

Veiligheidstoets aanpak Kruitberg, stedenbouwkundig en bouwkundig

Amsterdam, 31 juli 2001

Harm Jan Korthals Altes

Inhoudsopgave

1	Opdracht	3
2	Positie dienweg en expeditiestraat aan achterzijde blok 1	4
3	Adviezen ontwerp dek	5
4	Advies voor het inwendige van de terp	7
4.1	Toegang parkeergarage	7
4.2	Fietsingang	7
4.3	Verlichting	8
4.4	begaanbaarheid garage voor rolstoelgebruikers	10
4.5	Posities van bewakingscamera's	10
5	Besluit	12

1 Opdracht

Op 27 maart 2001 vond een gesprek plaats tussen de heer Van der Drift van Patrimonium en de heer Korthals Altes van bureau DSP. Onderwerp van het gesprek was de opdracht die Patrimonium aan DSP wilde geven om de aanpak van de Bijlmerflat Kruitberg zoals voorgesteld door bureau Kovos te toetsen op sociale veiligheid.

Deze opdracht is in drie delen geknipt:

- Stedenbouwkundige toetsing 'benedenwereld' van de 'terp';
- Stedenbouwkundige toetsing 'bovenwereld' van de 'terp' en bouwkundige adviezen voor de 'benedenwereld';
- Eindrapportage met adviezen voor ontwerpdetails.

Op 1 april is de rapportage van het eerste deel van de opdracht geleverd.

Deze is besproken met de opdrachtgever op 20 april. Bij dat gesprek is ook al een aantal bouwkundige zaken (ten behoeve van het tweede deel van de opdracht) voorbesproken.

Bij die gelegenheid is afgesproken dat DSP voor snelle besluitvorming in de projectgroep (waarin het stadsdeel het voortouw heeft) op korte termijn een actualisering zou leveren van de stedenbouwkundige veiligheidstoets. Deze tweede rapportage is besproken met de opdrachtgever en de architect op 31 mei 2001. Bij die gelegenheid is verzocht de eindrapportage toe te spitsen op het ontwerp van het dek en de detaillering van het inwendige van de terp, bijvoorbeeld over de verlichting in de parkeergarage en in de bergingsgangen.

De eindrapportage ligt nu voor u. De rapportage is als volgt ingedeeld:

- hoofdstuk 2 behandelt enkele overgebleven stedenbouwkundige aspecten;
- hoofdstuk 3 geeft de adviezen voor het ontwerp van het dek;
- hoofdstuk 4 geeft de adviezen voor het inwendige van de terp;
- hoofdstuk 5 bevat een voorstel voor het vervolg.

2 Positie dienweg en expeditiestraat aan achterzijde blok 1

In het ontwerp van Kovos voor blok 1 is rekening gehouden met een ontsluitingsweg aan de achterzijde. Deze dient voor de bevoorrading van de winkels/atelierruimten die in de begane grond van blok 1 opgenomen zijn. In discussie met de opdrachtgever en de architect bleek dat alle partijen om verschillende redenen het liefst zouden afzien van het opnemen van een ontsluitingsweg aan de achterzijde van het blok in het ontwerp. Die redenen zijn:

- verstoring van het groene karakter van de achterzijde;
- onderbreking van het patroon van de uitgegraven "slotgracht" zoals die ontworpen is voor blok 2 en 3;
- inbraakgevoeligheid van de deuren aan de achterzijde in verband met het vrijwel afwezig zijn van sociale controle.

Wanneer zou worden afgezien van ontsluiting van de achterzijde van blok 1 biedt dit de mogelijkheid om de ontworpen "slotgracht" achter blok 2 en 3 door te laten lopen achter blok 1. Daardoor ontstaat een effectieve afscheiding tussen flat en park, die ook de privacy van de bewoners beschermt. Een meegenomen voordeel is dat de atelierruimten uitbreidbaar kunnen worden gemaakt naar achteren toe. Consequentie van het weglaten van de ontsluitingsweg aan de achterzijde is dat aan de voorzijde van blok 1 rekening moet worden gehouden met bevoorrading via de voordeur. Dit kan opgelost worden door de zogenaamde dienweg op een afstand van 25 à 30 meter (afstand gevel tot hart van de weg) te situeren. Een dergelijke ruime marge biedt de mogelijkheid om aan het eind van blok 1, vlak voor de oversteek bij het Kraaiennestpad, een keerlus te maken. Laad- en losverkeer gaat dan links af van de dienweg af, rijdt voor de flat langs tot op het punt waar geladen dan wel gelost dient te worden en rijdt daar achteruit de voetgangerszone op.

Ter hoogte van de ruimte van veilig beheer Kruitberg kan een aansluiting van deze lus met de dienweg worden gemaakt. Deze verkeerskundige oplossing heeft als tweede belangrijk voordeel dat iedereen die per abuis met de auto de dienweg opgereden is (mensen die te laat merken dat deze weg doodloopt en alleen toegang geeft tot de parkeergarage Kruitberg) een mogelijkheid geboden wordt om te draaien zonder het achteropkomend verkeer te hinderen. Het profiel zou er gerekend vanaf de gevel van de flat als volgt uit komen te zien:

- 7 meter voetgangerszone (breed genoeg om met een vrachtwagen achteruit in te steken);
- een wegprofiel van 5 meter voor de laad- en losweg;
- een strook variabel te gebruiken ruimte van 10 meter (voor markt en/of parkeren);
- de dienweg van ongeveer 6 meter;
- een stoep van ongeveer 3 meter.

3 Adviezen ontwerp dek

Dek (bovenzijde terp)

Uit de berekeningen van het brandveiligheidsbureau blijkt dat circa 50% van het oppervlak op het dek moet bestaan uit rooster, dat ventilatie van de parkeervoorziening mogelijk maakt. In het gesprek met opdrachtgever en architect op 31 mei is gesproken over de meest wenselijke positie van deze roosters. Uit oogpunt van privacy voor de bewoners van de woningen op terpniveau zou er veel voor te zeggen zijn de roosters aan de kant van de woningen te situeren, en de overblijvende ruimte voor voetgangers aan de buitenkant van de terp te situeren. Uit oogpunt van brandveiligheid (en dat argument weegt zwaarder) is het zaak de roosters wat meer aan de buitenkant te situeren, zodanig dat er een breed looppad overblijft tussen de woningen en de roosters. De gebruikers van de looproutes op het dek zijn dan niet gedwongen over de roosters te lopen.

Om de privacy van de bewoners op terpniveau te waarborgen zou er gewerkt moeten worden met muurtjes of hekjes, die een privacy-zone aangeven van ongeveer 1,5 meter uit de gevel. De hekjes of muurtjes moeten zodanig uitgevoerd worden, dat deze niet uitnodigen om op te gaan zitten.

Het is verder van groot belang dat de roosters geen geluidsoverlast geven naar de parkeergarage wanneer eroverheen gelopen wordt. Een hard en hol 'kling-klonk' zou zeer angstaanjagend kunnen werken voor mensen die op dat moment in de garage zijn. Om het geluidseffect te minimaliseren, zouden de roosters opgevangen dienen te worden door rubber of ander trillingdempend materiaal.

Advies

Maak een brede looproute tussen de woningen en de roosters, tref voorzieningen om de privacy van de woningen op terpniveau te waarborgen en tref voorzieningen om geluidsoverlast van het lopen over de roosters zo veel mogelijk te minimaliseren.

Talud

Op 31 mei is ook uitgebreid gesproken over de uitvoering van de *helling* van de terp (het talud). In het huidige ontwerp wordt gedacht aan hoge traptrieden, die tevens de door het brandveiligheidsniveau noodzakelijk geachte verticale ventilatieroosters mogelijk maken. Deze roosters worden dan als optreden in het ontwerp van de trap meegenomen. In het ontwerp ontstaat bijna een kilometer strekkende trap. In de visie van de architect dient deze om op willekeurige plaatsen te kunnen gaan zitten en van het uitzicht genieten. De bezonning is echter slecht, en de plek is vanwege het hoogbouw milieu niet voldoende beschermt voor een dergelijk gebruik. In eerdere adviezen is ook al aangegeven dat de zitgelegenheid geconcentreerd zou moeten worden op de hoekpunten en nabij de hoofdentrees van de flat. De overige ruimte zou dan zo ontworpen moeten worden dat deze juist niet uitnodigt tot zitten, en tevens gemakkelijk beheerbaar is. Uit de berekeningen van het brandveiligheidsbureau valt op te maken dat de roosters te samen een hoogte van ongeveer anderhalve meter moeten hebben. Aangezien de totale hoogte van de terp tweeënhalve meter is, zou het bijvoorbeeld mogelijk zijn om de roosters te verdelen in twee gedeelten van 70 centimeter hoog en daartussen één of twee schuine taluds te maken. Deze taluds zouden uitgevoerd kunnen worden als een grashelling of in schanskorven. Schanskorven vereisen vrijwel geen onderhoud en hebben goede afwateringseigenschappen.

Gras heeft een groener karakter en vormt daardoor een betere en natuurlijke overgang naar het park, maar het moet wel gemaaid worden en er moet een oplossing bedacht worden voor de afwatering.

Advies

Concentreer de zitgelegenheid nabij de hoekpunten en de flatentrees, en voer het overige gedeelte van de terphelling niet uit als zitgelegenheid.

Verdeel de terp in twee of drie stukken van 2 tot 3 meter, waarin schuine stukken afgewisseld worden door verticaal geplaatste roosters.

Geef de schuine stukken liefst een groen karakter, mits dit beheertechisch haalbaar is. Zo niet, kies dan voor onderhoudsarm materiaal, bijvoorbeeld schanskorven.

4 Advies voor het inwendige van de terp

4.1 Toegang parkeergarage

Om een advies te geven over de uitvoering van de afsluiting van de parkeergarage heeft DSP contact gezocht met een leverancier van speedgates. Speedgates zijn in drie uitvoeringen te verkrijgen: met onderaandrijving, bovenaandrijving en aandrijving in de kolommen. De laatste optie valt af omdat dit geen voldoende stevige uitvoering mogelijk maakt voor dit doel. Speedgates met onderaandrijving zijn belangrijk duurder dan speedgates met bovenaandrijving. Dit verschil wordt veroorzaakt doordat de motoren in het geval van onderaandrijving moeten voldoen aan bijzondere eisen van waterdichte constructie van de motorbehuizing. Voor Kruitberg zijn speedgates met bovenaandrijving de beste optie. Daarbij moet er echter rekening mee worden gehouden dat de bak boven de speedgate, waarin zich de motoren bevinden, ruim 30 centimeter hoog is. In het geval van de terp bij Kruitberg zou dit betekenen dat er wellicht te weinig ruimte is om dit type toe te passen. Er moet immers een minimale doorrijhoogte van 2,1 meter gegeven worden volgens de nieuwe norm voor parkeervoorzieningen (NEN2443). Dit probleem kan opgelost worden door de bak waarin de motoren ondergebracht zijn achter een lateiconstructie weg te werken. Dit is bovendien esthetisch veel aantrekkelijker, omdat daardoor de bak aan het zicht onttrokken wordt. Deze oplossing kan echter alleen wanneer over de volle breedte van de inrit (7 meter) geen dwarsliggers op de latei steunen. Er dient dus in het ontwerp van de terpconstructie al vroegtijdig rekening te worden gehouden met de plaatsing van de speedgate.

Advies

Zorg voor een vrije ruimte van 2,4 meter voor de montage van de speedgate of ontwerp een oplossing waarbij de bovenbak achter de lateiconstructie valt.

Een speedgate is gegarandeerd voor 1,5 miljoen maal openen en sluiten. Het aantal storingen van speedgates is per jaar gemiddeld 1,5 maal. Er is 24-uurs service voor het verhelpen van storingen, maar het is lang niet altijd nodig om er een storingmonteur bij te roepen. Een aantal storingen kan door de huismeester zelf verholpen worden, na instructie van de installateur van de speedgate.

4.2 Fietsingang

Uit het ontwerp is nog niet geheel duidelijk waar de ingang voor fietsers precies komt en of er wellicht meer dan één ingang voor de fietsers bedacht zijn. In het gesprek met de architect en de opdrachtgever op 31 mei is reeds aangegeven dat de fietsingang zo dicht mogelijk bij de huismeesterruimte moet liggen. Op die plaats is tevens de koppeling met het Kraaiennestpad het best. Geadviseerd wordt het aantal fietstoegangen te beperken tot één. De speedgate is niet geschikt als fietsingang, er zal dus een fietsingang naast de speedgate moeten worden gemaakt, of om de hoek, naast en door de huismeesterruimte.

Advies

Beperk het aantal fietsingangen tot de ruimte onder de terp tot één, en situeer deze zo veel mogelijk in het zicht van de huismeesterruimte, met een logische aansluiting op het Kraaienestpad.

4.3 Verlichting

Algeheel verlichtingsconcept garage

Het basis principe van de verlichting van de garage als geheel kan bijvoorbeeld een verdeling van TL-verlichting over de gehele garage op regelmatige afstand van 5 meter zijn. De armaturen hangen dan zowel boven de rijbaan als boven de parkeerplaatsen van de auto's. Uit oogpunt van sociale veiligheid is dit basisprincipe gunstig. Het leidt tot een regelmatige verlichting van de garage, en ook de omgeving van de geparkeerde auto's is zichtbaar. Door een maat aan te houden van 5 meter tussen alle lampen kan, wanneer voor lampen van 58 Watt wordt gekozen, op elke plek in de garage een verlichtingssterkte op de vloer van minimaal 50 lux worden bereikt. Daarmee wordt de norm voor de horizontale verlichtingssterkte (25 lux) ook makkelijk gehaald. Deze horizontale verlichtingssterkte is bijvoorbeeld van belang op plaatsen waar auto's geparkeerd staan. Daar wil iemand die zijn auto ophaalt graag het sleutelgat van zijn auto goed kunnen zien, en de sleutels makkelijk kunnen vinden wanneer hij ze per ongeluk laat vallen.

Auto-entree

In de auto-entrees (2 stuks) moet, conform de norm, extra verlichting aangebracht zijn, teneinde een goede overgang met de daglichtsituatie te maken. Dit kan bijvoorbeeld door zowel boven de inrit als boven de uitrit aaneengesloten stroken van lampen (eveneens 58 watt) aan te brengen. Dit betekent een zeer hoge lichtintensiteit. Overdag is dit een prima situatie. Bij het verlaten van de garage krijgt de automobilist een geleidelijke overgang van het verlichtingsniveau in de garage naar het daglicht. Omgekeerd geldt dit ook bij het binnen rijden van de garage: een goede overgang van het daglicht naar het verlichtingsniveau in de garage.

's Avonds is de lichtovergang echter *niet* gunstig. Het verlichtingsniveau van de openbare ruimte waar de automobilist op uitkomt bij het verlaten van de garage is ongetwijfeld veel lager dan het verlichtingsniveau dat door de lampen boven de uitrit wordt gegeven. Dit levert met name bij het verlaten van de garage een veiligheidsprobleem op. De automobilist moet zijn ogen zeer snel accommoderen van een hoog naar een laag verlichtingsniveau. In de praktijk betekent dat, dat hij enkele seconden vrijwel niets ziet, en dat in een situatie waarin een bocht genomen moet worden.

Advies

Schakel de buitenste lampen van elke strook op een schemerschakelaar, zodat deze lampen overdag wel branden maar 's avonds niet.

Bergingsgangen

In de bergingen kunnen de armaturen het best op korte afstand van elkaar worden geplaatst, bijvoorbeeld drieënhalve meter. Deze korte afstand is uit oogpunt van sociale veiligheid gunstig. Er kan dan namelijk een gelijkmatige verlichting ontstaan. Met lampen van 9 watt kan, wanneer de onderlinge afstand van drieënhalve meter aangehouden wordt, op elke plaats in de bergingsgang een verlichtingssterkte van 20 lux worden gehaald, hetgeen ruim voldoende is voor een bergingsgang.

Om verblindingeffecten te voorkomen (zelfs met lampen van 9 watt kan dit aan de orde zijn) wordt geadviseerd armaturen van melkglas(opaal) toe te passen. De kans op verblindingeffecten is het grootst bij lampen die aan de wand zijn gemonteerd, in plaats van aan het plafond. Soms is montage aan de wand onontkoombaar, vanwege leidingen die langs het plafond lopen. Montage aan het plafond heeft uit oogpunt van sociale veiligheid echter altijd de voorkeur, dus als er geen leidingen in de weg zitten is het advies om de lampen aan het plafond te monteren.

De lamp heeft bij voorkeur dezelfde kleurtemperatuur als de TL in de parkeergarage. Dit is uit oogpunt van sociale veiligheid gunstig, omdat een constante kleurtemperatuur de beste oriëntatie-eigenschappen heeft.

Advies

Houdt in de bergingen een afstand van drieënhalve meter aan tussen de armaturen, hang deze op aan het plafond en niet aan de wand en pas armaturen van melkglas toe met een lamp van 9 watt.

De verlichtingssterkte zal in de garage hoger zijn dan in de bergingsgangen. Uit oogpunt van sociale veiligheid hoeft dit geen probleem te zijn, mits de overgang niet groter is dan 3:1. Een voorbeeld: wanneer de verlichtingssterkte in de parkeergarage ter plaatse van entree van de bergingsgangen 60 lux bedraagt, mag de verlichtingssterkte in de bergingsgang niet lager dan 20 lux zijn.

Advies

Laat door een lichttechnisch adviesbureau berekeningen uitvoeren waarmee aangetoond wordt dat de overgangen tussen verlichtingssterkten nergens groter zijn dan 3:1.

Trappenhuizen

In trappenhuizen is een verlichtingsniveau van 50 lux het minimum. Het is van belang dat het licht van twee kanten komt, omdat men anders in zijn eigen schaduw loopt, hetgeen de kans op struikelen vergroot. Dit betekent dat ook op de bordessen verlichting moet zijn opgenomen.

Advies

Zie erop toe dat op alle bordessen verlichting wordt opgenomen, ook op de halve verdieping (het tussenbordes). Dit advies geldt voor de gehele trap, van de kelder tot de hoogste verdieping van het gebouw.

Wandkleuren

Om goede reflecterende eigenschappen te verkrijgen is het van belang dat de kleuren van wanden, deuren, plafonds en vloeren afgestemd zijn op de verlichting. De reflectiewaarden die gehaald moeten worden om daadwerkelijk aan de verlichtingsnormen te voldoen ligt tussen de 0,3 en 0,5. Dit kan alleen bereikt worden door te kiezen voor lichte kleuren. Het grijs van gewapend beton bijvoorbeeld is te donker. Ook veel gebruikte isolatiematerialen voor plafonds zijn te donker. Ter plaatse van de roosters in het dak van de garage ontbreekt reflectie in dit geval zelfs vrijwel geheel. Dit kan worden gecompenseerd door de wanden een lichte kleur te geven. Spierwit is niet aan te raden omdat dit snel vervuilt en een te steriele sfeer in de omgeving schept. Zachte, lichte kleuren, zoals licht geel, licht roze, licht groen en licht blauw voldoen beter dan spierwit en ook beter dan signaalkleuren zoals rood en oranje.

Advies

Kies voor wanden en deuren een zo licht mogelijke kleur, stem de kleurkeuze af op de reflectiewaarde die met de gehanteerde materialen voor vloeren en plafonds gehaald wordt. Hoe donkerder de vloeren en plafonds, hoe lichter de wanden moeten zijn.

4.4 begaanbaarheid garage voor rolstoelgebruikers

Op verzoek van de opdrachtgever heeft DSP gekeken naar plaatsen waar de stoepranden in de garage ter wille van rolstoelgebruikers van een flauwe helling zouden moeten worden voorzien.

In zijn algemeenheid wordt geadviseerd de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers te waarborgen voor de volgende functies:

- De flatentrees (2x);
- De stoepen langs de oude plint van het gebouw, waar de toegangen van de bergingsgangen liggen;
- De vluchtdeuren;
- De stoep langs de fietsenbergingen. Ook al zullen gehandicapten zelf meestal geen fiets bezitten, het is niet uit te sluiten dat zij ervoor kiezen daar een ander hulpmiddel of vervoermiddel in te bewaren, bijvoorbeeld een scootmobiel. De stoep moet dan ook voldoende breed zijn om met de scootmobiel in en uit de berging te manoeuvreren.

DSP is niet specifiek deskundige op het gebied van toegankelijkheid. Wij adviseren daarom de definitieve ontwerpen voor commentaar en advies toe te zenden aan de Vrouwen Advies Commissie en/of de plaatselijke afdeling van de Gehandicaptenraad.

4.5 Posities van bewakingscamera's

Het ligt in de bedoeling van de opdrachtgever de garage uit te rusten met een systeem voor video-bewaking (observatie en eventueel ook registratie).

Op verzoek van de architect geeft DSP een advies over de posities van bewakingscamera's.

DSP heeft een totaalopstelling gemaakt die zodanig gekozen is, dat het gehele gebied met zo weinig mogelijk camera's kan worden bestreken, namelijk 7 stuks (6 in de garage, 1 in de buitenruimte). De camera's in de garage zouden dan zwenkcamera's zijn. Die kunnen op afstand bestuurd worden en keren na verloop van tijd weer terug naar een standaardpositie.

Geadviseerd wordt om 'dome-camera's' toe te passen, zoals onder meer te zien is in de parkeergarages op Schiphol. De term 'dome' verwijst naar de bolle plexiglazen kap die ter bescherming om de camera's is aangebracht. Voor de ophanging is een horizontaal vlak (plafond of ligger) van minimaal 30x30 cm benodigd, op een zodanige plaats dat het zicht van de camera's niet wordt weggevangen door lager gemonteerde objecten, bijvoorbeeld een pijpleiding of een aanwijlsbord.

De locaties die in de tekening zijn aangegeven, moeten op dat criterium worden getoetst alvorens er definitief over te beslissen. Beter een camera ophangen op een niet-optimale plek dan op een plek die theoretisch wel optimaal is maar waar het zicht in de praktijk belemmerd is.

Onderstaand volgt een beknopte toelichting op de afzonderlijke cameraposities.

- Camera 1: buitenste rijbaan ter hoogte van de eerste entree van blok 2. In de standaardpositie heeft deze camera zicht op de wachthal voor de lift.

De camera kan zwenken naar de rijbaan en het voetpad langs de fietsenboxen. Let op bij het plaatsen van de verlichting: niet vlak voor de entree van de lifthal, want dan zijn personen achter deze lichtbron alleen als silhouet te zien.

- Camera 2: buitenste rijbaan ter hoogte van de tweede entree van blok 2. Verder dezelfde opmerkingen als bij camera 1.
- Camera 3: laatste hoek in buitenste rijbaan. Deze camera geeft onder meer zicht op de entrees van bergingsgangen, waar dit sterk gewenst is omdat dit deel van de garage het meest afgelegen is. De standaardpositie van deze camera is nader te bepalen.
- Camera 4: verste punt in binnenste rijbaan. Deze camera geeft eveneens zicht op entrees van bergingsgangen. In de standaardpositie geeft deze camera zicht op het voetpad langs de rijbaan.
- Camera 5: middelste punt in binnenste rijbaan. In de standaardpositie geeft deze camera zicht op de voetgangersdoorsteek tussen de binnenste en de buitenste rijbaan. Dit is een van de gevoelige punten van de garage uit oogpunt van veiligheid. Verder kan deze camera naar behoefte zwenken en laat dan een zeer groot deel (rond 70%) van de binnenste rijbaan met de bijbehorende parkeerplaatsen zien.
- Camera 6: meest nabije punt in binnenste rijbaan. Deze camera kan naar behoefte zwenken en laat dan de binnenste rijbaan met de bijbehorende parkeerplaatsen in zijn geheel zien, zij het dat het verste punt praktisch gesproken vanuit deze positie vanwege de grote afstand niet observeerbaar is (daarvoor staan camera 4 en 5 ter beschikking). De standaardpositie van deze camera is nader te bepalen.
- Camera 7: in de buitenruimte op het verste hoekpunt van de terp. Hier zal met een afwijkende uitvoering gewerkt moeten worden omdat er geen plafond is waaraan de camera kan worden opgehangen. Wellicht is een combinatie met een lichtmast te maken (verlichting is op dat punt sowieso belangrijk). In de standaardpositie geeft deze camera zicht op de entree van blok 3. De camera kan zwenken naar de nieuwe voetgangersonderdoorgang, die naast de entree geprojecteerd is.

Een optimale plaatsing van camera's is één kant van het verhaal, minstens zo belangrijk is de vraag wie de beelden uitleest en hoe de opvolging geregeld is bij onraad en calamiteiten.

Op het eerste gezicht lijkt het voor de hand te liggen dat de huismeesterruimte als video-observatiepost fungeert, zoals bijvoorbeeld in Kikkenstein.

Een alternatief is om de werkruimte van Veilig Beheer Kruitberg daarvoor te gebruiken. Dit zou aansluiten op de tendens tot centraliseren en professionalisering van het (video)toezicht, zoals vastgelegd in het concept Plan van Aanpak 'Met het Oog op Morgen, cameratoezicht in Amsterdam ZuidOost'. Bij de opstelling van dit plan was DSP als extern bureau ingeschakeld door het OOB (Operationeel Overleg Beheer), een samenwerkingsverband waarin naast Patrimonium ook gemeente en politie participeren. Contactpersoon voor Patrimonium in het OOB is de heer José Dos Santos.

Advies

Neem bij de planning van het cameratoezicht in de garage Kruitberg vroegtijdig contact met de heer Dos Santos.

5 Besluit

Een aantal adviezen uit deze rapportage zullen door de architect zonder meer overgenomen en toegepast kunnen worden in het ontwerp. Wij kunnen ons voorstellen, dat er over andere adviezen, zoals het ontwerp van het dek en van de terphelling, nog behoefte is aan een nader gesprek aan de hand van schetsen. Binnen de lopende opdracht aan DSP is daarvoor nog de ruimte. Ook kan DSP nog een laatste blik werpen op het definitief ontwerp van de ruimten in het inwendige van de terp. De tekeningen die voor het onderhavige advies gebruikt zijn, dateren van 15 november 2000, en zijn dus al aan veroudering onderhevig. Wanneer DSP de meest recente tekeningen toegezonden krijgt, zal daarop een beknopt laatste advies gegeven worden. Daarbij kan bijvoorbeeld gekeken worden naar de plaats en de vormgeving van de fietsentree(s) en de hellingbaan. Ook kan DSP een verlichtingsplan van de parkeervoorziening en de bergingsgangen beoordelen en van advies voorzien. Wanneer dit niet meer binnen het budget van de huidige adviesopdracht zou kunnen, zou daarvoor eventueel een vervolgoopdracht voor kunnen worden verstrekt.