

Advies Ontwerp
Haagse Hogeschool

Amsterdam, augustus 1992
Van Dijk, Van Someren en Partners
Harm Jan Korthals Altes
m.m.v. H. Bruinink
M. v.d. Gugten
H. Stienstra

van dijk, van someren en partners

Van Dijk, Van Someren en Partners BV
KvK Amsterdam nummer 176.766
Van Diemenstraat 410 - 412, Amsterdam
postadres Mariotplein 9, 1098 NW Amsterdam
tel 020 - 625 75 37, 626 69 70
fax 020 - 627 47 59

Inhoudsopgave

	Pagina:
Verantwoording	1
Checklist	2
1 Architectuur	4
1.1 Algemene beoordeling	4
1.2 Echte Pijnpunten	4
1.3 Overwegingen in de marge	6
1.4 Technische beveiliging	7
2 Stedebouw	9
2.1 Algemene beoordeling	9
2.2 Echte pijnpunten	9
2.3 Overwegingen in de marge	10
Bijlagen	
1 Plattegronden	11
2 Model pagina deurenboek	14

Verantwoording

In juni 1992 is Van Dijk, Van Soomer en Partners door de Haagse Hogeschool om advies gevraagd inzake het bouwplan voor de nieuwbouw van de Haagse Hogeschool. Het bureau heeft het bouwplan doorgelicht op gevoeligheid voor overlast, criminaliteit en onveiligheid. Er zijn adviezen gegeven om het ontwerp aan te passen op gevoelige plekken. Die aanpassingen zijn inmiddels al voor een groot deel doorgevoerd in het plan.

Een architect kan veel doen om een omgeving te scheppen waarin goed gedrag kan gedijen, maar veel is afhankelijk van het gevoerde **beheer**. Daarom is op verzoek van de opdrachtgever een **aparte** notitie verschenen over het toekomstig **beheer**. In voorliggende notitie, die dus alleen over **ontwerp** gaat, hanteren wij een onderverdeling naar "architectuur" en naar "stedebouw". Dit heeft een puur praktische reden: de punten onder "architectuur" had de architect meteen nodig en daarop is de opdracht gericht. De punten onder "stedebouw" zijn een toegift; de architect kan die niet meteen gebruiken, daarvoor is overleg met de gemeente nodig. Zou die daar aanleiding toe zien, dan kunnen de punten onder "stedebouw" desgewenst verder uitgewerkt worden, maar dat zou dan in de vorm van een apart adviestraject moeten gebeuren.

Om tot een advies op het ontwerp te komen, is de volgende werkwijze gehanteerd. Er is een oriënterend gesprek geweest waarbij informatie is verstrekt. Een stapel tekeningen (het definitief ontwerp schaal 1:200) en een plantoelichting is de adviseur meegegeven als huiswerk. Kort daarop is er een tweede gesprek geweest. Daarbij bleven de tekeningen aanvankelijk ongeopend op tafel liggen, omdat eerst de **risico's** voor criminaliteit, overlast en onveiligheid (en de **plekken**, waar dit risico verhoogd is) eens rustig op een rijtje moesten worden gezet. Later is meer gedetailleerd op het plan zelf ingegaan, waarbij gebrainstormd is over mogelijke oplossingen voor reeds bij vluchtige screening signaleerde zwakke plekken in het plan.

Toen kwam het voorlopig advies, dat uitvoerig en puntsgewijs met architect en opdrachtgever besproken is. Vervolgens is het voorlopig advies uitgewerkt tot de definitieve versie, die voor u ligt. Parallel aan dit proces van screening en advisering is door de architect al flink gewerkt aan het wegnemen van qua veiligheid zwakke plekken door aanpassing van het ontwerp op diverse punten. Deze manier van procesgericht adviseren werkt efficiënt en plezierig maar heeft als nadeel, dat elk schriftelijk stuk al voor een deel achterhaald is op het moment van verschijnen. Daardoor geldt onvermijdelijk dat de opmerkingen in voorliggend advies, die betrekking hebben op het definitief ontwerp (van maart 1992) niet allemaal meer van toepassing zijn op de bestektekeningen die op het moment van verschijnen van dit advies actueel zijn. Om toch grip te houden op dit steeds in beweging blijvende proces is een moment ingebouwd voor een finale check. Dit zal in september 1992 gebeuren, waarbij de checklist zal worden gevolgd die aan ommezijde opgenomen is. Deze checklist vormt tevens een puntsgewijze samenvatting van het advies.

Checklist eisen en wensen sociaal veilig ontwerpen

Project Haagse Hogeschool

Kelder

- de fietsenkelder is compact, overzichtelijk en helder ingedeeld;
- de fietsenkelder en de onderwijskelder vormen gescheiden systemen, ook qua vluchtroutes;
- de vluchtroutes zijn logisch en kort; waar in de kelder men ook is, kan men altijd twee kanten op om te vluchten;
- er is op maaiveld en dichtbij de entree een geautoriseerde, overdekte stallingsplek voor motoren.

Sportcomplex

- de drie functies van het sportcomplex (fitness, gymzaal en sporthal) zijn zelfvoorzienend, ze kunnen onafhankelijk functioneren en zijn onafhankelijk van elkaar afsluitbaar;
- de afsluitbaarheid van alle drie de functies bevindt zich onder handbereik van de beheerder;
- de drie functies zijn aangesloten op één en dezelfde entree;
- de beheerder heeft vanuit zijn ruimte zicht op de sporthal en op de centrale entree van het sportcomplex;
- kleedkamers zijn afsluitbaar en hebben een directe functionele en visuele relatie met de sporthal;
- het sportcomplex kan hermetisch van het hogeschoolcomplex worden afgegrensd.

Passage tussen "rugzakken"

- een passage tussen de "rugzakken" is stedenbouwkundig functioneel en visueel aantrekkelijk;
- een passage tussen de "rugzakken" is achteraf eenvoudig en efficiënt afsluitbaar te maken.

Garderobes

- het meenemen van jassen in de leslokalen is geautoriseerd en er is ruimte om ze weg te hangen;
- er zijn lockers voor mensen die hun spullen niet mee willen slepen;
- lockers zitten in kleine concentraties op druk belopen plekken, echter zonder de sfeer van de ruimte of de overzichtelijkheid geweld aan te doen.

Routing

- de hoogste loopbrug is aan weerszijden afsluitbaar;
- de route tussen centrale entree en eerste verdieping slinger (en verder naar begane grond slinger) is breed, logisch en overzichtelijk;
- de route tussen centrale hal en onderwijsruimte in de kelder is breed, logisch en overzichtelijk.

Kleine ruimten

- w.c.'s zijn gegroepeerd in clusters, alleenstaande w.c.'s ontbreken;
- berging van waardevolle spullen geschiedt decentraal en op afgelegen plekken, gekoppeld aan het lokaal van gebruik;
- bergingen op de gangen worden alleen gebruikt voor spullen van geringe waarde en belemmeren door hun vormgeving op geen enkele wijze de vloeiende routing of de overzichtelijkheid.

Nooddeuren

- er is een duidelijke drempel ingebouwd om misbruik van nooddeuren als alternatieve uitgang tegen te gaan;
- leidingen zijn verzonken; er is voorzien in loze leidingen op plaatsen, waar later ooit een leiding nodig kan zijn;
- er is een "deurenboek" gemaakt, naar het model van de SBR-handleiding beveiliging kantoorgebouwen;
- nooddeuren zijn aan de buitenzijde altijd massief, dus nooit doorboord;
- er is een beveiligingsplan, dat uitsluitel geeft over wie wanneer en hoe op alarmmeldingen reageert;
- in het bestek zijn de nodige kwaliteitsaanduidingen voor beveiligingsinstallaties en installateurs voorgeschreven.

Openbare ruimte

- de groene hof is toegankelijk via een ruime poort en is qua inrichting primair afgestemd op recreatief gebruik door omliggende kantoren;
- hoven tussen woningen en kantoren zijn afsluitbaar met een sierlijk hekwerk; krijgt het hof (deels) een openbare functie, dan is deze direct gekoppeld aan het (horeca)bedrijf op de begane grond en alleen bereikbaar via een interne route door dit bedrijf heen;
- het openbare karakter van de kades wordt rondom versterkt door woon- of andere functies.

Parkeergarages

- de garage biedt onbelemmerd doorzicht;
- looproutes zijn kort en overzichtelijk;
- er is een systeem dat optimale bezetting van de bovenste (= veiligste) parkeerlaag reguleert.

1 Architectuur

1.1 Algemene beoordeling

Het ontwerp voor de Haagse Hogeschool is een attractief plan. "Attractiviteit" is een van de toetsingscriteria, waaraan dus ruimschoots voldaan wordt, althans wat vormgeving betreft. Het is in dit stadium nog niet te beoordelen of men erin zal slagen om deze kwaliteiten ook in het materiaalgebruik door te zetten.

Het gebouw heeft een uitgesproken open en speelse structuur. Men mag het gerust een menslievend gebouw noemen. Geen onderwijsfabriek, maar een gebouw waar je iedere ochtend weer met plezier binnenstapt.

In dit advies is getracht zoveel mogelijk recht te doen aan het uitgangspunt van menslievendheid. De menslievende preventiestrategieën krijgen voorrang boven de strategieën die misschien effectiever zijn, maar veelal een onvriendelijk aanzien geven. Ook in de beveiligingsaanpak werkt dit uitgangspunt door. Beveiliging en beheer met (letterlijk en figuurlijk) een menselijk gezicht krijgt voorrang boven technische beveiliging, waarin de mens zelf schuil gaat achter zijn vernuft.

In aanleg en onderhoud van de beveiligingsinstallatie betekent dit kostenbesparing, in het dagelijks beheer echter kostenverhoging, omdat beheer met een menselijk gezicht arbeidsintensiever is.

Ondanks deze lovende kritiek hebben wij zeker ook enkele aanmerkingen op het ontwerp. Er zijn situaties die criminaliteit in de hand kunnen werken en waarin plan-preventieve maatregelen (ontwerp-aanpassingen) het overwegen waard zijn.

Wij hebben onze aanmerkingen gesplitst in "echte pijnpunten" en "opmerkingen in de marge". Aan de "pijnpunten" moet o.i. echt iets gedaan worden. Voor die punten geldt ook dat wij in een later stadium (september 1992) graag nogmaals een beoordeling zouden willen uitvoeren om na te gaan, of de pijn is weggenomen.

Wat betreft de "opmerkingen in de marge" is dit niet nodig en laten wij graag aan opdrachtgever en architect over of zij voldoende aanleiding zien om het ontwerp aan te passen.

1.2 Echte pijnpunten

- **Fietsenkelder:** is groot, anoniem, onoverzichtelijk en moeilijk bewaakbaar. De vluchtweg is niet optimaal. De doorloop naar andere delen van de kelder is te verleidelijk (en daardoor moeilijk tegen te houden). De hier geplande douches zijn uitnodigend voor zwervers en verslaafden. De doorverbinding naar de hal kan korter en helderder.

Advies: compartimenteer de kelder in 2 delen; een centraal deel dat de eigenlijke, zo compact mogelijke stalling vormt (daartoe zouden de fietsen in rekken van 2 verdiepingen gestald moeten kunnen worden) en een perifeer deel, dat samenvalt met de reservering voor de uitbreiding van collegezalen. Voorzie in een duurzame, transparante wand tussen beide compartimenten. Geef de trap naar de hal een centralere, prominentere plaats. Schuin de dode hoeken af. Zie af van douches in de kelder (situeer deze verspreid over de sectoren). Maak een brede toegang (minstens vier deuren breed). Optimaliseer de inval van daglicht. Maak geen menging van de vluchtwegsystemen van de fietsenkelder respectievelijk het onderwijsdeel, geef ze beide aparte en logische, korte vluchtroutes. Vermijd doodlopende situaties, waarin men slechts één kant op kan. Reserveer de hoek tegenover de fietsenbeheerder voor brommers, zodat deze dicht bij de

buitenlucht gestald worden. De fietsenbeheerder moet erop toezien dat rijwielen ordelijk gestald worden en dat brommers niet in de kelder, maar in de buitenlucht gestart worden. Daarvoor moet dan wel een ruimte onderaan de trap zijn. Motoren kunnen niet in de kelder (ook luie trappen zijn te steil). Aangezien niet te verwachten is dat er één motorrijder bereid is zijn vehikel in de parkeergarage te stallen, moet er bij de school een plek gevonden worden. Mogelijke plek is het stukje voorplein tussen hoofdentree en entree sportcomplex, ter plekke van het trappenhuis. Daar zou een lichte luifelconstructie met daaronder plek voor circa 20 motoren geen mens storen.

- **Sportcomplex:** kent een zeer onoverzichtelijke routing, de entree- en vluchtsituaties zijn onduidelijk, de onderdelen kunnen niet onafhankelijk van elkaar functioneren, de beheerder heeft onvoldoende overzicht en wordt in zijn werk belemmerd door de lange gangen en onhandige plaatsing van deuren, waarover hij het toegangsbeheer voert. De kleedkamers zijn niet in de gaten te houden door de gebruikers, het gevaar voor "lekkage" van onbevoegden vanuit de naastgelegen kelderruimten is groot.

Advies: overweeg een ingrijpende herschikking van de drie functies (sporthal, gymzaal en fitness). In dat model (met korte, logische looplijnen) moeten de 3 functies geheel onafhankelijk van elkaar kunnen functioneren. Functies die niet in gebruik zijn, kunnen door de beheerder geheel worden afgesloten. Het punt van afsluitbaarheid ligt direct onder handbereik van de beheerdersruimte. In geen geval hoeft de beheerder de kelder in om de afsluitbaarheid te regelen of te controleren. Laat alle gebruikers door één centrale entree binnenkomen. De uitgang(en) aan de lange zijde van het sportcomplex zijn dan zuiver voor noodgevallen en worden in geen geval bestempeld als reguliere entree van welke functie dan ook. Zorg dat het sportcomplex, zowel op kelder- als op begane grondniveau, hermetisch afgegrensd kan worden van het hogeschool-gebeuren (i.v.m. de verhuurbaarheid van het complex aan derden). Situeer de beheerdersruimte zodanig dat deze zowel zicht heeft op de sporthal als op de centrale entree van het sportcomplex. Geef elk veld een eigen kleedkamer met eigen douches en een (duidelijk genummerde) entreedeur die hoogstens door een transparante wand van de speelvelden gescheiden is. Maak het gangetje tussen kelder en sporthal aan twee zijden afsluitbaar, zodat aan geen van beide kanten een dode hoek ontstaat. Zorg dat de beheerder deze gang alleen in noodzakelijke gevallen opent en daarbuiten consequent gesloten houdt.

- **Transportgang achter de winkels:** dit is een donker, kaal en naargeestig gangetje dat in de praktijk waarschijnlijk maar sporadisch voor zijn doel (bevoorrading) gebruikt zal worden, maar wel het inbraakrisico van de winkels enorm verhoogt.

Advies: schrap de transportgang en zorg dat de winkels via de pleinzijde bevoorraad kunnen worden.

- **Passage tussen de "rugzakken":** dit vormt 's avonds voor goedwillend publiek een stille, nare (dus onveilige) doorgang, terwijl het voor kwaadwillend publiek een prima vluchtweg is en een ideale plek om graffiti aan te brengen, vernielingen te plegen of voor zwervers/verslaafden om zich op te houden. Wij geloven niet zozeer in het stedenbouwkundige belang ervan (verlengde kaderoute) omdat deze route op het Leegwaterplein "dood loopt" en zien evenmin een architectonische functie.

Advies: schrap de passage. Gaat dit advies te ver, dan geldt het "second best" alternatief: maak de passage aan twee zijden afsluitbaar, waarbij de afsluiting in het vlak van de gevel ligt (zodat er geen nis ontstaat). In dat geval zou de (plaats van) de nooduitgang die nu op de passage uitkomt heroverwogen moeten worden. Als deze nooduitgang niet persé nodig is (de andere nooduitgang lijkt voldoende dichtbij), schrappen. Als hij persé nodig is, liefst verleggen naar een plek buiten de afsluiting.

1.3 Overwegingen in de marge

- **Garderobes:** op diverse plaatsen is voorzien in "lockers" (onpersoonlijke garderobekluisjes). Soms is de plaatsing ongelukkig (zichtbelemmerend) of zijn concentraties aan de grote kant (grote batterijen kluisjes bederven de menslievende sfeer).

Advies: waar mogelijk (dat is overal waar men jassen binnen het lokaal kan ophangen aan de kapstok) afzien van lockers. Waar toch nog behoefte aan lockers overblijft deze per sector groeperen in kleine concentraties, op plaatsen waar ze niet hinderlijk zijn voor de sfeer of het doorzicht, maar waar wel continu mensen langs lopen.

- **Hoogste loopbrug:** de loopbrug van de 4e verdieping van het ovaal naar de vijfde verdieping van de Slinger valt buiten het totale ontsluitingssysteem van andere loopbruggen, die allemaal aftakken van de eerste verdieping van het Ovaal en daarmee een algemene functie hebben. Wij vragen ons af of deze loopbrug wel voldoende gebruikt zal worden. Als het een te stille route wordt, wordt hij 's avonds onveilig.

Advies: op stille uren moet de loopbrug aan beide zijden (dus niet ergens halverwege) afgesloten kunnen worden.

- **Ramen in sporthal:** wij verwachten dat ramen in de sporthal noch voor de sociale controle, noch voor het gebruik van de sporthal voordelen biedt en adviseren daarom af te zien van ramen.

Advies: De veiligheid op de route kan verhoogd worden door goede verlichting aan de gevel.

- **Routing op de eerste verdieping naar de Slinger:** de route van het Ovaal naar de Slinger via de 1e verdieping is onoverzichtelijk. De route vertoont diverse scherpe knikken, de gang is smal en door de zigzagwand van de collegezalen ontstaan dode hoeken. De routing naar de ruimten op de b.g. in de Slinger is zeer onduidelijk en lijkt via noodtrappenhuis te verlopen.

Advies: de wanden van de collegezaal vloeiender met de hartlijn van de Slinger mee laten lopen, zorgen dat overal een minimale gangbreedte van 3 meter overblijft en eventuele nissen t.p.v. entrees altijd minimaal 2 maal zo breed als diep maken. De doorgang naar de ruimten op de b.g. niet (uitsluitend) via noodtrappenhuis(-achtig) stijgpunt, maar bijv. via een steektrap laten verlopen die in het zicht ligt van de hoofdgang.

- **Routing van de hal naar de collegezalen in de kelder:** de route via de vide onder de aula (binnendoor) is de kortste en is daarom de aangewezen hoofd-route. In de beoordeelde plantekeningen is de route voor die functie te onduidelijk (diverse knikken) en te smal.

Advies: behandel de route binnendoor als hoofdroute (gestrekte zichtlijnen, doel zo vroeg mogelijk in zicht, brede doorgangen en trappen) en behandel de route buitenom duidelijk als nevenroute (voor laatkomers, voor vluchtdoeleinden en als recreatieve route (zicht op Japanse tuin na afloop van colleges)).

- **Bergingen voor audio-visuele apparatuur en computers:** op de hogere verdiepingen van de Slinger zijn deze bergingen voor een deel tegen de gangwanden aangeplakt, waardoor onoverzichtelijke hoeken in de gangen ontstaan. Bovendien lopen de bergingen zo meer in het oog van kwaadwillenden en wordt een kortere vluchtweg na inbraak geboden dan wanneer ze afgelegen liggen.
Advies: situeer bergingen voor waardevolle apparatuur enigszins afgelegen t.o.v. gang en noodtrappenhuis, koppel de berging waar mogelijk direct aan het lokaal waar de apparatuur (het meest) gebruikt wordt. Gebruik bergingen in de hoofdgang niet voor waardevolle spullen en geef ze zodanig vorm dat er geen dode hoeken ontstaan en dat het verloop van de gang (de slingerbeweging) geen geweld aangedaan wordt.
- **Alleenstaande wc's:** op diverse plaatsen in het gebouw zijn achter de liften alleenstaande w.c.'s weggestopt. Die zijn o.i. erg uitnodigend voor verslaafden.
Advies: onderzoek of het een idee is om hier de douches te plaatsen (met sleuteluitgifte aan racefiets-fanaten). Wij adviseren immers om de douches uit het plan voor de fietsenkelder te schrappen. Maak er anders bergruimtes van, maar verlies daarbij de mogelijkheid van daglichttoetreding in de wachthal van de lift niet uit het oog.

1.4 Technische beveiliging

- **Nooddeuren en -trappenhuisen:** alle nooddeuren zijn potentiële vluchtroutes voor inbrekers en insluipers. De nooddeuren in de Slinger, met name die aan de pleinzijde, zijn bovendien verleidelijke afsteekroutes voor reguliere gebruikers van het gebouw. Dit kunnen (oncontroleerbare, dus ongewenste) informele secundaire uitgangen worden. Er moet dus goed nagedacht worden over de beste manier om dit te voorkomen. Het bestek voorziet in elektromagnetische branddeurfixatie. Dit is een mooi systeem, maar sabotage- en storingsgevoelig.
Advies: voer de nooddeuren uit met een elektrische deurontgrendeling met een bedieningsknop achter glas. Om de knop te bedienen, moet dan eerst het glas ingeslagen worden. Sluit op deze knop tevens een beveiligingsflitslicht en een belsignaal aan. Kies in eerste instantie voor "stand-alone units", dus zonder statusdoormelding naar de beveiligingscentrale. Door het belsignaal wordt toch wel snel duidelijk waar de (vermeende) brand is. Voorzie wel loze leidingen, zodat de doorverbinding altijd later nog kan worden getrokken zonder dat de leiding aan de oppervlakte komt (opgelegde leidingen zijn zeer sabotagegevoelig). Reserveer tevens een ruimte waarin een videomonitor veilig opgesteld kan worden. Dan kunnen notoire misbruikers van de nooddeur later via de tape opgespoord en op hun gedrag aangesproken worden. Ten slotte: houd van nu af aan een "deurenboek" bij, waarin elke nooddeur op een eigen pagina is afgebeeld en waarin is aangegeven welke voorzieningen door wie zijn aangebracht (daartoe behoren ook de aangebrachte leidingen, niet te vergeten de loze leidingen!), wie op welke wijze moet reageren als een alarmsignaal af gaat en wie voor controle/onderhoud van de aangebrachte voorziening zorg draagt. Controleer bij elke nooddeur of deze aan de buitenzijde massief is. Wordt zo'n deur in de fabriek al doorboord en later van een blinde sluitplaat voorzien, dan is dit een zeer inbraakgevoelige plek.

- **Elektronica** (signalering van brand, inbraak etc. naar centrale): elektronica is mooi, maar het schept ook verplichtingen. Beveiligingstechnisch valt hierover op te merken, dat voor elk signaal dat binnenkomt bekend moet zijn, welke actie daarop moet volgen en door wie. Er moet een beveiligingsplan zijn dat voorziet in een planmatige aanpak. Vuistregel bij de aanpak volgend op bijv. een inbraakalarm is dat de reactietijd op het signaal korter moet zijn dan de tijd die een inbreker nodig heeft om het pand binnen te dringen en weer te verlaten. Het aan ons ter beoordeling gegeven bestek geeft geen uitsluitsel over de vraag, of er al een voldoende beveiligingsplan ligt. Uitvoeringstechnisch valt op te merken dat in dit besteksdeel de nodige kwaliteitsaanduidingen ontbreken. Inbraaksignaleringsdetectoren moeten voldoen aan SCB normen, de installateur moet Uneto-erkend zijn.

Advies: check of er al een beveiligingsplan ligt dat goed genoeg is en check of in het bestek de nodige kwaliteitsaanduidingen voorgeschreven zijn.

- **Werktijden van de eigen bewakingsdienst:** de tekst van het door ons bestudeerde besteksdeel wijst erop dat de eigen bewaking niet op alle tijden aanwezig is, omdat er wordt gesproken over externe doormelding (naar Particuliere Alarm Centrale) van signalen. Er is echter veel voor te zeggen om continu iemand in het complex aanwezig te laten zijn. De grote schaal van het gebouw (bundeling van 6 sectoren) moet dit ook toelaten. Dit is niet alleen preventief een groot voordeel (het eigen oog zit natuurlijk altijd veel dichterbij op eventueel onraad dan het externe oog), het heeft ook voordelen in het gebruik (een docent kan bijv. in het weekend het gebouw nog in om werk op te halen).

Advies: bezie of het haalbaar is dat er volcontinu bewaking in het gebouw aanwezig is.

2 Stedebouw

2.1 Algemene beoordeling

Aangezien de stedebouw buiten de opdracht valt onthouden wij ons van een algemeen oordeel en beperken ons voornamelijk tot de naar ons gevoel "echte pijnpunten".

2.2 Echte pijnpunten

- **Openbare passages en het open hof:** een publieke ruimte, geheel omsloten door kantoren en alleen door nauwe passages (waar geen doorgaand verkeer is) met de buitenwereld verbonden, vormt onzes inziens een groot punt van zorg. Het gaat ons echter te ver om meteen maar te roepen: afsluiten die handel. In Leeuwarden is (ook tegenover het station) een dergelijk hof omsloten door kantoren en openbaar toegankelijk, dat netjes blijft en goed functioneert. Het lijkt erop dat dit alleen maar kan doordat daar voldaan is aan bepaalde voorwaarden: de entree is ruim, licht, hoog en luxueus (met kleurentableaus) afgewerkt; de inrichting is duidelijk afgestemd op de kantorenstatus: het is een groengebied met een waterpartij, die primair de functie heeft van verpozingsruimte voor werknemers van het kantoor. Er komen alleen secundaire, informele entrees op dit gebied uit (bijvoorbeeld de terrasdeuren van de bedrijfskantine, aan de zonzijde). Ten slotte is de ruimte U-vormig ontsloten door de bebouwing (iedere suggestie van doorgaande route is afwezig).
Advies: studeer op een mogelijkheid om het hof veilig (maar wel openbaar) te maken; tracht daartoe aan alle hierboven genoemde voorwaarden te voldoen. In onze visie is de open hof een sierlijk eindpunt van de kaderoute, vanwaar men of langs dezelfde weg terug gaat of afbuigt naar de entree van de hogeschool (en vandaar desgewenst verder doorloopt onder de poort door). Dit kan consequenties hebben voor de in de hof geplande voetgangers in-/uitgangen van de parkeergarage (die zouden of geschrapt moeten worden of alleen moeten aansluiten op de kantoren en dan buiten kantoortijden op het niveau van de garage afgesloten moeten worden).
- **Hoven tussen de woningen en kantoren** (in de strook aan de noordwestzijde van de Laakhaven): openbare hoven voor gemengd gebruik voor passanten, bewoners en kantoorpersoneel, die bovendien niet erg overzichtelijk zijn en direct grenzen aan de openbaarheid van de kade, vormen onzes inziens een tweede punt van grote zorg. Voegt de open hof nog iets toe aan een gedifferentieerd netwerk van openbare ruimten, voor de hoven langs de kade geldt dat o.i. nauwelijks; het zijn in het netwerk ietwat onbeduidende zijruimten van de kade.
Advies: sluit de hoven af met een sierlijk hekwerk. Half-openbaar gebruik van de hoven (als patio'tuin bij een pizzeria in de onderbouw van de woningen bijv.) is daarbij niet uitgesloten, maar de entree tot die tuin loopt dan wel (zoals dat in Italië ook meestal gaat) via de binnenruimte van het bedrijf.

2.3 Overwegingen in de marge

- **Openbaarheid van de kades:** in de plantoelichting wordt gesproken van het afsluiten van de kade aan de zuidoostkant van de Strip. Dit vinden wij geen goede gedachte. Deze ruimte is overzichtelijk en zichtbaar vanuit woningen (al staan die ver weg aan de overkant). Een hermetische afsluiting krijgt men toch niet voor elkaar om men niet kan tegenhouden dat er iemand met een boot aanlegt. Wel vinden wij deze ruimte anoniem; het zou mooi zijn, als iemand zich de ruimte "eigen" maakt. Dat zou kunnen door in het water woonschepen te leggen en door er extra functies te plaatsen, zoals een afvaartsteiger voor de Avifauna-boot of dergelijke.

Advies: sluit de kades niet af, maar versterk juist het openbare karakter door er meer (woon)functies aan te situeren. Anders gezegd: geef de kades program-matisch een flinke oppepper.

- **Parkeergarage:** in hoofdzaak is deze knap en veilig ontworpen. De garage is zeer overzichtelijk en de voetgangersin-/uitgangen zijn ruim en licht. Punt van aandacht is nog de brandcompartimentering (kan vermeden worden dat deze bij normaal gebruik het zicht belemmert?) en de plaats van de autoverbinding tussen de eerste en tweede parkeerlaag. Die neemt nu veel ruimte in op een plaats die ideaal zou zijn voor de parkeerfunctie (dichtbij belangrijke voetgangers in-/uit-gang). Als deze helling dwars gelegd zou kunnen worden in het middengebied (parallel aan de brandcompartimentering) zou dit mooier zijn. Verder verdient de verkeersgeleiding bij het binnenrijden aandacht. Kan er een systeem komen waarbij eerst de bovenste (meest veilige, want dichtst aan open lucht gelegen) parkeerlaag het eerst opgevuld wordt en pas daarna de toegang naar de tweede laag open gaat?

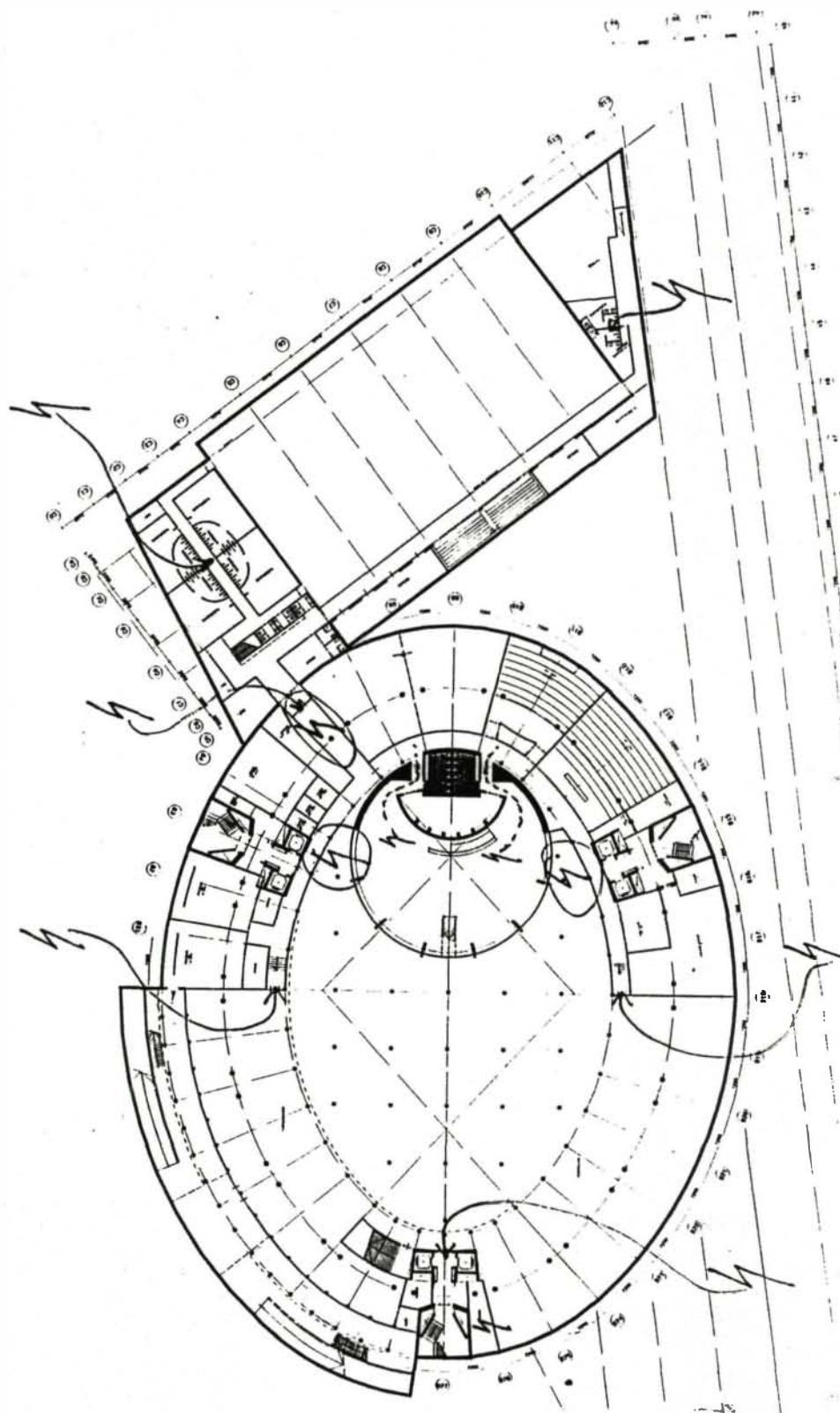
Advies: blijf alert op de veiligheid van de garage, doe alles wat mogelijk is om looproutes te bekorten en de overzichtelijkheid verder te verbeteren.

- **Oppeppen woonfunctie:** er is sprake van, dat het aantal woningen opgevoerd wordt. De hogeschool zou dan aan vier kanten "ingepakt" zijn door woningen. Dit vinden wij een zeer goed idee. Want hoewel de kritische massa van de woonfunctie door de geplande woontorens langs de haven wel gehaald wordt, houdt het nog niet over en zal de veiligheid er zeker gebaat zijn als het een onsje méér mag zijn wat de woonfunctie betreft.

Advies: benut elke goede mogelijkheid om de hogeschool aan alle kanten verder met woonwanden in te pakken.

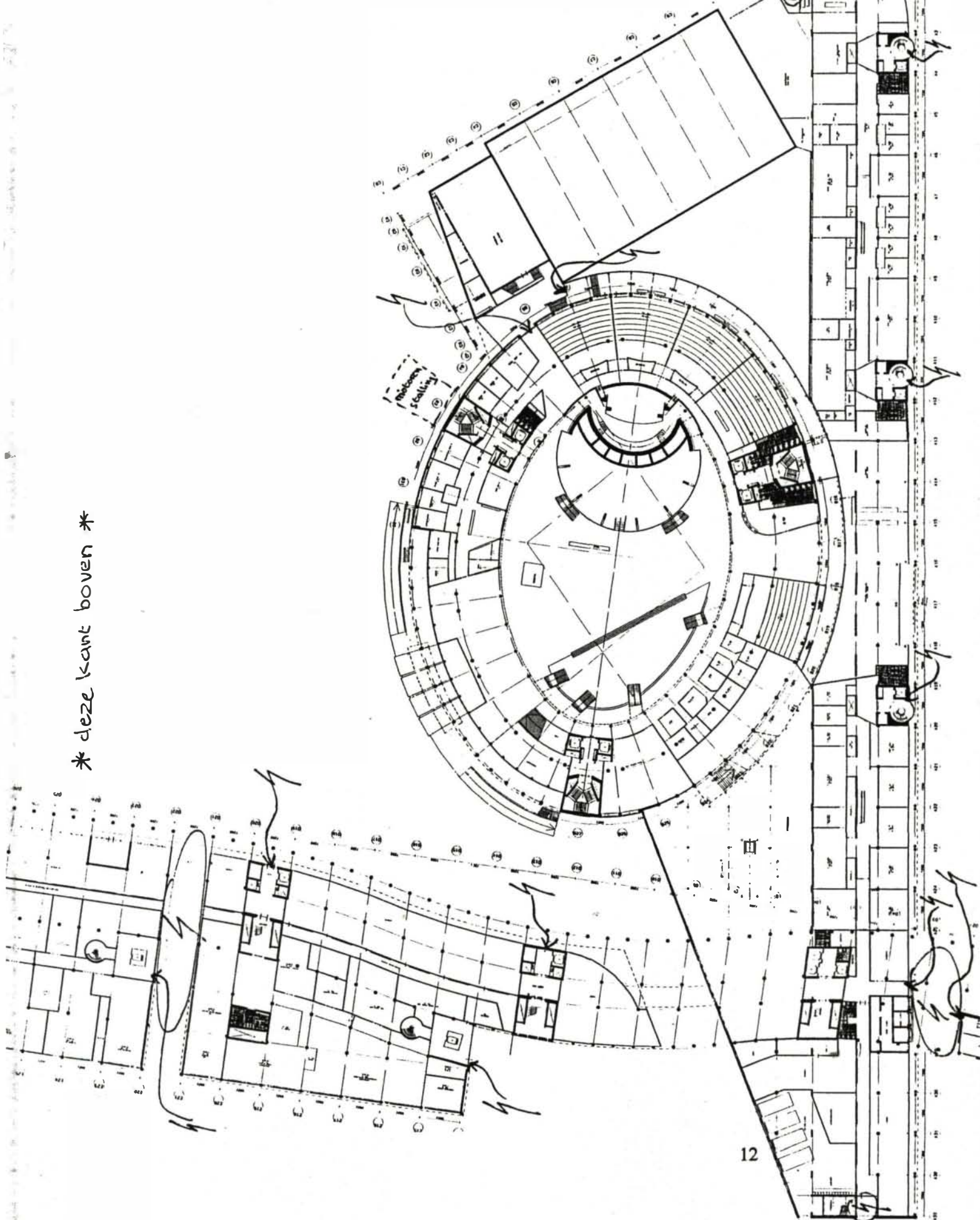
Bijlage 1, blad 1: plattegrond kelderverdieping

* deze kant boven *



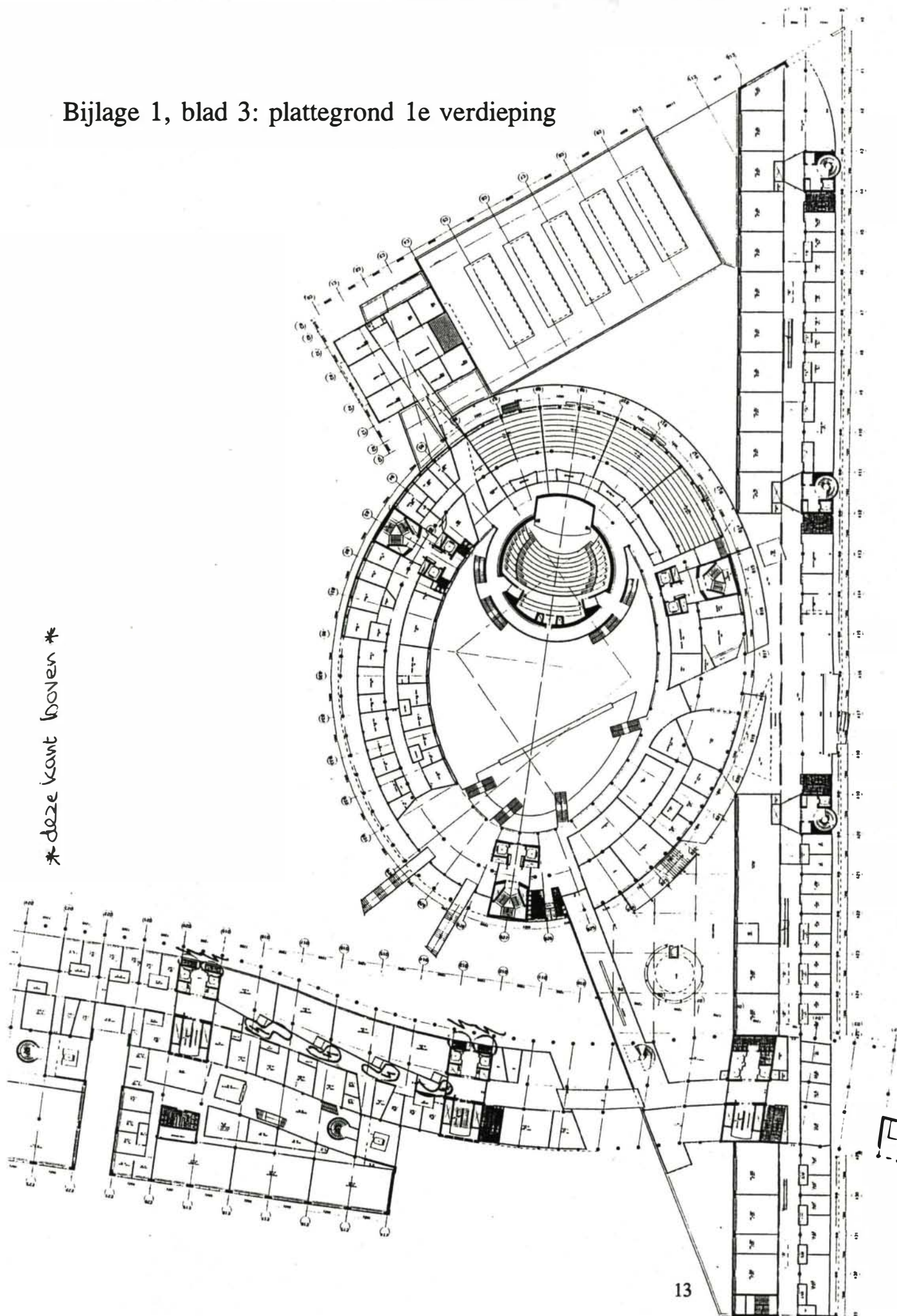
Bijlage 1, blad 2: plattegrond maaiveld-verdieping

* deze kant boven *



Bijlage 1, blad 3: plattegrond 1e verdieping

deze kant boven



Bijlage 2: model pagina deurenboek

BEVEILIGING		GEBOUW: E		DEUR: 0.12	
SPECIFIKATIE					
1 =	plafond-verlichtingsarmatuur (CCTV)				
2 =	magneetcontact, inbouw				
3 =	kaartlezer, inbouw				
4 =	elektrische deuropener, inbouw				
5 =	kabelgoot				
6 =	aansluitpunt CCTV-camera				
7 =	systeemplafond				
8 =	deurdranger				
9 =	slagwerend glas met glasbreukdetectie				
10 =	glaslatten				
11 =	kabeldoorvoer, inbouw (niet zichtbaar)				
12 =	insteek-cilinderslot met beslag				
13 =	deurbladmateriaal				
14 =	scharnieren				

het mag derhalve duidelijk zijn dat een en ander goed moet worden begeleid om misverstanden te voorkomen, elkaar tijdens de montage niet voor de voeten te lopen, en niet twee of meerdere keren (nagenoeg) hetzelfde werk te doen. Een goed hulpmiddel hierbij is een 'deurenboek'. Al in het ontwerpstadium wordt consequent elke deur in het boek genoemd, met een schets van de situatie waarop alle details staan aangegeven. Zo zal voor een beveiligde draaideur bijvoorbeeld in detail aandacht moeten worden gegeven aan meerdere punten van onderstaand rijtje:

- deurbladmateriaal/afwerking;
- draairichting, openingshoek, aanslag;
- deurdranger;
- hoofdslot;
- scharnieren;
- beslag;
- glasopening(en);
- glasopsluiting;
- deurspion;
- elektrische deurgrendels;
- elektrische deuropener;
- elektromotorslot;
- elektromagnetische deurvergrendeling;
- (elektrische) deursluitersopener;
- paniekopeners;
- automatische kantschuif en deurselector;
- bedienings- of toetsenpaneel;
- intercom;
- kaartlezer;
- reedcontacten voor deurstandssignalering;
- micro-switches voor schootstandssignalering;
- bevestiging voor televisiecamera;
- enz.

De schets geeft aan hoe een blad uit een dergelijk deurenboek eruit kan zien.