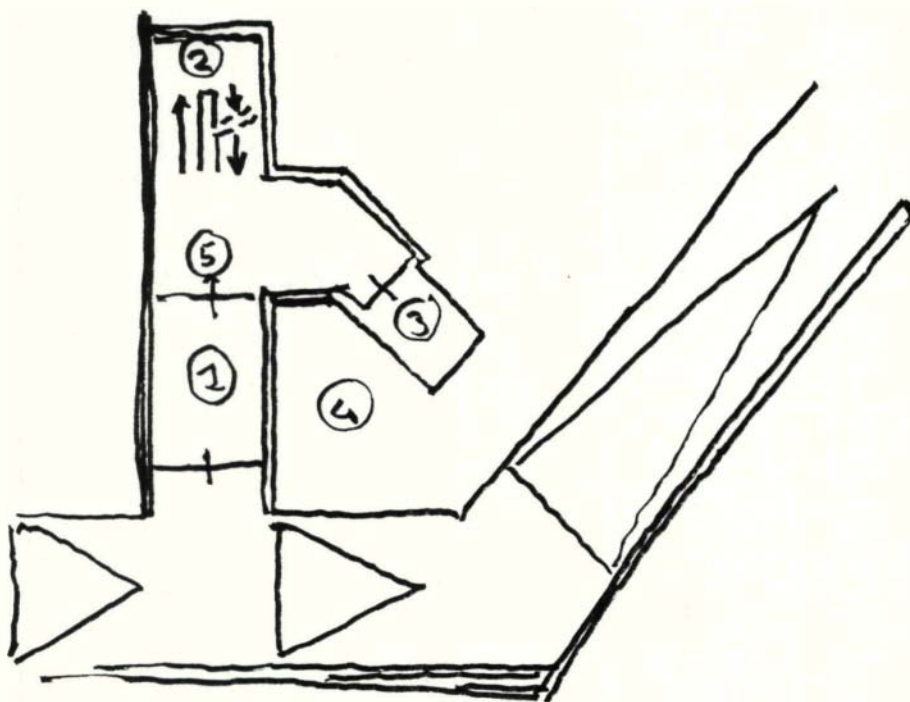


- 1 = Toegangshal
- 2 = Afsluitbare deur tussen garage en woningontsluiting
- 3 = Toegang tot bergingskelder
- 4 = Toegang tot extra ruimte (evt. containers)

Afbeelding 3

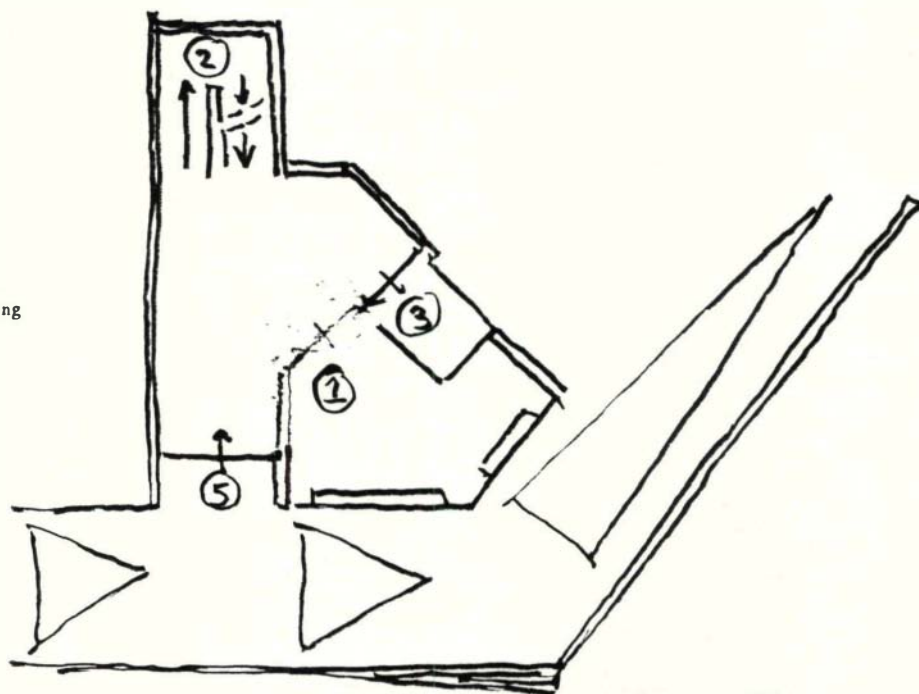
Verkleining toegankelijkheid woningontsluiting Dwarsblok/Diagonaalblok
(grote afsluitbare hal i.p.v. semi-openbare voorhal)

Ontworpen:



Suggestie:

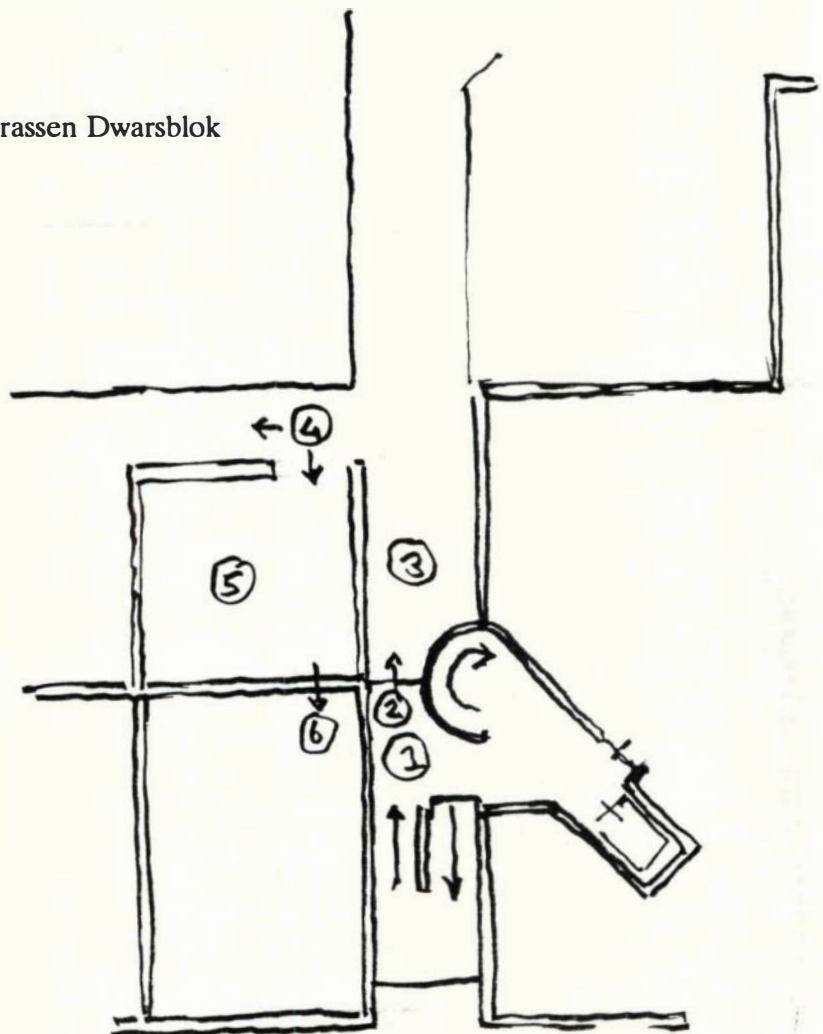
- 1 = (Voor)hal t.b.v. postbezorging
- 2 = Trappenhuis
- 3 = Lift
- 4 = Winkelruimte
- 5 = Afsluitbare toegangsdeur



Afbeelding 4

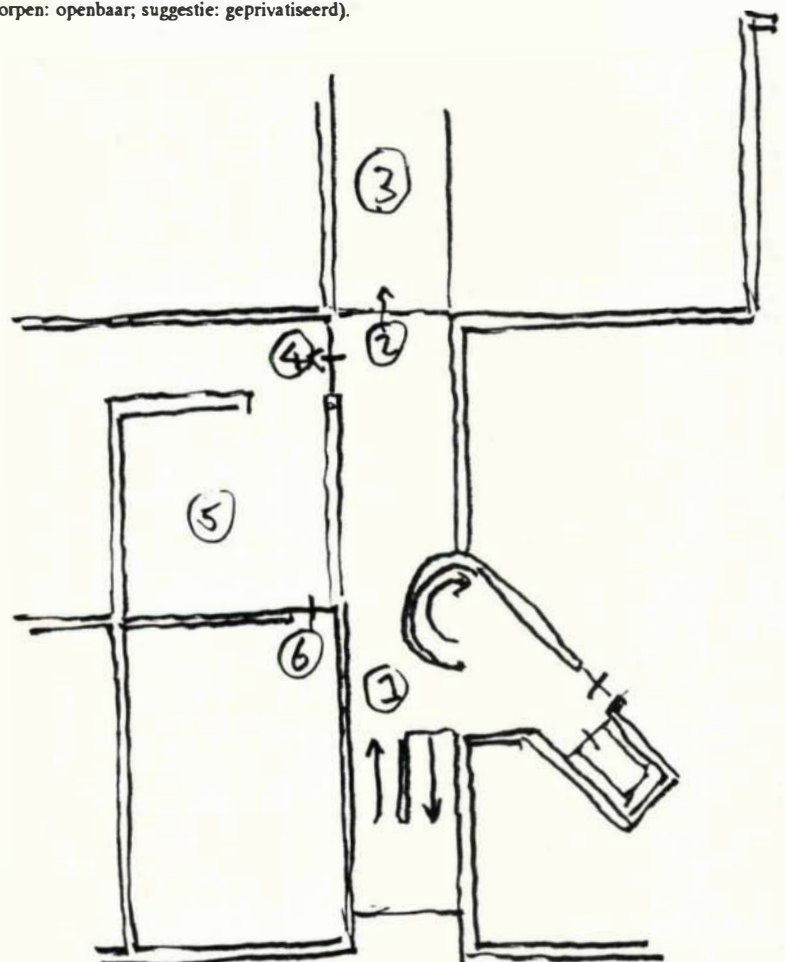
Verkleining toegankelijkheid dakterrassen Dwarsblok

Ontworpen:



- 1 = Hal (geprivatiseerd)
- 2 = Afsluitbare deur naar dakterras
- 3 = Openbaar dakterras
- 4 = Toegangen tot prive dakterrassen Dwarsblok (ontworpen: openbaar; suggestie: geprivatiseerd).
- 5 = Prive dakterrassen Dwarsblok
- 6 = Woningtoegang Dwarsblok (maisonnettes)

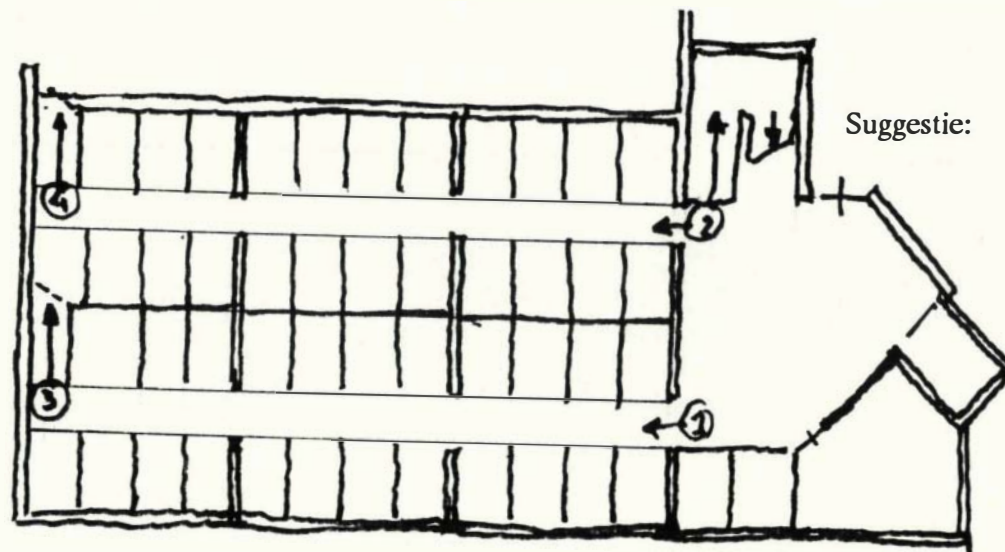
Suggestie:



Afbeelding 5

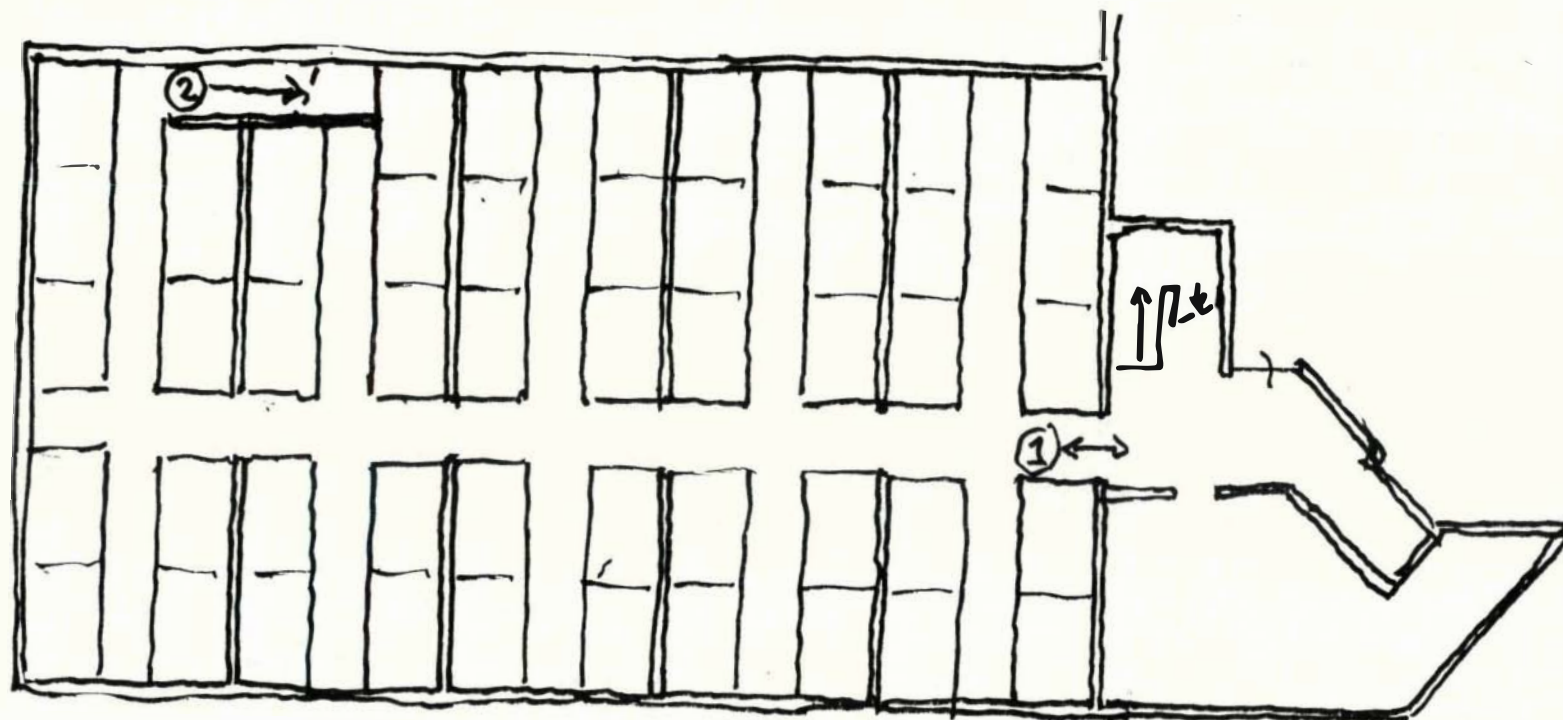
Vergroting zichtbaarheid en betrokkenheid
Bergingskelder Dwarsblok/Diagonaalblok

Ontworpen:



- 1 = Toegang tot bergingskelder vanuit trappenhuis
- 2 = Fietstrap naar de straat

- 1 = Toegang tot compartiment I vanuit trappenhuis
- 2 = Toegang tot compartiment II vanuit trappenhuis
- 3 = Fietstrap naar straat vanaf compartiment I
- 4 = Fietstrap naar straat vanaf compartiment II

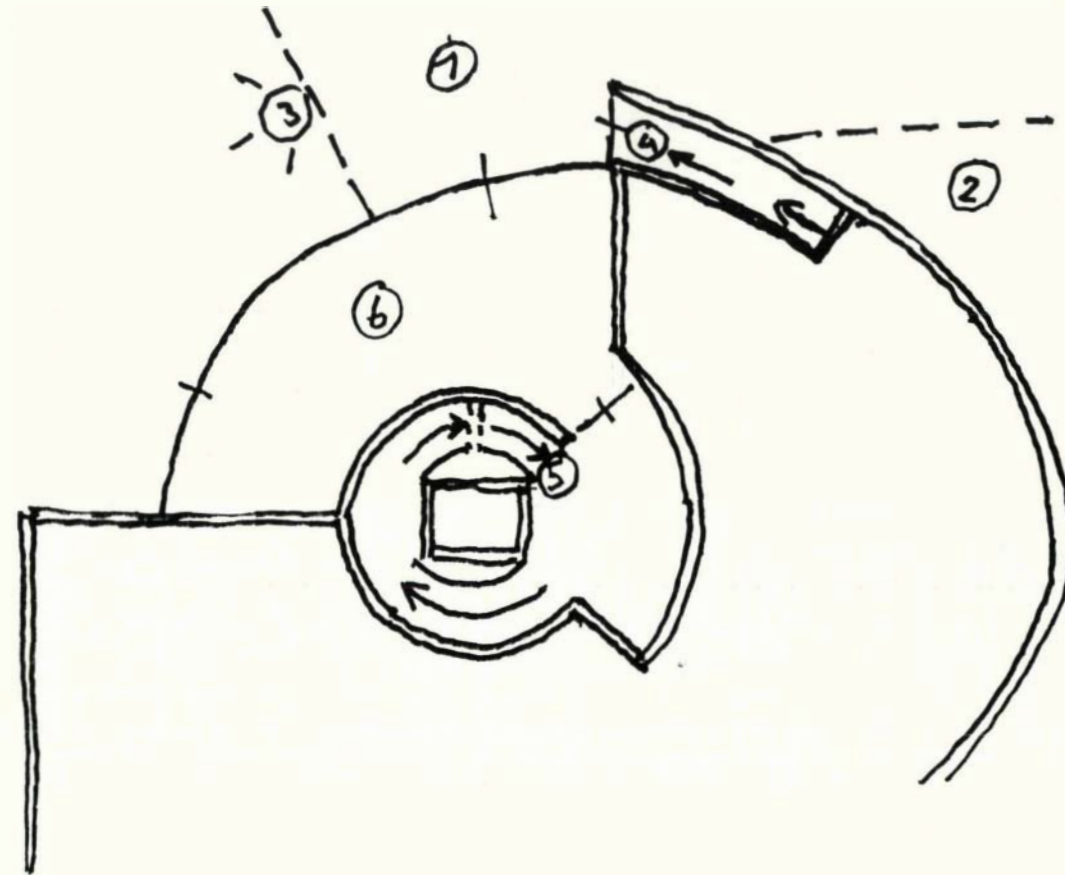
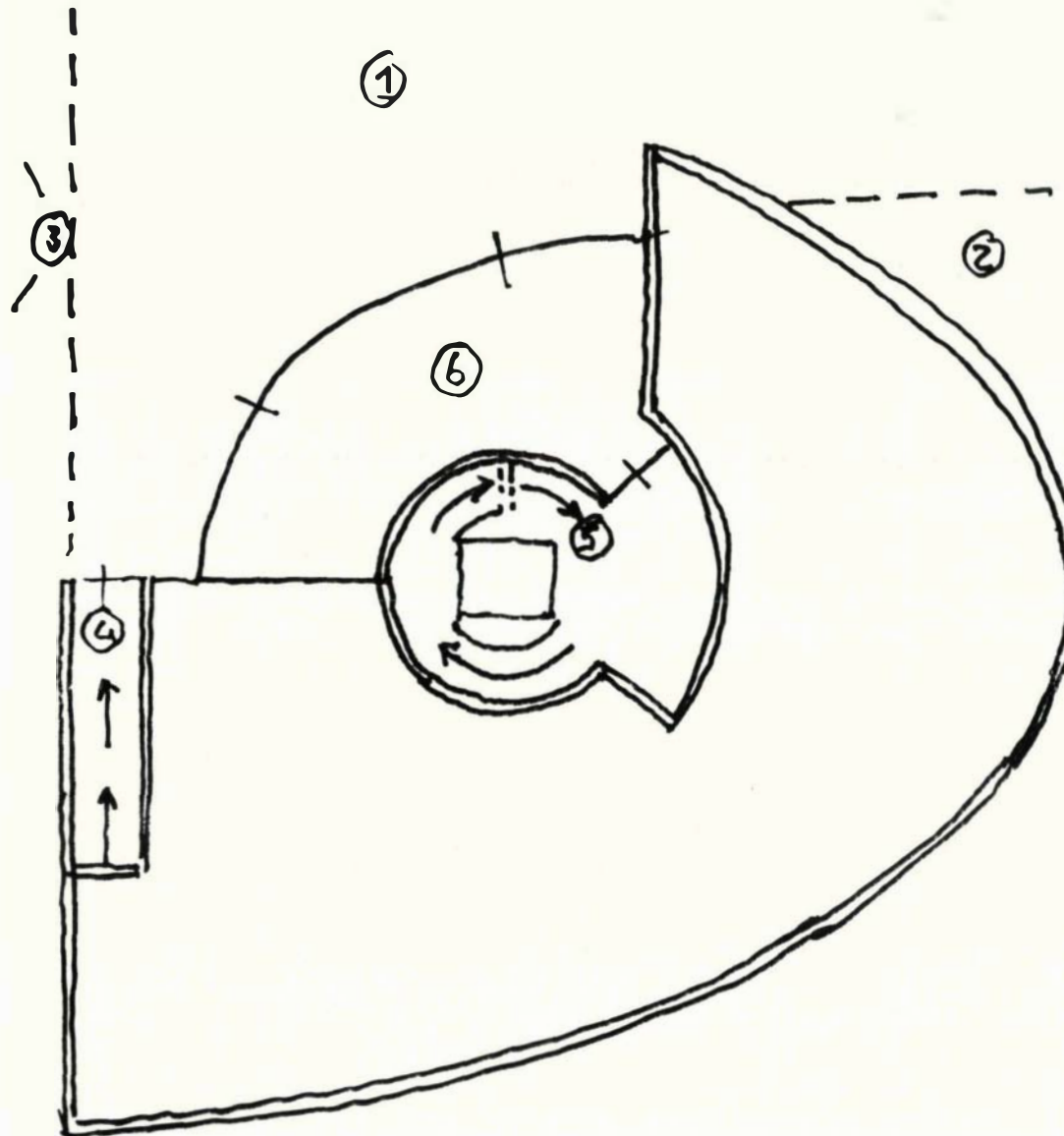


Afbeelding 6

Vergroting zichtbaarheid fietstrap berging Ovaal
Verkleining toegankelijkheid parkeergarage

Suggestie:

Ontworpen:

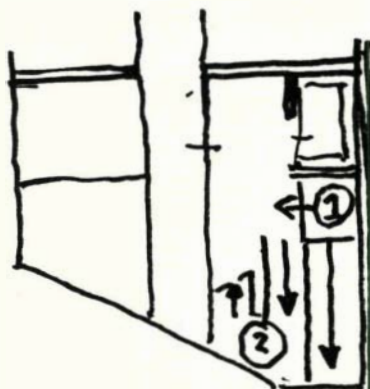


- 1 = Niet afsluitbaar gedeelte parkeergarage (ondergronds)
- 2 = Uitrit parkeergarage (bovengronds gedeelte)
- 3 = Afsluitbaar (rolhek) gedeelte parkeergarage (ondergronds)
- 4 = Fietstrap vanuit bergingskelder Ovaal
- 5 = Toegang tot bergingskelder vanuit trappenhuis Ovaal
- 6 = Hal t.b.v. parkeerautomaten

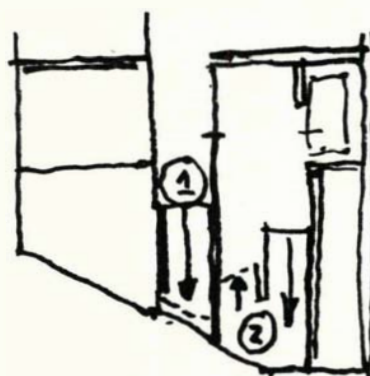
Afbeelding 7

Vergroting zichtbaarheid fietstrap bergingskelder Rugblok

Ontworpen:



Suggestie:

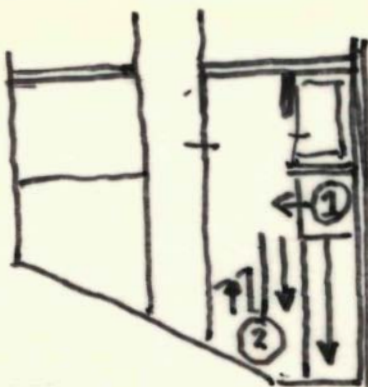


1 = Fietstrap (ontworpen: afluitbare deur op kelderniveau. Suggestie: afsluitbare deur op maaiveldniveau).
2 = Trappehuis

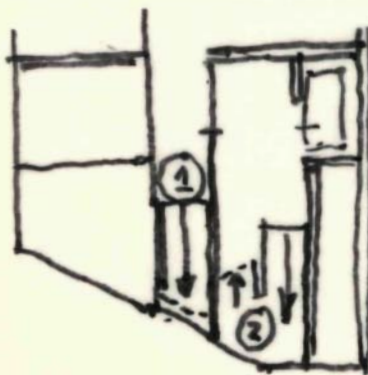
Afbeelding 7

Vergroting zichtbaarheid fietstrap bergingskelder Rugblok

Ontworpen:



Suggestie:

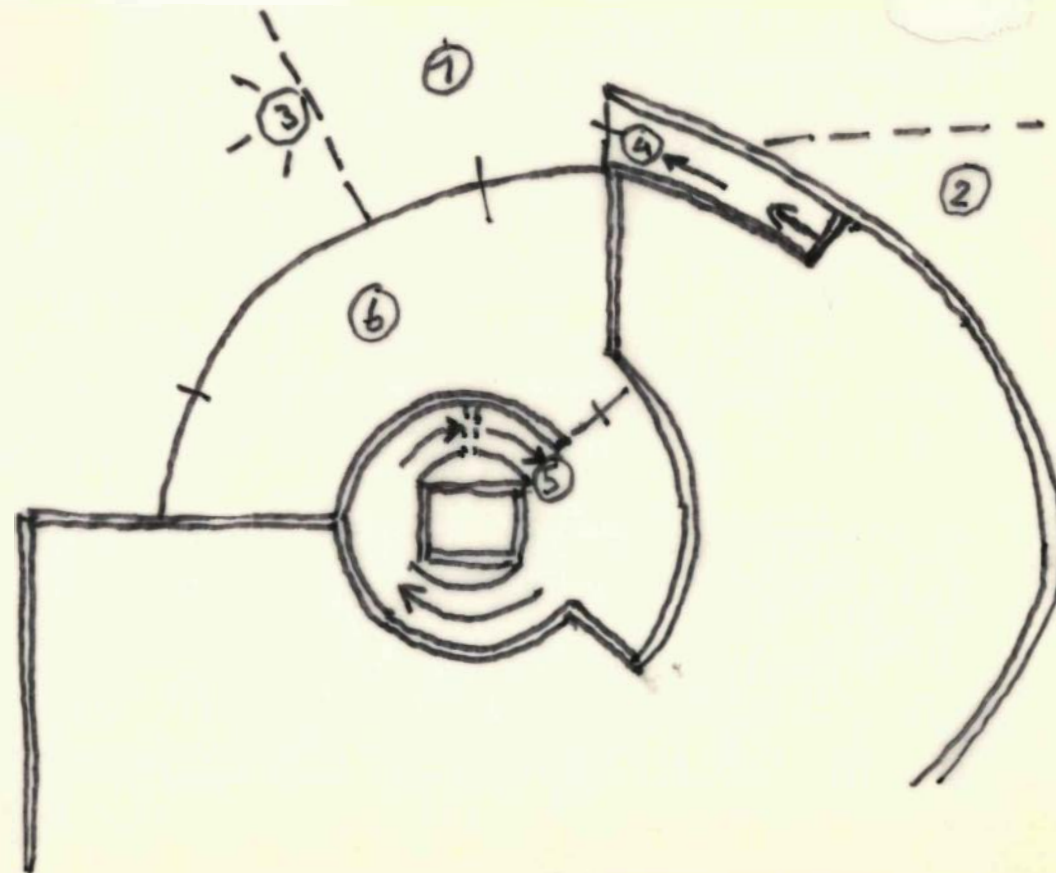
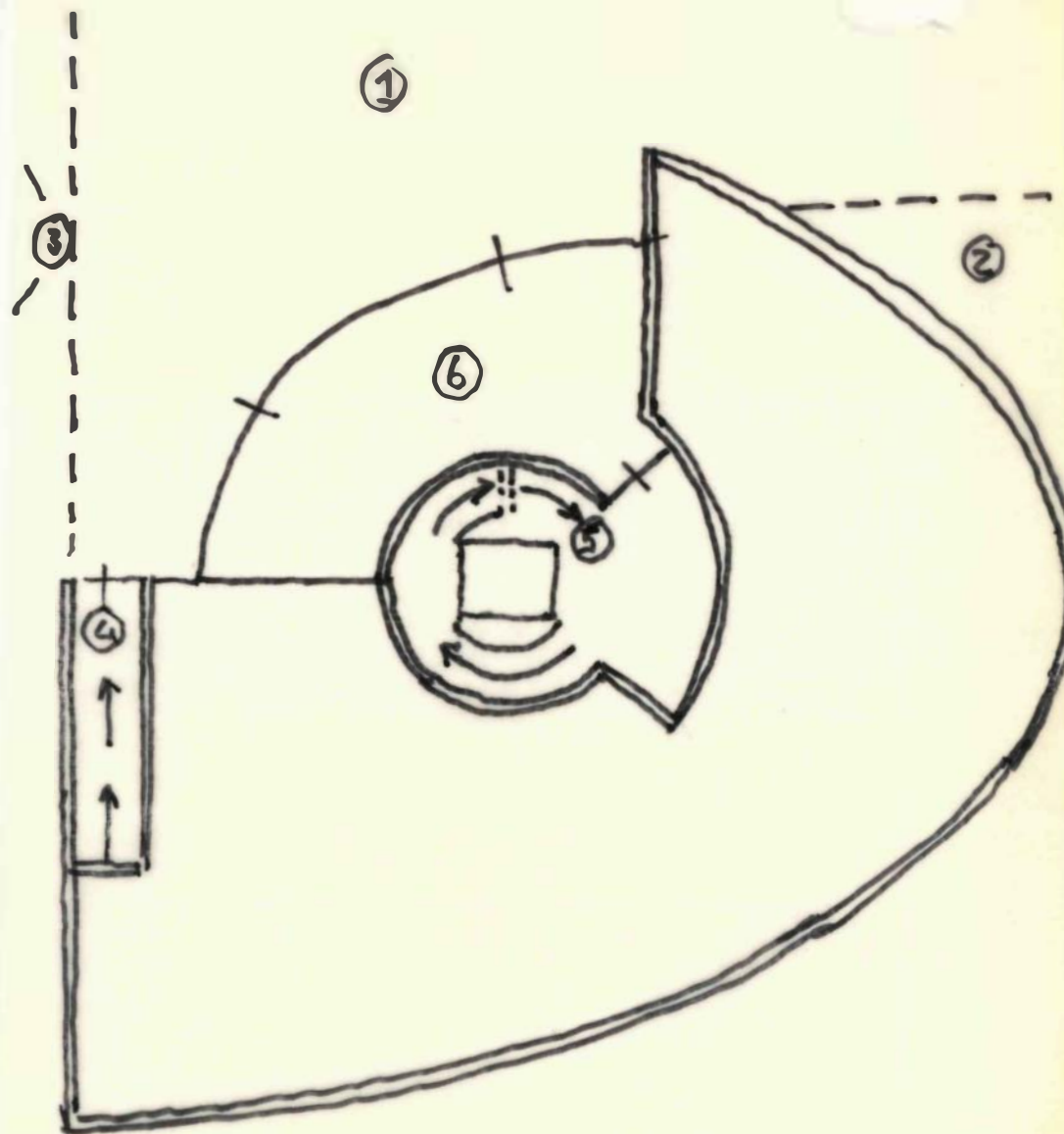


1 = Fietstrap (ontworpen: afluitbare deur op kelderniveau.Suggestie: afsluitbare deur op maaiveldniveau).
2 = Trappenhuis

Afbeelding 6

Vergroting zichtbaarheid fietstrap berging Ovaal
Verkleining toegankelijkheid parkeergarage

Ontworpen:



Suggestie:

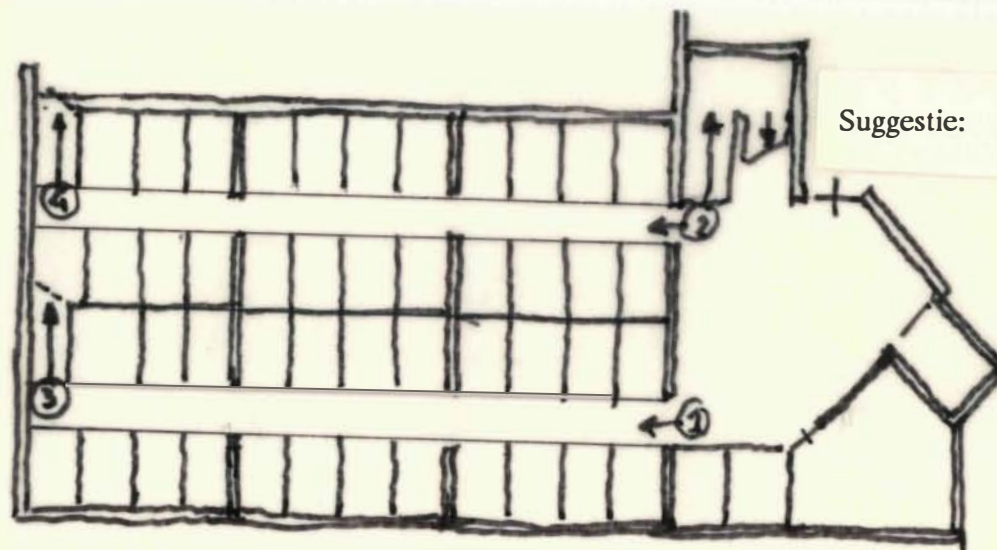
- 1 = Niet afsluitbaar gedeelte parkeergarage (ondergronds)
- 2 = Uitrit parkeergarage (bovengronds gedeelte)
- 3 = Afsluitbaar (rolhek) gedeelte parkeergarage (ondergronds)
- 4 = Fietstrap vanuit bergingskelder Ovaal
- 5 = Toegang tot bergingskelder vanuit trappenhuis Ovaal
- 6 = Hal t.b.v. parkeerautomaten

Afbeelding 5

Vergroting zichtbaarheid en betrokkenheid
Bergingskelder Dwarsblok/Diagonaalblok

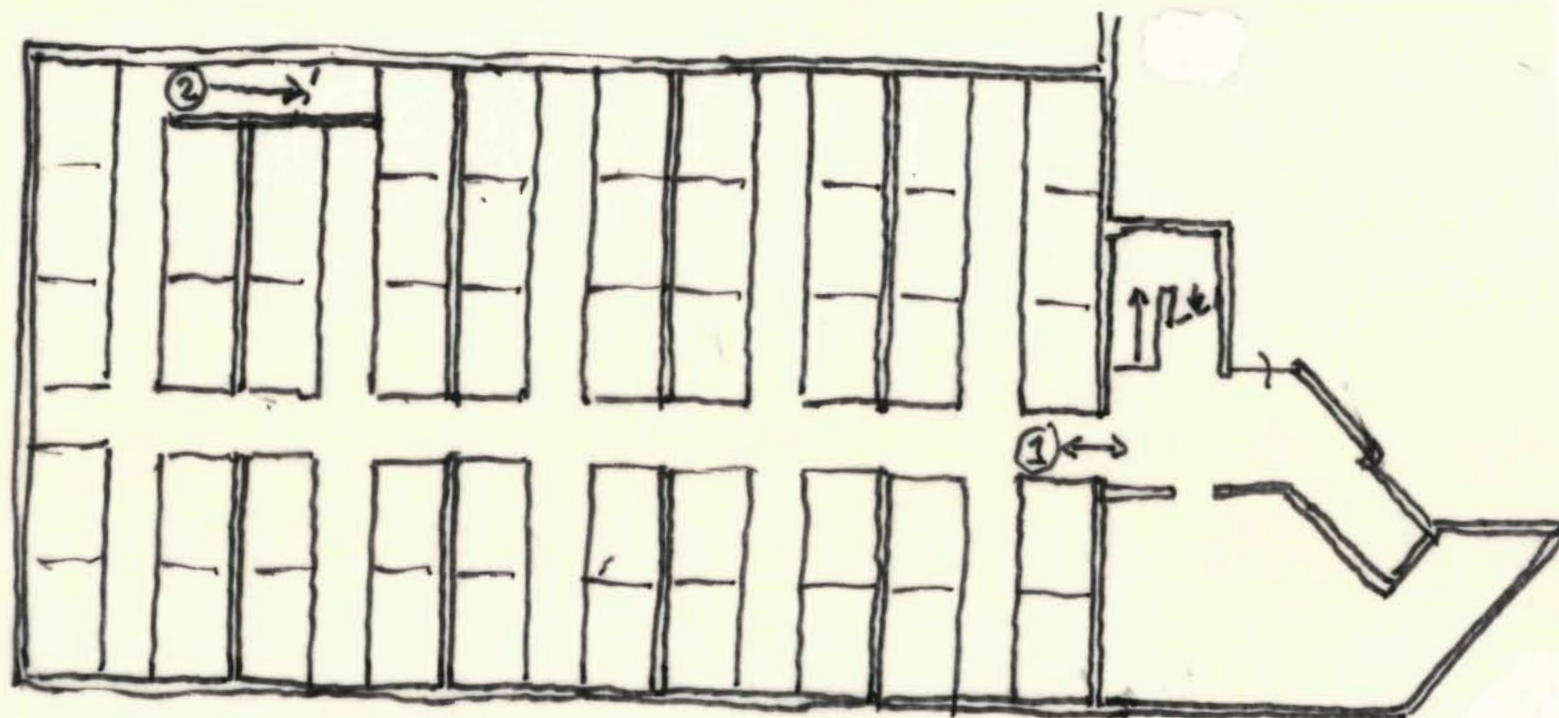
Ontworpen:

- 1 = Toegang tot bergingskelder vanuit trappenhuis
- 2 = Fietstrap naar de straat



Suggestie:

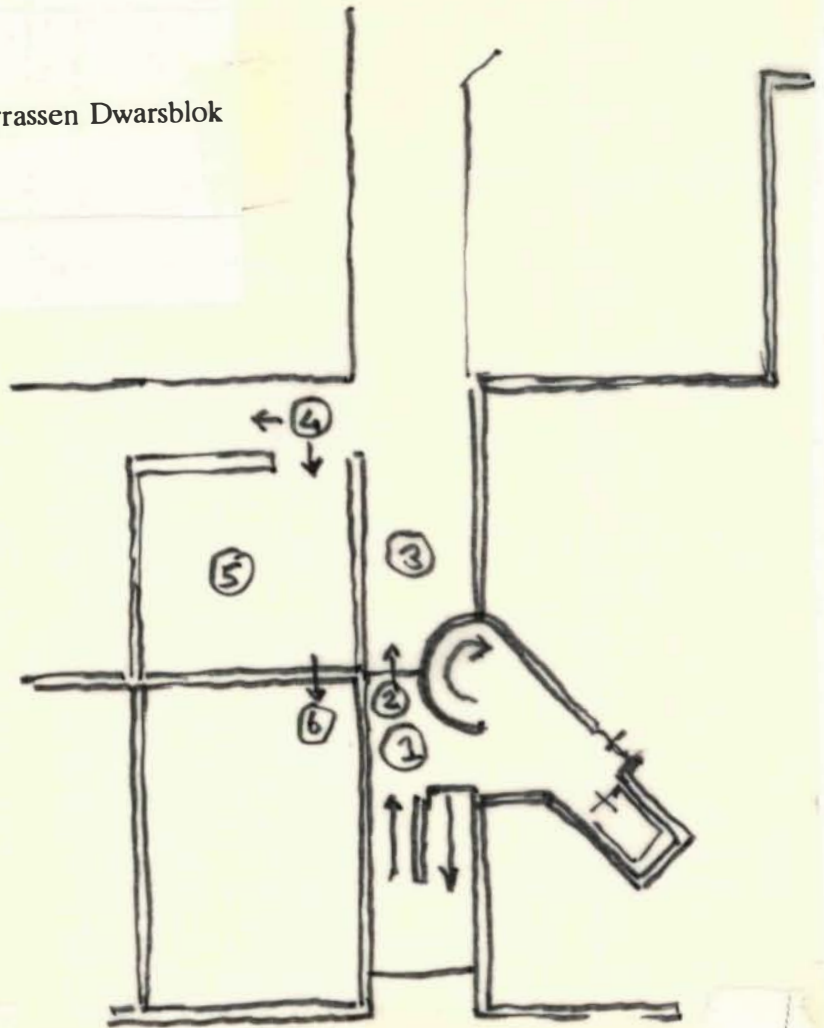
- 1 = Toegang tot compartiment I vanuit trappenhuis
- 2 = Toegang tot compartiment II vanuit trappenhuis
- 3 = Fietstrap naar straat vanaf compartiment I
- 4 = Fietstrap naar straat vanaf compartiment II



Afbeelding 4

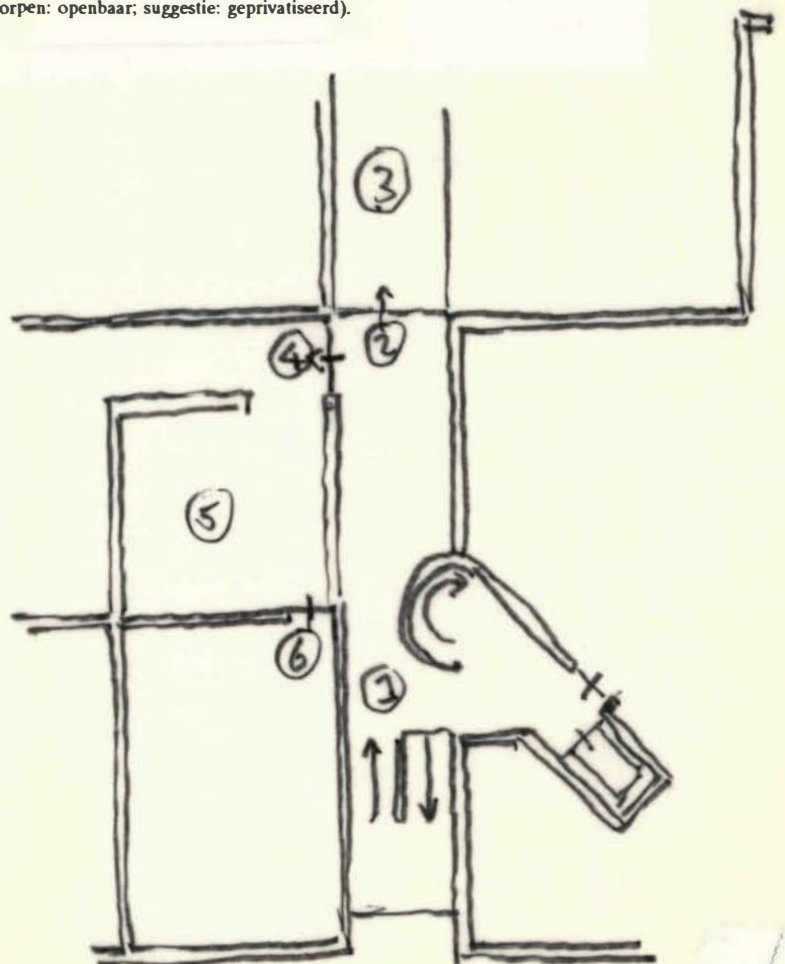
Verkleining toegankelijkheid dakterrassen Dwarsblok

Ontworpen:



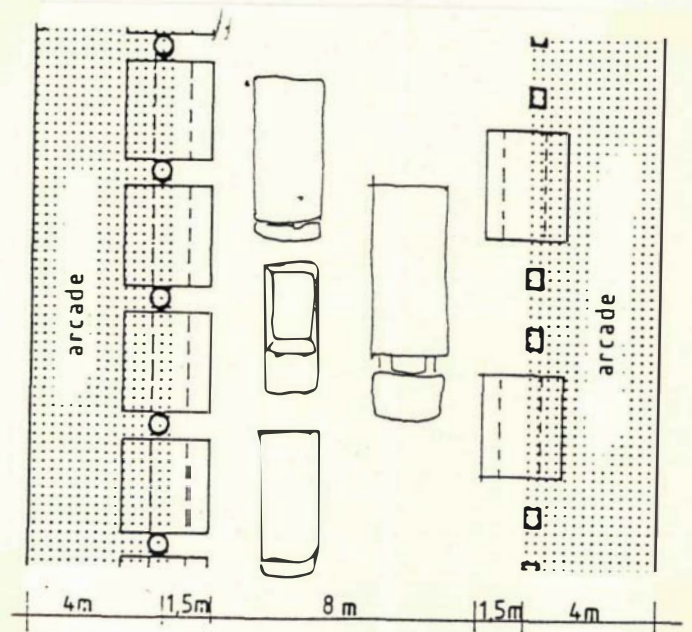
- 1 = Hal (geprivatiseerd)
- 2 = Afsluitbare deur naar dakterras
- 3 = Openbaar dakterras
- 4 = Toegangen tot prive dakterrassen Dwarsblok (ontworpen: openbaar; suggestie: geprivatiseerd).
- 5 = Prive dakterrassen Dwarsblok
- 6 = Woningtoegang Dwarsblok (maisonnettes)

Suggestie:



Afbeelding 1

Ontworpen marktopstelling Promenade

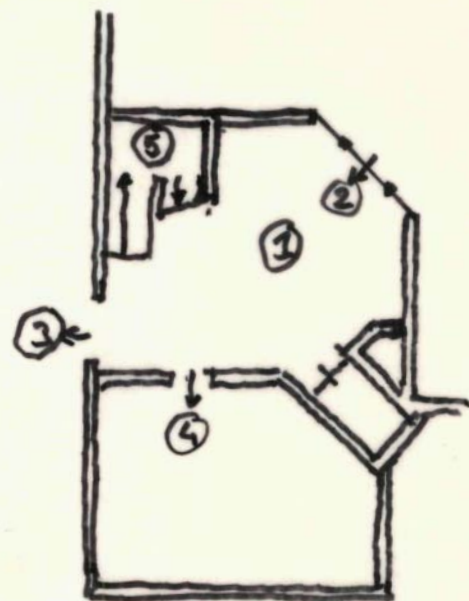
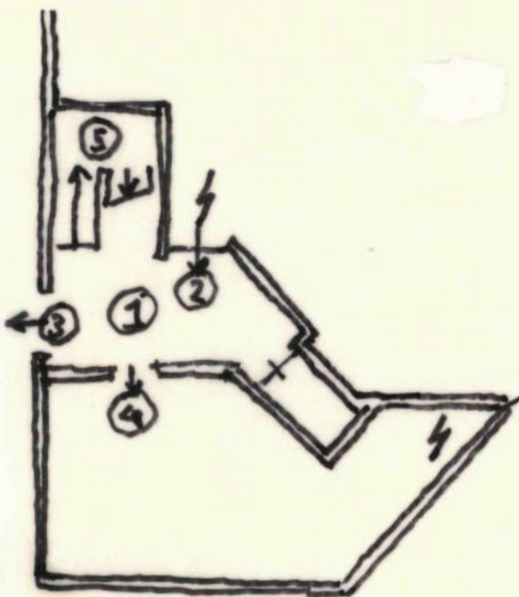


Afbeelding 2

Vergroting zichtbaarheid woningontsluiting vanuit garage.

Ontworpen:

Suggestie:



- 1 = Toegangshal
- 2 = Afsluitbare deur tussen garage en woningontsluiting
- 3 = Toegang tot bergingskelder
- 4 = Toegang tot extra ruimte (evt. containers)