

## **Quick scan Sociale Veiligheid Mahler 4**

**- eindrapportage-**

**Amsterdam, 18 december 2000**

**Tobias Woldendorp  
Rob van der Bijl  
Harm Jan Korthals Altes**

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Vooraf</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Funciemenging</b>	<b>5</b>
2.1	Verantwoording	5
2.2	Kritische sociale massa	6
2.3	Compartimentering	6
2.4	Bundeling	7
<b>3</b>	<b>De Onderbouw</b>	<b>8</b>
3.1	Algemeen	8
3.2	Begane grond	9
3.3	Eerste verdieping	10
<b>4</b>	<b>Langzaam verkeersroutes</b>	<b>11</b>
4.1	Relatie binnen en buiten plangebied	11
4.2	Dag en nacht	12
4.3	Doorgaande routes noord-zuid	12
4.4	Doorgaande oost-west routes	15
<b>5</b>	<b>Parkeergarage</b>	<b>16</b>
5.1	Maaiveld	16
5.2	Garage zelf	17
<b>6</b>	<b>Attractiviteit Openbare Ruimte</b>	<b>19</b>
<b>7</b>	<b>Nawoord</b>	<b>21</b>

# 1 Vooraf

Op 24 juli 2000 heeft een offerte gesprek plaatsgevonden tussen Pierre van Rossum en Sandra Thesing van het Projectbureau Zuidas en Tobias Woldendorp, adviseur sociaal veilig ontwerpen van bureau Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) uit Amsterdam. Aanleiding was de opdracht tot het toetsen van de plannen voor het complex Mahler 4 op aspecten van sociale veiligheid. Daarbij werd gesteld dat de eindfase van Mahler 4, uitgaande van het dokmodel, maatgevend zou moeten zijn. Er is dan ook niet expliciet gekeken naar de gevolgen voor de tijdelijke situatie, waarbij Mahler 4 al wel gerealiseerd wordt, maar de bebouwing boven de A10 nog niet. Wat onverlet laat dat hiertoe soms handreikingen gedaan worden.

Als eerste inspanningsverplichting was afgesproken om een beknopte impressie van de veiligheidsaspecten op te stellen ten behoeve van politieke besluitvorming. Deze impressie is vervolgens uitgewerkt in voorliggend rapport.

## *Beschikbaar gesteld materiaal*

- Stedenbouwkundig ontwerp Mahler 4 de Architecten Cie. 11 mei 2000;
- Werkboek openbare ruimte Mahler 4 ; programma milieu/programma voorzieningen;
- Dienst Ruimtelijke Ordening/Atelier Zuidas Concept d.d. 23 mei 2000
- Hoogbouw Effect Rapportage Mahler 4 Amsterdam; werkgroep Kerngebied Zuidas, 19 mei 2000;
- Verslag Inspraakavond Stedenbouwkundig ontwerp en bestemmingsplan Mahler 4;
- compilatie op schaal 1:2000 van alle zes de begane grondtekeningen van de verschillende torens.

Naast het voorliggende schriftelijke advies die nu voor u ligt, is er tevens mondeling en interactief geadviseerd. Dit geschiedde op de vergadering 'lay out begane grond Mahler 4', die gehouden werd op 25 oktober 2000.

## *Probleemverkenning*

De opdracht is in feite antwoord te geven op de vraag hoe een hyperstedelijk complex, gebouwd met een hoge dichtheid, grote bouwhoogten en overwegend een kantoorfunctie een prettig en veilig leefklimaat kan opleveren. Een dergelijk hoogstedelijk gebied met veel hoogbouw en een mix van wonen, werken en voorzieningen kan op zich een duurzaam veilige omgeving worden met een goed leef-en verblijfsklimaat. In een centrumgebied bijvoorbeeld kan er levendigheid en daardoor een gevoel van veiligheid ontstaan, wanneer het gebied naast kantoren ook een aanzienlijke publieksfunctie heeft (winkelen en uitgaan). Een duidelijk voorbeeld daarvan is het gebied rond Rockefeller Centre in New York City. Daar is het altijd druk, door de nabijheid van de winkels op Fifth Avenue en de vele uitgaansgelegenheden (restaurants, theaters) in een straal van 1000 meter rond dit gebied. Waar hoogbouw echter niet in een centrumgebied ligt, is geen levendigheid van buitenaf in te calculeren die compenseert voor de verlatenheid die een monofunctioneel kantoreng gebied 's avonds en in het weekend doorgaans kenmerkt en zal de compensatie dus in het plan zelf gevonden moeten worden.

Dat wil zeggen: functies die aan levendigheid en sociale controle bijdragen, moeten in het gebied zelf liggen, en daarnaast moet de openbare ruimte zo aantrekkelijk zijn, dat deze uitnodigt er gebruik van te maken. Referenties zijn er nog nauwelijks in Europa, laat staan in Nederland. De Potsdammerplatz in Berlijn komt het dichtst bij. Het grote aantal voorzieningen (55%) strookt met het hierboven gestelde ('eigen motto' te zijn). Ook het lage aantal woingen (tussen 12 en 15%) komt dicht in de buurt van het percentage dat voor Mahler 4 wordt aangereikt. De Resident in Den Haag heeft een vergelijkbare opzet, maar is teveel een centrum-locatie om goed te kunnen vergelijken.

Vragen van de volgende strekking zijn richtinggevend om de complexiteit van de opgave te doorgronden:

- welke functies worden er gemengd? Spreek je over het toevoegen van enkele woningen in een plint van voorzieningen op maaiveld of...ga je een grootschalig leisure-centrum mengen met winkels en woningen?
- welke mengverhouding gaat het om (hoeveelheid woningen t.o.v. het totale complex)? Het gaat hier ook om de verhouding wonen/niet-wonen en huur/koop.
- op welke schaal wordt gemengd; per deelgebied, per straat, per blok, per gebouw, per verdieping?
- hoe zijn de routes door het gebied en bieden deze voldoende houvast voor veiligheid?
- welke gevolgen heeft de dubbelhoge plint voor leefbaarheid en veiligheidsgevoelens in het publiekdomein?
- hoe zijn de langzaamverkeersstromen en welke verbeteringen zijn te treffen ter verbetering ?

#### *Methodiek*

Voor het toetsen van stedenbouwkundige plannen op sociale veiligheid hanteert DSP de criteria, die Van der Voordt en Van Wegen hebben opgesteld in 1990. In de loop der jaren zijn deze aspecten aangescherpt en teruggebracht tot vier aspecten:

- zichtbaarheid;
- territorialiteit;
- attractiviteit;
- toegankelijkheid.

Deze aspecten lopen als een rode draad door de analyse en de adviezen. Door de criteria systematisch los te laten op het plan, de context van het plangebied en de verschillende onderdelen van het plan, ontstond een reeks van 5 thema's, waarin sociale aspecten van veiligheid een grote rol spelen:

- functiemenging;
- langzaam verkeersroutes;
- parkeergarage;
- attractiviteit openbare ruimte;
- de onderbouw ('Plint' en de direct daarboven gelegen bouwlagen).

## 2 Functiemenging

### 2.1 Verantwoording

Cruciaal gegeven is de voorgenomen menging van de kantoorfunctie met de woonfunctie. Mahler 4 wordt geen monofunctioneel, 's avonds uitgestorven kantorencomplex. Minimaal 15% van het programma heeft de bestemming woonfunctie (30.000m<sup>2</sup>, grof gerekend 300 woningen) en minimaal 10.000 m<sup>2</sup> voorzieningen.

Woningen zorgen ervoor, dat het gebied een altijd bewoonde indruk geeft. In de HER wordt gesproken over het feit dat de sociale veiligheid in Mahler 4 wordt bevorderd door functiemenging in het gebied. Dat zo te stellen is niet zonder meer een garantie voor sociale veiligheid. Soms is zelfs een monofunctioneel opgezet programma een betere garantie voor sociale veiligheid dan een mix van woningen, voorzieningen en kantoren. De planners moeten zich niet blindstaren op de wondere wereld die functiemenging heet.

Dat er door functiemenging meer leven op straat is en dat het daardoor *dus* veiliger is gaat niet altijd op. Dit is een (inmiddels) oud dogma, geïntroduceerd door Jane Jacobs met haar boek 'Life and death of great American cities' (1961). Soms is een eenduidige monofunctionele buurt beter voor herkenning van de eigen bewoners en bezoekers. Functiemenging werkt dan eerder risicoverhogend dan dat de onveiligheidsgevoelens opgelost worden: een leisure-centrum met daarin opgenomen een sporthal tegen een woonbuurt gesitueerd kan potentiële daders aantrekken. Ook een ongemengd kantorencomplex (zonder voorzieningen of woningen) met een goede beheer -of bewakingsstructuur kan de voorkeur genieten boven een gemengde aanpak. De context is vaak maatgevend.

Jacobs onderscheidt naast functiemenging nog twee belangrijke items voor sociale veiligheid: sociale ogen vanuit woningen en het onderscheid tussen het mijn en dijn. De hoop van Jacobs was gericht op functies zoals horeca/avondshoppen. Dat was 1961. Die verwachtingen zijn niet geheel uitgekomen. Anno 2000 zijn na veel (internationaal) onderzoek nieuwe criteria ten aanzien van sociale veiligheid geformuleerd. Functiemenging komt niet meer als criterium sec voor. Het criterium 'sociale ogen vanuit woningen' is breder opgevat en valt onder zichtbaarheid. Hierbij is ook de sociale kritische massa van belang. Hieronder wordt verstaan het aantal woningen dat nodig is om mensen het gevoel te geven een buurtje te kunnen vormen. Het oorspronkelijke criterium 'mijn en dijn' wordt hier vertaald naar territorialiteit. Twee aan de oorspronkelijke toegevoegde criteria zijn attractiviteit en toegankelijkheid. De vier criteria (zichtbaarheid, attractiviteit, markering en toegankelijkheid) vormen de bril waardoor de plannen bekeken worden en waarop wordt geadviseerd.

#### *Advies*

- *Schroef het woonprogramma nog op (om de woningen goed in te zetten om aan de criteria voor sociale veiligheid te voldoen moet eerder gedacht worden aan 500 woningen dan aan 300 woningen).*

- *Verdeel deze woningen zodanig over het gebied, dat zij op strategische punten, waar sociale controle nauw luistert, zicht op de openbare ruimte hebben, en de nabijheid tot de openbare ruimte zo groot mogelijk is, dat wil zeggen benut voor de woningen vooral de bouwlagen **direct** boven de plint.*
- *Zorg dat de woningen clusters vormen, dat wil zeggen groepen van 10-100 woningen die zicht hebben op elkaar en/of gemeenschappelijke voorzieningen delen (lobby, lift, trappenhal).*
- *Zorg dat in de plint (begane grond en eerste laag) functies gesitueerd worden die een bijdrage leveren aan de levendigheid en de aantrekkelijkheid van het gebied, en tevens een bijdrage leveren aan de sociale controle (bijvoorbeeld restaurants, receptie/lobby van een kantoor, een winkel).*
- *Meng functies op kleine schaal, dat wil zeggen niet per gebied of per gebouw, maar binnen de gebouwen; dan is het effect op de levendigheid en de sociale controle het grootst, echter mits voldaan wordt aan de randvoorwaarde dat de kans op overlast van de functies naar elkaar ontstaat, zo klein mogelijk is (concreet, bijvoorbeeld: geen avondcafe met terras vlak onder een cluster woningen, geen winkel die veel verkeer van klanten en leveranciers veroorzaakt vlakbij een kantoorentree).*

## 2.2 Kritische sociale massa

- Als de wens bestaat woningen toe te voegen moet het echt om een buurtje gaan en niet om enkele woningen. Deze dragen wellicht zorg voor informele controle op bezoekers, maar de wijze waarop bewoners zelf bij hun woning komen wordt door de geïsoleerde ligging al snel als onprettig ervaren. Het voorgenomen aantal van 300 woningen is echt een minimum op een zo grote massa van kantoren. Het is een prima voorstel de woningen niet gelijk te verdelen over de zes torens, maar ze te clusteren in een deel van de torens. Door bundeling van de woonfunctie ontstaat tenminste op de plek van de concentratie een kritische sociale massa. Het op deze wijze mengen van functies verdient veruit de voorkeur boven het verspreiden van de woningen over het totale complex om daarmee overal (te) weinig sociale massa toe te voegen.

### *Advies*

*Concentreer een substantieel deel van de woningen in 2 tot 3 torens, met een voorkeur voor de verdiepingen direct boven de plint. De zuidelijke strook heeft de beste zonligging en de minste geluidhinder en leent zich het best voor concentraties.*

## 2.3 Compartimentering

- Idealiter zijn torens met een groot aantal woningen (bijv 150 woningen) in compartimenten verdeeld, opdat bewoners elkaar kennen en globaal weten welke bezoekers bij welke burens horen. In het Politiekeurmerk Veilig Wonen bijvoorbeeld wordt geeist dat bij meer dan 50 woningen er 10 woningen per portiek ontsloten worden of aan weerszijden van een corridor niet meer dan 10 woningen per zijde (dus maximaal 20 woningen aan een twee-zijdige galerij).

- Bij torens die zowel kantoren als woningen bevatten, spreekt het vanzelf dat kantoren en woningen strikt gescheiden compartimenten hebben.

## 2.4 Bundeling

- Het veiligheidseffect van woningen komt het best tot zijn recht wanneer de entrees aansluiten op veilige looproutes en wanneer er aan de overzijde van de straat ook woningentrees gelegen zijn. De straat krijgt dan het aanzien van een bewoonde straat, en in het geval van de Mahlerlaan resulteert dit in een 'hoogstedelijke werk- en winkelboulevard met een bewoond aanzien'. Behalve voor de veiligheid heeft situering van entrees aan de Mahlerlaan voor bewoners ook het voordeel dat de route naar de woning voor mensen die voor het eerst op bezoek komen makkelijk uit te leggen is. Een entree aan een doorlopende laan is ook prettiger en voornameer dan een entree aan de zijstraten. Een entree aan een laan is een goed verkoopargument.

### *Advies*

*Zoek bij het opnemen van woningen in het plangebied aansluiting bij de entreepartijen van andere woningen. Gelet op de de planning van woningen in deelgebied 19/20, aan de zuidzijde van de Mahlerlaan, wordt geadviseerd het ontsluiten van de woningen in een woontoren in Mahler 4 te doen verlopen via de Mahlerlaan en niet via de diagonaal of de korte zijstraten van de diagonaal.*

- Naast een concentratie van woningen in torens is het toevoegen van een substantieel deel van de woningen op cruciale hoekpunten in het plangebied zelf belangrijk. Daarmee wordt niet wonen in de plint zelf bedoeld (want die is echt functioneel), maar in de eerste lagen van de onderbouw.

### *Advies*

*Maak woningclusters in de onderbouw op hoekpunten, die zicht hebben op de diagonaal en de zijstraatjes. Belangrijk is ook dat de clusters in elkaars zichtveld liggen. Daarmee wordt ook bewerkstelligd dat de vervoersstromen vanzelfsprekend worden gebundeld.*

- In de diagonaal worden om de stromen van vooral voorzieningen en kantoren te bundelen, bij voorkeur de entrees gecombineerd. Ook verspreiding van entrees over de zes blokken op de diagonaal is optioneel, mits dat geen al te diffuus stelsel van entrees oplevert (en dus geïsoleerde entrees).

De hierboven gegeven adviezen gaan tot de verbeelding spreken wanneer zij geconfronteerd worden met de daadwerkelijke voornemens, plannen en schetsen voor Mahler 4. In de compilatietekening van de begane gronden van de geplande torens is al een mix van functies aangegeven die de adviezen voor een deel toetsbaar maken aan de hand van de planrealiteit. De opmerkingen die daarover uit oogpunt van sociale veiligheid te maken zijn, vindt u in het volgende hoofdstuk 'De onderbouw'.

## 3 De Onderbouw

### 3.1 Algemeen

De diagonaal moet een levendigheid gaan uitstralen, die bij het 24 uren leven van een grote stad past. Uit zeer recent ongepubliceerd onderzoek van de TU Delft, blijkt dat voor sociale veiligheid de attractiviteit van de gebouwde omgeving, mits deze werkelijk zeer hoog scoort, een gebrek aan levendigheid kan compenseren. De plattegronden van de zes complexen aan de diagonaal maken dit mogelijk, al zijn er suggesties ter verbetering. Maatgevend is dat de verhuurbare ruimte, die de meeste potenties hebben een bijdrage aan de levendigheid in de onderbouw te leveren bij elkaar in de buurt moeten liggen. Vanuit een groeimodel vanuit het midden naar de randen is levendigheid beter te stimuleren dan door trekkers te verspreiden over de lengte van de diagonaal. Dat betekent dat je publiekstrekkingen dus niet aan de periferie van de diagonaal gepland, maar in het midden. Hierdoor worden andere interessante functies gestimuleerd 'aan te sluiten'.

*Advies:*

*Maak op de plint een heldere rooilijn zonder in-en uitspruingen. Op de verdiepingen zijn uitspruingen evenwel juist wenselijk. Vooral als daar functies in zitten, die sociale ogen kunnen toevoegen aan de diagonaal.*

- Behalve geconcentreerd wonen in een aantal torens, wordt door de ontwerpers grote waarde gehecht aan wonen in de onderbouw. Plattegronden laten aan de diagonaal goede mogelijkheden zien om woningen te maken en entrees te situeren, ware het niet dat het aantal woningen in vergelijking met andere delen van de Zuidas gering is. De compilatie-tekening van de begane grond laat een mix van functies zien waarmee een levendige onderbouw en openbare ruimte verkregen zou kunnen worden. Er komen behalve entree-lobbies ook winkels, cafés en zelfs een zwembad waarin vanaf de straat naar binnen gekeken kan worden vise versa. Bij de uitwerking is het zaak de transparantie die bij dit soort functies gedacht wordt, zo veel mogelijk overeind te houden. Zodra de functies blinde wanden krijgen (bij de supermarkt in de zuidwestelijke toren is dit een reëel risico) slaat het voordeel om in een nadeel.

*Advies*

*Stuur er gericht op aan een plint te krijgen met een 18 uren economie die een levendige openbare ruimte doet ontstaan, en maak de functies die daarvoor zorgen zo transparant mogelijk, zodat de levendigheid aan de binnenzijde de levendigheid op straat versterkt. Dan heb je goede condities om ook woningen te ontsluiten. Anders is het beter deze op locaties te realiseren die elders in de Quick scan naar voren komen.*

- Geïsoleerde entrees (zoals in zijstraatjes) moeten voorkomen worden; beter is het entrees om de hoek (op de diagonaal) en aan de Mahlerlaan en de noordelijke ontsluitingsweg te maken. Gebundelde deconcentratie is hier te prevaleren boven verspreiding over het hele complex.



- Moeilijke plekken wat betreft windhinder blijven de middenkant west en de buitenkant op links bij de diagonaal. De diagonaal loopt zuidwest-noordoost, precies een belangrijke heersende windrichting. Vanuit veiligheidsoogpunt is het van belang dat op zulke plekken geen geldautomaten komen; bij rukwinden ben je je geld kwijt.
- De crèche heeft een ingangspartij op maaiveld; dat is prima, maar daar een creche geen inkijk wil maar wel uitkijk, en een duidelijke presentatie naar de openbare ruimte wil zal in de interne organisatie op dit aspect bij uitwerking aandacht besteed moeten worden. Ook wil een creche graag over goede uitloopmogelijkheden beschikken (speelplaats in de open lucht). In een hoogbouwtoeren is dat niet zo makkelijk te realiseren als bijvoorbeeld in een gesloten bouwblok, waar de achtertuin als uitloopmogelijkheid kan dienen. In een hoogbouwtoeren vraagt deze wens om creatieve ontwerp oplossingen. Te denken valt bijvoorbeeld aan een wintertuin-achtige serre, met (tegen uitklimmen beveiligde) ramen aan de straatzijde en mogelijk ook met een visuele verbinding door een dubbelhoge entreehal; dan wordt de crèche ook een waarneembaar onderdeel van het kantoor.

Met de compilatietekening voor ogen gelden de volgende adviezen:

### 3.2 Begane grond

- *Situeer de sportschool met grote ramen aan de diagonaal -en niet aan de Mahlerlaan. Zo zijn de hometrainers e.d. vanaf de straat te zien en hebben de sporters zicht op de straat (good practices bijvoorbeeld o.a. Rhijnstaete aan de Amsteldijk nabij de tramremise en de helaas verdwenen lokatie op de westkop aan de achterzijde van het Centraal station).*
- *Maak het zwembad met glaswanden met zicht vanuit het zwembad en voor de zwemmers op straat/maaiveld; dit kan ook de hoek om gaan zodat sociale ogen de zijstraat 'ingetrokken' worden.*
- *Voorkom kantoren op de begane grond , dit levert nauwelijks een bijdrage aan de levendigheid (in het weekend dood). Veel beter is in de diagonaal levendige winkels op te nemen, die ook in het weekend geopend zijn. Flagshipstores (luxe winkels van merkartikelen met een architectonische inrichting en uitstraling, waarmee een merk zich wil profileren) kunnen daartoe bijvoorbeeld ingezet worden. Andere vormen van branding, die een breder ruimtebeslag nodig hebben, kunnen aan de Mahlerlaan hun beslag krijgen.*
- *De 24 hoursshop/avondwinkel ligt erg excentrisch van het zwaartepunt; deze zou meer naar het midden geplaatst moeten worden. Een en ander in combinatie met een andere 24 uursdienst, zoals een hotel, van waar uit vanaf de receptie zicht is op de avondwinkel; dit wordt ingegeven door de kwetsbaarheid van dit soort winkels voor roofovervallen.*
- *Keukens van restaurants, die op de eerste verdieping een uitspringend restaurant hebben Een hoge mate van transparantie bij zowel keuken als restaurant is aan te bevelen.*

### **3.3 Eerste verdieping**

- *Voorzie in voorzieningen, zoals een bibliotheek met uitspringend leesgedeelte met zicht op de diagonaal.*
- *Restaurant (referentie: Sfinxterrein Maastricht (het gebouw van Jo Coenen zelf)).*

## 4 Langzaam verkeersroutes

Langzaam verkeersroutes zijn erg belangrijk, omdat er in het plangebied in hoge mate van uitgegaan wordt dat grote delen autovrij zijn. Bij de langzaamverkeersroutes zijn vier aspecten, waarmee rekening gehouden moet worden: de relatie binnen en buiten het plangebied, dag en nachtsituatie, doorgaande routes noord-zuid en doorgaande routes oost-west.

### 4.1 Relatie binnen en buiten plangebied

- Hierbij is het van belang dat in het plangebied aantrekkelijke routes aangeboden worden. Een punt van aandacht is de wijze waarop de stromen voetgangers en fietsers van de woontoren, eventuele andere woningen en de hoofdroute buiten het plangebied elkaar ontmoeten.

Een tweede punt is de intentie om autovrije routes te maken in een groot deel van het gebied. Dat is o.i. ongunstig voor een woon-en werkgebied als het onderhavige met een partieel deel woningen. Dat autovrij/luw zijn functioneert overdag wel, maar omdat het in de avond vrij stil kan zijn, kan informeel opduikend autoverkeer een bijdrage leveren aan informele controle in deze stille uren. We delen de wens van ENFB de relatie tussen auto's en fietsen te minimaliseren dan ook niet. Vanuit verkeersveiligheid is dat een nobel streven, vanuit sociale veiligheid is dat (in dit geval) zeker niet zo.

Referentie: bij de Prinsengracht in het centrum van Den Haag is door het Atelier De Kern Gezond altijd een vurig pleidooi gehouden voor de toegankelijkheid voor auto's in de avonduren.

#### *Advies*

*Maak circulatie van autoverkeer in het plangebied mogelijk. Een goede oplossing zou zijn de ten noorden van het diagonaal gelegen middelste gebouw van een voorrij-loupe te voorzien. Deze auto-ontsluiting kan vanaf een smalle éénrichtingsweg aan de achterzijde van de gebouwen binnen komen en het gebied via een van de zijstraten en de Mahlerlaan weer verlaten. De toegankelijkheid wordt met pollers of vergelijkbare verzinkbare objecten gereguleerd. Ook in de overige straten, die buiten de loupe-routing vallen, kan desgewenst beperkte toegankelijkheid voor auto's geregeld worden, bijvoorbeeld door middel van verzinkbare palen en het hieraan koppelen van een goed toezicht op de handhaving van de ingestelde venstertijden.*

*Om dezelfde reden is het voorwaarde dat station Zuid/WTC vanaf deze zijde van de Zuidas bereikbaar is.*

*Advies*

*Omdat het stationsplein aan de zuidzijde autovrij wordt is het van belang, zeker voor de periode dat Mahler 4 al in gebruik zal zijn en andere delen van de Zuidas nog niet, kiss & ride gelegenheid te hebben. De openbare ruimte aan de noordzijde van de ABNAMRO bank en/of het meest noordoostelijk gelegen complex zijn hiertoe geëigende locaties.*

#### **4.2 Dag en nacht**

- Er moeten veilige dag - en nachtroutes zijn, zowel in oost-westrichting als in noord-zuidrichting.

*Advies*

*Voor een goede Noordzuidroute zou het het meest optimale zijn de Verlengde Minervalaan als veilige avondroute te ontwerpen. De maat leent zich hiervoor. Belangrijk uitgangspunt moet evenwel zijn woningen op te nemen in de bebouwing langs de Verlengde Minervalaan waar deze over het dok ligt; zo ontstaat zicht op het stationsgebied. Deze woningen zouden dan tevens ontsloten moeten worden vanaf deze riante en overzichtelijke route en niet via een zij- of achterstraat. De Mahlerlaan vervult in de toekomst de functie van oost-west route voor zowel dag als nacht.*

#### **4.3 Doorgaande routes noord-zuid**

Naast de verlengde Minervalaan, die de basisvoorziening verschaft om ook 's nachts het gebied veilig te kunnen doorkruisen, is het ook gewenst om de alternatieve routes vanuit andere delen van de Zuidas door het complex Mahler 4 zelf zo veilig mogelijk te maken.

In het onderstaande wordt een apart advies gegeven voor de hier bedoelde alternatieve routes.

- Zoals het zich laat aanzien zijn de alternatieven om zich veilig te verplaatsen van het complex naar de omgeving aanwezig. De knelpunten zitten evenwel in het profiel van de beoogde alternatieve noord-zuidroute door de dwarsstraten (zoals voorgesteld in het Werkboek Openbare ruimte). De profielmaat van deze zijstraat is ten opzichte van het SPVE teruggebracht van 30 naar 15 meter. Deze maat is erg krap, zeker gezien het voorgestelde programma van in-en uitrijdende vrachtwagens, autoverkeer naar en van de parkeergarage, kortparkeren en (doorgaand) fietsverkeer. Het langzame verkeer dient voldoende ruimte te krijgen.
- Verder is het uit oogpunt van sociale veiligheid ongunstig dat de truckdocks recht tegenover de in-en uitrit van de parkeergarage gesitueerd is. Dat betekent namelijk concreet, dat er zowel aan de linker- als aan de rechterzijde een 'spelonk' zit. Dat doet afbreuk aan de belevingswaarde van de straat, nog afgezien van de concrete bedreiging uit oogpunt van verkeersveiligheid (voetgangers en fietsers die in botsing komen met manoevrerende trucks en personenauto's).

### *Advies*

*Verbeter de belevingswaarde door het profiel van de dwarsstraat optisch breder te maken. Haal daartoe het kortparkeren eruit. (dit zou zijn plaats kunnen krijgen in de 'loupe', zoals die voorgesteld wordt in een van de bovenstaande adviezen). Situeer de truckdocks niet tegenover de in- en uitritten van de parkeergarage, maar neem deze altemeer in de dwarsstraten op, zodat de voetganger altijd aan minimaal één kant een gevelwand naast zich heeft.*

- Bij de inrit van de parkeergarage in de dwarsstraat krijgt de fietser, die vanaf de Mahlerlaan de dwarsstraat ingaat twee keer met een afslaan auto te maken (op de Mahlerlaan en in de dwarsstraat).

Gegeven de keuze de maat van de dwarsstraten van 30 meter uit het SPvE terug te brengen naar 15 meter in het stedenbouwkundig ontwerp is bovenstaand advies het profiel optisch te verbreden de 'korte weg'. Er is ook een 'lange weg'. Die gaat uit van het integraal heroverwegen van de situering van de in- en uitritten van de parkeergarage in de dwarsstraten. De keuze de dwarsstraten te benutten, zoals nu voorgesteld, is eigenlijk vooral bouwkundig een voor de hand liggende oplossing. Puur vanuit de optiek van sociale veiligheid is de gekozen situering minder gunstig. Dat heeft vooral met de vele handelingen in het krappe profiel van de dwarsstraat te maken. Je krijgt weliswaar een grote levendigheid (voorwaarde voor sociale veiligheid), maar de vele autobewegingen kan ook juist vermijdingsgedrag in de hand werken. Wanneer de veiligheid, meer integraal benaderd zou worden zouden de voordelen van een oplossing in het lengteprofiel van de Mahlerlaan, de volgende kunnen zijn:

- de noord-zuidroutes van het langzaam verkeer worden (noodgedwongen) gebundeld, hetgeen zeker in de avondsituatie een prettige randvoorwaarde is;
- de oost-west routes langzaamverkeer worden (noodgedwongen) gebundeld, hetgeen de levendigheid van de noordzijde van de Mahlerlaan vergroot. Tevens is er vanuit verkeersveiligheid ook veel voor te zeggen de oversteekbaarheid van de drukke Mahlerlaan te beperken;
- afslaan fietsers hoeven het verkeer naar en van de parkeergarage niet te kruisen (twee keer minder confrontaties met auto's).

Het voorstel de in- en uitritten aan de Mahlerlaan te maken is al eens gedaan en vond toen weinig weerklank, mede uit angst dat de inrit de oversteekbaarheid van de Mahlerlaan negatief zou beïnvloeden. De hieronder aangehaalde referenties tonen echter dat dit niet per definitie het geval hoeft te zijn. De inrit kan op een zodanig punt gelegd worden dat er geen looproutes onderbroken worden. De breedte van de middenstrook op de Mahlerlaan kan dan altemeer worden benut voor hetzij de parkeergarage in-/uitrit, hetzij een vluchtheuvel die het oversteken voor voetgangers vergemakkelijkt.

### *Positieve referentiebeelden inritten Mahlerlaan<sup>1</sup>:*

Oplossingen zoals die bij de Nieuwezijds Voorburgwal en de Stopera getoond worden. Bij de Nieuwezijds Voorburgwal ligt de inrit in het midden van de weg en spaart deze zowel het straatbeeld als de gevelwand. De oplossing bij de Stopera laat zien dat de auto's die de parkeergarage inrijden de fietsstroom niet hoeven te kruisen.

Noot 1 Het gaat expliciet om de oplossingsrichting; de uitstraling van de voorbeelden is minder gelukkig gekozen en staat dan ook ter discussie.

Immers, op het moment dat zij rechtsaf slaan, zitten ze al ondergronds, en hinderen de fietser niet meer.

Negatieve referentie is de inrit van de parkeergarage onder het museumplein vanaf de van Baerlestraat. Daar vinden voortdurend conflicten plaats tussen het rechtsafslaannde autoverkeer en de stroom doorgaande fietsers en voetgangers.

*Advies*

*Verricht aanvullende studie naar de alternatieve locaties voor in-/uitritten van de parkeergarages, namelijk in de midden-as van de Mahlerlaan, en bekijk of daarmee kan worden voldaan aan eisen van belevingswaarde, sociale veiligheid en verkeersveiligheid, zonder de oversteekbaarheid van de Mahlerlaan negatief te beïnvloeden, en met behoud van zoveel mogelijk logistieke voordelen voor de afwikkeling van autoverkeer in de garage zelf.*

- In de alternatieve noord-zuid routes door het complex zit behalve het knelpunt van de geringe breedte en de problematische belevingswaarde van de gevels ook nog een ander knelpunt dat opgelost moet worden: de vele as-verspringingen. Het feit dat de route zich niet in een rechte lijn doorzet belemmert het doorzicht en de oriëntatiemogelijkheden. Het gekozen beloop van de route bemoeilijkt het kunnen anticiperen op alternatieve routes, vooral in de avonduren. Mensen willen op tijd uit kunnen wijken als ze een situatie niet vertrouwen. In die zin is de alternatieve N-Z verbinding, zoals geschetst in het werkboek openbare ruimte nog niet op alle fronten een sociaal veilig alternatief voor de avonduren. Daartegenover staat het voordeel dat er bij een verspringing zicht vanuit de bebouwing op de hoek van de straat aan de overzijde is te bewerkstelligen. Dit geldt echter alleen wanneer in het verlengde van de fietsroute woningen uitzicht zouden bieden tot ver in de straat. Komend vanuit het plangebied 19/20 geldt hetzelfde: daar komt de fietsroute uit op de lobby van kantoren aan de Mahlerlaan. Daar valt vooralsnog weinig van te verwachten in de sfeer van sociale controle, tenzij er dag en nacht een receptie is gesitueerd.

*Advies*

*Neem de in het bovenstaande geschetste condities over het plaatsen van woningen ter ondersteuning van de veilige alternatieve noord-zuidroute door het complex Mahler 4 op in de SPvE's voor de aangrenzende plangebieden: Noord (boven dok) en de woningen in plangebied 19/20.*

- Er is voorlopig meer levendigheid te verwachten van autoroutes aan de randen van het plangebied dan in de kern zelf: de verlichtingsarmaturen zijn er aan de Leyenberglaan al op afgestemd. Dit betreft verlichting die zowel voor de fietsers als voor automobilisten optimaal is.

*Advies*

*Pas de verlichting van het type dat aan de Van Leyenberglaan is geplaatst ook toe op de andere doorgaande routes, waaronder de Mahlerlaan en de Verlengde Minervalaan.*

#### 4.4 Doorgaande oost-west routes

- De Mahlerlaan vervult straks de functie van oost-westroute. Dit is een dag- en nachtroute. Een alternatief is hier niet noodzakelijk gezien de geringe maaswijdte van de hoofdstraten in de oost-westrichting. De diagonaal hoeft geen functie als alternatief te gaan vervullen. Dit is uit oogpunt van verkeersveiligheid ook niet denkbaar gezien de moeilijke oversteekbaarheid van de Buitenveldertse laan.

*Advies*

*Richt de diagonaal nadrukkelijk in als voetgangersroute. Ontmoedig gebruik door fietsers, bijvoorbeeld door aan de einden de route met trappartijen iets op te tillen.*

## 5 Parkeergarage

### 5.1 Maaiveld

In het bovenstaande is geadviseerd de in- en uitritten op te nemen in het profiel van de Mahlerlaan. Tevens is een advies opgenomen voor het geval de in-/uitritten toch in de zijstraten van de torens geprojecteerd blijven. Dit advies behelste het weglaten van de functie 'kortparkeren' op maaiveld en het vermijden van situaties waarin de truckdocks tegenover inritten liggen (dubbele verstoring van het profiel). In aanvulling daarop is een advies te geven voor de inrichting van de inritten zelf.

- De entree van de parkeergarages is gesitueerd in de twee noord/zuid straatjes onder de woontorens. De aanrijroute is in de straatjes zelf, alwaar in een straat vier inrijstroken zijn opgenomen. En in de volgende straat vier uitrijstroken. Een en ander is breed opgezet. Tijdens de workshop 'lay out begane grond' is geopperd één van de vier in-/uitrijstroken te schrappen. Daardoor zou ruimte ontstaan om een vitrinekast of vergelijkbare functie op te nemen die de passant op zijn wandeling door de zijstraten begeleidt en ervoor zorgt dat hij niet in de spelonk van de inrit kijkt. Dit voorstel verbetert de situatie uit oogpunt van veiligheid.

#### *Advies*

*Schrap één van de 4 in- /uitritten naar/van de garage en benut deze ruimte om een functie in de gevel op te nemen die het zicht op de spelonk ontnemt en die iets toevoegt aan de belevingswaarde van de openbare ruimte. Dit zou een vitrinekast kunnen zijn (referentie: Vijzelstraat, ABN/AMRO kantoor). Kies de invulling zodanig dat deze licht uitstraalt naar de openbare ruimte zodat ook bij donker sprake is van een meerwaarde.*

- De oostelijke inrit van de garage is gecombineerd met een fietsenstalling op maaiveld. Deze is gesitueerd in een diepe nis, waar ook ruimte is voor een vorm van Kiss & ride. Het is onduidelijk waar de ontsluiting gedacht is. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid zijn de volgende condities aan te reiken:

#### *Advies*

- *Bundel alle gelegenheid tot het stallen van fietsen van gebruikers en bewoners van het complex in een apart compartiment van de parkeer garage; leg de entree goed in het zicht en gebruik rechtstanden, geen bochten.*
- *Voor bezoekers (winkelpubliek) is fietsparkeren in de garage geen optie. Biedt daartoe op maaiveld stallingsruimte aan: bewaakte clusters aan de rand van het winkelgebied hebben de voorkeur.*
- *Voor het korte fietsparkeren is ook een aantal onbewaakte locaties met een cluster van aanbindmogelijkheid aan te raden. Winkelpubliek wil immers altijd overal tot de voordeur bij kunnen komen. Een referentie kan zijn de oplossing met de "nietjes" aan de Haarlemmerdijk.*



- *Maak een heldere scheiding tussen inrit garage en eventueel daarachter gelegen domein; voorkom dat er nissen komen.*
- De parkeergarage heeft geen directe stijgpunten (trappen en liften) naar de kantoren. Uit oogpunt van beheerbaarheid en sociale veiligheid is dit gunstig. Alle passanten komen op een centrale plaats op maaiveld uit, waardoor er een goed zicht op de voetgangersstromen ontstaat en de levendigheid op maaiveld toeneemt. Het is echter denkbaar, dat huurders of exploitanten van het gebouw om een eigen ontsluiting (eventueel vanuit een eigen compartiment in de garage) vragen. Wordt die wens uiteindelijk gehonoreerd, dan mogen deze aparte stijgpunten niet op een achteraf gelegen locatie in de garage liggen. De beste oriëntatiemogelijkheden heeft een plek in de nabijheid van de centrale in-/uitgang; ideaal is een situering waarin de wachtplekken naast elkaar liggen en via een glaswand visueel met elkaar in verbinding staan. 'Bundeling' is dus het toverwoord.

*Advies*

*Indien er kantoren ontsloten worden vanuit de parkeergarage, bundel deze toegevoegde ontsluitingen dan met de hoofdstijgpunten en geef duidelijk aan dat de toegevoegde stijgpunten niet naar maaiveld leiden en welke entree naar welke kantoren gaat.*

## 5.2 Garage zelf

- Er is gekozen voor een grote ongecompartimenteerde garage voor ruim 2000 auto's. In het verleden werd altijd geadviseerd kleinere gecompartmenteerde garages te ontwerpen. Tegelijkertijd is het aantrekkelijk om parkeergarages met een maximale omvang en flexibiliteit aan te bieden. In het geval van de parkeergarage onder Mahler 4 zal daar de voorkeur naar uitgaan vanwege de sterke functiemenging (wonen, winkelen, kantoren). Dat geldt nog sterker wanneer de garage een 'park- and ride' functie voor het station toegedacht zou krijgen (een en ander afhankelijk van meer precieze capaciteitsberekeningen, die te zijner tijd zeker nog beschikbaar zullen komen). In de adviezen wordt geanticipeerd op de keuze voor een grote, totaal ongecompartimenteerde garage. De brandveiligheid wordt gegarandeerd door toepassing van een sprinklerinstallatie, waardoor grotere garages mogelijk zijn en compartimentering geen 'must' meer is. Vanuit sociale veiligheid zijn grote parkeergarages een goed alternatief voor indeling in kleinere compartimenten mits de vorm eenduidig is (vierkant, rond) en dit vanuit alle punten in de garage waarneembaar is. Een garage met allerlei obstakels, zoals de parkeergarage onder de Stopera, is ongunstig omdat de hoofdvorm niet afleesbaar is. Dit veroorzaakt onmiddellijk problemen met de oriëntatie.

*Advies:*

*Maak binnen het grote parkeerdek (een) gedeelte(n) voor bewoners, dat afsluitbaar te maken is. Kan eenvoudig onveiligheidsgevoelens oproepen wanneer een bewoner 's avonds in een grotendeels verlaten garage zijn/haar weg moet vinden.*

- Aan de voorwaarde van een duidelijke en vanaf alle punten van de garage overzienbare hoofdvorm is in grote lijnen voldaan. Het stedenbouwkundig ontwerp geeft twee mogelijkheden voor de hoofdopzet van de garage: twee hele lagen boven elkaar of opdeling van de garage in een split-level opzet. De eerste optie is het overzichtelijkst (men overziet één laag in zijn geheel en ziet snel dat er daarvan twee zijn; bij splitlevel zijn het vier ruimten waarbij de gebruiker de andere lagen wel kan zien, maar niet in zijn geheel kan overzien.

Een tweede nadeel van de split-level oplossing is, dat de publiekstoegang ingeklemd is tussen de twee drukke rondrijroutes, waar de auto's naar en van het aangrenzende level bewegen. Daardoor komen publiekstromen naar een locatie, waar veel autobewegingen zijn en de zichtlijnen slecht zijn. Dit is noch uit oogpunt van sociale veiligheid noch uit oogpunt van verkeersveiligheid een optimale situatie.

*Advies*

*Kies voor uitvoering van de garage in twee lagen, die in zijn geheel te overzien zijn.*

*Wordt toch voor de split level oplossing gekozen, verander dan de verkeersafwikkeling voor auto's zodanig, dat de voetgangers-in/uitgangen niet door de verkeersstromen gehinderd worden en besteedt aandacht aan de zichtlijnen (doorkijk van het ene naar het andere level).*

## 6 Attractiviteit Openbare Ruimte

- In het werkboek Openbare ruimte wordt de immense pleinmaat voor de ABN AMRO bank door het toevoegen van bebouwing teruggebracht tot een straatvormige openbare ruimte met helder gedefinieerde subruimten. Dat is qua leefbaarheid, oriëntatie en aantrekkelijkheid een betere optie dan de situatie, zoals die zal ontstaan als Mahler 4 'koud' aansluit op de ABN AMRO bank.

### *Advies*

*Neem voorstellen over, die in het in het Atelier Zuidas van 23 mei zijn gedaan, om het plein ruimtelijk te verkleinen.*

- De aanwezigheid van de immens hoge gebouwen en de daarmee gepaard gaande windhinder kan bij gebruikers en bezoekers van het gebied gevoelens van onbehagen opleveren. Bij de inrichting van de openbare ruimte en de keuze van de beplanting kan hierop geanticipeerd worden. Bruikbare middelen zijn: luifels, serres op de eerste verdieping, muurtjes, hoogteverschillen in het maaiveld (een geheel verdiepte plaza bijvoorbeeld, zoals bij het Rockefeller Centre in New York) en niet te vergeten boombeplanting. Zo kan een dak van lage bomen in een profiel het gevoel geven dat geen sprake is van hoogbouw. Immers, door hoge bomen als platanen te gebruiken wordt je blikveld de hoogte ingetrokken. Al deze middelen, veelal in combinatie toe te passen, helpen een acceptabel klimaat te maken.

### *Advies*

*Maak een studie van haalbare en wenselijke middelen om het klimaat te verbeteren, doorborend op hetgeen daarvoor reeds embryonaal in de plannen aanwezig is (droogloop, corporate garden) en pas deze middelen toe in het plangebied, met name bij de entrees van gebouwen; stem de werkzaamheden en ontwerpmiddelen van de verschillende architecten op elkaar af, zodat continuïteit wordt ervaren. Dit geldt in het bijzonder voor de luifel/droogloop.*

- Natuurlijke daglichtinval in de parking kan in glazen baksteen uitgevoerd worden.

### *Advies*

*Het is zeker de moeite waard om dit ontwerpprincipe te introduceren, maar een route van enkel glazen bakstenen om op te lopen is niet prettig; het is ongewenst om bij gladheid de hele diagonaal van dit materiaal te ontwerpen. Beter is om bepaalde stroken in glazen bouwstenen uit te voeren.*

- De compilatietekening van de 6 begane gronden laat zien, dat van dergelijke middelen nog slechts spaarzaam gebruik gemaakt wordt. In de westelijke twee torens wordt voorgesteld om langs de diagonaal een droogloop te maken, maar die loopt niet dóór. Het zou gunstiger zijn wanneer de architecten dit principe van elkaar overnamen zodat een aaneensluitende droogloop ontstaat langs de diagonaal. In de noordwestelijke toren wordt een 'corporate garden' voorgesteld.

Dit zou een aangenaam overgangsgebied kunnen worden tussen binnen en buiten: visueel aansluitend op de openbare ruimte, maar qua klimaat vrijwel een binnenruimte.

- De zijstraten worden in één materiaalsoort op één niveau aangelegd. Dat is een gunstige wijze van bestraten. Draaicirkels kunnen goed genomen worden en langzaamverkeer heeft meer bewegingsruimte/vrijheid.

*Advies*

*Geef enkel met zogenaamde rabatstroken aan waar bepaalde verkeerssoorten zich moeten bewegen. Rabatstroken zijn stroken bestrating van het zelfde materiaal op dezelfde hoogte gestraat, maar in een ander patroon.*

- Op de daken van de inuitrit van de parkeergarages wordt een openbare ruimte gemaakt met veel water. Op zich is dit een prima middel om de attractiviteit te verhogen.

*Advies:*

*indien woningen aan de diagonaal ontsloten worden, dient dit niet in de directe omgeving van de watertrappen plaats te vinden. Wachten bij een belbord, of het zoeken naar sleutels in een omgeving, waar geen ander geluid dan vallend water te horen is, levert angstgevoelens op. Daarnaast is de combinatie intercom/vallend water geen gelukkige keuze, daar de ruis de verstaanbaarheid zal belemmeren.*

## 7 Nawoord

Een schriftelijk advies heeft een effect op het ontwerpproces, maar om van een optimale doorwerking op de plannen te kunnen profiteren, zou aan de schriftelijke advisering een sterker interactief element toegevoegd kunnen worden. In het verlengde van de workshop die op 25 oktober is gehouden, kunnen op thema's toegespitste vervolgworkshops gepland worden, bijvoorbeeld 'attractieve openbare ruimte', 'woningen en woningentrees', 'verkeerscirculatie' en 'parkeren'.

DSP zou in die workshops kunnen participeren om ontwerpers te sturen in de richting van keuzes die gunstig zijn voor de integrale veiligheid en sociale veiligheid in het bijzonder, zonder dat daarbij de esthetische kwaliteit in het gedrang komt.